

ITALIA NOSTRA - SEZIONE DI TRIESTE

Relazione attività

2020

Sommario

- CICLO DI INCONTRI CULTURALI
- ITALIA NOSTRA MILANO NORD – TRIESTE
- IL BOSCO IN CITTA' – ITALIA NOSTRA MILANO
- IN RICORDO DI BARBARA FORNASIR E NEVA GASPARO
- LA EX RIMESSA LOCOMOTIVE DEL PORTO VECCHIO DI TRIESTE
- IL PORTO VECCHIO DI TRIESTE E LE SUE ROTAIE STORICHE
- IL MAGAZZINO 27 B E IL QUARTIERE FORD
- ANDRONA CAMPO MARZIO 2020
- I GIOVANI DI ITALIA NOSTRA
- BUS storici di Trieste
- UN' OFFERTA MULTIMEDIALE PERMANENTE A TRIESTE : PROGETTO CON AIM
- OSSERVAZIONI di ITALIA NOSTRA – TRIESTE (Variante n. 6 al PV/ PUMS/ PPCS Trieste)
- LA SOTTOSTAZIONE ELETTRICA DI RICONVERSIONE – PORTO VECCHIO TRIESTE
- Una proposta di Italia Nostra
- OSSERVAZIONI di ITALIA NOSTRA – TRIESTE
- (Variante n. 6 al PV/ PUMS/ PPCS Trieste)

Cari soci e amici di Italia Nostra,

un anno particolarmente difficile, causa Covid 19, ma ricco di attività, incontri, studi e ricerche che ci hanno portato molti obiettivi.

Tra i primi incontri in gennaio, a Milano per incontrare la sezione di Milano, del Bosco in città e degli amici triestini a Milano.

In febbraio un importante sopralluogo per il quartiere Ford con la soprintendenza e il Comune di Trieste, che ha permesso un esito favorevole della campagna vincoli in Porto vecchio.

Con le restrizioni Covid, interrotti gli incontri in presenza come le conferenze sul clima, abbiamo tutti imparato a usare Webinar, collegamenti zoom... ..dando così una nuova veste alle attività di Italia Nostra, sconfiggendo così l'isolamento che sembrava rompere tutti i fili delle comunicazioni.

Un lungo lavoro insieme ai giovani per preparare l'archivio e il libro dedicato alla nostra cara socia arch. Barbara Fornasir, molto attiva con noi per il Porto vecchio e che ha lasciato insieme a Neva Gasparo, nostra socia scomparsa anch'essa, un grande vuoto nella nostra sezione.

Grazie alla donazione a Italia Nostra del fondo Alinari dell'ex museo AIM nel bastione fiorito del castello di San Giusto, ormai chiuso, un gruppo di soci si è attivato per trovare un luogo e dei finanziamenti per una nuova location e attività.

In maggio sono ripresi gli incontri del mercoledì con mascherine e a distanza al Bar vicino alla sede. Il gruppo del mercoledì si è arricchito anche di nuovi partecipanti e soci che ormai fanno parte di Italia Nostra.

Una importante campagna vincoli in pv, grazie alla collaborazione della soprintendenza, ha permesso di salvare gli edifici del quartiere Ford e la Rimessa storica ferroviaria.

Appena è stato possibile abbiamo ripreso eventi in presenza e tra questi mostre, convegni e concerti in Androna Campomarzio. Un'enclave industriale dei primi anni del novecento, alla quale Italia Nostra aveva dedicato già dal 2011 grande attenzione per fermare interventi che ne avrebbero cancellato l'identità storica. In collaborazione con l'AteliersLorenz e i nostri giovani sono stati preparati anche dei tour con i cittadini.

La variante al Porto vecchio, Il nuovo piano di mobilità e il piano particolareggiato della città di Trieste hanno assorbito molto tempo per la presentazione delle osservazioni, quasi sei mesi di lavoro continuo.

Grazie a tutti

Antonella Caroli – Presidente sezione di Trieste – Italia Nostra

CICLO DI INCONTRI CULTURALI

Autunno-inverno 2019-2020

Il clima e il riscaldamento globale del pianeta

Il riscaldamento globale del pianeta è una realtà riconosciuta e studiata dai climatologi a livello mondiale; ormai quasi tutti sono concordi nel riconoscere che l'origine del riscaldamento attuale sia da attribuire in massima parte alle attività umane. Si tratta di una situazione eccezionale che viene affrontata molto seriamente, considerato che in un prossimo futuro le conseguenze del riscaldamento globale potrebbero influire pesantemente sulla vita e le attività umane, sulla flora e sulla fauna del pianeta.

Studi, convegni e accordi internazionali si susseguono da anni mettendo in collaborazione climatologi e studiosi di altre discipline legate al clima, sia per contrastare il riscaldamento attuale, sia per concordare le strategie da adottare per uno sviluppo sostenibile. E' poi compito delle Istituzioni mettere in atto le misure necessarie al controllo del riscaldamento globale con nuove normative e anche con nuovi accordi internazionali.

Dato l'interesse generale per questo tema, l'Associazione Italia Nostra-Sezione di Trieste ha organizzato un ciclo di incontri culturali **"Il clima e il riscaldamento globale del pianeta"** in cui studiosi ed esperti del settore presenteranno le nozioni fondamentali sul clima e la sua storia, la situazione climatica attuale, i possibili effetti del riscaldamento globale sulla vita del pianeta e le possibili iniziative per avviare un controllo del riscaldamento climatico.

Gli incontri culturali saranno tenuti, dal novembre 2019 al febbraio 2020, nella **sala conferenze dell'Università della Terza Età, in via Corti 1/1, nei venerdì pomeriggio, dalle ore 17,30 alle ore 19.**



Programma

- 1) **29 novembre 2019 - dott. Federica Flapp** (ARPA FVG-OSMER) *"Cambiamenti climatici in Friuli Venezia Giulia: evidenze attuali e scenari futuri"*
- 2) **6 dicembre 2019 - prof. Giovanni Bacaro** (Università degli Studi di Trieste - Professore di Botanica Ambientale e Applicata) *"Il clima e gli effetti del cambiamento climatico globale sulla vegetazione"*
- 3) **10 gennaio 2020 - dott. Nicola Bressi** (Direttore del Servizio Musei Scientifici del Comune di Trieste) *"Clima che cambia, animali che cambiano - Ricaduta del cambiamento climatico sulla fauna selvatica"*
- 4) **24 gennaio 2020 - prof. Renato Colucci** (CNR - Istituto di Scienze Marine, Università degli Studi di Trieste - Professore di Glaciologia) *"I mutamenti climatici attuali rapportati alle variazioni occorse negli ultimi 12.000 anni"*
- 5) **7 febbraio 2020 - dott. Paola Del Negro** (Direttrice dell'OGS) *"Impatti del cambiamento climatico sull'ecosistema marino"*
- 6) **21 febbraio 2020 - prof. Filippo Giorgi** (ICPT- Direttore della Sezione Scienze della Terra) *"Quale futuro climatico ci aspetta?"*

Il ciclo di 6 incontri culturali "Il clima e il riscaldamento globale del pianeta", iniziato nel novembre del 2019, doveva finire il 9 marzo 2020, causa un rinvio della conferenza su "I mutamenti climatici attuali rapportati alle variazioni occorse negli ultimi 12.000 anni". Purtroppo in marzo abbiamo dovuto sospendere quest'ultima conferenza, causa pandemia, e non è stato più possibile portare a termine il ciclo di incontri culturali. Tuttavia, dato l'interesse del pubblico, vedremo di riprendere il discorso sul clima appena possibile, per completarlo con l'ultima conferenza e, possibilmente, con un'eventuale altra iniziativa.

Le conferenze hanno avuto notevole successo di pubblico (sala piena) che, in ogni incontro, ha espresso il suo interesse con domande pertinenti, mettendo in evidenza che il problema del cambiamento climatico è sentito come una situazione eccezionale di cui è utile capire le ragioni; diverse le domande sulle possibilità di intervento utile da parte dell'uomo per modificare la situazione climatica in atto".

Giulia Giacomich
vicepresidente Italia Nostra -Trieste

*Il Presidente Edoardo Croci è lieto di invitarVi alla Conferenza
Il Porto Vecchio di Trieste: il processo di riqualificazione e
riconversione dello storico distretto portuale*

Venerdì 31 gennaio 2020

Antonella Caroli



Il Porto Vecchio di Trieste verrà presentato nell'ambito del più vasto tema della riconversione dei siti dismessi (industriali, portuali, ferroviari). Oggi la vecchia area del porto di Trieste e i magazzini costruiti tra 1868 e il 1887 non sono più idonei a funzioni connesse ai traffici commerciali. E' in corso, dopo vari progetti falliti sin dagli anni Settanta, un processo di riqualificazione e riconversione al fine di dare nuove destinazioni alla vasta area e agli edifici che, nel rispetto dell'identità storica, ne consentano una riutilizzazione funzionale.

Antonella Caroli, Presidente della sezione di Trieste e consigliere nazionale di Italia Nostra, ne parlerà nella nostra sezione anche per verificare una possibile sinergia economico-culturale tra Milano e Trieste nell'ambito del processo di riqualificazione.

All'appuntamento milanese hanno partecipato anche i membri del CDN : Marco Di Fonzo, Maria Cristina Lattanzi, Giovanni Damiani, Maria Rita Signorini, la presidente Ebe Giacometti, la socia di Trieste Paola Henke e l'ex presidente Marco Parini)



IL BOSCO IN CITTA'

Un'esperienza quarantennale a Milano di ITALIA NOSTRA

Negli ultimi giorni di Gennaio 2020 a Milano abbiamo conosciuto gli amici che da quarant'anni gestiscono il Bosco in città.

E' possibile realizzare e gestire un bosco in piena città? Sì, se si hanno passione e coraggio.

A Milano le energie messe in campo da Italia Nostra in oltre quarant'anni di lavoro, hanno generato un ambiente naturale, un ecosistema bosco dove sono tornati a vivere anche gli animali selvatici.



Newsletter di Italia Nostra Milano Nord - febbraio 2021

Tanti nuovi film che raccontano il Boscoincittà ieri e oggi, ecco il link

Abbiamo una sorpresa per voi, preparata a partire dall'autunno scorso mentre le foglie del Bosco diventavano gialle rosse e poi scure, mentre un nuovo lockdown ci imponeva nuove soste e ci teneva lontani gli uni dagli altri.



Abbiamo pensato di dedicare questi periodi di solitudine ad una rivisitazione della ormai lunga storia del Boscoincittà, raccontata attraverso le persone che l'hanno inventato nell'ormai lontano 1974 e quelle che, lungo i decenni, l'hanno reinventato con tante diverse attività e nuove realizzazioni e conquiste.

L'esito di questo intento si è concretizzato in una **serie di filmati** curati da due nuovi amici, giornalisti televisivi di lunga esperienza: **Daniela Trastulli e Luca Errera** (<https://videoappuntidiviaggio.com/about/>) che hanno trascorso davvero molte giornate di lavoro al Bosco e hanno generosamente girato e intervistato operatori e collaboratori del Bosco.

Siamo quindi lieti di proporvi un viaggio che inizia **da oggi 5 febbraio** collegandovi al sito di Boscoincittà direttamente alla pagina dove sono stati caricati per ora i primi due filmati: <http://www.boscoincitta.it/ciak-si-gira-2/>



LA CASCINA SAN ROMANO -

A Milano, in via Novara 340, la **Cascina San Romano** è il cuore di Boscoincittà. Lo sanno i volontari, i soci, gli amici e le migliaia di ragazzini che arrivano ogni anno nel parco. Il video ne racconta la storia, le prospettive e lo splendido restauro della stalla quattrocentesca e del dipinto della Madonnina

IL CENTRO FORESTAZIONE

URBANA - Dal 1974, il CFU - Centro per la Forestazione Urbana di Italia Nostra Milano Nord progetta, realizza e

cura il Bosco. Sin dalle origini ha promosso la realizzazione di altre aree verdi con piante, attrezzi, consigli e spunti progettuali. Oggi è impegnato anche a Porto di Mare, in Cava Ongari e nel progetto Giardiniere condotto.

I PROSSIMI VIDEO

Il prossimo **venerdì 12 febbraio** verranno pubblicati, allo stesso indirizzo sempre sul sito Boscoincittà.it altri due video:

L'ACQUA DEL BOSCO

Come funziona il sistema delle acque nella Cintura Verde Ovest di Milano? Da dove vengono queste acque e dove vanno? Vengono dalla Svizzera fino al nostro Bosco attraverso chilometri di canali per irrigare orti e zone agricole, boschive e naturali, per alimentari laghetti e zone umide come occasione di paesaggio e natura.



IL BOSCO NELLA CITTA'

E' possibile realizzare e gestire un bosco in piena città? Sì, se si hanno passione e coraggio. A Milano le energie messe in campo da Italia Nostra in oltre quarant'anni di lavoro, hanno generato un ambiente naturale, un ecosistema bosco dove sono tornati a vivere anche gli animali selvatici.

Buona visione e saremo lieti dei vostri commenti, in attesa delle prossime puntate.

Vi ricordiamo che potete seguire le iniziative della Sezione sul blog italianostra-milanonord.org e sulla pagina Facebook Italia Nostra Milano Nord

Arch. Barbara Fornasir



Una nostra socia scomparsa

Questa rubrica è stata felicemente ospitata, pensata e realizzata da Antonella Caroli presidente della sezione di Trieste di Italia Nostra. L'intento è di lasciare a futura memoria di chi ha lavorato con Barbara una sintesi chiara e non parziale, una rivista, umana e spiritosa, umana ed emozionante. Ma è anche un documento che potrà documentare lo spirito di Barbara e chi non l'ha conosciuta personalmente. E non per tutti una preziosa testimonianza di una donna "arabizzata" nel senso della cultura, degli interessi umani e del trasporto degli ideali e ideali, che vuole e soprattutto per le amiche Rosanna Cioffi e Anna e per i amici antichisti alla polverina e loro volte calcinate al loro entusiasmo che l'ha di mano a dio sia lo foto Barbara.

In questo volume quindi abbiamo una visione sintetica della sua vita e in particolare vengono focalizzati i suoi progetti realizzati non solo in regione, ma anche all'estero. Il suo impegno da tanti decenni nel Porto Vecchio, in sede municipale e politica, attraverso la guida della collaborazione delle Aree, nel tempo, Barbara è sempre stata attenta che venisse documentata e non avrebbe, che non fosse prima del tutto della nostra società di operatori nel porto Vecchio. Il progetto in Porto Vecchio si basa sulla responsabilità di Barbara e di Antonella, insieme hanno collaborato con altre brave e competenti amiche alla realizzazione della Biblioteca Donna e hanno costruito una sorta di casa-forza oltre al Porto Vecchio.

Antonella Caroli **Saherzada Ahmetovic**



I SOGNI DI BARBARA

L. L'Espresso

Pagine 100



IN RICORDO DI NEVA GASPARO
 Italia Nostra, dopo l'arch. Barbara Fornasir, scomparsa il 18 maggio 2019, ha perso anche Neva Gasparo, un'altra cara amica, socia e collaboratrice di Italia Nostra. Stimata fotografa di tanti luoghi della città e di altri territori, che lei ha valorizzato e fatto conoscere nelle loro più interessanti scenografie.

Custode segreta in punta di piedi di vedute d'insieme e dei dettagli più significativi del nostro distretto storico portuale che ha portato in mostra insieme a Italia Nostra negli Istituti Italiani di cultura di Amburgo, Varsavia, Stoccolma. Una vita vissuta accanto alla sua macchina fotografica, bastava uno scatto e l'immagine restava nella memoria di tutti. Ha collaborato a molte pubblicazioni della nostra associazione e della Biennale Internazionale Donna. Sempre disponibile e attenta anche se la sua presenza fugace negli eventi non permetteva di fotografarla in azione. Quasi si nascondeva pur di non apparire ma il suo segno ormai è indelebile e irraggiungibile da tanti che ora, scoprendo il porto vecchio, fotografano un luogo senza amarlo come lei.

Come Barbara anche Neva resta tra di noi che dobbiamo ringraziarla per l'amichevole solidarietà, l'umanità e le condivisioni di tante finalità.
 Italia Nostra - sez. di Trieste

Aveva fermato una moltitudine di scorci anche del Porto vecchio raccontandone l'evoluzione. Generosa, altruista e dall'eloquio schietto

Addio alla fotografa Gasparo: nei suoi scatti sensibilità e pezzi della storia cittadina

IL RICORDO

Pierluigi Sabatini

Macchine fotografiche e videocamera. Neva Gasparo aveva due passioni. Piccola, occhiali su due occhi straricanti, capelli a ciuffo, un sorriso schietto e disincastrato, che permeava il suo esordio dell'affrontare una vita che non le ha risparmiato dolori e la generosità che ha dimostrato nei confronti di insegnanti, compagni di studi, incontri di chi aveva bisogno. La sua casa di piazzetta Pascherera ha portato in casa i primi rudimenti della fotografia gliel'avevo dati suo padre Claudio, poi lei l'avevo imparata negli anni Settanta collaborando con Franco Masaglia, lo psichiatra che ha rivoluzionato la cura delle malattie mentali incontrandolo con Giulia e Tiziana. È la fotografia a diventare la sua vera professione, arricchendosi sempre, come avviene nei suoi. Aveva insegnato alle scuole medie, ma il suo posto era dietro un obiettivo. Neva Gasparo, fotografa, scrisse alcuni tra i libri tecnologici e letterari più significativi contro la malattia.

La sua lunga esperienza in camera oscura le ha consentito di arrivare al digitale con una forte cultura tecnica e di usare con grande creatività e competenza le possibilità offerte dal nuovo medium in fase di produzione, post-produzione e stampa. Era specializzata in riproduzione d'arte, architetture industriali, arte di-



Neva Gasparo la fotografa triestina è morta sabato scorso

senza e repertorio sociali.

Oltre trent'anni Neva a volte "scoperte" il Porto vecchio, oggi nella bocca di tutti. Se c'era interesse come insegnante e da allora non fu più scorcio di fotografato. Da questa sua attività era nata, nel 2012, "Scena dal nuovo" libro edito dalla Lini, che non è soltanto un libro di fotografie, è molto di più come aveva il sottotitolo "Viaggiare Porto vecchio".

Il libro ha portato i lettori dentro la "vita profana", dentro quell'eterna interpretazione costruita da soggetti marginali, larghi spazi, serie di gru, eleganti palazzine, che buona parte del trentino d'epoca non conosceva, perché erano celati dietro le mura esterne della dogana. Neva ha detto una volta che la scelta di un luogo è un'operazione che si ferma a un luogo che era stata polverosa come il deserto.

Neve Gasparo ha fotografato in lungo e in largo la sua città, basta visitare il sito "Triestehistory" per avere un'immagine della sua arte. Arte che si ritrova nei suoi viaggi: aveva girato i Paesi dell'est, l'Albania, il Sud America che non faceva soltanto andare a cercare le situazioni difficili con la curiosità dell'artista spirituale ma con l'ambizione di far rivivere il porto antico.

Negli ultimi anni aveva cominciato una interessante collaborazione con i Triestini di tutta Italia che le avevano commissionato le foto degli affreschi di quella che serviva il vangelo e la presenza casa della macchina di Pietro, e poi aveva riprodotto i oggetti del Museo per la realizzazione di un catalogo. Anche in questo caso vicino al sito "Triestehistory" Mascherano. Coni aveva realizzato Neva lavorando con passione. —



**QUESTO EDIFICIO A RISCHIO DI DEMOLIZIONE E' STATO SALVATO
GRAZIE ALLE AZIONI DI ITALIA NOSTRA**

Ora vincolato¹



¹ ¹ Importante la collaborazione della Soprintendente Simonetta Bonomi, dell'assessore alla cultura Giorgio Rossi e degli uffici tecnici del Comune di Trieste.

nota INTRODUTTIVA



L'Associazione Italia Nostra ha seguito da sempre le annose vicende della dismissione delle funzioni portuali del distretto storico portuale di Trieste, dell'abbandono dei suoi edifici e della conseguente necessità di rigenerazione di questo patrimonio di altissimo valore storico-architettonico e testimoniale.

L'obiettivo costantemente perseguito dall'Associazione è stato quello di promuovere un riuso del distretto storico portuale compatibile con la conservazione dei suoi valori storici, individuando e suggerendo alle istituzioni competenti metodologie di intervento, destinazioni d'uso e canali di finanziamento in grado di raggiungere tale obiettivo.

L'esperienza, acquisita negli anni da Italia Nostra, con il Polo Museale del Porto di Trieste, recuperato con i fondi POR-FESR 2007-2013 e proseguita con il piano strategico cultura del FSC nel 2018, ci ha visto collaborare proficuamente con le amministrazioni centrali e periferiche (MiBact, Regione FVG, Comune di Trieste e l'Autorità Portuale, Università, Enti di ricerca).

Si ricorda in particolare che la nostra Associazione nel 2013 ha redatto un Masterplan, utilizzato, fra l'altro, al MiBact per l'inserimento del Porto Vecchio nel citato piano strategico cultura del FSC. Masterplan che è stato unanimemente apprezzato dalle istituzioni interessate.

Il risultato eccellente di questa esperienza e l'impegno costante dell'Associazione su questo fronte ci ha indotto a predisporre, grazie al lavoro di un pool di esperti e tecnici, attualmente anche in collaborazione con le istituzioni, un nuovo Masterplan 2018, corredato da schede di progetto, che è stato presentato e discusso anche al MiBact (segretariato Generale) il 23 novembre 2018.

Tra le schede e i progetti presentati, alcuni sono stati redatti e proposti dall'arch. Barbara Fornasir (in particolare la ex Locanda - Progetto HALL, rimessa storica ferroviaria, loft ed edifici minori).

Italia Nostra nell'impegnarsi a portare avanti i progetti della scuola, amica e collaboratrice attiva per il Porto vecchio, arch. Barbara Fornasir, recentemente scomparsa, considerati i lavori della nuova viabilità in corso d'opera, presenta in questo primo Book, una proposta di restauro e riutilizzo della ex Rimessa ferroviaria, confidando nella sua realizzazione.

ITALIA NOSTRA resta a disposizione per gli approfondimenti e chiede di poter costantemente collaborare con il Comune di Trieste, per procedere insieme, anche nel ricordo di Barbara Fornasir, nel processo di riqualificazione e rivitalizzazione del Porto vecchio.

ITALIA NOSTRA - Trieste

Antonella Caroli - Presidente e Consigliere Nazionale



3 Ex Rimessa Locomotive Porto Vecchio - Trieste maggio 2019

cenni STORICI



In quest'area al limite ovest del distretto storico portuale, denominata "Area di Smistamento ferroviario di Barcola", si trovavano alcuni piccoli e semplici edifici che si affacciavano direttamente sui binari, oggi ormai demoliti. Le costruzioni erano a pianta rettangolare, a un solo piano fuori terra, con struttura muraria perimetrale in pietra arenaria, intonacata in color ocra, e copertura piana.

Gli elementi e i profili architettonici adottati li assimilavano ad altre costruzioni portuali di fine '800. Il prospetto principale a sud, ma anche quello posteriore, evidenziano due avancorpi alle estremità, coronati da timpani. Queste costruzioni differivano dalle altre per le diverse destinazioni d'uso assunte nel tempo, originariamente destinate ad abitazioni del personale addetto alle manovre di smistamento ferroviario all'interno dell'allora Punto Franco Vecchio. Successivamente vennero più volte ristrutturate per essere utilizzate come alloggi provvisori, all'interno conservavano elementi originali in legno.

Le due piccole storiche fabbriche risparmiate alle demolizioni e che oggi restano ancora a testimonianza dell'identità storica ferroviaria - portuale sono:

- L'edificio della Stazione di Smistamento Barcola ("Rangier Bahnhof Barcola"), parte integrante del sistema ferroviario portuale, scalo di smistamento Barcola, essenziale struttura di interfaccia porto-ferrovia. Tale scalo, storicamente, era la stazione (mercato) capolinea della ferrovia di Epelle con termine a Barcola Boveto al km 24,196.
- Scalo attivo con la linea stessa dal 1887 (attraverso la linea delle rive) e allora gestito dalle Ferrovie Statali Austriache (k.k.SiB) distinte dalla Suedbahn (o "Meridionale") privata che gestiva la stazione oggi Centrale posta oltre il muro di cinta doganale.

La stazione di Smistamento Barcola, oltre che dal fascio di binari di "riordino" dei treni era caratterizzata da questi due edifici: il fabbricato "Movimento" marcato BA9 e ZE2 al km 23,026 e la rimessa locomotive con annesso impianto di rifornimento acqua marcato LR-W al km 23,079.

Quali parti integranti del sistema ferroviario portuale i due edifici rivestono rilevante interesse storico. L'uno quale edificio di stazione da dove si sovrintendeva alla circolazione con un capostazione ed altri addetti alle manovre ed ai controlli doganali, l'altro edificio adibito, con i due binari coperti, alla accoglienza, manutenzione e ricovero delle locomotive a vapore che qui avevano capolinea. Un tempo i due binari della rimessa erano anche serviti da una piattaforma girevole per la giratura delle locomotive, successivamente tombata o tolta d'opera.

La rimessa è tuttora dotata di fosse di visita per la manutenzione locomotive con attrezzature d'officina, all'esterno è ancora esistente la colonna per il rifornimento acqua.

