



COMUNE DI TRIESTE

PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA
DEL TERRITORIO COMUNALE

inquadramento urbanistico e geomorfologico
RELAZIONE

INQUADRAMENTO URBANISTICO E GEOMORFOLOGICO DEL TERRITORIO COMUNALE

Tav. 1 del PCCA: quadro sintetico della realtà territoriale

L'inquadramento in parola è ben sviluppato dai contenuti del piano struttura di area vasta e del piano struttura a scala comunale del nuovo Piano di Trieste.

Il primo avvia un processo che ha come obiettivo finale la condivisione di scelte pianificatorie su singoli ambiti e temi riconosciuti come strategici e coinvolge, oltre Trieste, i Comuni di Duino Aurisina, Koper, Monrupino, Muggia, San Dorligo della Valle, Sezana, Sgonico.

Il secondo, piano struttura a scala comunale, origina dal riconoscimento di quattro assi strategici a forte carattere propositivo e progettuale descritti nell'elaborato nominato Visioni della città:

1. la città policentrica alle tre scale della città capoluogo, urbana e della residenza;
2. la città della conoscenza della produzione e della logistica sulla quale il piano prevede strategie volte all'apertura delle aree e delle funzioni portuali verso attività diversificate e alla integrazione tra le diverse attività produttive e di ricerca;
3. la città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare per la quale obiettivo prioritario è l'individuazione di un sistema di relazioni che, anche dal punto di vista spaziale, interconnetta i differenti paesaggi del Carso, del mare e della città;
4. la città sostenibile per la quale vengono proposte strategie che mirano alla mobilità sostenibile, all'invarianza idraulica (strategie per l'acqua), all'incentivazione dell'agricoltura multifunzionale, a politiche energetiche sostenibili.

e dal riconoscimento di luoghi e manufatti di eccellenza costituenti valori identitari non negoziabili del territorio descritti nell'elaborato nominato Carta dei valori (Quadro degli elementi, dei luoghi e degli edifici che costituiscono le eccellenze del territorio, l'ossatura su cui si fondano i caratteri contraddistintivi e identitari della città e dei suoi paesaggi)

Il riconoscimento di tali Visioni e Valori è alla base della individuazione di sei Sistemi funzionali del territorio. Questi sono: il Sistema ambientale e del paesaggio, il Sistema Insediativo, il Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi, il Sistema della produzione delle attività marittime del grande commercio della ricerca e del turismo, il Sistema della mobilità e il Sistema della grande trasformazione.

Questi sei sistemi sono l'oggetto dei contenuti rappresentati nella tavola 1 del PCCA nominata quadro sintetico della realtà territoriale.

A loro volta i sistemi sono suddivisi in sottosistemi che rappresentano contemporaneamente le componenti del sistema e gli ambiti di riferimento normativo.

L'analisi delle caratteristiche dei singoli sistemi consente di impostare le relazioni di grande scala possibili, per ciascuno di questi, con il tema della classificazione acustica del territorio comunale.

Va tenuto presente che la formazione della città ha richiesto un lungo tempo ed è avvenuta con una certa continuità dei periodi di sviluppo, anche se con alcune accelerazioni, a partire dalla concessione del Porto Franco. Di conseguenza non si sono formate enclaves autosufficienti o particolarmente omogenee. Negli ultimi anni si è poi assistito ad un tipo di sviluppo simile a quello della maggior parte delle città europee, con la concentrazione delle superfici di vendita al dettaglio, la trasformazione dell'uso del quartiere teresiano, nel quale, da un inizio con società commerciali ed abitazioni, ad una prevalenza di abitazioni con negozi al piano terra, ad un aumento notevole di uffici e studi professionali che hanno sostituito buona parte dei residenti.

I centri commerciali si sono insediati tenendo conto delle distanze dalle residenze e dai servizi d'accesso ma anche dalla disponibilità delle aree, perciò con scelte condizionate dal contesto.

Essendo noto che la maggior fonte d'inquinamento acustico è il traffico veicolare privato, ed avendo in più un trasporto pubblico svolto con autobus a motore a scoppio, su questo dato dobbiamo ragionare. Abbiamo quindi una realtà urbana estremamente complessa, dove le limitazioni dei percorsi dei veicoli privati, esistenti da tempo ed in via di ampliamento, non sono e non potrebbero ora essere generalizzati.

