

Trieste, 13 dicembre 2009

Al Comune di Trieste
Servizio Pianificazione Urbana
Piazza Unità d'Italia 4
34121 TRIESTE

e p.c.

Al Sindaco di Trieste
ai Consiglieri comunali di Trieste
all'Amministrazione regionale,
Direzione centrale pianificazione territoriale, autonomie locali e sicurezza,
Direzione centrale ambiente e lavori pubblici – Servizio VIA
alla Soprintendenza ai beni architettonici e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia

L O R O S E D I

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica della variante n. 118 al PRGC. Osservazioni.

In merito alla VAS relativa alla variante n. 118 al PRGC di Trieste ed al Rapporto Ambientale allegato alla medesima, le scriventi associazioni osservano quanto segue.

1. Sul metodo.

Il Rapporto Ambientale in esame si presenta come un corposo elaborato di circa 580 pagine con numerose tabelle, tuttavia:

- non può essere considerato un rapporto di VAS;
- non contiene una strategia di piano;
- contiene analisi non complete e più che altro di tipo compilativo – descrittivo;
- contiene analisi comunque parziali e non sistematiche.

1.1. Non è un rapporto di VAS

Una valutazione ambientale strategica è infatti un procedimento partecipato che inizia con l'impostazione del piano e ne segue le varie fasi di elaborazione, valutando le varie alternative delle scelte anche in base ad elaborati di analisi quali le carte tematiche che, incrociate, producono una localizzazione dei "sì" (aree suscettibili di trasformazione), dei "no" (aree inadatte alle trasformazioni) e dei "ni" (aree con limitazioni).

La variante n. 118 è stata elaborata presso gli uffici comunali e secretata prima dell'esame in Consiglio comunale per l'adozione e manca, a quanto è dato di sapere, di elaborati di analisi, a parte lo studio geologico (o, se gli elaborati di analisi sono stati redatti, non sono stati pubblicati salvo lo studio geologico, obbligatorio per legge). Pertanto manca sia l'aspetto partecipativo, sia l'analisi delle alternative.

1.2. Non contiene una strategia di piano

Nonostante la variante 118 si chiami con modestia “variante di revisione dei vincoli” (si presume che il titolo si riferisca ai vincoli cosiddetti preordinati alle espropriazioni), la stessa segue, almeno nelle intenzioni, una serie di direttive che comporterebbero di fatto una riprogettazione del piano, così che meglio sarebbe stato parlare di nuovo piano piuttosto che di variante generale (anche perché una variante di revisione dei vincoli preordinati alle espropriazioni non sarebbe generale, ma di settore). Orbene, le varie modifiche alla zonizzazione con, fra l’altro, la lodevole riduzione dell’edificabilità, seguono più una politica del ritocco che una strategia, strategia che il rapporto ambientale infatti non evidenzia.

1.3. Contiene analisi incomplete ed essenzialmente compilative-descrittive

Si prenda l’esempio del paesaggio: il territorio comunale viene troppo rozzamente e senza conseguenze pratiche distinto in 3 parti: Carso, città e costa, senza analizzare il reale valore paesaggistico delle varie parti del territorio: aree di eccezionale valore, come il ciglione carsico o la fascia collinare di confine che devono essere conservate, aree di generale elevato valore, come larga parte del restante territorio carsico, in cui le trasformazioni vanno limitate o comunque attentamente normate, aree di comune valore in cui si possono localizzare le espansioni edilizie, aree degradate che vanno trasformate per recuperarle. Il Rapporto Ambientale, di tipo meramente compilativo – descrittivo, non fa riferimento a una tale analisi e quindi non è in grado di giustificare le scelte localizzative sotto il profilo paesaggistico.

Lo stesso dicasi per quanto riguarda l’ambiente storico, nella fattispecie l’edilizia di valore storico – architettonico. Il Rapporto Ambientale non giustifica il criterio con cui sono state inserite aree edificate nelle zone A e B0, né perché aree con valenze simili siano state trattate diversamente. E’ il caso ad esempio dell’area di interesse storico, urbanistico, architettonico, paesaggistico, compresa tra la via Vespucci e l’androne Colombo, nella quale nemmeno un edificio è contrassegnato dall’asterisco, contrariamente alla quasi parallela area relativa alle vie Papiriano e Colombo, né si comprende perché non venga riconosciuto il valore di quest’area nel suo complesso unitario. Tanto meno si spiega perché non siano considerati degni di conservazione edifici di interesse architettonico ad esempio come quelli prospettanti sulla via Piccardi lato destro, o anche moderni ma di alto valore architettonico come ad esempio l’ex fabbrica Sadoch progettata da Romano Boico, mentre sono stati inseriti in z. o. B0, corrispondente di fatto a una zona A senza obbligo di piano attuativo, edifici recenti di nessun valore (vedasi il caso dell’isolato fra viale Ippodromo, via Sette Fontane e via Pollaiolo, indicato come zona B0, mentre l’adiacente ex fabbrica Sadoch è classificata zona B2 con la possibilità quindi che tale edificio sia anche demolito o comunque fortemente alterato).

Il Rapporto in questione non contiene reali alternative, limitandosi nelle schede che riguardano solo alcune scelte di piano - e non le più rilevanti - a valutare un’opzione zero (non fare) in alternativa all’opzione di fare. Il trucco dell’opzione zero, peraltro usato anche in molte relazioni di VIA relative a progetti di grandi opere, è solo funzionale allo scopo di dire che si sono valutate delle alternative, tacendo che le reali alternative non devono limitarsi al fare – non fare, ma devono considerare anche e soprattutto il fare qui o fare lì, il fare in un modo o il fare in un altro.

1.4. Contiene analisi parziali e comunque non sistematiche

La trentina di schede alla fine del Rapporto riguarda solo alcune scelte. Nulla si dice ad esempio della scelta di confermare la z.o. D1 - con la possibilità di collocarvi anche attività inquinanti – per l’area della Ferriera, scelta oltretutto incomprensibile stanti le dichiarazioni del Sindaco, esternate da vari anni a questa parte, secondo cui “la Ferriera deve chiudere”.

Né si evidenzia una valutazione delle scelte fatte in materia di viabilità: le varie schede alla fine del rapporto non valutano gli aspetti ambientali né le possibili alternative, ad esempio, della previsione di strade di circonvallazione un tratto delle quali passerebbe, non si sa in base a quale criterio, per la stretta via Cumano.