I due fabbricati, sia per la loro valenza storica che per le possibilità future di utilizzo per gestione dei rotabili e/o iniziative museali, sarebbero stati meritevoli di un provvedimento di tutela in analogia alle altre parti dell'infrastruttura ferroviaria portuale.



4 Ex Rimessa Locomotive Porto Vecchio - Trieste maggio 2019

concept per una
PROPOSTA DI RIUSO

planimetria piano terra - sezione | scala 1:200



6 - Ex Binocular locomotive - Piano Vecchio - Trieste - Genova
Studio di Architettura, Ferrara - maggio 2010

fotoinserimento
ESTERNI



situazione attuale



prospetti di riuso

7 - Ex Binocular locomotive - Piano Vecchio - Trieste - Genova
Studio di Architettura, Ferrara - maggio 2010

fotoinserimento
INTERNI



situazione attuale



proposta di nuovo

8 Ex Rimessa Locomotive Porto Vecchio - Trieste
 Concept Studio di Architettura, Formae
 italy@formae.it

relazione
DESCRITTIVA

La Palazzina ex Rimessa Locomotive sita all'interno del Porto Vecchio di Trieste risulta essere un edificio avente circa 550 mq calpestabili, disposti in parte su due livelli. Essa è formata da due principali corpi:

- la rimessa vera e propria, che presenta uno spazio unico di superficie pari a 245 mq e altezza al solaio di 7,90 metri;
- la palazzina attigua, dai caratteri architettonici ben definiti, disposta su due piani aventi una superficie di 163 mq ciascuno.

Secondo l'ultima Variante del Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio l'edificio ricade nella zona B - "Ricettiva", che prevede le seguenti funzioni: artigianale di servizio, attività produttive legate alla nautica, commerciale al minuto, direzionale, espositivo, formazione e ricerca, intrattenimento, parcheggio, servizi al diporto.

All'interno dell'edificio sono presenti alcuni caratteri architettonici di particolare pregio riconducibili all'epoca di costruzione, sia per quanto riguarda la parte strutturale (i pilastri e le travi di sostegno del solaio in ghisa) che per quella relativa alle parti tecnologiche (il piccolo carroponete). Nonostante queste interessanti presistenze, l'edificio non è stato sottoposto ad alcun vincolo storico o artistico puntuale: risulta perciò essere un'interessante opportunità di restauro conservativo da unire alle necessità di una rigenerazione urbana del Porto Vecchio.

L'idea che presentiamo vuole essere il punto di partenza per la costruzione di un nuovo sistema intermodale di trasporto per il Porto Vecchio, funzione che richiama in parte lo scopo originario dell'edificio ma che allo stesso tempo risponde alle esigenze contemporanee della mobilità sostenibile. A tal proposito, vista la posizione ideale dell'edificio vicino al quale verrà realizzato un ampio parcheggio, abbiamo immaginato l'ex Rimessa Locomotive come una stazione di scambio tra mobilità e realtà culturali diverse tra loro.

Al piano terra, nel grande spazio della rimessa, i visitatori avranno la possibilità di ammirare una locomotiva posta a ricordo dell'antica funzione dell'edificio, ed allo stesso tempo potrà usufruire di un servizio di bike sharing e prendere in prestito una bicicletta elettrica per muoversi agilmente tra gli spazi del Porto Vecchio. Gli attuali infissi deteriorati verranno sostituiti con nuovi serramenti ad alta efficienza energetica e particolare attenzione dovrà essere posta nel restauro dei portoni originali di ingresso alla rimessa che verranno in questo modo preservati e valorizzati. Le parti strutturali e i macchinari storici verranno anch'essi restaurati attentamente e ridipinti. Le fosse per la riparazione delle locomotive verranno coperte per motivi di sicurezza con le parti mobili originali. Le murature interne verranno trattate con adeguata pulizia e ridipinte; verrà preservata e ripulita anche la fascia in muratura presente nella parte inferiore, sia all'interno che all'esterno dell'edificio.

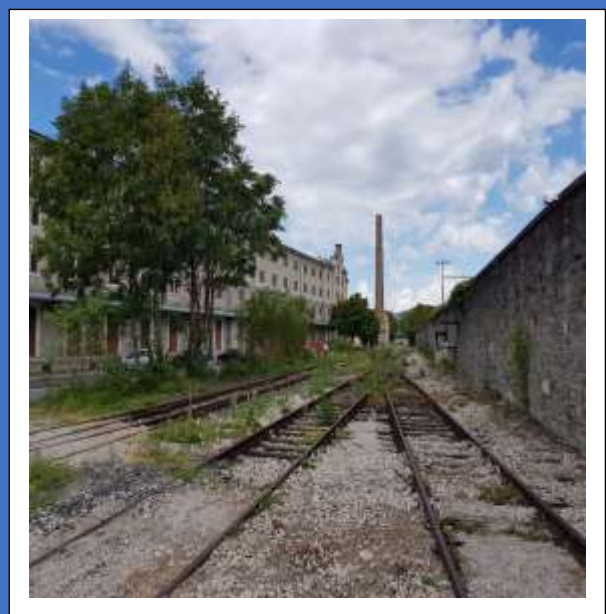
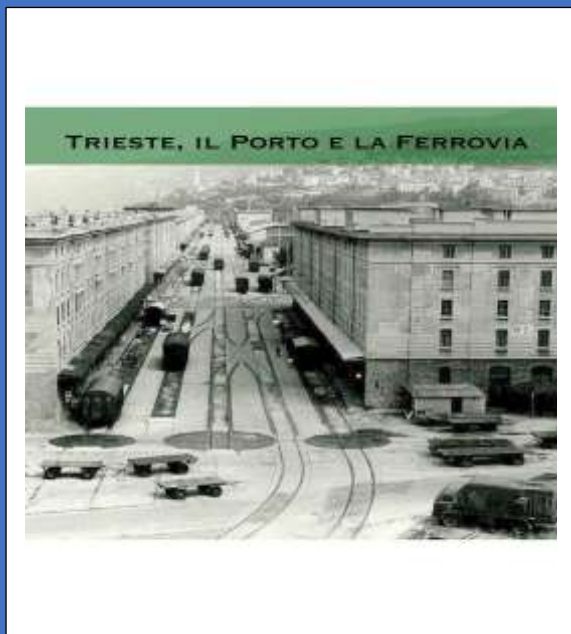
Negli spazi della palazzina attigua invece si concentreranno le realtà culturali e divulgative: al piano terra un ampio spazio open space flessibile ospiterà un info-point per raccontare la rigenerazione delle aree del Porto ai visitatori, gestito in collaborazione con le Associazioni culturali che sono parte attiva di questo processo.

Un nuovo corpo scala permetterà l'accesso al primo piano, che ospiterà gli uffici operativi e offrirà ulteriori spazi per lo svolgimento delle attività culturali delle varie Associazioni. Le finestre e le murature interne verranno restaurate allo stesso modo di quelle della rimessa.

Per quanto riguarda invece le facciate esterne di tutto l'edificio, prevediamo un restauro leggero con il rifacimento degli intonaci e la ricostruzione delle decorazioni oggi deteriorate.



9 Ex Rimessa Locomotive Porto Vecchio - Trieste
 Concept Studio di Architettura, Formae
 italy@formae.it



IL PORTO VECCHIO DI TRIESTE E LE SUE ROTAIE STORICHE

Trieste è collegata da ben 160 anni dalla ferrovia attraverso i 577 km della linea Meridionale o Suedbahn Vienna-Trieste, ardita opera progettata dall'ingegnere Carlo Ghenga.

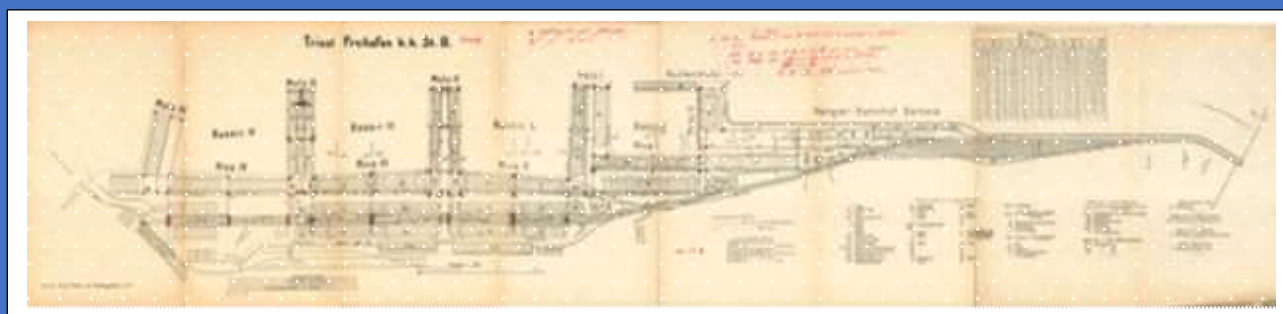
Questo fondamentale asse ferroviario, realizzato principalmente per il trasporto delle merci, permise l'entrata nell'era moderna e mercantile della città e del suo porto attraverso una qualificata e capillare rete di binari al servizio di moli, banchine, magazzini e piazzali con una estensione che raggiunse la ragguardevole lunghezza oltre 40 km.

Già servito dalla ferrovia Meridionale, dal 1887 il porto venne ulteriormente collegato da una seconda linea ferroviaria, quella di Erpelle (o della Val Rosandra) che attraverso le rive di Trieste si collegava allo scalo di Barcola Smistamento.

IMPIANTI FERROVIARI INTERNI - PUNTO FRANCO VECCHIO

Gli impianti ferroviari interni all'area portuale erano collegati al piazzale di Trieste Centrale attraverso due varchi: uno in prossimità del magazzino 8 e uno in prossimità del magazzino 26 .

Il varco situato in corrispondenza del magazzino 8 veniva utilizzato per il collegamento al Punto Franco Nuovo, prima della realizzazione della galleria di circonvallazione ferroviaria. Attraverso il varco in prossimità del magazzino 26 si realizzava invece il collegamento con il piazzale di Barcola, costituito da due fasci adiacenti, di cui uno passante e uno con binari tronchi: il fascio passante è composto da 11 binari (compresi i binari di circolazione) e lunghezza variabile tra 500 a 150 m; esisteva un'asta di manovra a servizio del fascio passante; il fascio tronco è composto da 4 binari di lunghezza media pari a 500 m. .Una coppia di binari, impostati su questi due fasci, distribuivano il traffico ferroviario a tutto il comparto portuale.



IL MAGAZZINO 27 B
QUESTO MAGAZZINO DIMENTICATO A RISCHIO DI DEMOLIZIONE
E' STATO SALVATO
GRAZIE ALLE AZIONI DI ITALIA NOSTRA
ora vincolato²



A Trieste, nell'agosto 2001, malgrado il ritardo culturale nella conoscenza del valore del Porto vecchio, grazie alle azioni di Italia Nostra, e all'allora sottosegretario Vittorio Sgarbi, 21 edifici storici sono stati tutelati con vincoli diretti dalla Soprintendenza e altri 32 edifici sono stati sottoposti a vincolo indiretto (art.2 del D. Lgs. 490/1999). Gli studi e le ricerche di Italia Nostra sul patrimonio del distretto storico portuale si erano rivelati determinanti per la tutela, anche se non erano stati ancora completati.

Si era trattato, all'epoca, di un provvedimento urgente e importante dato che le numerose vicissitudini sul riuso dell'area e le proposte progettuali vanificate ne avevano condizionato e messo in pericolo la "conservazione e la valorizzazione" e avevano reso più difficile la comprensione del valore del sito.

All'epoca alcuni edifici storici minori, presenti in aree interdette e coperti da una folta vegetazione, erano sfuggiti all'attenzione e non erano stati vincolati, come nel caso degli edifici del quartiere Ford, della Rimessa storica e del magazzino 27 b; infatti procedure amministrative e percorsi alternativi alla tutela, non sempre conosciuti, avevano impedito a Italia Nostra di proseguire nello studio di alcune aree e di agire con completezza.

² Importante la collaborazione della Soprintendente Simonetta Bonomi e dell'assessore alla cultura Giorgio Rossi

Ora, invece, la Rimessa storica e il magazzino 27 b, messi a nudo dalle pulizie di cantiere e visitati all'interno, sono stati riconosciuti come edifici meritevoli del massimo interesse. Saranno oggetto di attenzione anche gli edifici del quartiere Ford (magazzini ed edifici 133, 32, 33, 34).

Questo è uno dei casi in cui si dimostra come in qualsiasi intervento su un sito storico si possa ancora scoprire edifici e manufatti importanti, e quindi prima di una demolizione o trasformazione bisogna conoscerne la storia e capire con *“quale edificio si ha a che fare”*. Il silenzio di un magazzino, così discreto e nascosto, è stato interrotto dal suo forte linguaggio architettonico, ormai palese come la sua forma semplice e importante fra le costruzioni del Porto vecchio.

Il distretto storico portuale di Trieste, per il suo alto valore, non può essere trattato come un parcheggio diffuso o come un'area liberabile dove si può fare di tutto, mescolare antico e moderno, generando un effetto domino in cui un intervento tira l'altro, **alterando gravemente l'identità del luogo tanto da renderlo irriconoscibile.**

Prima di tutto viene il rispetto della storia, come già accaduto a Londra, Amburgo e in tante altre città porto, e poi a seguire gli interventi di riqualificazione.

Il valore del patrimonio storico architettonico in cemento armato resta ancora oggi di difficile valutazione per attuare adeguate politiche di tutela. Le problematiche restano connesse all'aggettivo *storico*, da riferire anche all'edificio realizzato in conglomerato cementizio armato.

Gli edifici storici del porto, anche nel Porto nuovo, realizzati in conglomerato cementizio armato, fino agli anni Venti sono stati costruiti senza un quadro normativo di riferimento ma basandosi soltanto su regole e criteri connessi a singoli brevetti.

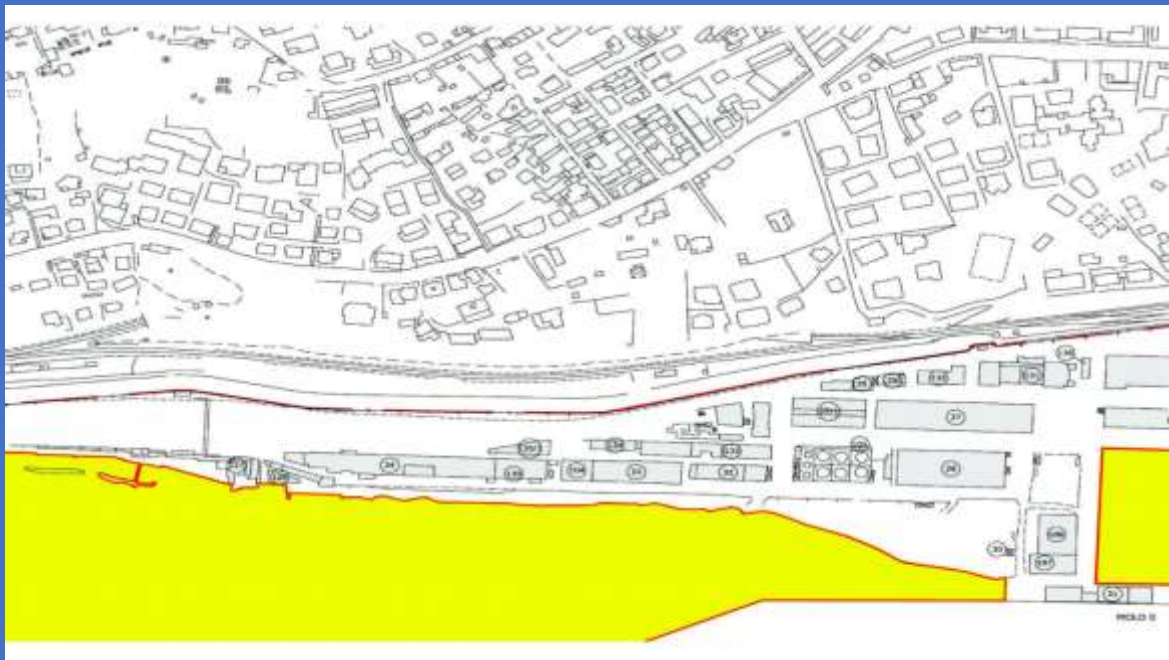
Il valore storico di questi edifici non è rappresentato solo dalla loro centenaria storia ma da sistemi costruttivi, allora sperimentali, ormai abbandonati e desueti.

Le peculiarità costruttive di questi edifici in “cemento armato” spaziano tra l'ingegno di diversi produttori e tecnici che, sulla base di modelli più o meno rigorosi, hanno definito brevetti applicati in molti casi in tutta Europa. Nel caso del magazzino 27 b si riconoscono all'interno l'applicazione del sistema Hennebique e, nella facciata posteriore, i caratteri stilistici della Wagnerschule.

L'attuale degrado dell'edificio (come per tutti gli altri monumentali) più che ai comportamenti strutturali è dovuto all'enorme tempo trascorso in attesa che si decidesse sulla sua sorte.



IL MAGAZZINO 27 B E IL QUARTIERE FORD

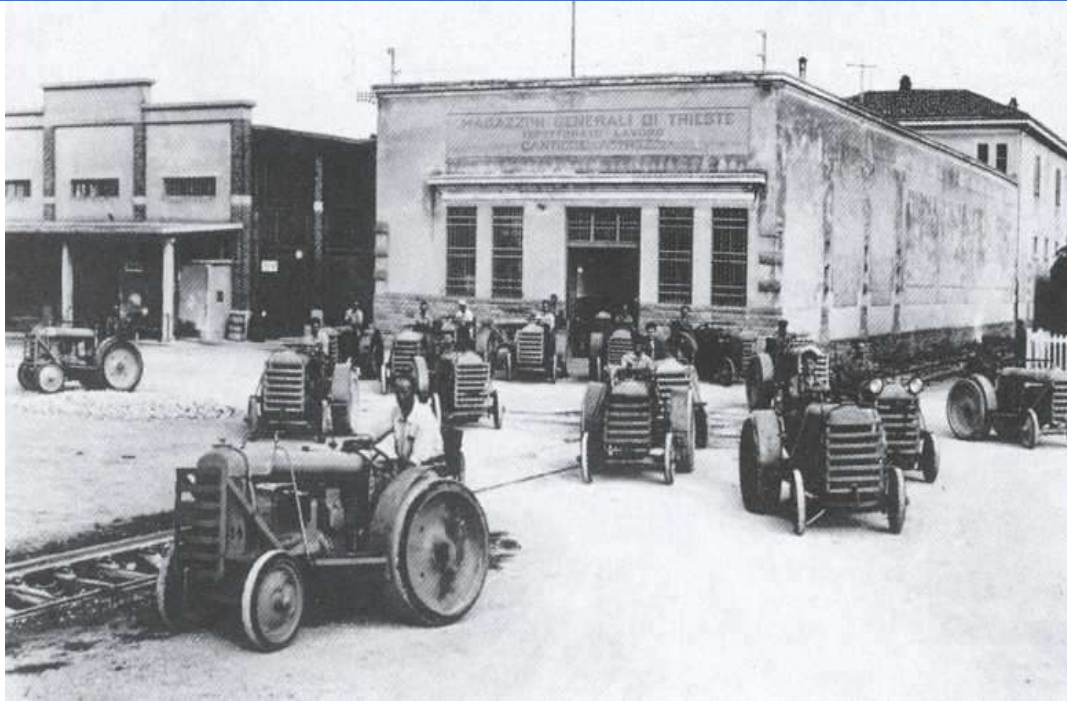


Il quartiere operativo della FORD MOTOR COMPANY D'ITALIA in Porto vecchio - magazzini 27, 27b, 28, 30, 31, 32, 33, 34, edificio 133 e pertinenze (già demoliti l'hangar 23 e recentemente gli edifici destinati alle abitazioni per i lavoratori Ford e per i ferrovieri addetti all'area di smistamento ferroviario di Barcola).

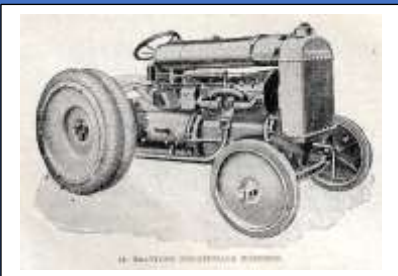


Area smistamento ferroviario





EDIFICIO 133 – salvato da ITALIA NOSTRA – ora vincolato



**Automobili
L'INDUSTRIA NAZIONALE IN ROMANIA**

Il primo stabilimento di automobili in Romania è stato fondato a Bucarest nel 1923. L'industria nazionale di automobili in Romania è stata fondata nel 1923. L'industria nazionale di automobili in Romania è stata fondata nel 1923.

GARAGES STOREKO

ROMANIA - BUCURESTI - CALISTRU GHELESCU 10

Il traliccio meccanico e il costo del trasporto

Il traliccio meccanico è un mezzo di trasporto molto versatile e economico. È adatto per il trasporto di carichi pesanti e per il lavoro in terreni difficili. Il suo costo di gestione è molto basso rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Il traliccio meccanico e il costo del trasporto

Il traliccio meccanico è un mezzo di trasporto molto versatile e economico. È adatto per il trasporto di carichi pesanti e per il lavoro in terreni difficili. Il suo costo di gestione è molto basso rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Fordson
risparmia fatica tempo e denaro

Ford Motor Company in Italia

Il traliccio meccanico e il costo del trasporto

Il traliccio meccanico è un mezzo di trasporto molto versatile e economico. È adatto per il trasporto di carichi pesanti e per il lavoro in terreni difficili. Il suo costo di gestione è molto basso rispetto ad altri mezzi di trasporto.

IL FORDSON DIMINUISCE LE SPESE DI TRASPORTO

Il traliccio meccanico Fordson è un mezzo di trasporto molto versatile e economico. È adatto per il trasporto di carichi pesanti e per il lavoro in terreni difficili. Il suo costo di gestione è molto basso rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Fordson

Nel 1923 nel porto di Trieste nasceva il primo stabilimento italiano della Ford Motor Company. Henry Ford. Lo stabilimento Ford Motor Company d'Italia di Trieste venne chiuso d'autorità dal Prefetto, in seguito a un telegramma del Duce, "per superiori motivi d'interesse nazionale", il 26 ottobre 1929, anche se l'attività cessò definitivamente nel 1931.

La facciata anteriore del magazzino 27 e quella posteriore (27b), ancora esistenti, dovrebbero quindi essere valorizzate insieme alla parte originaria del 27b, tuttora conservata.

IL MUSEO FORD

A pochi chilometri da Trieste, a Farra d'Isonzo (Gorizia) è possibile ammirare l'insegna "Ford Motor Company d'Italia" (18 metri di lunghezza per 2,5 metri di altezza), riprodotta diversi anni fa dal concessionario Ford Paolo Gratton e posizionata sulla facciata del capannone - museo di sua proprietà.

Il Museo Ford creato da Gratton venne inaugurato il 15 ottobre 1987 e ospita numerosi veicoli originali e la ricostruzione della linea di montaggio della Ford T (la prima vettura ad essere costruita con questa tecnica nel nostro Paese).



La ricostruzione della facciata del magazzino 27 – Museo Ford di Farra d'Isonzo (la facciata era replicata in tutte le sedi della Ford)



La facciata del museo realizzato da Gratton riproduce fedelmente nei dettagli la prima sede della Ford in Italia, che come detto operava fin dal 1923 nel Punto Franco Nord (Porto vecchio) a Trieste, nel magazzino 27, dove le Ford modello "T" e "A" e le trattorie Fordson, parzialmente assemblate e provenienti via mare dagli Usa e dalla Gran Bretagna, venivano completate e rifinite, pronte per essere inviate in oltre 30 paesi, europei ed extra europei, con una penetrazione commerciale che raggiungeva il 75% di certi mercati.

LE IMPRESE E LE SOCIETA' COSTRUTTRICI IN PORTO VECCHIO (1899 e 1925)

Nel novembre 1899, a circa otto anni dall'abolizione del privilegio di Porto franco di Trieste e quindi dalla recinzione del distretto storico portuale dichiarato "Zona franca", iniziarono i lavori di completamento del K.K. Lagerhauser.

In quel periodo le nuove tipologie adottate nell'attuale Porto vecchio per la costruzione degli ultimi magazzini, che anticipano quelle successivamente impiegate nel nuovo porto Duca D'Aosta, risultano in grado di conservare l'identità strutturale e costruttiva ma anche di individuare nuove realizzazioni, con l'applicazione dei brevetti già diffusi in Germania, Francia e Austria.

Cataloghi, testi di conferenze, descrizioni tecniche sono tra i materiali ritrovati all'Archivio di Stato di Trieste e nell'archivio storico del Porto, documentano la storia della tecnica del cemento armato e la presenza dei tecnici e delle prime imprese costruttrici che hanno operato nel porto di Trieste.

Per quanto riguarda il cemento armato, il periodo che va dal 1892 al 1912 in Europa segna un passaggio importante, dal "sistema costruttivo", detenuto dalle private industriali che potevano utilizzare i brevetti, alla "tecnica delle costruzioni" derivata dalla formulazione delle normative successive.

All'avanguardia sul piano internazionale, il Porto Vecchio con le sue strutture in cemento armato diventa in Italia un'eccezione per la presenza contemporanea di molte tecniche applicate per la prima volta, in anticipo di un decennio rispetto al resto del Paese.

Il periodo storico in cui si costruisce il nostro porto segna, nella storia delle costruzioni in "beton" armato, un momento particolarmente importante.