Il Sistema ambientale e del paesaggio

(campitura verde nella tavola del quadro sintetico della realtà territoriale)

è costituito dagli spazi aperti propri dei tre grandi ambiti in cui è stato suddiviso il territorio comunale: il Carso, la costa e la Città. Il piano orienta i suoi interventi su due grandi componenti del Sistema, I presidi ambientali (aree di maggior pregio ambientale) e il mosaico ambientale (Carso e Ciglione costituito da aree agricole e boschi stabili nonché elementi di carattere paesaggistico puntuali o lineari). Gli obiettivi del piano sono quelli di dare continuità fisica agli ecosistemi (in particolare per i presidi ambientali attraverso corridoi ecologici quali boschi, impluvi, filari e aree verdi urbane), graduare le attività umane con le regole di funzionamento del sistema ambientale e preservare la massima permeabilità dei suoli. I perimetri dei presidi e dei corridoi ecologici coincidono con:

- Gli ambiti di tutela ambientale previsti dal PURG;
- Le aree di cui alla Legge Belci (n°442 del 1 giugno 1971 - Norme per la tutela delle riserve naturali del Carso triestino);
- I siti riproduttivi degli allegati B e D del DPR 357/1997 (in attuazione della Direttiva 92/43/CEE direttiva Habitat);
- Le aree di maggior pregio identificate della Carta dei valori ambientali;
- I parchi costituenti potenziali capisaldi ambientali urbani;
- Gli impluvi, i filari di interesse ambientale, i laghetti e gli stagni;
- Siti riproduttivi puntuali di cui all'allegato B del DPR 357/1997, che non fanno parte della rete e che ricadono anche negli altri Sistemi del Piano.

Le norme per i Presidi ambientali e corridoi ecologici si articolano in zone F (F2, F3 e F4 - Tra queste ve ne sono alcune contrassegnate da “*”, la loro funzione è realizzare connessioni tra il sistema ambientale extraurbano e quello urbano), Siti riproduttivi e corridoi ecologici (suddivisi in puntuali e areali), filari di interesse ambientale (viali alberati con funzione di corridoio eco-biologico), laghetti e stagni, impluvi.

In particolare, i Siti contrassegnati dai simboli dell'asterisco o della stella possono ricadere sia entro il Sistema ambientale, sia entro altri sistemi. I Siti areali corrispondono a parchi urbani a uso pubblico (quali Miramare, Farneto, Villa Giulia, Giardino Pubblico, parco urbano di S. Maria Maddalena Superiore) o a spazi verdi di pertinenza di altre funzioni (come l'area verde boscata dell'ospedale di Cattinara). Per i siti riproduttivi puntuali è possibile sostituire o spostare l'habitat presente (quali stagni, vasche d'acqua, zone umide) con opere idonee al trasferimento della fauna esistente.

Il mosaico ambientale coincide con le zone E (E2, E3, E4). Le E2 sono le zone prevalentemente coperte da boschi, di minor valore ambientale rispetto alle zone boscate F2. Le E3 Sono le aree destinate ad attività agricole, finalizzate principalmente alla valorizzazione delle attività zootecniche non industriali e delle colture presenti sul Carso. Le E4 sono zone agricole paesaggistiche. Le E4.1 Sono le aree a margine dei centri abitati del Carso, destinate ad attività agricolo - zootecniche. Comprendono i prati pascolo, i prati da sfalcio, le aree coltivate esistenti e/o in abbandono (aree boscate ed incespugliate). Le E4.2 (agricole paesaggistiche della costiera) sono le zone dei terrazzamenti che da Prosecco e Santa Croce scendono verso la costa, interessati dai percorsi di collegamento tra il Carso e il mare. Le E4.3 (agricole paesaggistiche collinari periurbane) Comprendono sia le aree che compongono il mosaico agricolo della fascia collinare tra la città densa ed il Carso, sia le zone agricole a ridosso dell'edificato nelle aree di frangia urbana.