2. Nel merito del Rapporto Ambientale

Nel ribadire quanto già scritto in merito nelle osservazioni sulla variante in oggetto, presentate dalle scriventi associazioni in data 25 novembre 2009 (cfr. par. 1.1. delle stesse), si rileva che una conferma – se ve ne fosse bisogno - delle critiche ivi espresse sul modo in cui la VAS è stata impostata dal Comune di Trieste, si ritrova proprio nelle premesse del Rapporto Ambientale redatto dallo stesso Comune. Si veda in proposito il par. 1.1. (pag. 1) del Rapporto in questione, laddove si afferma che “[la VAS – NdR] **Si colloca nelle fasi iniziali del processo decisionale, diversamente dalla valutazione di impatto ambientale (VIA) che ha lo scopo di verificare la compatibilità ambientale di un progetto quando questo è già redatto; non è un**

giudizio amministrativo effettuato a valle ma accompagna dal principio la nascita di un piano/programma introducendo la possibilità di confronti anticipati nella fase di impostazione delle scelte ... in sostanza è un processo ... il cui fine è quello di assicurare che nella formazione di un piano o programma siano presi in considerazione in modo adeguato gli impatti significativi sull'ambiente che potrebbero derivare dall'attuazione dello stesso affiancando quindi subito l'attività di valutazione a quella di pianificazione".

Appare evidente, ad un esame anche sommario dell'iter della variante in oggetto, che tutto ciò non è avvenuto affatto e che quindi la semplice allegazione del Rapporto Ambientale agli altri elaborati della variante, con la fissazione di un termine per la presentazione di osservazioni da parte del pubblico, non può certo ritenersi un adeguato adempimento di quanto prescritto dalle norme in materia.

Poco vale, a giudizio delle scriventi, il richiamo – cfr. par. 1.2., pagg. 3-4 del Rapporto - alle norme transitorie di cui al D. Lgs. 152/2006, in base alle quali (cfr. in particolare l'art. 35, c. 2 ter) le procedure VAS sarebbero da concludersi in base alle norme vigenti all'atto dell'avvio del procedimento. Il che, nel caso di specie, rimanda alla norma di cui all'art. 11 della L.R. 11/2005, secondo cui la VAS si ridurrebbe in sostanza ad una delibera della Giunta comunale (difficile immaginare che la Giunta, autrice della variante, possa stabilire altro che *"tutto va ben, madama la marchesa..."*). Difficilmente, si ritiene, ciò potrebbe reggere in un contenzioso – per violazione della Direttiva 2001/42/CE – che venisse sollevato di fronte ai competenti organi dell'Unione Europea.

Si osserva altresì che il Rapporto menziona le "autorità competenti", in materia di tutela ambientale e paesaggistica, i cui pareri la Giunta comunale ha stabilito debbano essere acquisiti *"durante il periodo di pubblicazione del Piano"* (cfr. par. 1.2., pag. 4 del Rapporto). Nell'elenco delle suddette autorità non compaiono, stranamente:

- il Servizio tutela ambienti naturali e fauna della Direzione centrale risorse agricole, naturali e forestali della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, competente in materia di specie e habitat naturali protetti (con riferimento anche, ma non solo, alla rete dei siti "Natura 2000", vale a dire SIC e ZPS), soggetti ad impatti potenzialmente negativi da parte delle azioni previste nella variante;
- il Catasto regionale delle grotte, di cui alla L.R. 27/1966, il cui parere risulta particolarmente rilevante in considerazione del grande patrimonio naturale rappresentato dai fenomeni carsici ipogei ed epigei presenti sul territorio comunale, soggetti a potenziali impatti negativi da parte delle azioni previste nella variante.

Ciò anche in considerazione del fatto che nel Rapporto in questione (cfr. par. 1.3., pag. 6) *"... si valuta il rispetto della Direttiva 2001/42/CE in relazione agli obblighi di cui alla direttiva 85/337/CEE, alla direttiva 79/409/CEE inerente alla conservazione degli uccelli selvatici, alla direttiva 92/43/CEE e alla direttiva 2000/60/CE che istituisce il quadro comunitario in materia di acque"*.

3. Sull'analisi di coerenza tra azioni e obiettivi

Si osserva che lo stesso Rapporto Ambientale (cfr. par. 2.3, pagg. 25-26) ammette – né poteva essere altrimenti... - una "parziale incoerenza" tra alcune azioni della variante e gli obiettivi della stessa, a proposito della nuova zona "G" di Padriciano, delle grandi volumetrie previste sulle Rive e la previsione di nuove infrastrutture. Si richiamano, a tale proposito le già citate osservazioni delle scriventi associazioni presentate il 25 novembre 2009, per quanto concerne la richiesta di stralcio della suddetta zona "G" e della nuova viabilità di collegamento tra SS. 202 e la zona "O1" individuata nell'area dell'ex caserma "Monte Cimone" di Banne, come pure la netta contrarietà alla prevista collocazione del Parco del Mare nell'area ex piscina Bianchi - ex pescheria (si ribadisce la preferenza per una collocazione nel Porto Vecchio) e la richiesta di sostanziali modifiche relativamente alle zone "O1" dell'ex Stazione Transalpina e del Museo del Mare in Campo Marzio (dove manca addirittura la destinazione museale!).

L'accoglimento delle suddette osservazioni permetterebbe di rendere coerenti, almeno per queste parti, le azioni della variante con gli obiettivi.

4. Sulla coerenza rispetto ai Piani e programmi sovraordinati.

Si rileva la scarsa significatività della verifica di coerenza tra la variante ed i piani e programmi sovraordinati (cfr. par. 3.1 del Rapporto Ambientale), sia per lo stato di arretratezza in cui versa la pianificazione d'area vasta e di settore in Friuli Venezia Giulia, sia perché è stato omesso di effettuare un confronto con alcuni strumenti di pianificazione i quali, ancorché in itinere, avrebbero certo permesso di trarre utili indicazioni ed elementi di raffronto con la variante in oggetto.

Assai poco rileva infatti, a giudizio delle scriventi associazioni, il confronto con il PURG del 1978 (!), ovvero con il PRIT del 1988, o con lo stesso Piano regionale di gestione dei rifiuti del 2001, laddove è noto che è stato ormai avviato da tempo l'iter (e sono disponibili gli elaborati) del nuovo Piano regionale gestione rifiuti.