I protagonisti di questa svolta hanno a che fare proprio con queste nostre costruzioni, che possono essere considerate tra le prime applicazioni dei nuovi sistemi costruttivi dell'epoca e che si ritrovano nelle descrizioni tecniche dei progetti conservati nell'archivio del Porto.

Le costruzioni in cemento armato permettevano, grazie ai requisiti tecnici dei materiali, solidità, monumentalità e qualità estetica. All'epoca si considerava che il "beton", anche in condizioni di variazione di temperatura, non si distaccasse dal ferro avendo uguali coefficienti di dilatazione termica, e che il ferro, annegato nel "beton", che includeva sostanze acide inorganiche ed organiche, potesse difendere le costruzioni anche dall'azione del fuoco.

I vent'anni tra il 1892 e il 1912 costituiscono la fase di passaggio da sistema a tecnica per quanto concerne il cemento armato, ovvero dalla fase dei brevetti detenuti dalle singole ditte a quella della tecnica, scaturita principalmente dalla formulazione di una normativa nazionale.

Sul piano tecnico, agli inizi di quel periodo il quadro appariva estremamente frammentato e per questo scientificamente interessante: ogni ditta di costruzioni in grado di lavorare con il cemento armato, e quindi specializzata in questo senso, deteneva le privative industriali oppure i diritti di sfruttamento dei brevetti, in maggior parte francesi, tedeschi e austriaci.

Il primo brevetto lo ottenne il giardiniere Joseph Monier, il 16 luglio 1867, e riguardava la costruzione di casse - bacini mobili in ferro destinati all'orticoltura. A questo brevetto ne seguirono altri, applicati ai tubi e ai serbatoi (1868), ai solettoni (1873), alle scale (1875), alle lastre (1878) e alle voltine (1881).

Nelle costruzioni del nostro porto troviamo applicati i seguenti sistemi brevettati:

- Monier, acquistati nel 1880 dalla Actien Gesellschaft fur Beton und Monierbau di Berlino e applicati dagli ingegneri Weyss e Freytag (concessionari tedeschi delle privative Monier);
- Weyss, Moller, Melan (Germania e Austria);
- Cottacin, Bordenave, Pavin de Lafarge, Coignet (Francia);
- Hyatt (cemento Portland), Tyerman (Inghilterra);
- Hennebique (acquistate dagli ingegneri Porcheddu e Giay di Torino).



La brochure divulgativa della *Pittel & Brausewetter*, ritrovata e conservata nell'archivio storico del Porto (Italia Nostra - A. Caroli - 1994), sono illustrate le applicazioni del cemento, i lavori eseguiti e le conoscenze acquisite nell'ingegneria per costruzioni di grandi canalizzazioni, dighe, cisterne e vasche di raccolta, trivellazioni ed escavi di vario genere, con sistemi brevettati in proprio, costruzioni di ponti a campata unica con diversi sistemi (*brücken im Eisenbeton nach eigenem System, Patent Melan, und anderen Betoneisen – und Stampfbetonsystemen*).

In quel periodo l'architetto Giorgio Zaninovich partecipa alla costruzione dei tre magazzini (2, 2a e 4) nell'area di coniugazione urbana per conto della *Pittel & Brausewetter*, ditta con la quale aveva già collaborato a Vienna. All'epoca la *Pittel & Brausewetter*, fondata nel

1870 dal barone Adolf Pittel e dall'ingegnere Victor Brausewetter, incaricata per i lavori in cemento dall'Amministrazione dei Magazzini Generali, era sicuramente tra le aziende di eccellenza per le costruzioni in cemento nell'area dell'impero austro-ungarico.

La ditta aveva tra l'altro realizzato per l'architetto Otto Wagner alcune grandi coperture a volta in cemento armato con il Melan Bauweise, aventi una luce di 18 metri. Tra i diversi sistemi costruttivi (*Bauweisen*) la *Pittel & Brausewetter*, applica "Zwischendecken, Dachwölbungen, Säulen und Wände in Betoneisen nach eigenem System, ferner nach den Systemen". Tra le patenti utilizza "Patent Melan, Patent Mátrai, Tragnetzblech-Beton, Monier (sic), Rabitz sowie anderen systeme von Eisen - und Stampfbeton".

Dei brevetti si è detto che riguardavano il metodo costruttivo e di calcolo empirico, o perfezionato a seconda dei casi, e vale la pena ricordare che quelli principali consistevano nel Systeme Hennebique per la Francia, nel Monierbau per la Germania e nel Melanbauweise per l'area asburgica. Il sistema che ogni ditta aveva escogitato per lo sfruttamento di una propria tecnologia variava di volta in volta: quello di Hennebique risulta anche applicato nella costruzione del mag. 27 in Porto vecchio.

Il gruppo Hennebique era un'impresa a livello internazionale e vendeva un prodotto attestato per qualità e durabilità, esattamente come alcune moderne holding fanno ancora nell'industria delle costruzioni all'inizio del secolo XX, pressappoco cioè al tempo dell'inizio dei lavori per il magazzino II. All'epoca esistevano in Italia alcune ditte concessionarie di brevetti stranieri, o filiali di imprese straniere, tra cui la ditta Porcheddu di Torino, titolare della concessione Hennebique per il mercato nazionale, a cui potremmo affiancare la Ferrobeton e la Odorico&C di Milano, titolari di molti brevetti di sistemi costruttivi internazionali. Queste ditte erano totalmente dipendenti dalle compagnie madri estere, a cui erano obbligate a riferirsi per l'assistenza tecnica.



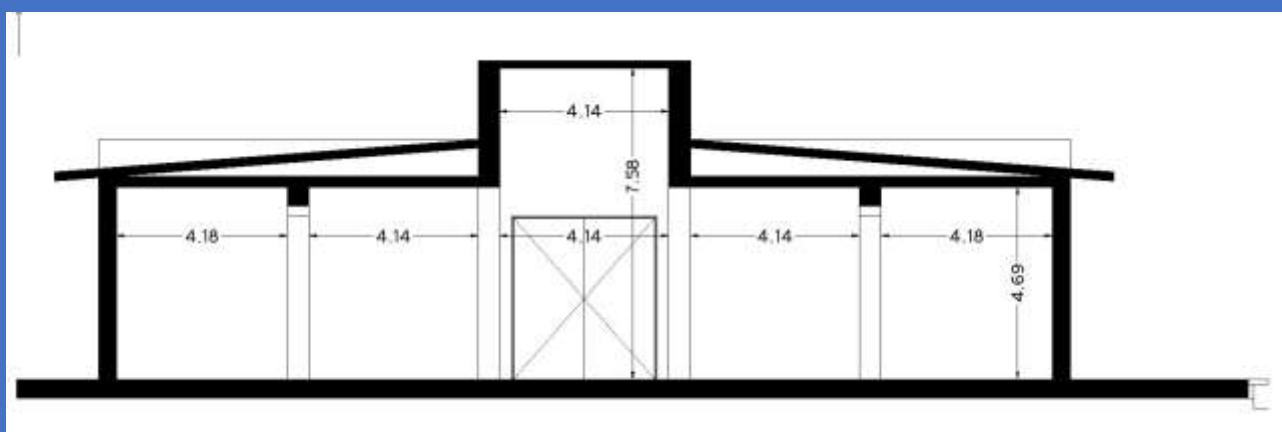
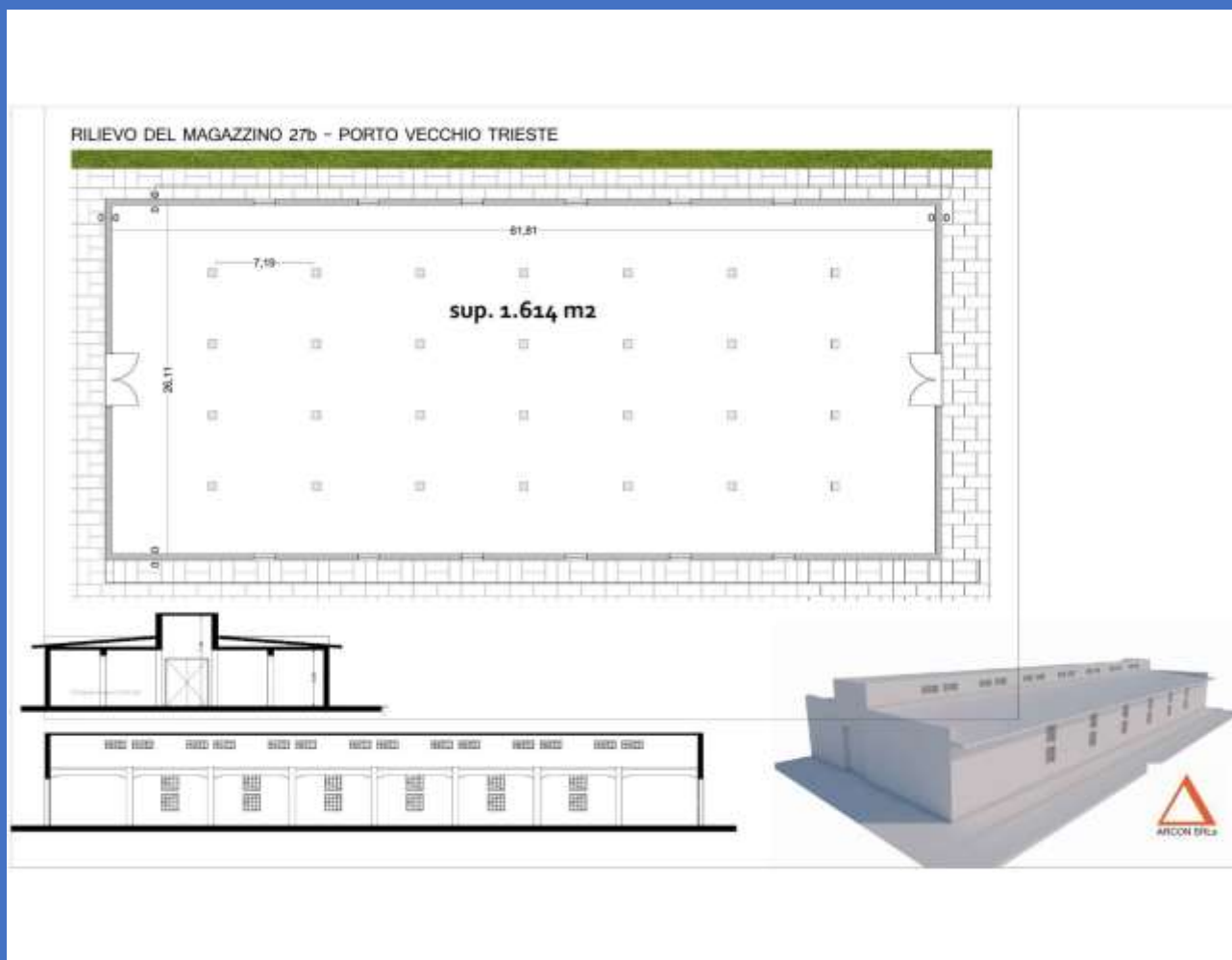
Da Politecnico di Torino Dipartimento Casa-Città, Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino 1984:
MAGAZZINI GENERALI "DOKS PIEMONTESI"
Corso Dante 40, Via Muratori

Edificio ad uso magazzino di interesse documentario, tipico esempio di edificio in cemento armato del secondo decennio del Novecento. Realizzazione nel 1914 di complesso di edifici per magazzino ad opera dell'impresa Soc. G.A. Porcheddu.

PT DiplSET, Archivio Porcheddu.
Tavola: 57/58; 65/66
Archivio della ditta fratelli ingegneri Giay Emilio ed Eugenio di Torino (1905-1966)

Descrizione del magazzino 27b – Imprese e costruttori

L'edificio presenta pianta rettangolare con una superficie di 1.614 mq.



Il magazzino, a un piano d'altezza, sorge nella parte settentrionale del Porto vecchio con una testata rivolta a sud all'altezza del Molo "0" e una facciata posteriore rivolta verso la rimessa storica e l'attuale rotonda viaria.

A costruire l'edificio nel 1900 furono la ditta G. Santo e l'impresa Martelanz, sorta nel 1890, specializzata in opere portuali e lavori sottomarini, che ebbe alle proprie dipendenze fino a 1500 persone, costruendo anche molti palazzi pubblici e privati.

Della costruzione originaria del magazzino oggi rimane una testata (verso il molo "0") caratterizzata da un attico con frontone sopra il portone centrale e finestre simmetriche, a cui sono applicati serramenti in alluminio; la restante costruzione è stata sostituita da una struttura recente (1992).



Facciata del magazzino 27 verso il molo "0"

Rimane ancora, ma separata dall'attuale magazzino 27, la parte terminale del vecchio hangar (27b) ora inutilizzata. L'hangar aveva assunto la denominazione di Capannone Ford perché faceva parte insieme ai magazzini 30 /31/32/33/34 e all'edificio 133 del cosiddetto quartiere Ford.



Facciata posteriore del magazzino 27b



In questa foto del 2002, il magazzino 27b, a sinistra, tra il magazzino 27 e l'area SO.DO.VEA (ora demolita per creare spazi per il Centro congressi)



2011 - Il magazzino 27b, tra il magazzino 27, la sottostazione elettrica e l'area di smistamento ferroviario prima della demolizione di quest'ultima (2019)



Il magazzino 27b (luglio 2018) nascosto dalla vegetazione

Piastra di copertura mag. 27 b (in questo lato manca la falda)



In questa immagine sono evidenti le infiltrazioni a causa della mancanza della falda esterna su parte della copertura, con una netta separazione dalla parte ancora sana.

L'utilizzo del cemento a protezione delle parti strutturali in ferro appare particolarmente efficace se si pensa che l'edificio, seppur degradato, ha superato in più di cento anni, nelle parti non esposte le aggressioni dell'aerosol marino e delle intemperie come è ben visibile nel perron e nelle murature esterne, ma soprattutto a causa dell'abbandono in cui giace il magazzino in attesa che si decida sua sorte (come anche i magazzini monumentali).



Nel caso del magazzino 27b ci troviamo di fronte alla parte restante di un edificio monopiano, a struttura mista, ove il compito di sopportare le travate della copertura è affidato a una pilastrata interna all'interno di una muratura perimetrale.





In questo edificio si coniugano nuove tecnologie e nuovi elementi tipologici, tanto da garantirne la durabilità e l'idoneità a varie funzioni, con ampie aperture verso l'esterno tali da permettere il rapido passaggio dei mezzi.



Questo magazzino diventa un esempio/prototipo di edificio moderno e funzionale, come quelli che verranno costruiti nel Porto nuovo.

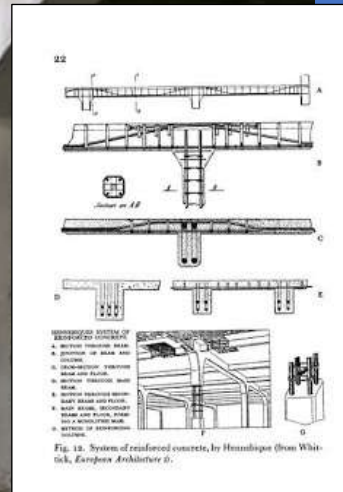
Il lucernaio sporgente sul colmo della copertura, dotato di ampie e numerose vetrate, permette una grande luminosità interna.



L'identità strutturale dei magazzini per la movimentazione delle merci con mezzi meccanici dai vagoni ferroviari è confermata dalla presenza del perron e dai binari che attrezzavano l'area esterna alla costruzione.



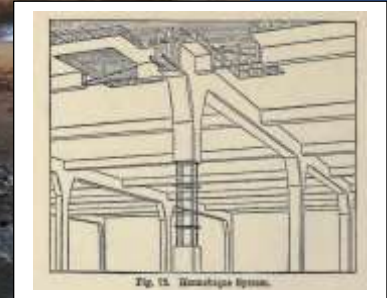
Le prescrizioni prevedevano una pendenza del tetto fino alle pareti longitudinali, il trattamento con cemento Portland (*Träger und Ständer werden mit beton umhüllt und ausfüllt*) delle travi e dei pilastri, che venivano riempiti e ricoperti con cemento.



Lucernaio centrale e pilastri - Struttura in cemento armato Sistema Hennebique



L'impianto basilicale a tre campate, più due laterali, con pilastri costruiti con il sistema Hennebique.




Nel periodo di costruzione di questo edificio l'architetto Giorgio Zaninovich partecipa alla costruzione dei tre magazzini (2, 2a e 4) nell'area di coniugazione urbana per conto della *Pittel & Brausewetter*, ditta con la quale aveva già collaborato a Vienna.

INDESTRUCTIBLE AND FIRE-PROOF

The Hennebique Armored Concrete System

PATENTED OCT. 4, 1894

Grand Prize, Paris Exposition, 1900



Hennebique Construction Company

U. S. Main Office, 1170 Broadway, New York

R. BAFFREY, General Manager

TELEPHONE 3774 MADISON SQUARE



La folta vegetazione spontanea che per anni ha nascosto il magazzino 27b fino al 2018



Si riconoscono matrici wagneriane ma anche del cubismo praghese, con l'esplicita impronta data anche dalle intonacature esterne, prevalentemente di colore bianco.



A Vienna la Schützenhaus (*casa del fucile*), ex sbarramento Kaiserbad, si trova di fronte alla stazione della metropolitana Schottenring sulla riva del Canale del Danubio. Costruita nel 1900 secondo i progetti di Otto Wagner, tra il 2008 e il 2009 fu sottoposta a lavori di ristrutturazione legati al completamento della linea metropolitana U2 sotto il Canale del Danubio. Oggi la casa ospita un ristorante chiamato "Otto Wagner



Facciata posteriore del magazzino 27b

Questa facciata evidenzia i caratteri stilistici della Wagnerschule (confronta basamento di Otto Wagner)



Evidente lo strappo dalla restante parte del magazzino 27 b

Il listello composto sotto le finestre richiama le architetture di Zaninovich in Porto vecchio (magazzino edile)



Il magazzino 27 b – inserito nella nuova viabilità



ANDRONA CAMPO MARZIO – EX OFFICINA DEL LLOYD

in collaborazione con

Arch. Peter Lorenz – Arch- Giulia Decorti

LORENZATELIERS



Visita mostra *“PASION D’ESPACE”*



Visite guidate – Italia Nostra giovani



Civica orchestra a Fiati – Giuseppe Verdi – città di Trieste



Androna Campo Marzio

La nascita dell'arsenale di

Androna Campo Marzio

Di **Zeno Saracino** 12 Settembre 2020 – TRIESTE
ALLNEWS



L'arsenale del Lloyd, stampa dello
Chevalier (1848)

12.09.2020 – 08.00 – La storia dell'**industria triestina** appare legata a **due ordini di fattori**; in primo luogo il porto con la sua graduale evoluzione da porto-emporio a **porto di movimentazione delle merci**, in secondo luogo uno sviluppo urbano limitato dalla presenza del **ciglione carsico**.

Conseguentemente, con la vistosa eccezione del Punto Franco Nord (Porto Vecchio), il patrimonio di archeologia industriale a Trieste ha dovuto fare i conti con demolizioni e ricostruzioni, legate alla necessità di aggiornare gli stabilimenti nel corso del '900.

Il complesso di edifici di **Androna Campo Marzio**, in quest'ambito, **rappresenta un'eccezione alla regola**: magazzini, stalle e officine parzialmente conservatisi dal 1830 al 1880 tutt'oggi utilizzati o come zona di stoccaggio o come "stalle" dei moderni destrieri ovvero automobili e motociclette.

I primi insediamenti nell'area risalgono agli anni Trenta dell'ottocento quando la **Società di Navigazione del Lloyd austriaco** (1833) decise di munirsi di una propria officina e fonderia.

Le prime navi erano state costruite nei

cantieri inglesi e nel cantiere Panfili, ma presto il Lloyd spostò la costruzione "in casa", destinando la zona di Campo Marzio a centro operativo.

Il principale interlocutore a questo proposito fu un imprenditore inglese, **John Iver Borland**.

Dopo essersi fatto le ossa nel commercio delle granaglie a fine '700, Borland si era dedicato all'industria, diventando il primo "barone" del vapore nella Trieste della Restaurazione.

Con alle dipendenze un piccolo esercito di 800 operai **Borland rimodellò radicalmente la zona di Chiarbola inferiore**: costruì il piazzale e il viale di **Sant'Andrea**, "sbancando" la collina retrostante; sistemò il **Piazzale dell'Artiglieria**; e fu il primo a iniziare la costruzione dell'odierna **via Franca**.

La visione di Borland non si limitava all'urbanistica, ma vedeva a Trieste quelle stesse potenzialità che avevano permesso la crescita delle grandi città industriali inglesi. Non a caso definiva Trieste una "**seconda Liverpool**".



Il soffitto del Magazzino n. 2 di Borland

Borland propose così al Lloyd di costruire due grandi magazzini/ granai che avrebbe successivamente offerto in locazione con un canone annuo fissato a 6000 fiorini (17 gennaio 1838).

Il Borland utilizzò poi il materiale di scarto sfruttato nello scavo del colle di **Sant'Andrea** per porre le prime basi di **Viale Romolo Gessi**. Per il servizio delle

officine e della fonderia Borland inoltre mobilità le **maestranze inglesi** che svolsero pertanto un ruolo di maestri per gli operai triestini formando un primo nucleo di esperti artigiani e meccanici. Si trattava di un sistema integrato, perché accanto ai magazzini e ai locali di lavoro, l'imprenditore ordinò di erigere un **molo** con attrezzature di movimentazione delle merci e una gru che permettesse quell'aggancio "al mare" necessario per una compagnia di navigazione. Il **molo Borland**, com'era chiamato, verrà poi interrato nel 1884.

I primi edifici furono pertanto i due grandi magazzini sul lato sinistro della strada, a cui seguirono un'officina e una fonderia. Una prima mappa, del 25 gennaio 1838, **mostra il magazzino tutt'ora esistente al n.6** e un altro, accanto, in via di costruzione. Una mappa del 1842 presenta tre nuovi edifici sul lato destro, accanto ai 2 magazzini sul lato sinistro. Borland aveva compiuto un azzardo, confidando nel futuro del Lloyd Austriaco. I lavori infatti nella costruzione dell'Androna e nella stessa zona di Chiarbola avvennero attraverso prestiti che contava di ripagare tramite l'**assegnazione di opere pubbliche**. Ma così non avvenne; e Borland andò in fallimento. Non a caso dopo questa disavventura vietò sempre ai tre figli di recarsi nell'"ingrata" Trieste. Mentre l'arsenale del Lloyd continuava a lavorare, proseguiva con lentezza il completamento dell'ala destra dell'Androna Campo Marzio. Ci fu prima il progetto di una **tettoia (1852)**, poi d'una **scuderia** ideata dall'**Ing. Vallon**, sul **fondo di proprietà di Demetrio Economo (1872)** e infine, nel **1883**, il progetto "multifunzione" di una **scuderia con un fienile soprastante** e di una fabbrica di botti che comprendesse abitazioni per le famiglie. In generale, dopo quest'ultima sistemazione, la via di Androna Campo Marzio è rimasta pressoché immutata: le funzioni sono cambiate, ma quant'erano officine e "scuderie" rimangono luoghi di lavoro o immagazzinaggio.

Le stalle e le rimesse presentano murature con grossi blocchi di arenaria, strutture orizzontali e coperture con capriate di legno, **aperture circolari e balconi in facciata e pilastrini in ghisa negli interni**. Strutture solide e robuste, ma qual era caratteristica dell'epoca, con una "ruvida" grazia.

Il **magazzino n. 1**, all'indirizzo n. 6 di Androna, presenta tutt'oggi un bel portone decorato, sormontato dalla scritta "Siderurgica Commerciale". Questo fu il primo magazzino costruito da Borland, più volte rimaneggiato. Meglio conservato invece è l'edificio accanto, il **Magazzino n. 2**, al n. 8 di Androna. In via eccezionale, dopo alcuni anni di abbandono, il luogo è visitabile grazie alla mostra "Passion for Space" dello studio dell'architetto austriaco Peter Lorenz.

Se ne può ammirare le grandi mura di pietra, **con archi di arenaria**, così come le passerelle e le strutture in legno.

L'edificio **si eleva in altezza**; letteralmente cattedrale dell'industria. Le mura spoglie nascondono però la finezza del ferro battuto alle finestre. Sembra che fosse adibito a **officina per le caldaie**.

Passando al lato sinistro dell'Androna, l'ultima officina, prospiciente alla sede universitaria della Facoltà di Studi Umanistici, **era la scuderia e rimessa progettata dall'Ing. Vallon**. Un edificio piccolo, ma progettato fino al minimo dettaglio, con gusto neoclassico.

Retrocedendo al n. 3 di Androna Campo Marzio, nell'officina FIAT, è possibile levare lo sguardo e scoprire, incastonata nella pietra, **un bassorilievo raffigurante una testa di cavallo**. Ma come funzionava l'Arsenale? Quale aria (o meglio, fumo!) si respirava?