Gli elementi puntuali connotanti i diversi paesaggi (elementi che completano lo scenario ambientale riconosciuto dal piano come meritevole di tutela) sono: per il Carso, le doline e le grotte; per il Ciglione, le vedette e i belvedere; per le aree collinari della Costiera e periurbane, i pastini e le visuali di pregio.

Le relazioni tra le scelte proposte nell'ambito della redazione del piano comunale di classificazione acustica e gli ambiti del sistema ambientale descritti, derivano, in questa fase, dall'applicazione dei criteri stabiliti dalle linee guida regionali, criteri che derivano da valutazioni numeriche, a partire dai dati comunicati dall'amministrazione comunale. La procedura prevede la successiva valutazione delle relazioni più ampie, tra il rumore effettivamente emesso e la realtà costruita. In linea del tutto generale, la tendenza sarà di raggruppare le aree classificate in modo da creare agglomerazioni molto ampie. La ragione sta nella natura stessa del fenomeno acustico, che richiede spazio per il decadimento dell'energia contenuta dalle onde sonore.

Sistema insediativo

(campitura marrone nella tavola del quadro sintetico della realtà territoriale)

Il piano individua due componenti di tale sistema: le aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici (aree ed edifici cui sono riconosciuti specifici caratteri storici e architettonici) e le aree della riqualificazione e trasformazione (espansioni realizzate nel corso del novecento). Queste ultime comprendono gli ambiti specifici della "città degli oggetti", della "città dei giardini" e della "città degli orti". Per i primi due ambiti il piano prevede un radicale ripensamento attraverso interventi consistenti di sostituzione, mentre per l'ultimo (città degli orti) esclusivamente la riqualificazione dell'esistente.

Le aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici comprendono:

- Zone A, articolate in:
 - A0 - Centro storico;
 - A2 - Nuclei di interesse ambientale di tipo A di Santa Croce, Prosecco e Contovello;
 - A3 - Zone soggette a ristrutturazione edilizia;
- Zone B0 - Centro urbano di pregio ambientale;
- Zone B0b - Borghi originari carsici e periurbani;
- Edifici sottoposti a tutela:
 - Ville e palazzi di pregio storico-architettonico;
 - Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale.

Le aree della riqualificazione e trasformazione comprendono:

- Città degli oggetti (per la quale il piano prevede un incremento degli indici volumetrici), articolata in:
 - Bo1 – Città degli oggetti 1;
 - Bo2 – Città degli oggetti 2;
 - Bo3 – Città degli oggetti 3;
 - Bo4 – Città degli oggetti 4;
- Città dei giardini (per la quale il piano prevede una diminuzione degli indici volumetrici), articolata in:
 - Bg1 – Città dei giardini;
 - Bg2 – Città dei giardini del Carso;
 - Bg3 – Città dei giardini della Costiera;
- Città degli orti (per la quale il piano prevede una diminuzione degli indici volumetrici):
 - Bg4 – Città degli orti
- Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica (aree degradate, aree parzialmente disabitate, con presenza di proprietà pubbliche in grado di innescare processi di trasformazione);
- Nuova Città dei giardini:
 - C – nuova Città dei giardini;
- Zone V – Verde privato (orti, giardini e cortili a servizio della residenza);
- Zone I – direzionali;
- Zone miste aree, collocate all'interno di parti edificate, destinate ad accogliere una pluralità di funzioni) costituite dalle zone:
 - O1 – miste commerciali, direzionali e ricettive;

- O2 – campi per nomadi.

In questo contesto, il PRGC colloca tre grandi ambiti di riqualificazione urbana che interessano zone di grande complessità, coinvolgenti parti di città di rilevanti dimensioni e con funzioni (esistenti e/o previste) strategiche, localizzate su strade di grande traffico. Questi sono:

- Barcola, la cosiddetta “spiaggia dei triestini”, all’ingresso della città da nord. Il piano prevede il potenziamento delle attrezzature al servizio della balneazione con soluzioni strutturali o amovibili.
- Porto Vecchio (recupero dell’area con funzioni miste);
- Via Flavia, all’ingresso della città da sud (riqualificazione dell’area in accordo con Ezit al fine di riconoscere il ruolo di interfaccia della via tra la Città e la zona industriale).