4.1. Il Corridoio 5.

Si osserva come appaia del tutto inadeguata la trattazione dell'argomento relativo al “**Corridoio 5**” (cfr. par. 3.1.9., pagg. 75 – 80 del Rapporto Ambientale), poiché ridotta unicamente ad una sintesi sommaria di quanto disponibile nel sito della Regione Friuli Venezia Giulia e nello studio di fattibilità della tratta Trieste-Divaccia, redatto da RFI.

Nulla viene detto in merito alle gravi criticità emerse nel corso dell'ampio dibattito – in corso da almeno un decennio – sui progetti delle linee TAV in generale e sulle tratte concernenti il Friuli - Venezia Giulia in particolare. Basti qui ricordare le criticità relative ai costi (circa 8,6 miliardi di Euro stimati per la tratta Venezia-Trieste-Divaccia, di cui solo l'1,45% disponibile...), quelle relative agli enormi problemi implicati dall'attraversamento in tripla galleria dell'altopiano carsico (circa 28 km tra Ronchi sud e Trieste, più altri 36 km circa da Trieste a Divaccia), con la conseguente necessità di trasportare e smaltire gigantesche quantità di smarino (9,5 milioni di mc per la tratta Trieste-Divaccia, più circa 8 milioni per la Ronchi sud-Trieste).

Criticità che da un lato legittimano ogni sorta di dubbio sulla convenienza – in termini di mero bilancio costi-benefici – di investire sulla realizzazione di un'opera di tale mole, dall'altra rendono quanto mai incerta la stessa realizzabilità tecnica dell'opera, o quanto meno inattendibile ogni previsione sulla durata dei lavori. Non è certo irrilevante che nessuna credibilità abbiano le stime avanzate da più parti, sulla data di completamento dell'opera: si consideri ad esempio che lo “Studio strategico” sul Corridoio 5 redatto nel 2007 dalla società “Scott Wilson consulting” per conto dell'InCE (e con il patrocinio del Ministero dell'Infrastrutture) basava le proprie considerazioni sulla redditività della nuova linea sull'ipotesi di un completamento dell'intero tracciato (da Lione al confine ucraino...) entro il 2015!

Sconcerta che, di fronte a ciò, nulla si dica nel Rapporto circa l'opportunità di valutare e confrontare **alternative diverse dalla linea TAV prevista da RFI** e acriticamente sposata dal Governo italiano. Alternative che prevedano ad esempio interventi progressivi e gradualmente di ammodernamento/potenziamento delle linee ferroviarie esistenti, nell'ambito di un approccio sistemico al trasporto ferroviario, come quello ad esempio delineato nello studio “*Lineamenti strategici per lo sviluppo della rete ferroviaria del Friuli Venezia Giulia*”, che l'ing. Andrea Debernardi ha redatto per conto del WWF Italia nel giugno 2008 (e disponibile nel sito www.wwf.it/friuliveneziagiulia nella sezione “documenti”). Senza trascurare naturalmente altre possibili alternative, come quella avanzata da più parti per un tracciato da Venezia che raggiunga Lubiana attraversando la valle del Vipacco (anziché il Carso).

Si osserva, in particolare, che le proposte contenute nello studio suddetto consentirebbero da un lato di dare risposta in tempi ragionevoli (e a costi sostenibili) alle esigenze di incremento della capacità di trasporto su ferro segnalate dall'Autorità portuale di Trieste in relazione ai propri programmi di sviluppo dei traffici, dall'altra di potenziare e migliorare – nel contempo – i servizi ferroviari passeggeri sia in direzione ovest, sia in direzione est. In questo senso lo studio prevede infatti la creazione di una relazione diretta Trieste-Capodistria, che consentirebbe tra l'altro un'adeguata valorizzazione della Stazione di Campo Marzio (ex Transalpina) prevedendo una stazione intermedia a Servola, la cui collocazione ottimale sarebbe all'interno del comprensorio oggi occupato dalla Ferriera. Il che rappresenta, ovviamente, un contributo significativo alle prospettive di riconversione dell'area suddetta.

4.2. Sul piano comunale del commercio.

Se può non sorprendere che il Rapporto Ambientale contenga (cfr. tabella a pag. 104) una verifica di coerenza esterna positiva tra la variante ed il Piano comunale del Commercio, laddove i due interventi menzionati (nuovi centri commerciali nell'area “**ex Maddalena**” e nei “**Magazzini Silos**”) implicano conseguenze di rilievo rispetto ad esempio all'incremento dei flussi di traffico sul sistema viario urbano, va detto che ciò dipende soprattutto dal fatto che non esistono obiettivi di piano riferiti alla diminuzione della congestione veicolare e delle emissioni inquinanti (e del rumore) da traffico.

Viene così alla luce una delle principali lacune della variante in oggetto, vale a dire la rinuncia ad affrontare tematiche come quelle relative alla qualità dell'ambiente urbano. Il che tra l'altro appare in netta contraddizione – ad esempio - con gli impegni di cui alla “Carta di Aalborg”, sottoscritta anche dal Comune di Trieste (v. Rapporto Ambientale par. 3.2.1., pagg. 82 – 83)!

Emerge altresì la lacuna di un piano che non affronta il problema degli spazi verdi effettivamente fruibili perché appositamente strutturali a tale scopo (cioè dei giardini). Da questo punto di vista, appare

evidente che l'intera area di S. Giacomo soffra di una gravissima carenza, la quale avrebbe potuto essere colmata almeno in parte ricavando adeguati spazi all'interno del comprensorio dell'ex ospedale "La Maddalena". Persa l'occasione di farlo riqualificando l'esistente, dopo la scellerata distruzione totale dello stesso – alberi secolari compresi – conseguente all'accordo di programma del marzo 2001, si ritiene inaccettabile l'averne trasposto pari pari nella variante i contenuti. Logica vorrebbe semmai che con lo strumento urbanistico generale si ponga rimedio agli errori, finché c'è tempo per farlo e si chiede pertanto che nell'area dell'ex "Maddalena" venga ricavata una superficie di adeguate dimensioni (almeno 6.000 mq) da destinare a giardino pubblico, in aggiunta a quella che si propone di ricavare nell'ambito dell'ospedale "Burlo Garofolo" (cfr. osservazioni delle scriventi depositate il 25 novembre 2009, punto 4.4.6.).