Francesco dell'Ongaro ne offre una vivida descrizione sul giornale liberale "**La Favilla**" (9 giugno 1839): "Già Trieste vede un arsenale nascente, il quale non può mancare di prosperare prontamente, tanta è la cura e l'interesse che vi posero i direttori del Lloyd e principalmente il signor Alessandro Toppo, il quale avendo a suo bell'agio visitato i migliori arsenali e le rinomate officine inglesi, è per ogni rispetto degnissimo di presiedere più da vicino a

questo nuovo stabilimento”. “Questa officina, abbastanza vasta e capace, è situata verso S. Andrea dove il monte fu obbligato ad arretrarsi per dar luogo alle recenti costruzioni del signor Borland. Sarebbe indiscreto che si aspettasse di vedere una fonderia già capace di darci questi immensi recipienti che formano la parte principale della macchina e molto più che s’aspettasse di vedere popolate l’arsenale da soli artisti italiani. Non

mancano però nella nostra officina vasti fornelli ed incudini che ci daranno le àncore e le ampie caldaie che più spesso abbisognano di essere riparate e reintegrate; non manca una fonderia per il bronzo, ed escono belli e forbiti dal tornio lunghi cilindri di bronzo e di ferro parti di non lieve importanza nelle macchine a vapore, e che finora si pagavano a caro prezzo già fatte altrove”.

IL CONVEGNO

Come costruire le città post-Covid a Trieste tre giorni con esperti europei

Conrado Premuda

I problemi urbanistici, per le città europee, c'erano già prima dell'emergenza sanitaria portata dal Covid-19; ma adesso ecco l'opportunità di affrontare un nuovo inizio e ripensare gli spazi e la vivibilità dei nostri centri.

È focalizzato sulla progettazione il simposio che da oggi a domenica porta a Trieste sedici architetti di grande esperienza e studiosi provenienti da vari paesi europei che vogliono confrontarsi sui vari aspetti della crisi globale che stiamo vivendo, dal clima all'ecosistema, dall'economia alle dinamiche sociali. Si intitola "Re: Forum Trieste 2020 -

Una nuova charta per Trieste. Architettura e urbanistica post Coronavirus" l'appuntamento ideato dagli architetti Peter Lorenz, Giulia Decorti, Christian Kühn e Harald Trapp che si tiene in un antico e maestoso magazzino di androna Campo Marzio che in buona parte conserva ancora le strutture in legno, edificio in cui nell'Ottocento l'imprenditore inglese Borland costruiva navi. Alla presentazione dell'evento Peter Lorenz ha sottolineato come l'urbanistica sarà il tema principale di dibattito del XXI secolo dal momento che ormai circa il 60% della popolazione mondiale vive nelle città.

«Delle scelte urbanistiche



Lo splendido spazio di Androna Campo Marzio di Lorenz Ateliers

devono occuparsi gli architetti, più che i politici» dice Lorenz e Trieste, città che nei secoli scorsi è stata un esempio di progettualità urbanistica, ai tempi di Carlo VI e Maria Teresa e degli architetti francesi chiamati per ideare il Porto Vecchio, è il posto giusto per arrivare a una charta che fornisca una visione avanguardistica ma anche reale del concetto attuale di città.

Christian Kühn, specializzato in edilizia scolastica, si augura che Trieste possa ispirare i relatori del forum mentre Harald Trapp, sociologo e architetto, si è detto interessato alla distribuzione degli spazi comuni del Quadrilatero di Melara che verrà analizzato da un gruppo di studenti dell'Università di Vienna.

Giulia Decorti, triestina, si è detta felice che il simposio si tenga proprio a Trieste e che in città, dopo tanto tempo, si possa parlare di urbanistica con esperti internazionali. Ma c'è di più: Trieste, che dal '73 ad oggi ha perso un terzo della sua popolazione, dopo gli sviluppi straordinari che l'avevano contraddistinta soprattutto nei secoli dell'impero austriaco, può fungere da esempio per un nuovo tipo di visione urbana per le città che affrontano un processo di contrazione.

L'evento, organizzato senza il sostegno delle istituzioni, trova l'appoggio di sponsor privati e di Italia Nostra che già anni fa si era occupata della valorizzazione di androna Campo Marzio. Dal 13 settembre, poi, lo spazio di androna Campo Marzio ospiterà una mostra, intitolata "Passion for Space", che vuole celebrare i quarant'anni di attività dello studio Lorenz Ateliers. Disegni, fotodocumentazioni, video e grandi plastici formeranno una completa cartellata dei progetti realizzati che riguardano temi come la metamorfosi e la demolizione ma anche i sogni, la connettività e infine Trieste. —

Le osservazioni di Francesco dell’Ongaro evidenziano un’industria ancora legata a un modello artigianale, lontano dai ritmi massificati dell’ultimo quarto dell’ottocento., Le osservazioni di Francesco dell’Ongaro evidenziano un’industria ancora legata a un modello artigianale, lontano dai ritmi massificati dell’ultimo quarto dell’ottocento. In quest’ambito gioca un ruolo importante la sottolineature sulle “Parti” nelle “macchine a vapore”. A questo stadio dello sviluppo

industriale lo stabilimento non era capace di produrre da sé tutte le parti di un motore per i piroscafi, ma grazie alla produzione “casalinga” di singole componenti il Lloyd abbattava drasticamente i costi, acquisendo peraltro il *know-how* prerogativa dei britannici.

Fonti: Diana de Rosa, *I monumenti del lavoro: aspetti dell'archeologia industriale a Trieste e Monfalcone*, Trieste, Edizioni Villaggio del Fanciullo, 1989Zeno Saracino

I GIOVANI DI ITALIA NOSTRA



GLI STORICI AUTOBUS DI TRIESTE

Un gruppo di giovani, storici ed amatori hanno raccolto in un capannone nell'area industriale di Trieste alcuni autobus storici, fondando l' IN BUS Club.

Alcuni di questi sono soci della sezione di Trieste e insieme stiamo cercando di fare un museo.



Un po' di storia

L'autobus fa la sua prima apparizione a Trieste nel 1933 con l'arrivo di sei vetture OM 5 BLDPL che iniziarono il servizio sull'allora linea 10 piazza della Borsa–via Fabio Severo. Fino ad allora, il vero “padrone” delle strade di Trieste era il tram, affiancato dal “collega” filobus. Per vedere l'affermazione di questo mezzo di trasporto dobbiamo aspettare il dopoguerra, quando è possibile assistere all'arrivo dei primi Lancia per quanto riguarda l'ACEGAT di Trieste, ma soprattutto per lo sviluppo esponenziale delle autolinee gestite da privati, specie nel circondario della città e sull'altipiano carsico. Tuttavia, come già accennato, dopo la seconda guerra mondiale e per tutti gli anni cinquanta, si ebbe ancora un periodo d'oro del tram, e uno sviluppo della rete filoviaria che frenò l'arrivo di nuovi autobus. La svolta si ebbe negli anni sessanta, quando la nuova politica aziendale dell'ACEGAT, individuata l'anti-economicità del trasporto su ferro e di quello filoviario, decise di programmare l'eliminazione graduale di detti sistemi; parallelamente, l'acquisizione delle autolinee private e successivamente la provincializzazione del trasporto pubblico, portò tra il 1968 e il 1974, all'arrivo di quasi duecento nuovi autobus, quali i FIAT 409 De Simon (44 unità), i FIAT 410 Pistoiesi e De Simon (56 unità), i FIAT 418 De Simon (85 unità) e i FIAT 416 De Simon (10 unità) che per

più di vent'anni hanno svolto servizio nelle strade della città. Nel 1978 con l'arrivo dei primi INBUS, comincia l'era degli "uniformati" italiani con il motore posteriore e il pianale ribassato, sino ad arrivare agli ultimi M240 e Cityclass.



Uno dei primi OM 5BLDPL (foto tratta dal volume:AA. VV., I trasporti a Trieste, del Bianco, Trieste 1981)

La tipicità degli autobus di Trieste

La bora, un tipico fenomeno triestino, con fredde e violente folate rappresentava e rappresenta un problema per chi si trova ad operare all'aperto, soprattutto durante il periodo invernale. Per tale ragione i conducenti dei mezzi pubblici dovevano e devono essere adeguatamente protetti durante l'esercizio del proprio lavoro. Sino alla metà degli anni sessanta, l'industria dell'autobus presentava un modello di telaio a longaroni con motore anteriore e la guida a destra, il posto di guida risultava così abbastanza protetto. L'arrivo degli autobus con il motore a "sogliola" (orizzontale) posizionato nella parte centrale del veicolo, e il passaggio della guida da destra a sinistra, presentò il problema della porta anteriore, scomoda in quanto, nel periodo invernale permetteva alle folate di bora di lambire il conducente nel suo posto di guida. Per tale ragione, i tecnici dell'allora ACEGAT richiesero ai costruttori alcune modifiche ai mezzi destinati al servizio nella città di Trieste. Nacque così la "variante triestina" che in mezzi come i FIAT 410 consisteva nel dimezzamento della porta anteriore e nei FIAT 418 Desimon, l'arretramento della prima porta nella parte centrale del mezzo.

I mezzi di Trieste, dunque, risultavano unici nel loro genere, rispetto agli standard delle altre città italiane; caso emblematico i FIAT 416 Desimon costruiti in soli dieci esemplari su concessione del Ministero dei Trasporti.

SOTTOSTAZIONE ELETTRICA DI RICONVERSIONE



Sottostazione Elettrica di riconversione prima dei restauri

L' impegno costante dell'Associazione Italia Nostra che ha sempre collaborato **con le istituzioni** e con questa amministrazione in particolare, porta a chiedere, in questa fase di distribuzione degli spazi in PV (es. 26 /sottostazione), di termine dei lavori ed eventi ESOF, **di prendere in considerazione la richiesta di spazio per la nostra associazione, che differentemente da altri utilizzatori si è sempre prodigata per la valorizzazione e riqualificazione del porto vecchio.**

L'associazione Italia Nostra ha seguito da sempre le annose vicende della dismissione delle funzioni portuali del distretto storico portuale di Trieste, dell'abbandono dei suoi edifici e della conseguente necessità di rigenerazione di questo patrimonio di altissimo valore storico-architettonico e testimoniale.

L'obiettivo costantemente perseguito dall'Associazione è stato quello di promuovere un riuso del distretto storico portuale compatibile con la conservazione dei suoi valori storici, individuando e suggerendo alle istituzioni competenti metodologie di intervento, destinazioni d'uso e canali di finanziamento in grado di raggiungere tale obiettivo.

L'esperienza, acquisita negli anni da Italia Nostra, con il Polo Museale del Porto di Trieste, recuperato con i fondi POR-FESR 2007-2013 e proseguita con il piano stralcio cultura del FSC nel 2016, ci ha visto collaborare proficuamente con le amministrazioni centrali e periferiche (MiBact, Regione FVG, Comune di Trieste e l'Autorità Portuale, Università, Enti di ricerca).

I lavori di restauro e di allestimento della sottostazione elettrica di trasformazione e della Centrale Idrodinamica sono stati realizzati grazie alle procedure promosse dalla nostra Associazione. Il polo museale del porto è stato fondato già dal 2004 e attivato nel 2012 con una convenzione Autorità Portuale – ICMP e Italia Nostra che ha messo a disposizione volontari anche per l'apertura e le visite guidate.

Si ricorda in particolare che la nostra Associazione attraverso il suo il Masterplan, utilizzato, fra l'altro, al MiBact per l'inserimento del Porto Vecchio nel citato piano stralcio cultura del FSC, ha favorito e portato al finanziamento dei 50 milioni e comunicando che si sta prodigando ancora per favorire nuove procedure, spera si tenga dal lavoro svolto in tutti questi anni sempre con spirito collaborativo con le istituzioni.

Il risultato eccellente di queste esperienze e l'impegno costante dell'Associazione su questo fronte **sempre in collaborazione con le istituzioni** ci porta a chiedere di prendere in considerazione la nostra richiesta/proposta.

Richiesta al Comune di Trieste al Sindaco di Trieste Roberto Dipiazza e all'assessore Giorgio Rossi (dic. 2020).

Sopralluoghi attivati con l'ass. Lorenzo Giorgi e uffici

ITALIA NOSTRA - PROPOSTA SOTTOSTAZIONE – SPAZIO PER GIOVANI

Nelle varie e complesse ipotesi di recupero e destinazione dell'area del Porto Vecchio, immensa risorsa di archeologia industriale per la città, è possibile ma soprattutto opportuno e doveroso pensare a spazi di varia natura destinati ai giovani.

Tra il 2016 e il 2017 con l'assessore Giorgio Rossi, gli uffici di competenza e Italia Nostra, si sono svolti incontri e sopralluoghi in PV, in particolare nella Sottostazione Elettrica, con l'intento di individuare uno spazio destinato ai giovani in cui realizzare un **Progetto Giovani**.

Atelier, laboratori artistici, auditorium, aule studio, residenze, aree verdi, concepiti con qualità etica ed estetica sul modello della "learning city", possono essere gli spazi di apprendimento e di vita, pedagogicamente e strategicamente scelti per la promozione delle opportunità e dei talenti delle persone che li frequentano o li abitano.

La Sottostazione Elettrica, assieme alla Centrale Idrodinamica, è uno dei primi punti qualificati da cui partire. In particolare, la destinazione ad **area studio** per i giovani di 18/30 anni sembra la più accessibile e richiesta dagli stessi destinatari.

Il sito, perfettamente ristrutturato e arredato tra il 2012 e il 2013, si presta ad accogliere attività di studio e ricerca rivolte ai giovani di questa fascia d'età, in cui suggerire contemporaneamente momenti di socializzazione, confronto e condivisione, oltre che occasioni e stimoli per lo sviluppo del benessere personale.

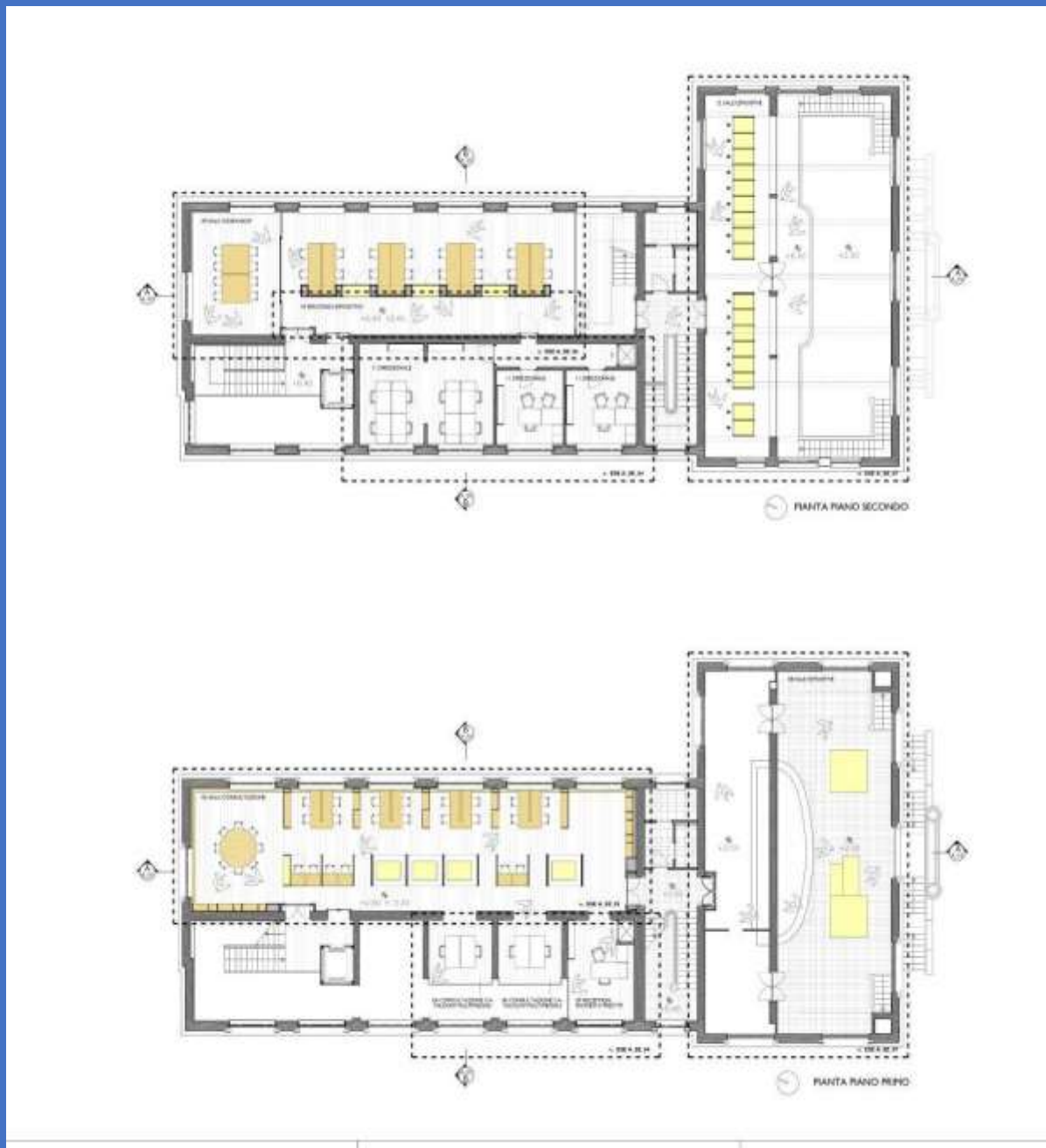
Il programma di lavoro iniziato nel 2016 è stato poi interrotto nel 2017, ma non vanificato, dalla necessità di offrire uno spazio temporaneo all'organizzazione di ESOF 2020.

Ora, a conclusione degli eventi ESOF, Italia Nostra chiede, concordemente con le determinazioni del Comune, di riprendere e attuare il **Progetto Giovani in Porto Vecchio**.

La Sottostazione diventerà il luogo dei giovani che potranno, insieme alle strutture comunali e Italia Nostra e altre associazioni, ritrovarsi per programmare e svolgere attività di studio e di ricerca ma anche per offrire visite guidate alla Sottostazione Elettrica e alla Centrale Idrodinamica.

Sarà necessaria una distribuzione degli spazi necessari e attrezzati per un Ufficio comunale dedicato a queste attività, per Italia Nostra e altre associazioni per svolgere la sua funzione culturale.

Italia Nostra potrà offrire, attraverso una Convenzione con il Comune, assistenza alle visite in Porto vecchio, conferenze divulgative, una piccola biblioteca tematica sul Porto Vecchio e sul territorio di Trieste.



Considerato che negli spazi interrati esistono le strutture (armadi organizzati) destinati precedentemente all'archivio storico del porto (acquisiti con i fondi europei dall'Autorità portuale) e attualmente inutilizzati, si potrà decidere concordemente con l'Autorità portuale (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale)) e il Comune di Trieste il loro utilizzo possibile e utile.

Seguono alcune immagini illustrative degli interni della Sottostazione che indicano gli spazi disponibili per:

- Ingresso e accoglienza per visite guidate
- Spazi uffici + Italia Nostra+ coordinamento associazioni
- Postazioni di studio e biblioteche tematiche
- Spazi per piccole mostre (promosse dai giovani)
- Due sale per riunioni e conferenze (attrezzate)
- Un piccolo locale ristoro
- Utilizzo terrazza

Chiaramente bisognerà stabilire un regolamento e un abbonamento mensile/ annuale per le frequentazioni anche attraverso collaborazioni con l'Università degli Studi di Trieste e con enti di formazione....

Per quanto riguarda le attrezzature tecniche minime si suggerisce, come strumenti necessari:

- Rete internet
- Armadietti con chiave da porre all'ingresso (già esistenti)
- Fotocopiatrici
- Stampanti laser (con possibilità di vendita delle copie a pagamento)
- Computer

MODALITA' DI FUNZIONAMENTO

- Orario di apertura:
invernale: dal lunedì al giovedì dalle ore 10 alle ore 17.00 ;
estivo: dal lunedì al giovedì dalle ore 10 alle 19.00
sab e dom dalle 10 alle 13 – esclusivamente per visite guidate
- Gestione a cura del Comune e, attraverso convenzioni, con Italia Nostra e un coordinamento Associazioni giovanili collegate all'Università, coordinamento studenti, ecc.

• ¹ Note tratte anche da proposte in collaborazione con il Comune/ settembre 2016 / interrotte da evento ESOF

Un'offerta multimediale permanente a Trieste

Una proposta di



a favore di



Giugno 2020

Cos'è AIM?



Alinari Image Museum (AIM) è uno spazio polivalente per la rappresentazione immersiva di contenuti multimediali ad uso espositivo, museale e culturale sia per le mostre fotografiche in esso già contenute, che per la divulgazione scientifica e umanistica a beneficio dei propri visitatori.

Proposta realizzativa

- ▶ L'associazione Italia Nostra sezione di Trieste ha a disposizione l'archivio fotografico multimediale di Alinari Image Museum (AIM) dotato di 50.000 immagini storiche locali e tutte le attrezzature ed i dispositivi digitali per rappresentarle al meglio.
- ▶ I monitor, i proiettori e le pareti retroilluminate ad altissima risoluzione e tutti i sistemi di realtà virtuale presenti nell'Hardware AIM permettono l'allestimento espositivo di materiali grafici, scientifici e rappresentazioni interattive ai propri visitatori.
- ▶ Data la versatilità nella riconfigurazione degli archivi multimediali e fotografici, la fruizione può essere diversificata ed immediatamente operativa.
- ▶ Si potrà utilizzare gli impianti AIM a supporto della propria offerta di spazi e servizi in modo da aggiungere ulteriori contenuti di approfondimento alle attuali dotazioni AIM.
- ▶ L'attrezzatura AIM può essere impiegata per rappresentare i contenuti del Museo Alinari, che gode di un prestigio a livello globale, e può essere un'interessante integrazione a supporto delle vostre iniziative istituzionali, da far fruire alla cittadinanza locale con ulteriore guadagno di biglietteria.
- ▶ Usufruireste quindi di dotazioni museali permanenti di prim'ordine già organizzate e strutturate che arricchirebbero l'offerta per l'utenza, disponendo anche del compendio mobiliare di AIM a costi molto ridotti.

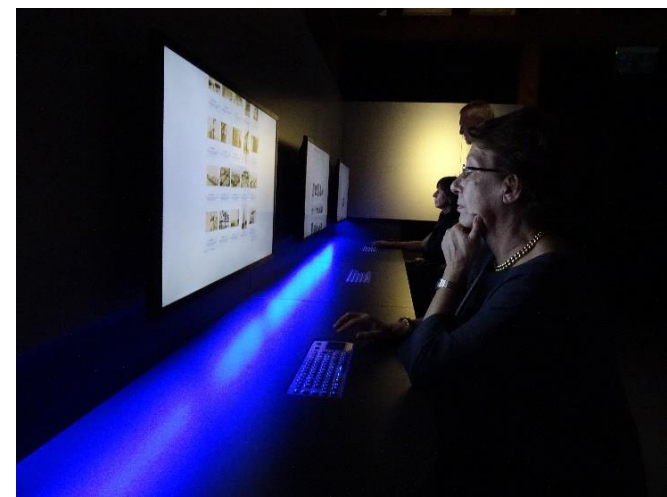
Tecnologia AIM



- ▶ Un Museo da vivere come un grande laboratorio in cui far parlare le immagini a più livelli di approfondimento, attraverso proiezioni scenografiche, elaborazioni digitali, video e contenuti ipertestuali.
Una tecnologia che non nasce per stupire, ma accompagna il visitatore in una nuova dimensione dell'immagine, raccontandola attraverso i linguaggi contemporanei della multimedialità e dell'infografica.

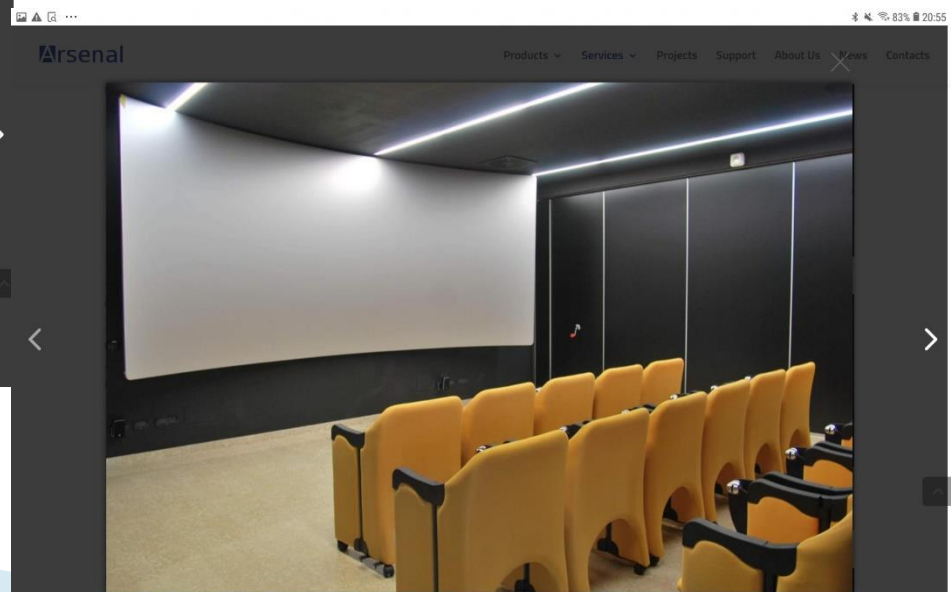
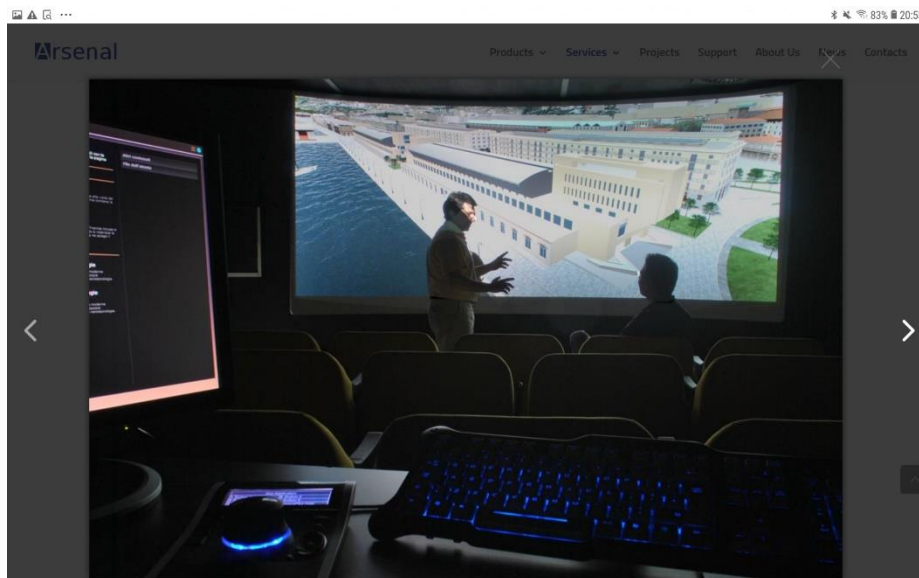
Dotazione

- ▶ La dotazione di AIM è fatta di schermi ad altissima risoluzione, videoproiettori, occhiali immersivi, hardware a cui si affiancano stampe tradizionali con le relative infrastrutture di supporto allestimenti (strutture e pannelli estetici realizzati ad hoc per sostenere monitor e proiettori, pareti mobili per la parte analogica – stampe – delle mostre, struttura della installazione per il 3D) che alloggiavano lungo una superficie di 300mq nei Bastioni del Castello di S. Giusto. Il materiale può essere installato anche su metrature inferiori pari a 200–250mq a seconda degli spazi a disposizione.
- ▶ Dietro le quinte del Museo, un software di pubblicazione e aggiornamento dei contenuti permette di gestire l'intero museo, anche in remoto, e rende possibile costruire le esposizioni (ed esportarle) in una modalità innovativa e unica su modello virtuale.