In questo caso l’esistente prevale nettamente e le scelte di piano non appaiono influenzare in modo molto importante i livelli di traffico, problema che si risolve nell’ambito dei piani sulla mobilità. In linea generale, nel procedimento di omogeneizzazione, si terrà conto delle diverse densità di attività previste nelle diverse aree elencate.

Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

(campitura gialla nella tavola del quadro sintetico della realtà territoriale)

Le componenti del sistema sono classificate per “centralità territoriale” (ovvero per dimensione del bacino d’utenza). Si distinguono, di conseguenza:

- i grandi attrattori territoriali (centralità a scala urbana e territoriale);
- I servizi di riferimento dei singoli borghi e rioni - Centri di quartiere. I Centri di quartiere sono ambiti individuati a partire dalla consistente presenza di servizi e attrezzature (edifici e spazi aperti) in alcuni rioni e borghi della città.
- ed infine i servizi residenziali.

Il piano riconosce i seguenti Centri di quartiere:

- Centri di quartiere nella città di Trieste:
 - Roiano-Gretta;
 - via Giulia, viale Raffaello Sanzio, S. Giovanni;
 - Ospedale Maggiore, via Settefontane;
 - ex Fiera, via Rossetti, via Revoltella, via Cumano;
 - S. Giacomo;
 - Strada di Fiume, via delle Campanelle;
 - S. Luigi - Chiadino;
 - via Baiamonti;
 - Servola;
 - via Valmaura;
 - Giarizzole, S. Anna, S. Maria Maddalena Inferiore;
 - Borgo S. Sergio.
- Centri di quartiere nei borghi dell’altopiano carsico:
 - Santa Croce;
 - Prosecco;
 - Opicina;
 - Trebiciano;
 - Padriciano;
 - Basovizza.

L'uso di spazi collettivi, influenza in modo parziale e temporaneo il clima acustico delle aree sopra citate. Nell'omogeneizzazione si tenderà ad assegnare a detti centri la classe III (mista) ed eventualmente la IV, dove l'uso sia previsto particolarmente intenso.

Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo

(campitura viola e azzurra nella tavola del quadro sintetico della realtà territoriale)

Due sono le componenti del Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo, l'Ambito della produzione, della logistica, del grande commercio e della ricerca e l'Ambito del turismo e dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata.

Alla prima componente appartengono:

- Aree produttive e artigianali:
 - Piano Territoriale Infraregionale;
 - Zone D1 - Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale (Ezit);
 - Zone D3 - Insediamenti industriali ed artigianali;
 - Zone D3a - Attività di trattamento rifiuti;
 - Zone D4 - Attività estrattive;
- aree delle attività marittime (Porto nuovo) e della logistica (interscambio merci):
 - Zona L1a - Porto nuovo;
 - Zone N1 - Interscambio merci (interporto intercomunale in località Fernetti).
- aree del commercio:
 - Zone H3 - Commerciali di interesse comunale e comprensoriale;
 - Zone Hc - Commerciali destinate a grandi strutture di vendita ("il Giulia" e le "Torri");
- aree della ricerca:
 - Zone P - Ricerca scientifica e tecnologica (strada della conoscenza e dell'innovazione).

Alla seconda componente (ambito del turismo e dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata) appartengono:

- aree del turismo:
 - Zone G1a - Turistico ricettive marine (attività alberghiere esistenti, collegate ad un turismo prevalentemente marino, collocate in prossimità della linea di costa);
 - Zone G1b - Balneari turistiche (aree specificamente destinate agli stabilimenti balneari e alle attività collegate alla balneazione e alla nautica. Corrispondono al lungomare di Barcola sino a Miramare, agli stabilimenti di Grignano e agli stabilimenti dell'Ausonia e del "Pedocin");
 - Zone G1c - Balneari della costiera (aree della fascia costiera, da Grignano verso il confine settentrionale comunale, destinate alla balneazione);
 - Zone G1d - Turistico ricettive del Carso;
 - Zone G1e - Turistiche per i campeggi.
- aree dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata:
 - Zone L1b - Porto urbano – rive (aree di diretto affaccio della città al mare, per le quali le funzioni sono quelle proprie della città - servizi, parcheggi, nautica da diporto, ecc.);
 - Zone L1c - Porto Vecchio;
 - Zone L2 - Portuali di interesse comunale (aree dell'attività nautica da diporto).