4.3. Sul rapporto con gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale

La scarsa considerazione della variante agli aspetti ambientali emerge chiaramente anche dalla verifica di coerenza tra gli obiettivi di piano e gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti in particolare dal "VI Programma comunitario di azione in materia ambientale 2002 – 2010" e dalla "Strategia tematica sull'ambiente urbano 2006". Risulta infatti evidente la sostanziale irrilevanza degli obiettivi della variante rispetto a quelli indicati negli strumenti suddetti. Analoghe considerazioni valgono anche per quanto concerne la L. 120/2002 di ratifica ed esecuzione del Protocollo di Kyoto (cfr. par. 3.3., pagg. 118 – 134 del Rapporto Ambientale).

In effetti, la previsione di ulteriori zone di espansione "C", localizzate quasi tutte in aree periferiche della città o sull'altopiano carsico, unitamente alla previsione di insediamenti residenziali di dimensioni consistenti in aree carsiche come la z.o. "O1" sita nell'ex caserma "Monte Cimone", sono evidentemente contraddittorie rispetto ad esempio all'obiettivo della riduzione del traffico motorizzato privato e delle relative emissioni inquinanti e climalteranti.

5. Sulla situazione ambientale

I dati riportati nel Rapporto ambientale (cfr. par. 4.2.3., pag. 179 - 193) relativamente alla situazione della **qualità dell'aria**, dimostrano un'evidente criticità nelle aree circostanti la Ferriera di Servola (v. in particolare il numero dei superamenti giornalieri del limite di 50 µg/m³ per le polveri fini PM₁₀ nella tabella di pag. 188). Sorprende perciò che la variante non dedichi – neppure nel piano struttura ! - alcuna attenzione al tema della riconversione dell'area occupata da tale impianto, per la quale viene semplicemente riconfermata la destinazione industriale consolidata.

Sorprende altresì la sommarietà dei dati sulle fonti di emissione degli inquinanti, limitata alla riproduzione pedissequa di quanto desumibile dagli "Inventari provinciali delle emissioni inquinanti" redatti dall'ISPRA (e peraltro aggiornati con cadenza quinquennale, l'ultima volta nel 2005). Stupisce soprattutto l'assenza di dati specifici sulle emissioni ameno dei principali emettitori puntuali (Ferriera, inceneritore ACEGAS-APS, Italcementi, ecc.), dati peraltro facilmente ottenibili se non altro dai competenti uffici regionali.

Per quanto concerne invece il **rumore**, indigna il fatto che i dati riportati (cfr. part. 4.2.4., pagg. 194 – 200 del Rapporto Ambientale) risalgano allo "Studio di zonizzazione acustica della città di Trieste" del 2000, prodromico alla redazione della zonizzazione acustica prevista dalla normativa vigente mai attuata! Segno evidente di quale considerazione abbia l'Amministrazione comunale per uno dei fattori di maggiore degrado della qualità della vita urbana. I valori rilevati ed esposti indicano, in ogni caso, l'esistenza di molte situazioni critiche, sia nel centro cittadino, sia in aree periferiche o semi-periferiche.

Quanto al **consumo del suolo**, le argomentazioni già svolte dalle scriventi associazioni in sede di osservazioni (relativamente all'incomprensibile previsione di nuove zone "C" di espansione, della zona "G" di Padriciano, ecc.) vengono rafforzate dai dati del rapporto Moland (cfr. par. , pagg. 201 – 210 del Rapporto Ambientale), i quali - a fronte di una sensibile riduzione numerica degli abitanti (dai quasi 271.000 del 1950 ai 215.000 del 2000) – mostrano come la percentuale di aree urbanizzate nel territorio comunale sia aumentata dal 33% del 1959 al 49% del 2000, laddove nello stesso periodo le aree naturali sono state ridotte dal 55% al 46% e quelle agricole dal 12 al 4% del totale. Va altresì considerato che il trend verso l'urbanizzazione di ulteriore territorio agricolo e naturale non si è certo modificato dopo il 2000, stante il carattere fortemente espansivo del PRGC (variante n. 66) approvato nel 1997 e in buona parte attuato negli anni successivi.

Per ciò che concerne gli aspetti relativi a **biodiversità, flora e fauna** (cfr. par. 4.2.6., pagg. 212 – 2 del Rapporto Ambientale) si osserva che non è stato fatto il minimo sforzo da parte dell'Amministrazione comunale per superare il grave limite consistente nella disponibilità della Carta della Natura del FVG alla scala del tutto inadeguata 1:50.000. Di conseguenza, anche gli indicatori individuati non consentono un'approfondita valutazione della situazione del patrimonio naturalistico esistente sul territorio e delle

minacce che gravano su di esso. Priva di significato risulta, ad esempio, la mappa a pag. 238 sull' "indice di frammentazione" degli habitat.

Indispensabili appaiono altresì indicatori che permettano di valutare l'evoluzione storica della biodiversità sul territorio (numero di specie presenti e scomparse, ecc.), così come la diffusione di specie alloctone e infestanti: numerosi dati in merito sono senz'altro disponibili presso l'Università degli Studi di Trieste e sorprende che non se ne faccia menzione nel Rapporto Ambientale.

Manca ancora un riferimento all'habitat prioritario "grotte non sfruttate turisticamente", senz'altro presente sul territorio comunale.

Sorprende che il Rapporto Ambientale ometta di sovrapporre le zonizzazioni di piano, in particolare quelle relative alle zone "C" e "G", alla carta del valore naturalistico delle tipologie forestali (cfr. pag. 224), poiché risulta evidente anche ad un esame sommario come molte delle zone "C" interessino aree in cui sono presenti tipologie forestali di valore naturalistico elevato (4 nella scala da 1 a 5).

6. Sulla mobilità e il traffico

Nessuna indicazione si rinviene nella variante, diretta ad affrontare le criticità evidenziate nel Rapporto Ambientale (cfr. par. 4.2.10, pagg. 306 – 31), relativamente alla riduzione nell'utilizzo del **trasporto pubblico** su gomma, criticità riassunte nelle tabelle di pag. 308 e 309. Emerge quindi la sostanziale indifferenza al tema da parte della variante e l'appiattimento della stessa sulla visione "auto (e moto) centrica" della mobilità, con quel che ne consegue in termini di emissioni inquinanti/climalteranti e di rumore e quindi di grado della vivibilità.

Un'indicazione relativa al **Servizio Metropolitan Espresso Regionale**, per il collegamento su ferro sulla direttrice Ronchi Aeroporto – Trieste – Muggia – Capodistria che utilizzi anche l'esistente Galleria di cintura è presente nel Rapporto Ambientale (cfr. pagg. 311 – 312), ma non trova riscontro alcuno nelle previsioni di piano.