Showroom 3D

- ▶ La showroom virtuale in 3D arricchisce ulteriormente l'offerta espositiva per fare presentazioni di progetti CAD con rendering real-time (virtual reality)
- ▶ Adatto per sala da 25 posti, visione con occhialini 3D
Proiezione panoramica e stereoscopica su grande schermo curvo (4,5 metri)
- ▶ coppia di proiettori DLP da 6000 Lumen
- ▶ Workstation 3d NVidia
- ▶ Completa di console di controllo e comando



- ▶ Italia Nostra (IN) propone una collaborazione con la vostra organizzazione a vantaggio di entrambe le realtà e nell'ottica della più ampia fruibilità degli impianti multimediali AIM, un patrimonio di grandissimo valore che non deve essere disperso, ma anzi fruito dal più ampio pubblico.
- ▶ Gli impianti e le strumentazioni di AIM sono stati acquistati nel 2016 e sono ancora tecnologicamente attuali.
- ▶ Per la sottoscrizione dell'utilizzo esclusivo degli HW si propone un accordo/quadro con una donazione ad IN da parte vostra da concordare con l'opportunità per voi di ottenere i conseguenti vantaggi fiscali su lungo periodo.
- ▶ I costi iniziali di trasferimento dai Bastioni, la reinstallazione degli impianti presso di voi ed il trasferimento a fine accordo rimangono a carico vostro.
- ▶ Per la parte SW di nuovi sviluppi, IN propone la collaborazione in formula di prestazione occasionale con i giovani di Italia Nostra che di volta in volta renderanno operativi gli impianti (costi da definirsi a parte).
- ▶ Qualora si necessita di interventi grafici e/o di virtualizzazioni particolari per l'arricchimento di una mostra, IN ha le maestranze giuste, da proporvi per garantire il corretto funzionamento del materiale AIM (il costo varierà a seconda della complessità del lavoro di estensione richiesto).
- ▶ IN chiede che venga apposta una targa con la dicitura: *«Questo materiale espositivo è stato donato da AIM all'Associazione Italia Nostra Onlus in onore alla fotografia e alla memoria storica che essa ci perpetua nel tempo»*

Proposta di collaborazione

2 di 2

- ▶ Ad accordo raggiunto, è possibile utilizzare il nome AIM anche nel vostro sito ufficiale
- ▶ IN chiede di poter organizzare le mostre tematiche Alinari e/o mostre fotografiche nei tempi e modi che concorderemo, e la devoluzione ad IN di una percentuale di biglietteria da concordarsi, a fronte del proprio impegno per queste iniziative.
- ▶ IN chiede l'opportunità di utilizzare una delle vostre salette per organizzare il lavoro inerente ad AIM e per le proprie riunioni sociali ovviamente non quando le sale sono utilizzate per i propri eventi.
- ▶ AIM risulterà un valido integrativo anche per i vostri spazi espositivi con opportunità di visita «in parallelo» della mostra AIM con contenuti di altissima qualità.



Tempistiche

- ▶ Data la necessità di spostare i materiali dai Bastioni del Castello di S. Giusto, il trasferimento di AIM è auspicato entro Settembre 2020.
- ▶ IN propone di coinvolgere gli organizzatori della Barcolana per inserire il vostro sito nelle location primarie dell'evento internazionale e utilizzare le attrezzature AIM per proiettare i momenti di gara e le immagini più significative delle edizioni passate, rendendo lo spazio espositivo fruibile durante la settimana della regata, con il supporto dei volontari di IN.



Contatti di Italia Nostra per il progetto



ALINARIMAGE
MUSEUM

Italia Nostra Onlus
Via del Sale, 4b – Trieste
tel. 040 304414
trieste@italianostra.org



Antonella Caroli (Presidente)
Piero Miceu e Nicolò Carbi (Resp. Tecnici)
Isabella Artioli (Resp. Marketing)
Maria Orel (Resp. Relazioni istituzionali)
Andrea Ferrarato (Resp. Operativo)



ASSOCIAZIONE NAZIONALE
PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO
STORICO ARTISTICO
E NATURALE DELLA NAZIONE

www.italianostra.org

Esente da imposta di bollo ai sensi dell'art. 27 bis, All. B al DPR 26.10.1972, n. 642, come aggiunto dall'art. 17 del decreto legislativo 460/1997

Proposta di Variante n. 6 al Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) Riqualficazione dell'Area di Porto Vecchio” dd. 8 luglio 2020 e Rapporto ambientale. Osservazioni

OSSERVAZIONI

1-Premessa

La scrivente Associazione formula le presenti “Osservazioni” con spirito collaborativo e propositivo, sia al fine di proporre le modifiche ed integrazioni ritenute necessarie per una corretta predisposizione degli elaborati progettuali della variante, sia per apportare quelle modifiche sostanziali che si ritengono imprescindibili per una tutela dei valori paesaggistici e storico-culturali del Porto Vecchio.

2-Criticità del processo di ripianificazione e della collegata procedura di VAS

In primo luogo si desidera evidenziare alcune criticità relative al processo di ripianificazione dell'area del Porto Vecchio seguito finora dall'Amministrazione comunale. Come è noto tale processo prende avvio con la delibera del Consiglio comunale n. 5 dd. 28 gennaio 2019, nella quale possono riconoscersi due contenuti ben distinti sotto il profilo giuridico-amministrativo.

Un primo contenuto, che qui non rileva, riguarda il regime giuridico dei beni del Porto Vecchio: la delibera prende atto della avvenuta sdemanializzazione e assegnazione al patrimonio disponibile del Comune delle aree, costruzioni ed altre opere del PV, ai sensi della legge 190/2014, ma nel contempo individua, motivandole, talune eccezioni alla sdemanializzazione prevista dalla legge, che sono elencate nell'allegato 3 della delibera, per le quali permane una destinazione pubblicistica (demanio culturale, demanio, patrimonio indisponibile) ovvero per le quali l'Amministrazione ritiene di mantenere la proprietà a titolo privatistico (così è per i magazzini 27, 27/1 e 28 e ampliamento 28 destinati alla realizzazione di un Centro congressi, per i quali, come si legge nelle premesse, è in corso di sviluppo un project financing). Inoltre la delibera, rinvia ad un successivo atto la definizione del soggetto (di cui il Comune dovrà detenere il controllo) chiamato a gestire la trasformazione e alienazione degli immobili.

Un secondo contenuto della delibera, che qui interessa più specificamente, attiene alla procedura di pianificazione e programmazione urbanistica: partendo dalla considerazione che le previsioni del PRGC del 2016 “non sono più attuali” in quanto “risalenti a precedenti modifiche puntuali allo strumento urbanistico in accordo con l'Autorità portuale”, si avvia un processo di ripianificazione della area attraverso la definizione di direttive, secondo quanto previsto dall'art. 63 bis, comma 8, della LR 5/2007 che attribuisce al Consiglio comunale il potere-dovere di impartire le direttive da seguire nella predisposizione di una variante al PRGC che incida sugli obiettivi e le strategie dello stesso. Si ricorda che tale passaggio è propedeutico, come prevede il comma 9 del citato articolo, all'adozione del progetto di variante da parte del CC e al suo deposito presso il Comune per le osservazioni. Tuttavia la stessa delibera, in apparente contraddizione con questo schema normativo, dà mandato al Sindaco di procedere con un accordo di programma da sottoporre a ratifica del CC, “previo un programma delle attività che ne delinei il quadro strategico finalizzato all'attuazione

degli indirizzi definiti dal CC". Le direttive non sembrano quindi propedeutiche alla predisposizione, adozione e approvazione dello strumento urbanistico, bensì alla stipula di un accordo di programma con effetto di variante al PRGC, da sottoporre solo a ratifica da parte del CC. Ciò comporta, come afferma la giurisprudenza amministrativa (TAR Lazio Sez. II-quater n. 8818 del 20 luglio 2017) che il consiglio comunale non potrà entrare nel merito dei contenuti dell'accordo di programma già firmato e negare la ratifica per ragioni sostanziali, potendo solo negare la ratifica facendo decadere l'accordo. Ciò almeno se è vero che il mandato conferito al Sindaco dal Consiglio comunale voglia riferirsi alla procedura prevista dall'art. 34 TUEL dagli art. 19-20 LR 7/2000, che consente di definire mediante accordi tempi e modalità di attuazione di piani, programmi di opere di interesse pubblico che richiedono l'azione integrata di più amministrazioni pubbliche. Con il ricorso a tale procedura, la legge ammette eccezionalmente che, ove l'attuazione dei piani o programmi di opere non sia conforme alla pianificazione urbanistica comunale, sia necessaria l'adesione del Sindaco all'accordo, la sua ratifica da parte del Consiglio comunale entro trenta giorni a pena di decadenza e l'approvazione dell'accordo con decreto del Presidente della Giunta regionale il quale determina le conseguenti variazioni degli strumenti urbanistici comunali. Successivamente la Giunta comunale con delibera del 16 settembre 2019, ha avviato la procedura di VAS della variante al PRGC relativa alla Riqualficazione dell'Area di Porto Vecchio individuando le autorità competenti. Con essa si dà atto che la redazione della variante urbanistica sin dalle fasi preliminari sarà accompagnata dal processo di VAS, per garantire le verifiche di sostenibilità ambientale e il monitoraggio post opere, in quanto si ritiene che la variante ricada tra i piani o programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale (ex art. 6 codice ambiente). Si individuano i soggetti pubblici che per le loro specifiche competenze possono essere interessate dagli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano: la Regione FVG, l'ARPA FVG, la Soprintendenza, e l'Azienda sanitaria (ora ASUGI). Manca tuttavia l'individuazione dell'autorità competente ad emettere il parere motivato che conclude la procedura di VAS.

Si dà atto poi che le procedure di pubblicità e partecipazione del procedimento di VAS e quelle di pubblicità della variante saranno coordinate in modo da evitare duplicazione.

Nella delibera non si accenna ad un accordo di programma bensì si fa esplicito riferimento alle procedure di adozione/approvazione della variante. Infatti nel punto 5 si dice di dare seguito immediatamente alle procedure di adozione della variante urbanistica (quindi una delibera del CC). Infine nell'avviso di deposito della variante e del rapporto ambientale, pubblicato sul BUR dell'8 luglio 2020, ai sensi dell'art. 14 comma 1, codice ambiente, si rende noto che la variante "in oggetto" (cioè la "variante relativa alla riqualficazione dell'Area del Porto Vecchio") redatta ai sensi della LR 5/2007, il Rapporto ambientale e la Sintesi non tecnica sono a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico sul sito internet del Comune e che entro 60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso chiunque può presentare osservazioni scritte anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi sulla variante al PRGC e sul rapporto ambientale. Si specifica poi che il proponente e l'autorità procedente sono l'Amministrazione comunale di Trieste (nemmeno qui si dice chi è l'autorità competente che dovrà emettere il parere motivato sul rapporto ambientale previsto nella procedura VAS).

Nella copertina degli allegati tecnici compare nel sottotitolo l'espressione "accordo di programma". Tuttavia nella documentazione pubblicata non vi è traccia dello schema di accordo di programma, né viene specificato quali siano le amministrazioni pubbliche e gli eventuali soggetti privati partecipanti all'accordo, per cui si rafforza il dubbio su quale procedura urbanistica si intenda seguire per perfezionare gli atti, dubbio che deriva già dalla comparazione tra le due delibere sopra citate.

Ove si optasse per la procedura di variante mediante accordo di programma, scelte urbanistiche così importanti per l'economia e lo sviluppo della città e di forte impatto sull'immagine della stessa (si pensi all'ovovia) verrebbero di fatto sottratte all'assemblea cittadina, chiamata solo a ratificare senza possibilità di modificare scelte già compiute, in spregio dei più elementari principi di

democrazia rappresentativa.

Inoltre la mancata indicazione dell'autorità competente in materia di VAS rende incerta l'identità dell'organo o dell'ente cui compete valutare le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati durante la consultazione pubblica (comprese le presenti osservazioni) e i pareri acquisiti dai soggetti competenti in materia ambientale e che, soprattutto, dovrà esprimere il parere motivato, prima dell'approvazione del piano o programma (oppure della stipula dell'accordo di programma) ai sensi degli art. 11 e seguenti del codice ambiente. Tale ambiguità risulta particolarmente critica ove si consideri che il parere motivato può comportare una revisione del piano al fine di eliminare o mitigare gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale anche considerando ipotesi progettuali alternative a quelle inizialmente proposte. Sarebbe grave che l'autorità competente venga identificata con la stessa autorità proponente, eliminando di fatto ogni forma di controllo imparziale sull'impatto ambientale della variante proposta.

3-Carenze nell'analisi storica dell'area e della sua struttura urbanistica

Gli elaborati della variante (in particolare la Relazione – elaborato R) risultano carenti per quanto riguarda l'analisi storica dell'ambito del Porto Vecchio. Infatti la relazione non riporta in maniera adeguata alcun riferimento alle peculiarità urbanistiche dell'antico scalo portuale, al suo *genius loci*, ovvero alla sua organizzazione logistica: manca nella relazione una approfondita descrizione relativa all'ortogonalità dello scalo, alla sequenza dei Moli 0, I, II, III e IV, all'unione del Molo I e del II per la realizzazione dell'Adriaterminal, alle rive alla radice dei moli, così come non si evince la distinzione tra i magazzini di calata (HANGAR), quelli di stoccaggio (MAGAZZINI) e quelli di trasformazione, alternati da larghissimi corridoi, né vi è traccia della dividente demaniale né del muro che suddivise il Demanio marittimo dal Demanio ferroviario.

4-Carenze nella verifica di coerenza con il PPR

La relazione contiene una "verifica di coerenza" tra le previsioni della variante e gli indirizzi, direttive e obiettivi di qualità previsti dal PPR della Regione FVG.

L'indirizzo di cui all'art. 21, comma 3, lett. i), delle NTA del PPR ("promuovere gli interventi riqualificanti per la qualità paesaggistica del Porto Vecchio di Trieste") viene declinato dalle stesse NTA del PPR in 5 direttive (da i a v) vincolanti per la pianificazione urbanistica dal successivo comma 4, lett. i) dello stesso articolo. Le direttive in esame prevedono:

- i) l'obbligo di definire norme volte all'individuazione degli edifici di rilevanza storico-culturale e degli elementi architettonici (manca citati i perrons elementi distintivi di questi edifici destinati alla caricazione e scaricazione delle merci), dei materiali e delle eventuali attrezzature tecnologiche (manca le indicazioni relative agli impianti fissi (bretelle dei moli, deviatori, piattaforme girevoli), ed ai fabbricati della rete ferroviaria interna al Porto Vecchio, nonché alle gru, agli elevatori e montacarichi e ad altre attrezzature di carico e scarico delle merci);
- ii) l'obbligo di definire norme volte all'individuazione ed al recupero delle pavimentazioni in masegni o in altri materiali lapidei di valore storico-culturale;
- iii) l'obbligo di localizzare gli interventi di rigenerazione e riqualificazione urbanistica in coerente relazione scenica, percettiva e spaziale con gli edifici di rilevanza storicoculturale e con i magazzini storici; di mantenere la leggibilità delle strutture e dei materiali originari nel caso di eventuali ampliamenti delle banchine e dei moli di valore storico-culturale
- iv) la condizione che, nella realizzazione della nuova viabilità di connessione e di parcheggi, sia mantenuto l'assetto viario disposto su tre strade parallele in corrispondenza dei magazzini storici e ne sia permessa la leggibilità;
- v) l'obbligo di definire norme per favorire interventi volti all'efficientamento energetico degli edifici ed all'utilizzo di fonti rinnovabili tramite soluzioni progettuali di qualità e coerenti con il contesto;

La relazione di verifica afferma apoditticamente che queste direttive sono state "tradotte" dalla variante in due diverse modalità

- 1) le direttive i), ii) e iv) "in termini normativi all'interno delle "Modalità di attuazione" delle

schede di progetto dell'ambito (elaborato PO 3.1)"

2) le direttive iii) e v) "all'interno di una lettura combinata tra prescrizioni particolari e modalità di attuazione, così come riportate nelle schede progetto predisposte per gli ambiti di Porto Vecchio (elaborato PO3.1)".

La verifica di coerenza appare condotta in modo assolutamente generico e apodittico, con un mero rinvio alle schede di progetto, dando per "verificato che il vigente PRGC dispone già di un suo sistema di tutela, per effetto dei provvedimenti vigenti per circa la totalità degli immobili del Porto Vecchio" e asserendo, senza dimostrarlo, che le schede di progetto di cui all'elaborato PO3.1, hanno fatto proprie le direttive definite dal PPR per l'ambito di Porto Vecchio.

La genericità della verifica di coerenza pertanto risulta carente dei necessari approfondimenti storico-documentali necessari per una corretta applicazione dell'indirizzo e delle direttive del PPR a livello della pianificazione comunale immediatamente precettiva.

In particolare si ritiene che le direttive sub i) e ii) che impongono alla variante urbanistica di definire norme volte all'individuazione (e quindi alla tutela) di edifici di rilevanza storico-culturale, di elementi architettonici, materiali e attrezzature tecnologiche, pavimentazioni e materiali lapidei, non siano state adeguatamente sviluppate in specifiche analisi, norme e prescrizioni contenute negli elaborati PO1, PO2 e PO3.1, che si limita ad imporre genericamente agli interventi diretti o ai piani attuativi il compito di "valorizzare gli edifici di rilevanza storico-culturale, gli elementi architettonici, i materiali e le eventuali attrezzature tecnologiche (impianti fissi (bretelle dei moli, deviatori, piattaforme girevoli), ed ai fabbricati della rete ferroviaria interna al Porto Vecchio, nonché alle gru, agli elevatori e montacarichi e ad altre attrezzature di carico e scarico delle merci), che li caratterizzano, oltre a individuare e recuperare le pavimentazioni in masegni o in altri materiali lapidei di valore storico-culturale" (quindi ripetendo pedissequamente quanto previsto dalle direttive del PPR, senza alcun approfondimento). Gli elaborati avrebbero al contrario dovuto operare una analisi e ricognizione di tutti gli edifici, elementi architettonici, materiali, attrezzature, pavimentazioni, e conseguentemente dotare lo strumento di pianificazione di un adeguato apparato di tutela, non derogabile illimitatamente in sede di piano attuativo (vedi punto successivo). L'unico elemento che viene riconosciuto, anche se in modo del tutto insufficiente (vedi punto 10) è la rete ferroviaria interna.

5-Facoltà di deroga alle prescrizioni urbanistiche

Risulta grave in particolare la previsione contenuta nell'elaborato PO3.1 per tutte le 7 schede d'ambito PV soggette a piano attuativo, secondo cui "possono essere proposti (si presume con il piano attuativo) interventi in deroga alle presenti norme qualora ci sia un parere favorevole del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, Segretariato Regionale per il Friuli Venezia Giulia, e della Commissione per il Paesaggio e la Qualità Urbana del Comune di Trieste".

La norma appare illegittima perché consente di derogare senza alcun limite, con un parere favorevole del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, Segretariato Regionale per il Friuli Venezia Giulia, e della Commissione per il Paesaggio e la Qualità Urbana del Comune di Trieste, a qualsiasi prescrizione urbanistica dello strumento generale, fuori dai casi ammessi dalla legislazione urbanistica; oltre ad essere illegittima la previsione di deroga comporta in ogni caso la vanificazione anche delle poche misure di tutela, tra l'altro scavalcando la Soprintendenza competente per materia (la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia).

Si ritiene in particolare non derogabili le previsioni relative agli edifici di valore storico-culturale di seguito elencati:

Si ritiene in particolare non derogabili le previsioni relative agli edifici di valore storico-culturale di seguito elencati:

Sottostazione elettrica di riconversione (dicitura esatta)

Centrale Idrodinamica

Casa degli Operai, Arch. Giorgio Zaninovich

Magazzini 1, 1A, 2, 6, 7, 10, 11, 17, 18, 19, 21, 24, 26

Segnaliamo che non sono stati inseriti nell'elenco i seguenti edifici :

Magazzino/i - Lager 11

Magazzino 2 A e 4

Magazzino-hangar 3

Magazzino – hangar 9

Magazzino – hangar 25

(Si ricorda che i magazzini che danno sulle banchine sono detti Hangar)

Ex Locanda / refettorio arch. Giorgio Zaninovich

Edificio Piccola Amministrazione

Palazzo Amministrazione

Torre Elettrica (recte: Piezometrica)

Accessi doganali

Ufficio Postale

Primi varchi doganali storici – 1870;

Magazzino 27 b

Rimessa Storica

Edificio 133

Magazzino 32

Espositure doganali (le costruzioni alle radici dei moli)

Palazzina edile dell'arch. Giorgio Zaninovich)

Edifici delle Pese

6-Criticità delle schede progetto (elaborato PO3.1): in particolare insufficiente tutela degli edifici di rilievo storico-culturale

La genericità delle indicazioni e prescrizioni contenute nell'elaborato PO3.1 per i 7 ambiti PV individuati portano a un serio rischio di alterare l'identità storica del distretto portuale tanto da renderlo irriconoscibile.

Riprendiamo i punti comuni alle prescrizioni dei 7 ambiti e dettagliamo gli interventi relativi alle differenti costruzioni e alle distinzioni che li caratterizzano, negli ambiti: magazzini di calata/hangar, magazzini retrostanti, edifici speciali, espositure doganali, pese.

Passerelle

Possono essere previsti collegamenti aerei tra edifici, ma non in corrispondenza degli assi viari principali, in modo da conservare i particolari con prospettici visivi. È consentito realizzare una sola passerella per facciata (esclusivamente facciate laterali, nei magazzini retrostanti (e non in tutti) ed escluso nei magazzini di calata / Hangar, edifici speciali, espositure doganali, pese. Al riguardo si rinvia alle osservazioni al punto 9 che esprimono forti perplessità su tale previsione.

Pavimentazioni

Considerato che l'intervento di pavimentazione dinanzi al polo museale è stata già oggetto di nostra contestazione in passato, riteniamo vada osservata la realizzazione della viabilità e dei sottoservizi con caratteristiche, materiali e tipologie coerenti con quelli storici e con pavimentazione omogenea in masegni o in pietra.

Elementi architettonici e mezzi

Tutti gli interventi dovranno valorizzare gli edifici di rilevanza storico-culturale, gli elementi architettonici, i materiali e le eventuali attrezzature tecnologiche (impianti fissi (bretelle dei moli, deviatori, piattaforme girevoli), ed ai fabbricati della rete ferroviaria interna al Porto Vecchio, nonché alle gru, agli elevatori e montacarichi e ad altre attrezzature di carico e scarico delle merci), che li caratterizzano, oltre a individuare e recuperare le pavimentazioni in masegni o in altri materiali lapidei di valore storico-culturale.

Non vengono nominati i "perrons", elementi essenziali e fondanti della struttura portuale ferroviaria storica e quindi sono da vietare scalinate esterne invasive nell'asse viari.

Accorpamenti di ambiti di pianificazione attuativa

Ammettere l'accorpamento di ambiti contigui per predisporre una proposta unitaria di piano attuativo senza una precisa perimetrazione degli ambiti soggetti a pianificazione attuativa, potrebbe alterare l'identità storica e l'armonia delle forme architettoniche compromettendo l'ortogonalità, gli spazi tra i vari edifici e l'equilibrio tra l'ambiente libero e il costruito.

Impianto a Funne

Si esprime la netta opposizione al collegamento a funne previsto dall'elaborato PO3.1, rinviando, per le motivazioni, alle osservazioni sub 7.