Le aree descritte sono molto diverse tra loro, non si può indicare una soluzione generica. In linea di massima le aree D potranno essere classificate in VI o V classe, mentre le altre riceveranno una classificazione presumibilmente inferiore.

Sistema della mobilità

(campitura grigia nella tavola del quadro sintetico della realtà territoriale)

Le componenti del sistema sono i collegamenti marittimi e le zone ferroviarie; gli assi di penetrazione, la grande viabilità e le gallerie di progetto; i parcheggi di attestamento e i parcheggi di interscambio; gli assi delle centralità gli itinerari ciclo-pedonali e i percorsi pedonali; l'ipotesi di metropolitana leggera ipotesi tram o similari e ipotesi di nuove connessioni stradali. In sintesi il sistema si articola in:

- Aree per la viabilità;
- Zone ferroviarie;
- Parcheggi e autorimesse

In questo contesto (opportunamente rispetto alle finalità proprie del piano di zonizzazione acustica in riferimento alla classificazione funzionale delle strade) il piano sviluppa ulteriormente gli orientamenti stabiliti dal Piano Generale del Traffico approvato nel 2013. L'orientamento (ed anche le prescrizioni laddove lo strumento urbanistico ha la forza di definirle) è la valorizzazione del trasporto pubblico su ferro e, per quanto riguarda il sistema infrastrutturale stradale, l'individuazione di alcuni assi di penetrazione urbana che arrivano in città dalla Grande Viabilità. Queste penetranti, prima di raggiungere il centro città, intercettano differenti parcheggi di interscambio e più oltre di attestamento. Tutte le grandi attrezzature alla scala territoriale sono servite da questo sistema principale di assi stradali riportato nell'elaborato di inquadramento territoriale.

Nel Piano saranno riportate le strade classificate in categorie dalla A alla D, per le quali i limiti sono stabiliti dal dpr 142/04. In casi particolari, potrà essere attribuita ad alcune strade una classificazione superiore a quella dell'area, per tenere conto, ad esempio, di strade con rilevante traffico in salita. Nella generalità dei casi la classe della strada sarà quella delle aree circostanti.

Per quanto riguarda le previsioni di trasporto su ferro e le altre contenute nel Piano urbanistico, non si possono trasferire in scelte di classificazione immediate. Si ricorda che l'attribuzione di una classe, può comportare una violazione con la conseguente sanzione, il giorno successivo all'approvazione. Se si tiene conto di ipotesi future si rischiano incongruenze.

Le aree della grande trasformazione (aree di grandi dimensioni del tutto o parzialmente dismesse) sono:

- Campo Marzio. Snodo e nodo dell'accessibilità alle Rive. Il progetto prevede una molteplicità di funzioni che contemplano anche la residenza;
- ex caserma Banne. Il piano prevede di destinare tale area alla estensione delle attività legate alla ricerca ed ad attività artigianali. Non è ammessa la residenza ma la fruizione pubblica soprattutto in connessione con il Borgo storico di Banne.
- ambito di via Rossetti e via Cumano. Nelle intenzioni del piano diventa uno degli accessi importanti alla Città e polo di centralità e attrezzature culturali di notevole importanza. Funzioni museali previste nelle ex caserme Beleno e Duca delle Puglie. Funzioni ricettive, commerciali, terziarie, residenziali e di parcheggi di relazione previste nell'ex Fiera e nell'ex caserma di via Rossetti. Due edifici interni alla caserma di via Rossetti andranno ad ampliare il polo scolastico esistente.

Si tratta di interventi che prevedono delle concentrazioni di funzioni, sia residenziali che altro. Si possono prevedere classi dalla III alla IV. Le scelte specifiche varranno fatte omogeneizzando le aree citate con l'intorno, seguendo il concetto di prevalenza inteso in senso estensivo.