Per quanto concerne le **piste ciclabili**, va rilevato come nell'elenco riportato (cfr. pag. 314 del Rapporto Ambientale) compaia la "pista" di viale Miramare, tra la Stazione centrale ed il bivio Miramare, che presenta caratteristiche niente affatto omogenee a quelle di una vera pista ciclabile (assenza di segnaletica specifica, tracciato in più punti interrotto da attraversamenti stradali non protetti, ecc.) per tacere del pessimo stato di manutenzione e sorveglianza sul percorso. Soltanto nel "Piano struttura" si trovano peraltro indicazioni su nuovi tracciati, in aggiunta ai pochissimi elencati, né si rinvengono indicazioni di sorta sui tempi di realizzazione dei 45 km di nuove piste ciclabili "previste".

7. Sulle aree edificate

Si ritiene del tutto inaccettabile quanto affermato nella tabella di pag. 331 (par. 4.3.3. del Rapporto Ambientale), a proposito dell'indisponibilità di dati aggiornati sul progressivo aumento delle **aree edificate**, con la conseguenza che *"non è possibile stimare le dinamiche in atto"*.

Il Comune dispone senz'altro – purché lo voglia - di tutti i dati necessari (se non altro perché rilascia le concessioni edilizie/permessi di costruire...) e poiché la limitazione del consumo di suolo è uno dei suoi obiettivi generali, la stima delle "dinamiche in atto" risulta assolutamente fondamentale. Senza di essa, appare chiaro che l'obiettivo dichiarato non potrà mai essere raggiunto, perché non potrà mai essere costruito un indicatore ad hoc! Si rileva tuttavia che già i dati desumibili dal rapporto Moland (v. sopra par. 4) sono di per sé molto significativi sulle "dinamiche in atto".

8. Sulle attività produttive

Stupore suscita il fatto che nel par. 4.3.5. del Rapporto Ambientale, a proposito delle **aziende sottoposte ad AIA** (cfr. pagg. 342 – 345) si menzioni lo stabilimento siderurgico di Lucchini spa (cioè la Ferriera), ma senza citare il fatto che a questo impianto – l'unico in provincia di Trieste ! – sia stata rilasciata l'AIA già alla fine del 2007, né che sia stata successivamente avviata (ma non conclusa) la procedura di revisione dell'AIA stessa. Né vi è, qui o altrove, il minimo accenno alle innumerevoli criticità ambientali e sanitarie che l'attività della Ferriera produce sul territorio. Il che appare tanto più inaccettabile, alla luce di quanto emerge dalla planimetria di pag. 349, relativa alle "fasce di danno" desunte dai Piani di emergenza per gli impianti industriali a rischio di incidente rilevante (ex. D. Lgs. 334/1999, c.d. "Legge Seveso"). Da tale planimetria emerge chiaramente, infatti, come le fasce suddette interessino ampie porzioni di zone residenziali.

Per quanto concerne gli impianti per la produzione di energia elettrica presenti sul territorio comunale, sorprende sia stato "dimenticato" l'inceneritore ACEGAS-APS, che contestualmente alla costruzione della terza linea è stato dotato di una nuova turbina da 15 MWe, in grado di produrre almeno 90 – 100 GWh/anno.

9. Sulla valutazione di sostenibilità delle azioni

Completo dissenso si esprime rispetto alla decisione di limitare la valutazione delle alternative (cfr. par. 5.1, pagg. 410 – 451 del Rapporto Ambientale) alle sole opzioni “0” e “I”, vale a dire rispettivamente l’attuazione del piano vigente (var. 66) ovvero il mantenimento dello statu quo senza ammettere alcun tipo di intervento. Emerge qui con evidenza il limite principale della VAS così com’è stata impostata da Comune di Trieste, cioè – essendo mancato qualsiasi tipo di confronto preliminare alla stesura della variante – l’incapacità di individuare ulteriori alternative, rispetto alle previsioni della variante stessa.

Esempio emblematico di questa impasse è ad esempio la tabella di pag. 435 sulla “riduzione delle zone di espansione C esistenti e non attuate”. Si afferma, infatti, che l’eliminazione di tutte le zone “C” “*non avrebbe fornito risposta alla domanda naturale di nuova edificazione*” (laddove andrebbe spiegato in cosa consista effettivamente tale domanda “naturale”...), dall’altra non si tiene alcun conto del contesto demografico-insediativo, quale risulta nell’approfondita analisi contenuta nella Relazione della variante. Analisi che documenta l’enorme patrimonio edilizio inutilizzato (circa 7.500 alloggi) e sottoutilizzato (circa 52.000 alloggi) esistente in Comune di Trieste: dato di per sé sufficiente a concludere che non esiste alcun fabbisogno – se non speculativo – di nuove edificazioni ad uso residenziale. La tabella in questione non tiene neppure conto di quanto previsto dalla stessa variante per le z.o. “O1”, per le quali viene assunta come prevalente – tra le tante pur previste - la destinazione residenziale (cfr. anche la tabella di pag. 433).

10. Sugli impatti delle azioni specifiche

Per quanto concerne le schede di analisi relative agli impatti delle azioni specifiche (cfr. par. 5.3., pagg. 452 – 4 del Rapporto Ambientale), si osserva che la molteplicità delle destinazioni d’uso previste nella variante per le zz. oo. “O1” avrebbe consentito facilmente di ipotizzare e confrontare varie alternative (prevalenza di residenza, ovvero di attività direzionali, ovvero commerciali, ecc.), non certo equivalenti in termini di impatto sulle matrici ambientali. Il che avrebbe consentito di disporre di elementi conoscitivi utili a definire le scelte urbanistiche in sede di approvazione della variante, uscendo dalla pericolosa genericità di quanto contenuto nell’elaborato “Q1”. Probabilmente, però, è proprio questo che non si voleva...

Per quanto concerne le zz. oo. “C”, si rileva come sulle immagini (tratte da maps.live.com) non sia stato – stranamente – sovrapposto il perimetro individuato dalla variante, che avrebbe certamente facilitato il decisore nel comprendere di quali aree si tratti. Si osserva altresì che nessuna traccia delle “azioni correttive” e dei “criteri compensativi” indicati nelle schede, al fine di mitigare gli impatti degli interventi edilizi nelle zone suddette, si rinviene nelle schede delle zz.oo. “C” di cui all’elaborato “Q2”.