Linea ferroviaria

Si rinvia all'osservazione sub 8.

Interventi in deroga

Si ribadisce quanto evidenziato all'osservazioni sub 5: va eliminata dalle schede dei 7 ambiti residenziali PV da 1 a 7, la possibilità di derogare con piano attuativo alle prescrizioni, per quanto carenti, della variante: tale previsione di deroga lascia lo spazio a progettazioni in grado di alterare pesantemente l'identità storica e la coerenza progettuale del Porto Vecchio, inserendo nel suo tessuto unitario interventi in distonia con il contesto, oltraggiando quindi la forma architettonica con il solo scopo di lasciare un segno evidente di creazioni architettoniche calate dall'alto.

Inoltre si precisa che nei decreti di vincolo dei magazzini n. 6,7,9,10,17,18,19, 21, 24, 25 e 26 (del 23 agosto 2001) si legge: "In presenza di un intervento di progettazione di restauro di altissima qualità architettonica, ed in riferimento all'Allegato "A" parte integrante del presente decreto (cit. "...nella prospettiva di una dinamica riqualificazione funzionale") è possibile valutare eventuali deroghe."

Però nell'Allegato "A" si dice solo che i vincoli sono da applicare con "particolare riguardo alle facciate" "...senza escludere proposte di riuso degli spazi interni di altissima qualità architettonica, garantita da progetti ad invito". Si parla solo di possibili interventi sugli spazi interni dei magazzini, non sulle parti esterne.

Quindi, a nostro parere, le parti esterne dei magazzini (tetti compresi) non vanno toccate se non per attenti restauri, e senza alcuna modifica.

Resta comunque da dire che non si lascia a qualsiasi archistar o professionista la facoltà di alterare l'identità storica per lasciare il proprio segno.

Ambito PV.1

L'ambito comprende i Magazzini 2 e 2A e l'Hangar 1A.

Il magazzino 2A viene zonizzato nell'elaborato PO2, come S1 (attrezzature per la viabilità e i trasporti): in particolare si prevede un parcheggio multipiano classificato come S1a (parcheggio di relazione).

Il magazzino 2 viene zonizzato B0.PV, per cui la trasformazione può arrivare fino alla ristrutturazione edilizia con esclusione della demolizione e ricostruzione.

L'hangar 1A viene zonizzato B0.PV2: per tale edificio si ammette pertanto l'ampliamento con altezza non superiore a quella prevista dallo stesso elaborato PO3.1. Peraltro la scheda "Allineamenti e altezze prescrittive" dell'elaborato PO3.1 non prevede allineamenti prescrittivi sul lato mare, né altezze prescrittive per l'edificio in esame (l'edificio non è nemmeno riportato in tavola 3), per cui la prescrizione dell'altezza non appare chiara.

Al riguardo si osserva comunque che va assolutamente esclusa la sopraelevazione dell'Hangar 1A.

Inoltre va vietata l'alterazione dei ballatoi nei magazzini 2 e 2A. In tal senso si propone di modificare ed integrare la scheda d'ambito PV1.

Considerato che possono essere previsti collegamenti aerei tra edifici, ma non in corrispondenza degli assi viari principali, in modo da conservare i particolari con prospettici visivi e che è consentito realizzare una sola passerella per facciata (esclusivamente facciate laterali, nei magazzini retrostanti ed escluso nei magazzini di calata Hangar) si propone di escludere il collegamento aereo tra Hangar 1A e Hangar 3.

Considerato che la direttiva del PPR impone che gli interventi dovranno valorizzare gli edifici di rilevanza storico-culturale, gli elementi architettonici, i materiali e le eventuali attrezzature

tecnologiche (gru, elevatori ecc.), si ritiene imprescindibile, al fine di attuare la direttiva in esame in particolare per i magazzini 2 e 2A inserire norme di tutela per i ballatoi i quali presentano ancora le strutture di sollevamento che vanno mantenute e restaurate, per i montacarichi ed altre attrezzature di carico e scarico delle merci, e per gli impianti fissi (piattaforme girevoli, ecc.) ed i fabbricati della rete ferroviaria interna al PV che li caratterizzano, oltre a individuare e recuperare le pavimentazioni in masegni o in altri materiali lapidei di valore storico-culturale.

Ambito PV.2

Comprende: la Casa degli operai-edificio 5, i primi varchi storici, l'espositura principale e la torre piezometrica.

L'edificio 5 – Casa degli operai dell'arch. Giorgio Zaninovich, classificato in zona B0.PV, che ammette fino alla ristrutturazione edilizia, va prescritto solo il restauro conservativo.

Nell'ambito è compresa una zona B0 PV1 (corrispondente all'edificio N 10_ED), per il quale si ammettono nuove costruzioni, fissando i relativi parametri urbanistico edilizi. Si rileva che tale classificazione si basa su una errata valutazione (essendo la zona B0.PV.1, definita dalle NTA come zona costituita da edifici di recente costruzione, ma le cui strutture sono in pessimo stato di conservazione). Al contrario, l'edificio di cui si tratta non è di recente costruzione, ma è la prima espositura principale doganale del Porto Vecchio, anche se in seguito interventi edilizi impropri ne hanno alterato gravemente l'edificio. L'edificio conserva comunque l'impianto e le strutture originarie ed è in corso la verifica dell'interesse culturale.

In questo caso non possono essere previsti collegamenti aerei tra edifici né sono ammessi l'accorpamento di ambiti contigui per predisporre una proposta unitaria di piano attuativo.

Ambito PV.3

Comprende il magazzino 4 (classificato in zona B0.PV, per cui sono ammesse interventi fino alla ristrutturazione edilizia senza demolizione/ricostruzione), e l'hangar 3 (classificato in zona B0.PV2).

Per l'hangar 3 pertanto è consentito l'ampliamento con altezza non superiore a quella prevista dalla scheda Allineamenti e altezze prescrittivi dell'elaborato PO3.1. Anche in questo caso tuttavia non si comprende quali siano i parametri prescritti in quanto per l'edificio non sono prescritti allineamenti sul lato mare, né si rinvergono in modo chiaro quali siano i limiti di altezza, determinando una grave incertezza nella disciplina urbanistica.

Si propone di modificare le prescrizioni relative all'hangar 3, consentendo solo la demolizione del secondo PFT (aggiunto all'edificio storico in periodi successivi alla costruzione originaria), ed escludendo nuove sopraelevazioni dello stesso.

Considerato che possono essere previsti collegamenti aerei tra edifici, ma non in corrispondenza degli assi viari principali, in modo da conservare i particolari con prospettici visivi, va escluso il collegamento tra gli hangar 3 e 1A.

I ballatoi del magazzino 4 presentano ancora le strutture di sollevamento che vanno mantenute e restaurate

Ambito PV.4

Comprende due espositure doganali, la palazzina direzionale, l'hangar 6 e il magazzino 7, tutti in zona B0.PV, per cui sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia senza demolizione/ricostruzione.

Considerato che possono essere previsti collegamenti aerei tra edifici, in questo caso sono da escludere la palazzina di amministrazione, l'hangar 6 e le espositure doganali. Tra le prescrizioni particolari per questo ambito, è importante inserire l'obbligo di conservare e restaurare le due gru idrauliche originarie/elevatori, davanti all'Hangar 6. I ballatoi, -inoltre-, presentano ancora le strutture di sollevamento che vanno mantenute e restaurate.

L'unico collegamento aereo che si ritiene possibile è quello tra il Magazzino 7 e il 10.

Ambito PV.5

Comprende l'hangar 9, il magazzino 10 e il lager XI, tutti classificati in zona B0.PV.

Considerato che possono essere previsti collegamenti aerei tra edifici, ma non in corrispondenza

degli assi viari principali, in modo da conservare i particolari con visivi prospettici, si propone di consentire una sola passerella per facciata (esclusi l'hangar 9 e il lager XI, tra i primi magazzini portuali ferroviari datati 1861).

Si propone poi, in attuazione delle direttive del PPR, che impone di valorizzare gli edifici di rilevanza storico-culturale, gli elementi architettonici, i materiali e le eventuali attrezzature tecnologiche (le gru, gli elevatori, ecc.), di prevedere misure specifiche di tutela per questi edifici, in particolare per i ballatoi, che presentano ancora le strutture di sollevamento che vanno mantenute e restaurate, quali i montacarichi ed altre attrezzature di carico e scarico delle merci.

In quest'area è poi presente una delle due piattaforme girevole ferroviarie, delle 141 originarie, che pertanto va rigorosamente conservata.

Ambito PV.6

Comprende l'hangar 17, i magazzini 16, 18 e 19, la pesa, il Magazzino edile e una parte residuale del magazzino XI. Tutti gli edifici sono in zona B0.PV, eccetto il magazzino 16 che è in zona B0.PV1: pertanto sul sedime di tale magazzino sono ammessi interventi di nuova costruzione e ampliamento nel rispetto degli allineamenti e altezze prescrittivi.

Considerato che possono essere previsti collegamenti aerei tra edifici, ma non in corrispondenza degli assi viari principali, in modo da conservare i particolari con visivi prospettici. È consentito realizzare una sola passerella per facciata. Va esclusa la realizzazione di passerelle per l'Hangar 17, esclusivamente facciate laterali magazzini retrostanti 18 e 19.

Per quanto riguarda il magazzino edile, attribuibile all'arch. Giorgio Zaninovich, è stata richiesta la verifica dell'interesse culturale che è in corso.

Ambito PV.7

Comprende Hangar 21 e il caricabatteria, tutti in zona B0.PV. Il caricabatteria va compreso negli edifici da sottoporre a misure conservative speciali.

Zone L1c3

L'elaborato PO3.1, cui rinvia l'art. 81 ter delle NTA, comprende una scheda dedicata alla zona L1c3 (turistico-nautico), che viene suddivisa in 6 UMI, prescrivendo per ciascuna di esse le categorie di intervento ammesse e gli indici e parametri di intervento. Per tutte le UMI, eccetto la 2 e la 5, sono ammessi interventi fino alla nuova costruzione (senza però indicare allineamenti, ma solo altezze massime (12 metri per le UMI 3, 4 e 6, 10,50 metri per la UMI 1). Per le UMI 2 e 5 sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia senza demolizione e ricostruzione.

Si esprime netta contrarietà alla previsione relativa alla UMI 3 che comprende il molo IV, recentemente recuperato, in cui sono ammesse nuove costruzioni e ampliamenti fino a 12 metri di altezza, senza indicazione di allineamenti prescrittivi.

7-Mobilità interna: incompatibilità ambientale, diseconomicità e contrasto con le direttive consiliari dell'impianto a fune da eliminare totalmente a favore di infrastrutture di trasporto collettivo già presenti

Va assolutamente soppressa dalla proposta di variante la previsione dell'impianto a fune da utilizzare per una telecabina (nota anche come "ovovia"), per le motivazioni che si riassumono di seguito:

Secondo quanto desumibile dai primi rendering presentati nel maggio 2020 durante una trasmissione di un'emittente radiotelevisiva locale, il tracciato dell'impianto funiviario di collegamento tra città e altopiano, ideato dal Comune di Trieste per ridurre l'uso dell'automobile in città, prevede due tratte: una tratta da piazza Libertà a Barcola, attraverso il Porto vecchio, e un'altra tratta, in dislivello, da Barcola a Campo Romano (Opicina).

La posizione della prima tratta, da piazza Libertà a Barcola attraverso il Porto Vecchio, potrebbe essere collocata, tra i magazzini di calata e quelli di stoccaggio del Porto Vecchio.

La seconda tratta, dal nuovo parcheggio di Barcola Bovedo all'altopiano, fino a Campo Romano (Opicina), dovrebbe passare sopra aree contraddistinte, in basso e a mezza costa, da un tessuto densamente edificato e poi da ampie aree boschive (bosco Bovedo, Bosco Bertoloni, ecc.), alle

pendici dell'altopiano e sul costone carsico.

Va premesso, in primo luogo, che la previsione risulta in palese contrasto con le direttive consiliari, che nel paragrafo dedicato alla mobilità interna, non menzionano impianti a fune, ma solo collegamenti con navette, bus, rotaia/treni elettrici e bike sharing e collegamenti ciclopedonali. Tutto il tracciato presenta problemi che non sembrano ancora valutati: reale utilità, sicurezza, impatto ambientale e paesaggistico, opportunità e economicità.

Prima tratta:

Entrambi i possibili tracciati della teleferica in Porto Vecchio, date le necessarie fasce di sicurezza sottostanti all'impianto e le fasce di rispetto laterali (buffer zone), impedirebbero sia la fruibilità pedonale, sia lo sviluppo di qualsiasi modalità di trasporto sotto l'intero tracciato della cabinovia, nemmeno per esigenze commerciali; sarebbe impedita anche la realizzazione di eventuali installazioni espositive.

La struttura, essendo un impianto a fune aerea poggiate piloni di sostegno, produrrebbe un inevitabile impatto paesaggistico negativo, dato che altererebbe il panorama del Porto Vecchio e l'immagine degli storici edifici dello scalo ottocentesco; anche le prospettive verso il golfo o verso monte verrebbero alterate e rovinare da cavi, tralicci e dal frequentissimo transito delle cabine sospese.

Seconda tratta:

Il percorso della cabinovia dal parcheggio di Barcola Bovedo a Campo Romano sopra aree densamente edificate (Barcola, strada del Friuli, Barcola in monte, Gretta, Bovedo, ecc.) avrebbe un grave impatto paesaggistico e determinerebbe la violazione della privacy dei residenti negli edifici in prossimità del tracciato.

L'impianto funiviario ed il transito delle telecabine a pochi metri dal Faro della Vittoria, edificio storico di inestimabile valore, produrrebbero un inquinamento paesaggistico tale da alterare profondamente tutto il panorama complessivo.

Risulterebbe altrettanto deformante la collocazione di piloni e il passaggio della funivia in aree boschive:

- il bosco Bovedo, area a tutela ambientale (Rete natura 2000 - progetto Bosco sul mare), perderebbe le sue preziose specificità ambientali (soprattutto faunistiche), a causa dell'impatto della teleferica;

- il settore nordorientale del bosco Bertoloni e quello centro-orientale del bosco Burgstaller-Bidischini, in prossimità dell'insediamento di Campo Romano, correrebbero il rischio di devastazione per la necessità di far posto alla stazione a monte della telecabina e agli attigui parcheggi al servizio dell'impianto funiviario, destinati ad imbrigliare la potenziale mobilità turistica proveniente dal raccordo autostradale carsico.

Non sono da trascurare i fenomeni eolici lungo le pendici ed ai piedi del versante di Gretta e di Monte Radio. In queste zone la Bora può di gran lunga superare i 75 e i 100 km/h, più volte l'anno, ed è noto che le sue raffiche, anche molto più forti, in particolare nella zona del Faro della Vittoria, possano ruotare, da ENE, di 30°- 40°; peculiarità che potrebbe compromettere il funzionamento dell'impianto. Altre correnti eoliche non sarebbero comunque da sottovalutare (Libeccio, Scirocco). Sorprende che gli stessi progettisti prevedano potenziali trenta blocchi all'anno dell'impianto a causa di forti venti.

Perplessità altrettanto forti riguardano le ragioni di reale utilità ed i motivi economici dell'impianto di telecabine.

Per quanto riguarda la mobilità pendolare, infatti, è difficile che i cittadini non residenti nelle zone della Stazione Centrale o di Barcola si rechino a posteggiare l'automobile al parcheggio del Molo IV o a quello di Barcola Bovedo, per salire con la telecabina a Campo Romano (Opicina), trovandosi, all'arrivo, privi di mezzi di trasporto per proseguire. La stessa osservazione vale anche in senso opposto per i residenti sull'altopiano che dovrebbero prendere l'auto per arrivare a Campo Romano e poi scendere in città. I più si muoverebbero direttamente con l'auto o con il tram di Opicina.

Il costo dell'opera: Il tracciato della funivia a monte dovrebbe essere realizzato sia su terreno flyschoidale, che su terreno calcareo e non c'è ancora una valutazione reale dei costi. Uno scarso uso dell'infrastruttura potrebbe rendere rischiosi i tempi di ammortamento (lunguissimi), dei costi di manutenzione e di esercizio dell'impianto, anche stabilendo tariffe diversificate.

Considerando il progetto nel contesto del sistema del Trasporto Pubblico Locale (TPL), esso obbligherebbe a due inevitabili rotture di carico a Campo Romano e al Molo IV, a differenza di un adeguato sfruttamento e di un potenziale sviluppo del trasporto su rotaia.

Conclusioni:

Si ritiene che la telecabina Barcola Bovedo-Campo Romano costituisca un progetto dissonante con l'assetto urbanistico dei settori attraversati, con la tutela dell'ambiente naturale, con le caratteristiche climatiche (eoliche) dell'area; per di più appare disarmonico con il sistema di Trasporto Pubblico Locale dell'Unione Territoriale Intercomunale giuliana (UTI) e sproporzionato in riferimento all'effettiva domanda di trasporto.

L'approccio progettuale risulta assolutamente devastante per il patrimonio storico-monumentale del Porto vecchio, per l'assetto urbanistico delle zone abitate e per le caratteristiche ambientali e paesaggistiche delle zone verdi (bosco misto), attraversate dall'impianto, da Barcola a Campo Romano.

Sembra che alla base di questo progetto ci sia una scarsa valutazione delle potenzialità delle infrastrutture esistenti.

La trenovia di Opicina, ad esempio, al 15 agosto 2016, ultimo giorno di esercizio regolare, garantiva un'offerta di trasporto di 300 persone all'ora per senso di marcia (quindi 600 in entrambe i sensi, ammontando a 100 passeggeri la capacità di trasporto di ciascuna vettura ed essendo il servizio articolato su tre partenze all'ora dai rispettivi capolinea). Quindi è sul recupero ottimale di questa struttura storica che bisognerebbe investire.

A nostro parere, per quanto riguarda la mobilità interna al Porto Vecchio, vanno considerate e utilizzate le infrastrutture di trasporto già a disposizione, quale supporto fondamentale per soluzioni innovative, sfruttando tanto i binari convenzionali (una volta rinnovati), quanto l'infrastruttura di trasporto naturale per eccellenza: l'acqua. Il Porto Vecchio fu un importante scalo intermodale acqua/ferro della seconda metà dell'Ottocento e della prima del Novecento.

8-Insufficiente valorizzazione della rete ferroviaria interna: proposta di previsione di una nuova linea di LRT – Light Rail Transit attraverso il suo riutilizzo

Le NTA prevedono che, nel comprensorio del Porto Vecchio, “dovrà esser conservato e valorizzato, anche con eventuali spostamenti, il binario esistente individuato dalla scheda Linea ferroviaria dell'elaborato PO3.1 – Schede progetto – ambito di Riqualificazione urbana Porto Vecchio; dovranno essere evidenziati, anche con il solo segno a terra, i percorsi degli altri binari esistenti”.

La variante, pertanto, riconosce la presenza e la valenza storica dei tracciati ferroviari solo mediante l'obbligo del mantenimento di un collegamento longitudinale del PV, evidenziato nel elaborato PO3.1, mentre gli altri binari potrebbero essere rimossi, essendo sufficiente evidenziarne il percorso con un segno sul terreno.

Si osserva che il tracciato indicato nella scheda "Linea ferroviaria" dell'elaborato PO3.1 risulterebbe spostato più a lato mare della precedente, con due passaggi a "gomito" (a 90 gradi!), di attraversamento degli allineamenti dei magazzini, che risultano impossibili per una circolazione ferrotranviaria per la quale risulta necessaria l'iscrizione in curve di raggio ≤ 175 m (30 m per il Light Rail Transit). Il tracciato risulterebbe anche completamente disgiunto dal raccordo (varco) ferroviario con la rete FS (Stazione Centrale), con conseguente impossibilità di transito/interscambio/integrazione di rotabili e servizi. Manca completamente l'indicazione realtiva ai tracciati della rete di binari interna: bretelle per i moli, deviatori, tratti di raddoppio, ecc..

Viene pertanto trascurato e scarsamente valorizzato il patrimonio archeologico-industriale dinamico costituito dalla estesissima rete ferroviaria interna (40 km), che serviva le rive e tutti i moli del Porto Vecchio, percorrendo i corridoi tra i citati magazzini e tutti gli impianti fissi, bretelle,

deviatoi, piattaforme girevoli che la caratterizzavano (141 delle quali soltanto 2 a vista, le altre risultano cementate), ponendo i binari di corsa interni allo scalo in diretto collegamento tanto con i moli quanto con il parco ferroviario adibito allo smistamento merci della Stazione della Ferrovia Meridionale (oggi stazione di Trieste Centrale) e, quindi, alla rete ferroviaria nazionale ed internazionale.

La rete ferroviaria interna al Porto Vecchio permetterebbe con estrema facilità di individuare la sede di una moderna ed innovativa linea di LRT – Light Rail Transit, nel contesto, tuttavia, di una nuova rete di TPL su ferro estesa a tutta la Città di Trieste ed al suo circondario. I veicoli in servizio sulla citata tratta di LRT in Porto Vecchio potrebbero/dovrebbero essere anche in grado di circolare sulle linee o tratte di linee ferroviarie in servizio (rete di tram-treno). Un moderno sistema di trasporto ferrotranviario interoperabile leggero è una soluzione di trasporto innovativa. Introdurre sistemi diversi da quelli della modalità acqua, ferro e gomma, genererebbe esclusivamente controproducenti rotture di carico, che non gioverebbero alla ripartizione modale dei trasporti e svilupperebbero diseconomie di scala.

Ciò è coerente con l'obiettivo dichiarato nella relazione secondo cui "Ogni incremento ulteriore di traffico privato da e per l'area del Porto Vecchio deve essere attentamente valutato in quanto può facilmente portare a saturazione ulteriori punti critici della viabilità principale cittadina. In questo contesto, nel caso della progettazione di ulteriori destinazioni d'uso fortemente attrattive (hub croceristici), occorre prevedere modalità di spostamento alternative e sostenibili, che evitino per quasi la totalità l'utilizzo del mezzo privato. In questo senso è utile pensare ad una progettazione che consenta, grazie a sistemi a fune o comunque innovativi, un adeguato split modale da auto a mezzo sostenibile (bicicletta mezzo pubblico) che consentano gli spostamenti da e per l'area del Porto Vecchio senza l'utilizzo del mezzo privato".

Si ribadisce che, sfruttando ed ammodernando la rete di binari interna al Porto Vecchio, sarebbe possibile attivare servizi ferrotranviari interoperabili, adattissimi anche e soprattutto al progettato hub croceristico, in grado di collegare il Porto Vecchio con l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, senza rotture di carico.

La proposta di Variante N°6 per il Porto Vecchio, non considera le moderne innovazioni che rendono competitivi, efficienti ed efficaci i servizi di TPL su ferro, nell'ambito di una rete ferrotranviaria integrata a servizi di TPL acqua e su gomma. Una moderna rete ferrotranviaria, riutilizzante anche in parte infrastrutture esistenti corrisponde a tutti gli effetti ad un sistema di trasporto innovativo, garantendo contemporaneamente soluzioni tecnologicamente testate. Come evidenziato nel paragrafo precedente, il Porto Vecchio, sviluppandosi su un fronte di diversi chilometri, non è adatto ad essere servito da sistemi di trasporto eometrici, già adottati in altre città che non hanno un distretto portuale di così alto pregio storico culturale, che, a fronte di bassi costi di investimento, si sono dimostrati diseconomici a causa degli alti costi di esercizio e manutenzione che hanno dilatato i tempi di ammortamento. I sistemi di trasporto terrestri circolanti a cavallo di viadotti o sospesi, come pure i sistemi a fune aerea, come quelli previsti dalla variante, provocano un grande impatto paesaggistico e si rivelano particolarmente inadatti ad essere realizzati entro i corridoi di un ambito urbanistico-architettonico storico-monumentale particolarmente delicato com'è il Porto Vecchio.

Si considera inoltre più importante e adeguato alla situazione orografica e climatica della città, il rimettere in funzione in modo definitivo il tram che collega la Città a Opicina, come simbolo di alto valore storico-culturale, turistico e funzionale per gli abitanti del Colle di Scorcola, Cologna e Opicina.

9-Collegamenti aerei tra gli edifici

L'elaborato PO3.1 proposto dalla variante riconosce per tutti i 7 ambiti PV previsti la possibilità di prevedere dei collegamenti aerei tra gli edifici, escludendoli solo corrispondenza degli assi viari principali, in modo da conservare i particolari con visivi prospettici. È consentito realizzare una sola passerella per facciata, con larghezza massima di 2,00 m e con copertura e pareti totalmente o parzialmente vetrate. Il manufatto non potrà superare in altezza gli edifici di riferimento e dovrà

avere una quota di almeno 5,00 m rispetto al piano stradale, mantenendo gli allineamenti orizzontali dei prospetti, anche in relazione alle altezze di interpiano degli edifici.

Si osserva al riguardo che vanno almeno determinate a quali condizioni e in quali casi tali collegamenti sono ammessi, escludendo in ogni caso la realizzazione di volumi tecnici in aree esterne (questi dovranno essere reperiti adeguati spazi all'interno degli edifici), per preservare e valorizzare l'impianto storico del Porto Vecchio.

In ogni caso, nella considerazione delle caratteristiche dell'edificato storico esistente, le cui altezze non sono rilevanti, la previsione di collegamenti aerei tra i magazzini, non è necessaria, né pertinente perché andrebbe a falsare la caratteristica di "distretto urbano produttivo" su impianto a griglia ottocentesca che connota la progettazione dell'ambito. Il precedente, -se così potesse venir inteso-, collegamento tra i due capannoni posti di fronte alla Centrale Idrodinamica ed alla Sottostazione Elettrica, costituenti il Centro Congressi, non è da considerarsi né opportuno, né logico (neppure nel caso specifico), in quanto, oltre a risultare incoerente fa sì che l'attenzione della qualità e della progettazione dello spazio pubblico venga ancora disattesa (infatti, in quell'area, è prevista una strada di scorrimento a due corsie, evidenziando una programmazione urbana che si rifà a modelli obsoleti e impropri).

10-Mobilità interna e parcheggi

Per quanto riguarda la mobilità interna al Porto Vecchio e fino al parcheggio di Barcola Bovedo, non è comprensibile né condivisibile il rifiuto da parte del Comune di non concepire le infrastrutture di trasporto già a disposizione (che connotarono il Porto Vecchio come importante scalo intermodale acqua/ferro della seconda metà dell'Ottocento e della prima del Novecento), quale supporto fondamentale per soluzioni innovative di trasporto, sfruttando tanto i binari convenzionali (una volta rinnovati), quanto l'infrastruttura di trasporto naturale per eccellenza: l'acqua.

Un altro punto che evidenzia una progettazione urbana obsoleta è proprio il grande parcheggio a raso, che non viene più preso in considerazione in aree urbane ad alta innovazione. Si sottolinea il fatto che l'area Bovedo è l'ingresso alla Città, la "Porta Nord", e non un deposito/stoccaggio automobili (effetto-aree ferroviarie di smistamento internazionale di veicoli, come Bologna, Verona, etc), evidenziando anche qui una mancanza di visione progettuale coordinata per l'ambito del Porto Vecchio e di conseguenza per la Città.

11-Destinazione residenziale e dotazione di servizi

Una delle principali innovazioni della variante proposta è quelle di inserire tra le destinazioni d'uso ammesse delle zone B0.PV, B0.PV1 e B0.PV2 quella residenziale, per una percentuale non superiore al 70% del volume esistente o di quello di nuova realizzazione (nelle zone ove sono ammessi ampliamenti e nuove costruzioni).

Per le zone B0.PV, la cui superficie fondiaria è pari a 40.236 mq, e in cui sono ammesse solo ristrutturazioni edilizie, i volumi teorici massimi sono pari a quelli esistenti e cioè 519.273 mc, dei quali 209.457 mc a destinazione commerciale e 216.871 mc, a destinazione residenziale, per un totale di 1.445 abitanti teorici.

Per le zone B0.PV.1, la cui superficie fondiaria è pari a 5.055 mq, ed in cui sono ammesse nuove costruzioni e ampliamenti, i volumi teorici massimi sono pari a 72.999 mc, di cui 29.289 mc di volumi esistenti, e 43.710 mc di volumi aggiuntivi, divisi tra destinazione commerciale (25.994 mc) e residenziale (32.903 mc), con 219 nuovi abitanti teorici)

Per le zone B0.PV.2, la cui superficie fondiaria è pari a 7.376 mq, entro la quale sono pure ammesse nuove costruzioni e ampliamenti, i volumi teorici massimi sono pari a 112.853 mc, di cui 53.632 mc di volumi esistenti e 59.221 mc di volumi aggiuntivi, divisi tra destinazione commerciale (39.830 mc), e residenziale (51.116 mc), con 340 nuovi abitanti teorici.

La variante prevede pertanto l'insediamento di 1.997 abitanti teorici.

La scrivente Associazione condivide la destinazione mista proposta dalla variante, con un dosaggio equilibrato tra residenze, terziario (servizi, alberghi, uffici, commercio al dettaglio), servizi e attrezzature collettive e parcheggi.

La variante non individua tuttavia in modo puntuale all'interno del comprensorio nuovi poli/edifici

scolastici (funzione comunque non esclusa e sempre ammissibile), ritenendo l'attuale dislocazione degli stessi adeguata e sufficiente anche a servizio delle nuove previsioni di sviluppo del Porto Vecchio. In relazione alla nuova funzione abitativa con un incremento di quasi 2.000 abitanti nel comprensorio, si ritiene necessario prevedere e localizzare puntualmente adeguate dotazioni di servizi di interesse collettivo a livello di quartiere, quali scuole per la prima infanzia (S3a), verde di quartiere (S5c), non previsti dalla variante proposta.

OGGETTO: Piano Particolareggiato del Centro Storico di iniziativa pubblica e Variante al P.R.G.C. n.8. Osservazioni

OSSERVAZIONI

Osservazioni generali: quali strategie di pianificazione urbanistica del Centro storico?

Nella pianificazione dei centri storici le competenze di natura urbanistica del Comune e della Regione devono coordinarsi con la competenza statale di tutela dei beni culturali e paesaggistici, essendo il concetto di centro storico, fin dalla fondamentale Carta di Gubbio del 1960, intimamente connesso con la tutela di un bene culturale unitario che deve essere riconosciuto e pianificato secondo criteri tecnico-scientifici propri del restauro e della conservazione. La tutela accordata dall'art. 9 della Cost. al paesaggio e al patrimonio storico e artistico della Nazione, inserita fra i principi fondamentali della Carta costituzionale, secondo la costante giurisprudenza della Corte costituzionale, fa sì che ogni amministrazione deve cooperare per assicurare la tutela di questo valore primario. In tal senso non si può prescindere ancor oggi dalle indicazioni della Carta del Restauro del 1972, emanata dal Ministero dei beni culturali, il cui allegato D è dedicato ai criteri di intervento nei centri storici.

Ciò non toglie che ogni centro storico ha una sua identità e presenta proprie caratteristiche storiche, morfologiche e socio-economiche. Di conseguenza le strategie di conservazione, che devono guidare la progettazione, devono tenere conto di tali specificità, comprendendo quali sono i rischi, le minacce e le opportunità.

Il centro storico di Trieste presenta una grande variabilità al suo interno: le zone dei borghi sette-ottocenteschi rischiano la totale espulsione della residenza, a causa della trasformazione incontrollata in zona di svago serale e notturno e di attrazione turistica e commerciale. La strategia deve essere perciò quella di favorire uno sviluppo armonioso ed equilibrato con un mix di funzioni che tuteli la residenza, anche di tipo sociale. Per la città di impianto medievale il rischio è dato dall'assenza di manutenzione edilizia, dall'inarrestabile degrado, dall'abbandono e svuotamento di molte parti di antico impianto, dove il processo di recupero avviato verso la fine dello scorso secolo si è arrestato per ragioni economiche. Occorre perciò incentivare la ripresa delle politiche di recupero e di rigenerazione urbana in senso conservativo e sostenibile, cercando anche qui di favorire le destinazioni residenziali, grazie anche alla leva degli investimenti pubblici nel settore casa e dei servizi sociali.

Per disporre di una adeguata base conoscitiva gli elaborati di analisi, per quanto pregevoli sotto l'aspetto morfologico, paiono carenti dal punto di vista sociologico, economico e funzionale. Quali sono le destinazioni in essere e le dinamiche in atto? Quanti edifici sono vuoti o sottoutilizzati? Come si distribuisce il regime della proprietà immobiliare (residenze in proprietà o in affitto, B&B, usi terziari ecc.).

Una tale analisi sarebbe stata necessaria anche per perseguire le finalità che il Piano di Governo del Territorio (PGT) del 2013, per quanto genericamente, assegna alla pianificazione dei “Centri storici” della Regione (tra cui è compreso quello di Trieste). In relazione ai centri storici, definiti “*componente identitaria e culturale della rete policentrico insediativa in quanto ambiti a complessità urbanistica ed in possesso di elementi che identificano il territorio sotto il profilo storico, culturale e ambientale*”, occorre promuovere “*politiche indirizzate a interventi di: a) recupero e conservazione delle antiche aree urbane e delle superfici pertinenziali; b) organizzazione dell’assetto plurifunzionale degli edifici, mediante apposita previsione di compresenza di residenza, artigianato, turismo, commercio, strutture per il tempo libero, terziario, attività culturali; c) superamento della tendenza alla conservazione del singolo edificio con politiche volte a perseguire interventi integrati di tutela del patrimonio esistente; d) valorizzazione delle tradizioni locali, anche mediante il recupero delle destinazioni che appartengono alle stesse.*” In attesa degli atti attuativi del PGT, restano in vigore le prescrizioni del PURG del 1978 (di seguito PURG) e il Decreto di revisione degli standard urbanistici del 1995 (di seguito “Decreto Standard”), che fissano, come è noto, le direttive per la formazione degli strumenti urbanistici comunali, generale e attuativi.

C’è da chiedersi tuttavia cosa può fare uno strumento di pianificazione urbanistica per perseguire strategie di conservazione e rigenerazione urbana. Come è noto per il centro storico di Trieste (e per altri centri storici cd. primari) il Piano Urbanistico Regionale (PUR) del 1978 ha introdotto l’obbligo per i Comuni di perimetrare il loro centro storico e di adottare un unico piano particolareggiato di iniziativa comunale per l’intera area perimetrata (art. 34 delle NTA del PURG). Sono passati ormai 40 anni dall’approvazione nel 1980 del “Piano particolareggiato del Centro storico di Trieste”, (cd. Piano Semerani, dal nome del suo progettista), in attuazione a tale prescrizione del PUR: il Piano Semerani è ancora formalmente in vigore anche se con i vincoli da tempo decaduti e con previsione del tutto superate e derogate dai numerosi interventi attraverso i Piani di recupero in base alla legge 457/1978.

A seguito della decadenza dei vincoli del Piano Semerani il Comune aveva avviato nel 2006 l’iter di formazione di un nuovo PPCS collegato alla Variante n. 118 al PRGC del 1969 (mai approvata); il nuovo PPCS era stato adottato con DC n. 108 del 14.12.2009 senza però giungere alla approvazione definitiva (IN aveva anche presentato proprie osservazioni).

La Giunta comunale con delibera n. 364 del 18 luglio 2019 ha riavviato l’iter di formazione di questo fondamentale strumento urbanistico, dopo l’interruzione del processo formativo nel 2009.

Il PPCS, in quanto piano attuativo del PRG, deve rispettarne i contenuti, anche se la legge regionale prevede che in taluni casi ed a certe condizioni il piano attuativo può andare in deroga alla pianificazione comunale generale: ad es. la modifica della zonizzazione entro il limite di flessibilità previsto dal PRG o in assenza nel limite del 10% della superficie complessiva delle singole zone omogenee. Tale possibilità può essere sfruttata per correggere alcune “sviste” del Piano generale comunale nelle scelte di zonizzazione.¹

Ma quali strategie emergono dalla pianificazione generale di carattere strutturale, a partire dagli indirizzi progettuali del vigente PRGC maggio 2016?

¹ Vedi art. 63 quater e sexies LR 5/2007 e succ. mod.: secondo cui i piani attuativi possono apportare modifiche al PRG purché rispettino talune condizioni, tra cui la modifica delle zone omogenee entro il limite di flessibilità o, in assenza, entro il limite del 10 per cento complessivo delle superfici previste delle singole zone omogenee, senza diminuire la quantità complessiva delle zone omogenee E ed F e senza aumentare la quantità complessiva delle zone omogenee D e H.

L'art. 14 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PRG prevede i seguenti indirizzi progettuali per il nuovo PPCS:

1. individuare i diversi sistemi insediativi che connotano la struttura urbana ricompresa all'interno del centro storico primario attraverso la lettura morfologica delle sue parti;
2. classificare gli edifici attraverso la lettura dei caratteri tipologici e stilistici che permettano di individuarne il valore storico, architettonico, ambientale;
3. stabilire le modalità del recupero e della riqualificazione del patrimonio edilizio esistente di valore artistico ambientale e di quello dimesso;
4. tendere al recupero e alla rivitalizzazione socio-economica e alla conservazione attiva, attuata mediante l'integrazione tra residenza servizi e commercio;
5. definire i gradi di trasformabilità degli edifici e di parti del tessuto urbano anche con l'inserimento di nuovi edifici e/o la sostituzione di edifici esistenti, purché di elevata qualità formale;
6. prevedere la riqualificazione degli spazi aperti, ovvero dei luoghi urbani caratterizzanti il sistema insediativo (il sistema delle piazze, dei giardini, dei parchi);
7. effettuare la rilettura dei percorsi pedonali e viari quali elementi da riqualificare attraverso calibrati interventi di arredo urbano;
8. elaborare un apparato normativo finalizzato al recupero e alla valorizzazione del patrimonio edilizio di valore storico documentale che individui specifici criteri metodologici d'intervento volti non solo alla conservazione tout court, ma che definisca anche le linee guida per la realizzazione di edifici contemporanei;
9. definire le strategie per l'incremento della dotazione dei parcheggi;
10. valutare l'inserimento di eventuali deroghe all'osservanza delle norme tecniche per le costruzioni in zone sismiche nel rispetto di quanto disposto dalle norme di settore;
11. indicare le linee guida per il risparmio energetico degli edifici, compatibilmente con le valenze storiche, artistiche e monumentali della zona

La delibera della Giunta comunale del luglio 2019, oltre a confermare la validità degli elaborati di analisi già redatti per il PPCS adottato nel 2009, prevede le seguenti direttive, che si limitano a ripetere arte degli indirizzi del PRG e cioè:

- valorizzazione del patrimonio edilizio della zona A0, per innalzare la qualità degli immobili;
- rafforzamento dell'immagine della città attraverso la salvaguardia dei caratteri morfologici e architettonici peculiari;
- mantenimento e valorizzazione degli spazi verdi pubblici e privati e delle alberature, con l'obiettivo di costruire una rete ecologica;
- valorizzazione di aree degradate, al fine di incentivare il riuso e la qualità urbanistica.

Il 9 dicembre 2019 l'Amministrazione comunale ha avviato una fase di ascolto, confronto e dialogo con i cittadini, con gli operatori economici e sociali e pubblicato gli elaborati di analisi preliminare alla fase di progettazione. La fase di ascolto, cui ha partecipato anche IN, è durata complessivamente 45 giorni ed è terminata il 31 gennaio 2020.

In questa fase l'Amministrazione comunale, accanto agli obiettivi già enunciati dal PRG, ha esplicitato gli indirizzi progettuali **prioritari** del nuovo Piano del Centro Storico, scelti tra gli 11 contenuti nell'art. 14 delle NTA del PRG:

1. la classificazione degli edifici attraverso la lettura dei caratteri tipologici e stilistici che permettono di individuarne il valore storico, architettonico e ambientale (vedi indirizzo 2 della NTA)
2. la definizione dei gradi di trasformabilità degli edifici e di parti del tessuto urbano anche con l'insediamento di nuovi edifici e/o la sostituzione di quelli esistenti, purché di elevata qualità formale; (vedi indirizzo 5 delle NTA)
3. la definizione delle modalità del recupero e della riqualificazione del patrimonio edilizio esistente di valore artistico e del patrimonio dismesso (vedi indirizzo 3 delle NTA)
4. l'individuazione delle modalità incentivanti per il recupero, la rivitalizzazione socio-economica e rivolte alla conservazione attiva, attuata anche mediante l'integrazione tra residenza, servizi e commercio (vedi indirizzo 4 delle NTA)
5. l'individuazione delle modalità per la riqualificazione degli spazi aperti, ovvero dei luoghi urbani caratterizzanti il sistema insediativo (il sistema delle piazze, dei giardini, dei parchi). (vedi indirizzo 6 delle NTA)

Non risultano prioritari quindi gli indirizzi 1 e quelli dal 7 all'11: si osserva la mancata menzione di indirizzi quali il 7 sui percorsi pedonali e l'arredo urbano e l'11 sul risparmio energetico.

Inoltre ha pubblicato i seguenti 32 **elaborati di analisi** (e che confluiscono ora anche nel PPCS adottato (elaborati da 1 a 32).

Osservazioni sugli elaborati di progetto del PPCS

La perimetrazione del Centro storico primario: un'occasione mancata per rimediare ad un vecchio errore

La tavola C0 rappresenta il perimetro del centro storico primario, attuando una delle prescrizioni del PURG. Questo elaborato riprende senza variazioni quello del PRG 2016, che ha escluso dal centro storico primario ampie porzioni del reale centro storico di Trieste, come le zone di impianto ottocentesco di espansione del Borgo Franceschino (quella che racchiude il Giardino Pubblico Tommasini) o della Barriera Vecchia, compreso l'Ospedale Maggiore, zone permeate di storia e ricche di edifici di pregio storico architettonico del periodo eclettico e liberty. Tali aree sono escluse dal centro storico e zonizzate come A3, nelle quali pertanto sono ammessi interventi di trasformazione diretta. Sfruttando la norma regionale che consente a certe condizioni ai piani di attuativi di modificare il piano generale (art. 63 quater LR 5/2007), sarebbe possibile allargare la pianificazione particolareggiata del centro storico alle attuali zone A3.

Si propone pertanto di estendere il perimetro del centro storico primario a tutto le zone A3 del PRG oggi previste nell'area del Giardino Pubblico e della Barriera Vecchia oggi escluso e pertanto a rischio di subire pesanti interventi di ristrutturazione.

I gradi di trasformabilità degli edifici: servono indicazioni progettuali più dettagliate alla scala del singolo edificio che recepiscano quelle degli elaborati di analisi

Uno degli indirizzi progettuali prioritari, indicato dall'art. 14 delle NTA del PRG e ribadito nelle direttive progettuali è la necessità di una classificazione di ciascun edificio secondo una scala che consenta di graduarne il valore storico, architettonico e ambientale e quindi i criteri di intervento. La relazione di progetto conferma la necessità di definire nella fase progettuale "i diversi gradi di trasformabilità del patrimonio storico sulla base delle indagini effettuate alla

scala edilizia dei singoli manufatti, le cui caratteristiche sono riportate nelle schede degli isolati e degli edifici.”.

Tale indirizzo viene attuato dagli art. 8 e seguenti delle NTA: l'art. 8 suddivide gli edifici in quattro classi in funzione della loro rilevanza all'interno del centro storico a cui corrispondono i rispettivi gradi di intervento, inoltre sono previsti manufatti soggetti a demolizione senza ricostruzione.

Quasi tutti gli edifici sono classificati in sole 2 classi (la 2 e la 3) e ciò rischia di assimilare edifici di valenza molto diversa, senza tener conto tra l'altro delle preziose indagini effettuate alla scala edilizia nella fase di analisi. E' perciò opportuno assicurare un maggior dettaglio nella disciplina della trasformabilità degli edifici, coerentemente con le specificità evidenziate negli elaborati di analisi.

Si consideri poi che gran parte degli edifici della Città Vecchia sono collocati in classe 3 per i quali è ammessa la totale ristrutturazione interna con il rischio di uno stravolgimento del manufatto e una perdita quindi del suo valore testimoniale, senza che ciò trovi una correlazione con le evidenze degli elaborati di analisi.

Si propone, per rimediare a tale genericità, di dare valenza prescrittiva alle schede degli isolati e degli edifici (elaborati da 24 a 27 Ap), che contengono utili “riflessioni progettuali” e identificano gli elementi di pregio dei singoli edifici storici da conservare e valorizzare.

Classificazione degli edifici di valore storico-architettonico

Nella classe 1) (edifici di pregio) sono collocati solo “gli edifici o complessi di edifici di valore monumentale o di rilevante importanza anche simbolica nella storia della città di Trieste (palazzi del governo cittadino e servizi, fortificazioni, ville con parco, chiese)”.

Nella classe 2) (edifici di rilevante interesse architettonico” sono collocati tutti gli edifici di pregio, molti dei quali soggetti a vincolo storico-architettonico diretto, per i quali sono consentiti interventi trasformativi non compatibili con la categoria del restauro conservativo cui dovrebbero essere assoggettati tali edifici e non ammessi negli edifici di classe 1.

Non si comprende la differenza tra il “pregio” e il “rilevante interesse storico-architettonico”, né quali criteri hanno indotto i progettisti a collocare un edificio nella classe 1 o 2.

La disciplina degli interventi nelle due classi non presenta molte differenze: la classe 1 garantisce un restauro conservativo, mentre la classe 2 consente trasformazioni delle facciate principali non sempre compatibili con la tutela della qualità architettonica di questi edifici, molti dei quali sottoposti a vincolo: ad es. l'apertura di porte-finestre al posto di finestre nella facciata principale (con quale motivazione?), modifiche alle aperture necessarie per gli accessi alle autorimesse al pianoterra, la realizzazione di abbaini, lucernai e terrazze a vasca sul tetto. Se è vero che i parcheggi pertinenziali, ad uso esclusivo dei residenti, possono essere realizzati, ai sensi dell'art. 9 della legge 1221/1989, dai proprietari di immobili nel sottosuolo degli stessi ovvero nei locali siti al piano terreno dei fabbricati, anche in deroga agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti, occorre ricordare che restano fermi i vincoli previsti dalla legislazione di tutela paesaggistica ed ambientale e culturali ed ambientali. S

Si raccomanda pertanto di sottoporre la realizzazione di autorimesse negli edifici soggetti a vincolo ad una attenta verifica di compatibilità con i vincoli paesaggistici e storico-artistici, in collaborazione con la Soprintendenza, per tutti gli immobili in classe 2. In ogni caso si invita ad ampliare la classe 1 inserendovi quantomeno agli edifici sottoposti a vincolo storico-architettonico diretto ora collocati in classe 2

Declassificazione di edifici senza variante: previsione inopportuna e illegittima

L'art. 9 NTA consente, illegittimamente e inopportunamente, su istanza di parte (cioè del proprietario) la modifica della classe di appartenenza prevista dallo strumento urbanistico **senza che occorra una variante al PPCS.**

Su un piano di opportunità si tratta di una pericolosa deregulation, che consente, su parere nemmeno vincolante della Commissione del Paesaggio e della qualità urbana, e senza nemmeno consultare la Soprintendenza, di declassare di un livello su richiesta del proprietario di un edificio in classe 1, 2 o 3.

Le istanze di revisione delle classi sono pubblicate sul sito del Comune solo dopo la decisione e pertanto viene meno qualsiasi requisito di trasparenza su un atto in grado di incidere in modo sostanziale sulla pianificazione urbanistica del centro storico

Ma, al di là delle considerazioni sull'inopportunità di una tale previsione, essa è appare illegittima, in quanto prevede che un provvedimento amministrativo (il rilascio di un titolo abilitativo su istanza del proprietario) produca gli effetti di una variante allo strumento urbanistico, al di fuori di una espressa copertura legislativa che attribuisca al provvedimento un tale effetto. Solo la legge (statale o regionale) potrebbe infatti, come ha fatto in vari casi, prevedere che un atto amministrativo concreto (ad es. un accordo di programma) possa essere produrre gli effetti di una variante allo strumento urbanistico senza che sia necessario ricorrere alle ordinarie procedure di formazione delle varianti previste dalla legge, con le necessarie garanzie di partecipazione al procedimento.

Si chiede pertanto di stralciare tale previsione o almeno di sottoporre i provvedimenti in variante a procedure partecipative e al parere della Soprintendenza, in caso di immobili vincolati.

Destinazioni d'uso: tutelare la residenza per non svuotare il centro storico

Il PPCS ammette indistintamente in tutti gli edifici del centro storico le seguenti destinazioni d'uso: residenziale, servizi, alberghiera, direzionale, commerciale al dettaglio, servizi e attrezzature collettive, parcheggi e autorimesse, pertinenziali e di relazione, funzionali alle destinazioni d'uso ammesse. Prescrizioni più specifiche sotto il profilo funzionale si trovano nelle UMI. Mancano prescrizioni dirette a controllare le modifiche delle destinazioni d'uso (tutte le modifiche sono ammesse nei limiti resi possibili dalle trasformazioni fisiche ammesse dai gradi di intervento).

La strategia (non condivisibile) è quella di lasciare al libero mercato la destinazione d'uso degli edifici rinunciando a governare le trasformazioni d'uso nel centro storico. Se è vero che adottare criteri rigidi rischia di scoraggiare gli investimenti nel recupero, lasciare campo libero agli operatori immobiliari non può che accelerare il processo di terziarizzazione del centro (uffici, alberghi, B&B, centri commerciali pluripiano, case di riposo ecc.) e di svuotamento del centro storico da parte dei residenti, aggravando la spinta al consumo di suolo e all'urbanizzazione della cintura verde della città. Bisogna invece governare questo processo controllando i mutamenti d'uso di maggior impatto (come la grande e media distribuzione, i grandi centri direzionali), che oltre a snaturare la morfologia degli edifici storici (come spesso avvenuto in passato) attraggono ulteriore traffico privato ed espellono la residenza dalle zone del centro. Per contro va incoraggiato un processo inverso, individuando, ad esempio, in caso di interventi di ristrutturazione o ricostruzione dell'intero edificio percentuali da destinare obbligatoriamente alla residenza. Per gli immobili di proprietà pubblica o privata si potrebbero poi prevedere e incentivare la destinazione a interventi di edilizia pubblica o di social housing secondo le previsioni della legge regionale 1/2016, tenendo a mente che l'art. 10 comma 3 prevede la promozione degli interventi di

recupero ed efficientamento energetico del patrimonio edilizio quali alternative strategiche al nuovo consumo di suolo, privilegiando tra l'altro il recupero all'interno dei centri storici, come individuati ai sensi dell'articolo 21 delle Norme di attuazione del PURG.

Le destinazioni d'uso devono essere rispondenti anche al contesto dell'evoluzione dell'intera area di pertinenza garantendo un equilibrio nel contesto urbano in cui si inserisce l'edificio.