Nel merito di alcune schede del Rapporto Ambientale, riconfermando i contenuti delle osservazioni depositate in data 25 novembre 2009, si osserva quanto segue:

10.1. Ampliamento lungomare di Barcola

Va rilevata la sommarietà e superficialità della scheda di pag. 457, poiché non è affatto verosimile una “perdita temporanea di biodiversità durante a fase di cantiere”, poiché – come già osservato dalle scriventi associazioni nelle osservazioni depositate il 25 novembre 2009 (cfr. punto 4.3.3.) – è concreta la possibilità sia di distruzione (non “temporanea” ma definitiva!) delle praterie di fanerogame esistenti sui fondali antistanti il lungomare, sia di risospensione dei materiali utilizzati per i prevedibili interramenti, fino ad interessare la vicina Area protetta marina di Miramare. A fronte di ciò, è discutibile anche lo “sviluppo della città” che conseguirebbe alla realizzazione di questa previsione. Si ribadisce pertanto l’opportunità che tale previsione venga stralciata dalla variante, mancando perfino i preliminari studi sedimentologici e biologici, da effettuare ovviamente PRIMA di ogni scelta urbanistica, per accertarne l’effettiva fattibilità e l’assenza di impatti ambientali negativi.

10.2. Area turistica “G1” di Padriciano

La scheda di pag. 458 – 460 accenna sommariamente agli impatti dell’intervento previsto, senza però quantificarli e indicando un incremento dei consumi d’acqua “per usi domestici”. L’intervento “turistico” risulta peraltro funzionale all’integrazione con il campo di golf del quale è previsto un ulteriore consistente ampliamento (cfr. sotto punto 10.18). E’ evidente, pertanto, che l’impatto sinergico dei due interventi sarebbe assai rilevante e sorprende che la scheda non faccia menzione alcuna di ciò.

Si ribadisce, quindi, la posizione nettamente contraria a tale previsione, già contenuta nelle osservazioni delle scriventi associazioni depositate il 25 novembre 2009 (v. punto 4.3.1.).

10.3. z.o. "O1" Fiera

Emerge anche in questa scheda (cfr. pagg. 461 – 464 del Rapporto Ambientale) l'inadeguatezza di una valutazione delle alternative limitata alle sole opzioni "0" e "1", laddove ad esempio una considerazione sulla carenza di aree verdi fruibili nel rione giustifica la proposta di realizzare su una parte rilevante dell'area suddetta un nuovo giardino ad uso pubblico, avanzata dalle scriventi associazioni nelle osservazioni depositate il 25 novembre 2009 (v. punto 4.4.1.). Si osserva altresì che non è assolutamente indifferente la destinazione dell'area ad insediamento residenziale genericamente inteso, ovvero ad edilizia sovvenzionata, stante la domanda inesausta di alloggi sociali giacente presso l'ATER provinciale (circa 5.000 richieste, di cui solo una piccola parte potrà essere soddisfatta nei prossimi anni, stanti le condizioni economiche dell'Azienda e le attuali previsioni urbanistiche. Di qui la proposta delle scriventi associazioni, affinché nell'area della Fiera e in quella dell'ospedale "Burlo Garofolo" la quota di residenza prevista sia riservata appunto all'edilizia sovvenzionata.

10.4. z.o. "O1" ex Museo del Mare

La scheda di pagg. 465 – 467 raccomanda che *"il patrimonio culturale vada salvaguardato mantenendo l'integrità dell'insula che si è così conservata dai tempi in cui l'area era utilizzata quale Campo Marzio"*. Considerazione condivisibile, ma la scheda n. 2 dell'elaborato Q1 prescrive che tra le opere di urbanizzazione debba essere realizzato *"un collegamento viario parallelo alla via G. Cesare di larghezza minima 10.00 ml"*. Opera che appare in palese contraddizione con la raccomandazione suddetta.

Si osserva ancora che il patrimonio culturale sarebbe certo salvaguardato anche dal mantenimento del Museo del Mare nella sua sede attuale, ma la destinazione museale per la z.o. in questione non è contemplata nella scheda dell'elaborato Q1!

10.5. z.o. "O1" Area ex piscina Bianchi

Sorprende che la scheda alle pagg. 475 – 478 non quantifichi l'incremento delle emissioni inquinanti e della produzione di rifiuti, conseguente alla collocazione della z.o. in questione del "Parco del Mare", poiché è noto – dallo studio di fattibilità per il Parco suddetto – il flusso di visitatori atteso (almeno 1.350 al giorno, per circa 900.000 all'anno). Probabilmente si è preferito "sorvolare", per non spaventare i decisori....

L'incremento del traffico rappresenta certamente una delle maggiori criticità dovute all'eventuale realizzazione del Parco del Mare in quel sito. Né vale certo a risolverla l'indicazione della scheda sull'opportunità di uno *"studio specialistico dell'accessibilità che non gravi sulla viabilità di scorrimento"* (e dove altro potrebbe gravare, se davanti c'è il mare?). Così come appare assurda la prescrizione dell'elaborato "Q1", relativa ai parcheggi pubblici minimi da realizzare *"entro una distanza massima di 500 ml di raggio dall'ambito O1"* per una quantità pari a 1 posto auto per ogni 2 presenze medie giornaliere, più 1 posto auto per ogni 2 addetti, in aggiunta ai 400 previsti dal PUP: almeno 750 posti auto in più, quindi, ma dove?

Si osserva altresì che gli impatti cumulati (del Parco del Mare – NdR) con altri progetti e piani non sarebbero certo limitati alle *"manifestazioni ricorrenti sulle Rive"* (Barcolana, Bavisela, Sardon day, ecc.), ma dovrebbero tener conto – soprattutto - delle funzioni di previsto insediamento nelle contigue aree dell'ex Museo del Mare e dell'ex Stazione Ferroviaria Transalpina.

Le scriventi associazioni ribadiscono pertanto quanto già scritto in proposito nelle osservazioni depositate il 25 novembre 2009 (v. punto 4.4.5.), circa la collocazione ottimale del Parco del Mare nell'ambito del Porto Vecchio, dove la prossimità ai principali nodi di interscambio (stazione ferroviaria, stazione autocorriere, capilinea e fermate di molte importanti linee di autobus urbani, prossimamente scalo delle linee marittime di cabotaggio passeggeri al Molo IV) consentirebbe tra l'altro di indirizzare una quota rilevante di visitatori su modalità di trasporto diverse dalle auto private e dai pullman.