Destinazione a parcheggio di parti o di interi edifici

Negli edifici di classe 2 sono ammesse autorimesse al piano terra e in quelli in classe 3 e 4 anche autorimesse interrato. Inoltre le tavole individuano edifici che possono essere trasformati in autosilo in tutto o in parte (mentre negli edifici di classe 1 non sono previste autorimesse ma sarebbe meglio che **le NTA le vietino espressamente**). Si ricorda peraltro che i parcheggi pertinenziali, ad uso esclusivo dei residenti, possono essere realizzati, ai sensi dell'art. 9 della legge 1221/1989 (Legge Tognoli) dai proprietari di immobili nel sottosuolo degli stessi ovvero nei locali siti al piano terreno dei fabbricati parcheggi da destinare a pertinenza delle singole unità immobiliari, anche in deroga agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti, fermi restando i vincoli previsti dalla legislazione in materia paesaggistica ed ambientale ed i poteri attribuiti dalla medesima legislazione alle regioni e ai Ministeri dell'ambiente e per i beni culturali ed ambientali da esercitare motivatamente nel termine di 90 giorni.

Sotto questo profilo si propone di vietare: parcheggi di relazione pluripiano nelle aree pedonali (attuali o programmate) e parcheggi interrati in piazze storiche. All'alterazione fisica irreversibile dei beni storici si avrebbe l'ulteriore effetto perverso di vanificare i provvedimenti limitativi del traffico privato.

Per i parcheggi pertinenziali l'intervento, sempre assentibile a norma di legge al piano terreno, dovrebbe essere rigorosamente controllato in termini di coerenza con le facciate e le strutture interne dell'edificio, assicurando un efficace controllo da parte degli organi del MiBACT, come prevede la legge Tognoli.

Destinazioni di tipo commerciale

Nel zone del centro storico, in particolare quelle soggette a limitazione del traffico, va poi esclusa la localizzazione di **grandi strutture di vendita**, (superiori a 1.500 mq) che saranno comunque soggette al Piano di settore del commercio, ancora non approvato ma che dovrà essere coerente con tale principio, mentre per le **medie strutture di vendita**, va accuratamente regolamentata come prevede l'art. 12 della L.R. 29/2005, sotto il profilo della compatibilità urbanistica, secondo i principi dell'urbanistica commerciale di cui alla citata legge regionale (tenuto conto anche delle necessità di assicurare gli standard di parcheggi fissata all'allegato B bis della citata legge regionale).

Tutela dei locali storici

Mancano nel piano norme di tutela dei **locali storici** (quali caffè storici e altri) impedendo anche trasformazioni fisiche delle facciate e degli interni al piano terreno.

Piano colore

Il piano Colore nel PPCS di fatto integra il piano del colore del 2005 e successive modificazioni, senza dare ulteriori specificazioni che permettano il ripristino del carattere originario dell'edificio consentendo così decisioni "effimere" a volte adotta discrezionalmente soltanto dagli uffici.

Sistema del verde

Mentre nelle aree verdi Sotto ambito V I, l'art. 44 vieta la riduzione permanente delle superfici a verde pubbliche e private e delle alberature singole e in filare, salvo che per la formazione di sentieristica pedonale, ragioni archeologiche, motivi fitosanitari o di sicurezza, interventi di rilevanza pubblica, nelle altre aree verdi del Centro storico si ammette (art. 45 NTA) **che la superficie a verde possa essere ridotta** (prevedendo in tal caso misure di compensazione entro l'ambito del Centro storico, oltre che nei casi di cui sopra, "qualora le norme di carattere edilizio consentano nuovi manufatti anche se interrati che comportino la riduzione permanente di tali superfici").

Non si comprende quali siano le norme di carattere edilizio che consentono di distruggere le aree verdi esistenti. In ogni caso il piano dovrebbe identificare tutte le tipologie del sistema del verde, sia in progetto che esistenti, e per queste ultime assicurarne la conservazione, vietandone l'edificabilità.

Si propone pertanto di eliminare, dall'art. 45, la lett. a) del punto 3, in quanto ambigua e generica, e di assicurare nelle NTA e nelle tavole la conservazione di tutte le aree verdi esistenti, vietando la loro edificazione.

Sistema delle strade: ampliare le zone pedonali e tutelare le piazze e la pavimentazione storica

Viabilità ciclopedonale: le NTA si limitano a consentire (senza alcuna coerenza) aree e collegamenti pedonali in tutto il centro storico; le tavole individuano solo i collegamenti esistenti che agevolano la mobilità all'interno del centro storico, rinunciando a progettare nuovi collegamenti ciclopedonali, al fine di potenziare la rete. Manca quindi un progetto complessivo di viabilità ciclopedonale che dovrebbe creare una rete di nuovi collegamenti che oggi non sono tali, essendo occupati da parcheggi a raso o essendo destinati alla viabilità motorizzata. L'art. 20 del Decreto regionale sugli standard, prevede che nella formazione degli strumenti urbanistici anche attuativi devono essere previsti adeguati spazi da riservare alla viabilità ciclopedonale, che devono assumere i contenuti di una rete organica di mobilità alternativa ai mezzi motorizzati, e di norma in aree diverse da quella dedicata alla viabilità automobilistica e in connessione con le aree verdi, per le quali inoltre prescrivere il recupero, ove esistente sotto l'asfalto, della pavimentazione originaria.

Il piano in altri termini si limita a registrare le zone pedonali esistenti e, inesplicitamente, non prevede (nelle NTA e nelle tavole) **aree pedonali in progetto**. Si propone pertanto di inserire tale destinazione nelle tavole di zonizzazione ed in particolare di prevederle nel Borgo Teresiano (ad es. il completamento di Via San Lazzaro verso via Carducci, via Trento da Via Milano a Via Ghega, Piazza Vecchia, via della Zonta ecc.).

Pavimentazioni (art. 56 NTA): consente la rimozione dei masegni con l'obbligo di riutilizzo nella medesima area o comunque nel perimetro del centro storico. **La norma è insufficiente:** bisogna prevedere l'obbligo di conservazione dei masegni originari in loco e la loro ricostruzione con lo stesso materiale e disegno dei masegni mancanti o danneggiati, mirando ad un ripristino filologico delle pavimentazioni storiche.

Piazze storiche: nel piano mancano prescrizioni a tutela delle piazze storiche (il sistema delle strade andrebbe corretto in sistema delle strade e delle piazze). Si propone di inserire una norma di tutela delle piazze storiche (praticamente tutte quelle del centro storico) che vieti interventi non coerenti con il tessuto storico quali la realizzazione di parcheggi interrati e che definisca criteri di progettazione ispirati ad una conservazione o ad un ripristino filologico del loro aspetto.

Arredo urbano

Va regolata l'installazione di **insegne** dei locali in modo da evitare interventi stravolgenti delle facciate.

In generale il Piano dovrebbe contenere prescrizioni più precise per la conservazione e il miglioramento del contesto e dell'immagine della città storica. La **arredo degli spazi urbani** vanno regolati nel piano, prevedendo come detto il ripristino dei masegni laddove preesistenti e vietando la loro distruzione e asporto, prescrivendo la conservazione degli elementi storici di arredo quali elementi lapidei, fontane, ecc., la tutela delle aree verdi e delle alberature, degli spazi aperti, delle piazze e delle corti. Per le pavimentazioni dei percorsi si dovrebbe tener conto del regime di gestione del traffico (quindi ponendo cura particolare per le zone ciclo pedonali attuali e previste).

Professionalità degli operatori

Nella progettazione ed esecuzione degli interventi di restauro va prescritta la presenza di restauratori professionalmente qualificati, in modo da assicurare la qualità degli interventi: dovrebbero essere competenza esclusiva del restauratore non solo gli interventi sugli apparati decorativi (dipinti murali, cornici in stucco ecc.), come prescrive l'art. 20, comma 6, del codice BCP ma anche quelli sulle partiture scultoreo-architettoniche in pietra (portali, cornici di finestre, marcapiani, cantonali). Il suo apporto è insostituibile anche per quanto riguarda la conservazione, l'integrazione o il rifacimento degli intonaci (interni ed esterni) e la tinteggiatura (analisi di malte e pigmenti, saggi stratigrafici volti a determinare la tinta originale o comunque più antica, riproposizione di materiali, utensili e tecniche tradizionali).

Quaderno delle Unità minime di intervento (UMI)

Il Quaderno delle UMI prevede ulteriori trasformazioni rispetto a quanto stabilito dai gradi di intervento con riferimento a 10 UMI.

In termini generali, non si comprendono i **criteri di scelta** delle dieci UMI, che risultano disciplinate in modo generico senza considerare la specificità e le caratteristiche degli edifici o delle aree perimetrate, senza prendere in considerazione gli ambiti urbani di pertinenza e della loro evoluzione nel tempo.

Appare poi generica e inappropriata in un piano particolareggiato la previsione presente nella parte finale di tutte le schede UMI secondo cui "Se necessario a giudizio degli uffici ed enti competenti dovrà essere realizzato l'adeguamento e/o la realizzazione delle reti tecnologiche e della pubblica illuminazione comprese eventualmente le isole ecologiche". Perché la valutazione sulla necessità di adeguare le urbanizzazioni primarie non è fatta nel piano particolareggiato e viene demandata invece alla decisione discrezionale degli uffici ed enti competenti? I progettisti del piano non erano in grado di fare questa valutazione, dopo le approfondite analisi delle aree di intervento?

Relativamente alle singole UMI si osserva quanto segue.

Non si comprende l'esclusione della destinazione d'uso residenziale nelle quattro UMI di Campo Marzio, per es. nelle UMI 1 e 2, quando nella stessa area si trova l'Università che richiederebbe maggiori servizi, punti di ristoro e attività ricettive. Bisogna considerare che nell'area di Campo Marzio, dove sono previste 4 UMI, il piano non prende in considerazione l'evoluzione del contesto generale e forza una frammentazione senza includere l'area dei bagni storici, della lanterna, dell'ortofrutticolo e di Porto Lido.

Sarebbero auspicabili i collegamenti pedonali tra le 4 UMI dell'area Campo Marzio secondo un tessuto storico originario oggi contaminato da "strade private" delle quali non si conoscono le motivazioni per la trasformazioni da pubblico a privato.

Inoltre si prevedono più autosili, quando si sa bene che la maggioranza degli studenti non utilizza l'auto.

Per quanto riguarda la UMI 5, la scheda prevede un nuovo autosilo senza specificare esattamente l'area utilizzabile a tale destinazione: solo il corpo di fabbrica esistente o anche l'area a verde perimetrata nella UMI?

In ogni caso la previsione appare del tutto in contrasto con i criteri di pianificazione dei centri storici, ovvero la necessità di favorire la pedonalizzazione, in un contesto tra l'altro in cui la viabilità di accesso non appare adatta al traffico motorizzato.

Nella UMI 6 – Via di San Giusto 24 e 26, la scheda prevede "Per il rudere, se demolito, è ammesso l'intervento di ricostruzione filologica a condizione che siano rimaste evidenti tracce della sua preesistenza e sia possibile accertarne l'originaria consistenza, nel rispetto delle prescrizioni tipologiche architettoniche e storico-culturali. In tale caso, per il civico 26 sono direttamente applicabili le norme specifiche del piano particolareggiato relative ai gradi d'intervento e i due anagrafici possono essere messi in comunicazione ma non commassati". Tuttavia in sostituzione dell'intervento di ricostruzione filologica è ammesso l'ampliamento con un indice fondiario di 5 mc/mq, senza alcuna prescrizione tendente alla conservazione dell'aspetto delle facciate.

Considerato che non si tratta di un rudere, ma di edilizia minore nel centro storico e comunque di alto valore storico, va prescritto un intervento di restauro delle facciate, possibilmente senza demolizione ovvero, per le parti che necessariamente devono essere demolite in quanto non recuperabili, imponendo un intervento di ricostruzione filologica.

Nella UMI n. 7 per la nuova progettazione va osservato il mantenimento del tessuto storico viario originario.

OSSERVAZIONI al "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e Rapporto Ambientale del Comune di Trieste"

La Sezione di Trieste dell'Associazione Italia Nostra, prende atto:

- che l'obiettivo di redarre un piano strategico non limitato ai confini comunali risulti un approccio valido, rimane tuttavia inattuato, in quanto il PUMS non sembra aver sortito validi sviluppi mancando di soddisfare numerose peculiari necessità di mobilità e trasporto comprensoriali;
- dei molti dubbi sui metodi analitici, nonché sulle rielaborazioni ed i contenuti dell'Allegato 15 - Relazione generale del PUMS, in particolare riguardo a:
 - l'individuazione ed il consolidamento di un solo asse di forza;
 - le azioni di sostenibilità e l'individuazione dei nuovi nodi di interscambio;
 - i nuovi modelli di offerta per la riaggiustamento della rete urbana a supporto degli articolati profili di domanda di spostamento; la scelta dell'adozione di sistemi ettometrici² e

² I sistemi ettometrici, per loro stessa definizione etimologica, costituiscono una valida soluzione al completamento dell'offerta infrastrutturale della mobilità collettiva, ma non risultano assolutamente adatti a sostituire le funzioni di una linea di trasporto pubblico

di impianti funiviari al servizio di ambiti architettonici storico-monumentali e naturalistici preziosissimi, producendo gravi impatti paesaggistici³;

locale. Alcune città italiane hanno commesso errori, in questo senso, nell'adottarli, anziché sfruttare le modalità infrastrutturali e le tipologie di trasporto delle quali erano già dotate.

Costituiscono sistemi adatti ai collegamenti interni tra diversi terminal aeroportuali delle grandi aerostazioni o a connettere i grandi centri commerciali ai propri parcheggi.

Quasi tutti i sistemi ettometrici proposti dal PUMS risultano epigei, con notevole danno paesaggistico-ambientale della zona attraversata. Per quanto riguarda sistemi ettometrici a fune aerea, si rimanda al capitolo che ne parla.

Per quanto riguarda i sistemi ettometrici previsti in centro stoico (sistema di scale mobili da via del Teatro Romano al Colle di San Giusto), la loro realizzazione risulterebbe assolutamente superflua, esistendo già i due impianti di ascensori del Park San Giusto, dei quali è già da tempo prevista l'apertura al pubblico.

Plausibile, viceversa, risulterebbe la realizzazione di un eventuale impianto ettometrico tra via Giulia e via Alfonso Valerio...

Nel piano non risultano adeguatamente contemplate soluzioni quali ascensori obliqui, funicolari terrestri, impianti combinati traslatori-ascensori, ecc.

³ Risulta inevitabile osservare, in relazione al progetto della telecabina (nota come "ovovia"), in Porto Vecchio che:

- non sono affatto da trascurare i fenomeni eolici lungo le pendici ed ai piedi della collina di Greta e di Monte Radio. Alle pendici dei citati poggi, la Bora può di gran lunga superare i 75 km/h, più volte l'anno ed è noto che le sue raffiche, anche molto più forti, in particolare sotto il Faro della Vittoria, possono ruotare, da ENE, di 30°-40°: peculiarità che comprometterebbero il funzionamento dell'impianto. Altre correnti eoliche non sarebbero comunque da sottovalutare (Libeccio, Scirocco). Sorprende che gli stessi progettisti prevedano potenziali trenta blocchi all'anno dell'impianto a causa di forti venti: trenta sospensioni dell'esercizio non sono mica poche!!!
- la telecabina produrrebbe un inevitabile impatto paesaggistico negativo, richiedendo giocoforza la costruzione di piloni di sostegno, essendo un impianto a fune aerea, che altererebbero il panorama del Porto Vecchio e quello ammirabile dagli storici edifici dell'ottocentesco scalo: le prospettive verso il Golfo o verso monte verrebbero rovinate da cavi, tralicci e dal frequentissimo transito delle cabine sospese;
- il tracciato dell'impianto funiviario dovrebbe, -secondo quanto desumibile dai primi rendering presentati durante una trasmissione su una emittente radiotelevisiva locale venerdì 15 maggio c.a.-, percorrere il corridoio collocato tra i magazzini di stoccaggio e quelli di trasformazione del Porto Vecchio. Il tracciato riportato successivamente sulle mappe della proposta di Variante N°6 al PRGC del Porto Vecchio percorrerebbe il corridoio tra i magazzini di calata e quelli di stoccaggio. Entrambi i tracciati, stando alle necessarie fasce di sicurezza sottostanti all'impianto della telecabina ed alle fasce di rispetto (buffer zone), laterali al percorso, determinerebbero la non fruibilità di superfici, dell'intero corridoio a livello del suolo, né per il potenziamento e lo sviluppo di altre modalità di trasporto, né per lo sfruttamento commerciale, né per la realizzazione, -nemmeno provvisoria-, di eventuali installazioni espositive, salvo deroghe;
- l'impatto dell'impianto a fune aerea su un edificio storico di inestimabile valore, qual'è il Faro della Vittoria ed il suo complesso, ed il rischio di inquinamento paesaggistico della telecabina, che perturberebbe senza dubbio il panorama dal faro stesso;
- l'impatto del tracciato dal parcheggio di Barcola Bovedo a Campo Romano sopra aree che si contraddistinguono, a valle ed a mezzacosta, da un tessuto densamente edificato (Barcola, Strada del Friuli, Barcola in monte, Bovedo, Greta, via Bonomea, Monte Radio, ecc.);
- la violazione della privacy dei residenti degli edifici in prossimità del tracciato;
- il rischio di devastazione sia del settore nordorientale del Bosco Bertoloni, sia di quello centro-orientale del Bosco Burgstaller-Bidischini, per far posto alla stazione a monte ed agli attigui parcheggi al servizio dell'impianto funiviario, in prossimità dell'insediamento di Campo Romano, destinati ad imbrigliare la potenziale mobilità turistica proveniente dal raccordo autostradale carsico.

Perplessità altrettanto forti riguardano ragioni e motivi economici, tra i quali:

- dubbi sulla reale domanda di trasporto da Porto Vecchio e/o il parcheggio del terrapieno di Barcola a Campo Romano e viceversa, sia dal punto di vista della mobilità pendolare, sia dal punto di vista di quella turistica.

Per quanto riguarda la mobilità pendolare, se fossi un cittadino residente a Rozzol, Servola o Scorcola, è chiaro che non mi recherei a posteggiare l'auto né al parcheggio del Molo IV, né a quello di Barcola Bovedo per salire ad Opicina con la telecabina: mi ci recherei direttamente con l'auto, attraverso diversi instradamenti o con il tram e farei lo stesso in senso opposto;

- la valutazione reale dei costi, dovendo realizzare il tracciato a monte anche su terreno flischoyde, dal parcheggio di Barcola Bovedo verso monte;

- i rischiosi tempi di ammortamento (lunguissimi), dei costi di manutenzione e di esercizio dell'impianto, anche stabilendo tariffe diversificate: 5€ per i turisti risulterebbero una tariffa troppo bassa;

- considerando il progetto nel contesto del sistema di TPL-Trasporto Pubblico Locale, esso obbligherebbe a due inevitabili rotture di carico a Campo Romano ed al Molo IV, a differenza di un adeguato sfruttamento e di un potenziamento sviluppo del trasporto su rotaia;

- in occasione della prima presentazione del progetto lo scorso 15 maggio, -infatti-, affiorò soprattutto una errata valutazione delle potenzialità di infrastrutture esistenti.

La trenovia di Opicina, ad esempio, al 15 agosto 2016, ultimo giorno di esercizio regolare, garantiva, contrariamente a quanto emerso nella trasmissione, una offerta di trasporto di 300 persone all'ora per senso di marcia (indi 600 in entrambe i sensi, ammontando a 100 passeggeri la capacità di trasporto di ciascuna vettura ed essendo il servizio articolato su tre partenze all'ora dai rispettivi capolinea).

- la regolazione della circolazione come strumento per un uso diverso di parti della città: l'obiettivo del PUMS è morigerare il traffico privato, ma la realizzazione di nuove infrastrutture di viabilità e trasporto (galleria largo Mioni – via Bartolomeo D'Alviano), e di nuove opere ad esclusivo vantaggio della “modalità gomma”, genererebbe una crescita ulteriore della sua domanda, anziché ridurla;
 - le azioni di sostenibilità ed i nuovi nodi di interscambio, nel contesto dei quali si fa riferimento alle “cerniere della mobilità”, esclusivamente pertinenti a nodi di interscambio esterni: azioni, dunque, che non contemplano una gerarchizzazione dei nodi-cerniera, escludendo quelli delle cinture paracentrali e centrali, ovvero di comodi nodi d'interscambio, attualmente in parte già utilizzati in maniera spontanea dall'utenza/clientela del TPL, secondo la logica del *park&ride*...
- che la redazione del Piano non sia avvenuta in maniera sufficientemente partecipata e condivisa, in quanto i tre *audit* organizzati al Ferdinando non hanno concesso una reale e più ampia partecipazione e non hanno permesso alcuna reale discussione né tecnica né tecnologica. Nell'elenco dei partecipanti compreso nell'Allegato 3 - Report di partecipazione rientrano solo due Circoscrizioni, e mancano gli Ordini professionali ed altrettanti importanti sodalizi tecnici scientifici. In conclusione, comunque, il PUMS non tiene sufficientemente conto delle potenzialità fornite dalla dotazione infrastrutturale ferroviaria della Città di Trieste e del suo circondario, tra le più elevate d'Italia, avendo a disposizione 1,6 km/kmq di linee ferroviarie urbane, suburbane e subregionali⁴, capaci di servire molte

Si ritiene la telecabina Barcola Bovedo - Campo Romano un progetto dissonante con l'assetto urbanistico dei settori attraversati, disarmonico con il sistema di TPL - Trasporto Pubblico Locale dell'UTI Giuliana e sproporzionato in riferimento all'effettiva domanda di trasporto. L'approccio progettuale risulta assolutamente devastante per il patrimonio storico-monumentale e per l'assetto urbanistico e paesaggistico. Per quanto riguarda la mobilità interna al Porto Vecchio e fino al parcheggio di Barcola Bovedo, non è comprensibile né condivisibile il rifiuto da parte del Comune di non concepire le infrastrutture di trasporto già a disposizione (che connotarono il Porto Vecchio come importante scalo intermodale acqua/ferro della seconda metà dell'Ottocento e della prima del Novecento), quale supporto fondamentale per soluzioni innovative di trasporto, sfruttando tanto i binari convenzionali (una volta rinnovati), quanto l'infrastruttura di trasporto naturale per eccellenza: l'acqua. Sul mercato già ve ne sono decine e decine...

⁴ Le linee ferroviarie (o la combinazione di esistenti tratti ferroviari), risulterebbero le seguenti:

- Trieste Centrale – Monfalcone – Trieste Airoport-Ronchi dei Legionari, con fermate non solo a Miramare, Bivio d'Aurisina e Sistiana-Visogliano, ma anche a Grignano, Santa Croce di Trieste, Duino-Timavo. Gli ultimi tre nodi di fermata da andrebbero riaperti al servizio passeggeri. Lungo la linea potrebbero essere individuati ulteriori nodi di fermata eventualmente molto utili da realizzare *ex novo*;
- Trieste Centrale – Aurisina – Villa Opicina – Terminal intermodale di Ferneti, con fermate non solo a Miramare, ma anche a Grignano, Santa Croce di Trieste, Aurisina e Prosecco. Gli ultimi quattro nodi di fermata andrebbero riaperti al servizio passeggeri. Anche lungo questa la linea potrebbero essere individuati ulteriori nodi di fermata eventualmente molto utili da realizzarsi *ex novo*;
- Trieste Centrale – (Galleria di circonvallazione) - Trieste Campo Marzio. Esiste un progetto di realizzazione di fermate ipogee per fornire alla galleria, oggi adibita esclusivamente al transito di treni merci, la connotazione di linea metropolitana convenzionale. Ufficialmente la domanda di trasporto non ne giustificò mai l'applicazione, ma indubbiamente la mobilità intercircoscrizionale e comprensoriale ne gioverebbe.
- Trieste Campo Marzio – Rozzol-Montebello - Guardiella - Villa Opicina – Trieste Terminale Intermodale di Ferneti. Quarta importante linea, della quale risulterebbe possibile la riapertura del capolinea a valle e degli altri nodi di fermata, nonché altri eventuali nodi.
- Trieste Campo Marzio – Aquilinia – Muggia Rio Ospo. Vale anche per questa linea quanto detto per le prime due.
- Trieste Campo Marzio – Aquilinia – Wärsilä. Idem.

In rapporto alla tranviarizzazione di alcuni assi importanti assi di forza urbani e suburbani, queste linee consentirebbero inoltre l'istituzione di utilissimi servizi ferrotranviari interoperabili.

diretrici ben più celermente e comodamente del TPL su gomma, lungo itinerari in sedi interamente riservate, capaci quindi di assicurare competitive velocità commerciali.

Italia Nostra nell'ottica di un autentico e costruttivo spirito di collaborazione, si fa tramite per discutere e proporre adeguate soluzioni per il perfezionamento dello strumento urbanistico-transportistico strategico subordinato al PRGC.

(Solo in caso di approvazione del PUMS) Chiede pertanto la revisione del PUMS

A questa rete ferroviaria, tutta a scartamento *standard*, andrebbero associate le funzioni dell'unica linea tranviaria a scartamento ridotto (metrico), le cui potenzialità d'esercizio sono state tuttavia assolutamente trascurate nel PUMS, in seno ad un moderno sistema integrato di TPL acqueo, su ferro e su gomma.