10.6. z.o. "O1" Silos

Si nota come anche la scheda alle pagg. 484 – 487 sia priva, al pari di quella dell'elaborato Q1, di dati quantitativi sull'intervento previsto nell'area del Silos, quasi che non siano noti i contenuti del progetto recepito nell'apposito accordo di programma.

Anche in questo caso, è verosimile che non si siano voluti citare - e così le conseguenti stime sugli impatti relativi, in termini di incremento delle emissioni inquinanti, della produzione di rifiuti, ecc. - per non impressionare i decisori.

Eppure, un'accurata analisi di tali impatti, unitamente alla valutazione degli effetti cumulativi con gli altri interventi previsti lungo l'asse delle Rive (Parco del Mare, ecc., v. sopra), andava senz'altro prevista,

poiché avrebbe probabilmente fatto emergere l'opportunità di interventi strategici sul sistema della mobilità (ad es. la costruzione di almeno due linee tranviarie, lungo l'asse Stazione ex Transalpina – Rive – Stazione centrale – viale Miramare - Barcola e lungo l'asse Stazione centrale – via Carducci – Barriera Vecchia – piazza Foraggi – Valmaura, ovviamente ricavando gli opportuni spazi per i mezzi di trasporto collettivi a discapito di quelli riservati ai mezzi motorizzati).

10.7. zz. oo. "C" str. Per Longera – via Timignano – v. Dudovich

La scheda alle pagg. 496 – 498 omette, curiosamente, di citare le matrici "biodiversità, flora e fauna" e "paesaggio" tra quelle interessate dagli interventi edilizi previsti, ancorché una semplice occhiata alle aree in questione permetta di rilevare come si tratti di aree verdi, in parte boscate e con rilevanti presenze di alberi d'alto fusto, come del resto già segnalato nelle osservazioni delle scriventi associazioni depositate il 25 novembre 2009 (v. punti 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5). Anche la "fluidificazione della circolazione" a seguito degli allargamenti stradali previsti, appare illusoria, trattandosi di interventi limitati alle immediate adiacenze dei nuovi complessi edilizi, mentre il resto degli assi viari coinvolti rimarrebbe inevitabilmente invariato e di caratteristiche geometriche assolutamente insufficienti.

Curiosamente la scheda in questione "dimentica" di considerare l'alternativa "I", la quale – al pari di quanto riconosciuto in altre schede – consentirebbe certo di tutelare meglio il verde esistente.

10.8. z.o. "C" Rupca di Padriciano

Del tutto illusoria (e ipocrita) appare, nella scheda alle pagg. 502 – 504, la raccomandazione/auspicio di "*porre le condizioni per preservare al massimo la dolina*" presente nell'area. Stanti le dimensioni estremamente limitate del lotto e i parametri urbanistici previsti, la salvaguardia della dolina appare semplicemente impossibile, se non eliminando del tutto l'edificabilità e quindi la zona "C" medesima!

10.9. z.o. "C" via Bonomea

Anche nella scheda alle pagg. 505 – 507 viene "dimenticata" la matrice "biodiversità, flora e fauna" tra quelle interessate dall'intervento edilizio, benché si tratti con ogni evidenza di una vasta area pressoché interamente ricoperta da vegetazione arborea.

10.10. z.o. "C" SS 202 Triestina a Opicina

Si rileva che una più attenta valutazione delle alternative avrebbe potuto permettere di prendere in considerazione quanto proposto dalle scriventi associazioni (nelle osservazioni depositate il 25 novembre 2009, v. punto 4.2.9), vale a dire la collocazione nell'area in questione della nuova sede dell'International School of Trieste, permettendo così di salvaguardare l'area carsica di elevato pregio naturalistico, adiacente il sincrotrone di Basovizza, destinata dalla variante 118 ad ospitare tale struttura scolastica.

10.11. z.o. "C" via del Refosco a Opicina

Manca anche nella scheda alle pagg. 514 - 516 l'indicazione delle matrici "biodiversità, flora e fauna" e "paesaggio" tra quelle interessate dall'intervento edilizio, benché si tratti di un'area caratterizzata dalla presenza di landa e boscaglia carsica di elevato valore naturalistico e paesaggistico (v. punto 4.2.11. delle osservazioni depositate il 25 novembre 2009), mentre è sostanzialmente infondata l'affermazione della scheda stessa circa il fatto che si tratti di un'area "già urbanizzata".

10.12. z.o. via dei Salici a Opicina

Del tutto analoghe alle precedenti le osservazioni sulla scheda alle pagg. 517 – 519 (v. anche il punto 4.2.12 delle osservazioni depositate il 25 novembre 2009).

10.13. zz.oo. via di Prosecco e via dei Fiordalisi a Opicina

Del tutto analoghe alle precedenti le osservazioni sulla scheda alle pagg. 520 – 522 (v. anche i punti da 4.2.13 a 4.2.17 delle osservazioni depositate il 25 novembre 2009).

10.14. nuova strada a S. Croce

Stupisce l'assenza, nella scheda alla pag. 526, della matrice "biodiversità, flora e fauna" tra quelle interessate dalla costruzione della nuova infrastruttura, pur essendo evidente che la stessa – attraversando un'area boscata – determinerà un impatto rilevante, tra l'altro in termini di aumento della frammentazione di un habitat naturale (tra l'altro compreso all'interno del SIC e della ZPS).

Non si comprende perché in detta scheda sia stata omessa l'immagine dell'area tratta da maps.live.com.

Contraddittoria è anche l'affermazione secondo cui da un lato "*fluidificando la circolazione si dovrebbero ridurre le emissioni in atmosfera dovute al traffico*", mentre dall'altro si riconosce tra gli impatti quello relativo all'"*aumento dei consumi* (energetici, evidentemente – NdR) *per pressione antropica*". Le scriventi associazioni chiedono perciò, ad integrazione delle osservazioni depositate il 25 novembre 2009, lo stralcio di detta previsione dalla variante.

10.15. nuova strada in zona Stazione a Opicina

La scheda alle pagg. 527 – 528 esclude le matrici "biodiversità, flora e fauna" e "paesaggio" dall'elenco di quelle interessate dalla costruzione della nuova infrastruttura, pur essendo evidente che tale impatto vi sarebbe. Le problematiche viabilistiche che si intenderebbe risolvere non appaiono del resto di tale rilevanza, da giustificare l'opera in questione.

Le scriventi associazioni chiedono perciò, ad integrazione delle osservazioni depositate il 25 novembre 2009, lo stralcio di detta previsione dalla variante.

10.16. nuova strada di collegamento ex caserma di Banne – S.P. 35

Non si comprende come la nuova infrastruttura possa "*sgravare dal traffico il centro di Opicina*" (cfr. scheda alle pagg. 529 – 530), dal momento che il traffico attuale e futuro da e per l'area dell'ex caserma non interessa il centro di Opicina....

Nel ribadire quanto già espresso nelle osservazioni depositate il 25 novembre 2009 (v. punto 4.4.4), si ritiene quindi che la previsione suddetta – funzionale alla destinazione residenziale dell'area dell'ex caserma – vada stralciata dalla variante, anche perché avrebbe dovuto essere valutata tra le possibili alternative, in termini di destinazione d'uso dell'area dell'ex caserma, quella proposta dalle scriventi associazioni nelle suddette osservazioni.

10.17. nuova strada di collegamento via Valerio – via S. Cilino

La scheda alla pag. 531 esclude, incomprensibilmente, le matrici "biodiversità, flora e fauna" e "paesaggio" dall'elenco di quelle interessate dalla costruzione della nuova infrastruttura, pur essendo evidente che tale impatto vi sarebbe.

Non si comprende perché in detta scheda sia stata omessa l'immagine dell'area tratta da maps.live.com.

Si ritiene che gli effetti positivi, legati alla diminuzione (ma non eliminazione!) del traffico all'interno del Parco di S. Giovanni, sarebbero annullati dal prevedibile aumento del traffico di attraversamento del rione di S. Giovanni, ammesso anche dalla scheda stessa.

Si tratterebbe infatti di un mero spostamento degli impatti da un'area all'altra dello stesso rione, senza che nemmeno si preveda la totale esclusione del traffico privato dal Parco medesimo. Un'ulteriore prova di quanto l'impostazione della variante sia tributaria di una concezione della mobilità assolutamente "auto-centrica".

Si ribadisce pertanto il contenuto delle osservazioni depositate il 25 novembre 2009 (v. punto 5.3), vale a dire lo stralcio della previsione stessa dalla variante, ribadendo che anche l'alternativa adombrata in dette osservazioni avrebbe dovuto formare oggetto di valutazione nell'ambito della procedura VAS.

10.18. ampliamento del campo da golf

Non si comprende perché nella scheda alle pagg. 548 - 549 sia stata omessa l'immagine dell'area tratta da maps.live.com.

L'impatto dell'ampliamento del campo di golf (peraltro già raddoppiato in anni recenti a seguito della variante n. 66, portandolo da 9 a 18 buche) sull'ambiente naturale sarebbe senz'altro assai rilevante, ancorché la scheda suddetta cerchi di minimizzarlo e non fornisca dati quantitativi in merito (neppure in termini di mq!). Dati che peraltro, per quanto concerne il consumo di acqua, l'utilizzo di fertilizzanti, ecc., sarebbero facilmente ricavabili dalle informazioni raccolte nella procedura di VIA sul raddoppio del campo di golf esistente.

Va in ogni caso sottolineato il grande pregio naturalistico delle aree (a landa carsica, habitat prioritario in base alla Direttiva 92/43/CEE) interessate dall'ulteriore ampliamento previsto nella variante: nessuna sostanziale mitigazione di tale impatto potrebbe venire dalle misure accennate nella scheda (prelievo e riposizionamento – dove? - delle zolle, ecc.). Senza contare l'effetto di sostanziale e pesante "semplificazione" e artificializzazione del contesto paesaggistico e vegetazionale, che la creazione di un campo di golf inevitabilmente comporta.

Le scriventi associazioni integrano perciò le osservazioni depositate il 25 novembre 2009 con la richiesta di stralcio dell'ulteriore ampliamento del campo di golf.

10.19. parcheggio villa Bazzoni

La scheda alle pagg. 550 – 551 evidenzia molto bene i pesanti impatti negativi che l'intervento previsti sul patrimonio ambientale, paesaggistico e storico-culturale, confermando altresì che gli stessi non sono mitigabili con le misure indicate. Si rafforza perciò la richiesta di stralcio di tale previsione già contenuta nelle osservazioni delle scriventi associazioni depositate il 25 novembre 2009 (v. punto 5.4).

11. Conclusioni

In conclusione si ritiene che:

- 1) il rapporto ambientale non soddisfi minimamente le esigenze di una valutazione ambientale strategica;
- 2) vada condotta in modo partecipato una dettagliata analisi degli effetti ambientali delle scelte di piano, valutando anche più alternative e in base a strumenti di analisi anche cartografici;
- 3) l'analisi debba comprendere non solo le modifiche che la variante apporta al piano regolatore ora vigente, ma anche le scelte di non modificare tali previsioni, come nel caso della Ferriera;
- 4) il Rapporto Ambientale e l'intera procedura VAS dovrebbero valutare anche gli impatti di azioni "esterne" alla variante, che tuttavia incideranno fortemente sulle scelte della medesima, quali ad esempio quelle che saranno prodotte dal sistema di deroghe alle norme urbanistiche, contenuto nel "piano casa" di cui alla L.R. 19/2009. Si stima infatti che l'applicazione sistematica di tali deroghe possa condurre – in Comune di Trieste - ad un incremento delle volumetrie edificate pari a 10 milioni di metri cubi per le sole aree residenziali, con evidenti effetti negativi sulle previsioni di piano.

Confidando in un positivo accoglimento di quanto sopra esposto, si rimane a disposizione per qualsiasi eventuale chiarimento e si porgono i più distinti saluti

p. le associazioni WWF, Italia Nostra, Legambiente e Triestebella

Dario Predonzan

Responsabile urbanistica
WWF Trieste

Recapiti :

W.W.F. Trieste, via Rittmeyer 6, 34132 Trieste, tel. + fax 040 360551, e-mail: wwfts@libero.it

Italia Nostra Sezione di Trieste, via del Sale 4/b, 34121 Trieste, tel. 040 304414, e-mail: trieste@italianostra.org

Legambiente - Circolo Verdazzurro, via Donizetti 5/a, 34133 Trieste, tel. 040 577013, e-mail: info@legambientetrieste.it

Triestebella, c/o arch. Roberto Barocchi, via Wostry 6, 34139 Trieste, tel. 040 393207, e-mail: scrivi@triestebella.it