



PRGC di TRIESTE
OSSERVAZIONI PRESENTATE

1. Il maquillage nominalistico

E' senz'altro degno di nota (ma non certo di approvazione) il tentativo di mascherare la previsione di ulteriori zone di espansione residenziale "C", utilizzando l'immaginifica dicitura di "nuova città dei giardini". Non si può non rilevare, però, che tale sforzo di maquillage nominalistico pare soprattutto rivolto a mitigare in qualche modo l'imbarazzo per la creazione di nuove urbanizzazioni e cementificazioni, aggiuntive rispetto a quelle ereditate dal precedente PRGC (del quale vengono incongruamente mantenuti in vita anche i piani attuativi meritevoli di cancellazione, e perfino quelli solo adottati...).

Nuove urbanizzazioni in alcun modo giustificate né dal trend demografico (dai 208.450 residenti del 1/1/2012 ai 196.600 del 1/1/2032, cfr. Relazione generale, pag. 46), né dalla rilevante e crescente entità del patrimonio edilizio esistente inutilizzato o – quando di nuova costruzione/ristrutturazione – rimasto invenduto.

Parrebbe quasi superfluo sottolineare, inoltre, che la previsione di nuove zone di espansione residenziale, anche in aree di notevole pregio ambientale e paesaggistico come la fascia costiera ed il Carso, è in evidente contrasto con il dichiarato/declamato obiettivo del nuovo PRGC, consistente nella riduzione del consumo di suolo.

Si osserva altresì che le aree in cui insistono le zz.oo. C del Carso e della costiera sono state tutte – "opportunamente" ma incomprensibilmente - escluse dai "Presidi ambientali e corridoi ecologici" di cui alla carta dei valori...

Si ritiene pertanto necessario che tali zz.oo. vengano eliminate dal nuovo PRGC e le relative superfici vengano riclassificate, come di seguito specificato.

1.1. Le zone C confermate

Si osserva che alcune zz.oo. C del nuovo PRGC coincidono - in qualche caso con perimetri ed indici urbanistico-edilizi parzialmente ridotti - con quelle previste dalla var. 118 (e a loro volta in buona parte coincidenti con le zz. oo. C2 previste dalla var. 66); si tratta in particolare delle seguenti:

- Prosecco
- salita di Contovello sud
- Opicina via dei Fiordalisi
- Opicina via dei Salici
- Opicina via del Refosco
- via Damiano Chiesa
- strada per Longera
- erta S. Anna

Si riproducono di seguito, pertanto, gran parte delle osservazioni già formulate a suo tempo (cfr. il documento a firma di WWF, Italia Nostra, Legambiente e Triestebella del 24 novembre 2009) in merito alle zone C di cui alla var. 118.

1.1.1 Prosecco

Si tratta di un'area di notevole pregio ambientale per la presenza di prati naturali da sfalcio con incespugliamento a boscaglia e numerosi alberi d'alto fusto, che nel complesso contribuisce alla buona qualità paesaggistica dell'intorno.

Se ne chiede pertanto la riclassificazione come z.o. E.4.1.

1.1.2 Salita di Contovello sud

L'area riveste elevato pregio paesaggistico e naturalistico, per la presenza di boscaglia a carpino nero e roverella con diversi esemplari d'alto fusto.

Va altresì rilevata l'assoluta inadeguatezza di salita di Contovello, molto acclive, larga al massimo 3 m. e del tutto priva di marciapiedi, del tutto incapace pertanto di reggere il carico insediativo attuale ed a maggior ragione quello che si avrebbe se le previsioni della z.o. C in questione (e quelle della z.o. salita di Contovello nord, cfr. par. 1.2.2) venissero realizzate.

Si chiede che la z.o. in questione venga perciò riclassificata come z.o. E.2.

1.1.3 Opicina - via dei Fiordalisi

Si tratta di un'area a boscaglia carsica molto densa, di notevole pregio naturalistica, che contribuisce alla buona qualità paesaggistica dell'intorno.

Si chiede che la z.o. in questione venga perciò riclassificata come z.o. E.4.1.

1.1.4 Opicina - via dei Salici

L'area, di grandi dimensioni, rappresenta l'ultimo residuo polmone verde in un contesto circostante irrazionalmente edificato in passato ed è caratterizzata dalla presenza di densa boscaglia carsica e lembi di landa.

L'allargamento della via dei Salici, prescritto nella scheda-progetto, in corrispondenza della z.o. in oggetto, non sarebbe del resto risolutivo, stanti le dimensioni assolutamente inadeguate della stessa (del tutto priva di marciapiedi) nei tratti precedente e successivo; il transito sulla via è d'altronde reso difficoltoso dalla presenza di automobili parcheggiate sulla carreggiata anche in corrispondenza dei box realizzati in fregio ad alcuni edifici esistenti, prova evidente di un carico insediativo già oggi eccessivo, che sarebbe irrazionale aumentare ulteriormente.

L'urbanizzazione dell'area in questione è, a giudizio della scrivente associazione, del tutto inammissibile e va perciò evitata.

Si chiede che la z.o. in questione venga perciò riclassificata come z.o. V, in analogia con le due zz.oo. V adiacenti.

1.1.5 Opicina - via del Refosco

Si tratta di un'area dal notevole pregio paesaggistico e naturalistico, consistente in una superficie a landa con incespugliamento a boscaglia carsica, Vanno altresì rimarcate le caratteristiche dell'intera via del Refosco, priva di marciapiedi e per lunghi tratti stretta al punto da non consentire il transito contemporaneo di due veicoli in senso opposto l'uno all'altro.

Si chiede che la z.o. in questione venga perciò riclassificata come z.o. E.4.1

1.1.6 via Damiano Chiesa

Si tratta di un'area agricola ad orto ed alberi da frutto/viti, che conferisce un discreto valore paesaggistico all'insieme circostante, rappresentato prevalentemente da edifici di max due piani (fatta eccezione per la Scuola di Polizia).

Si ritiene altresì che l'allargamento, obiettivamente opportuno, della via Dudovich nel tratto antistante la z.o. in questione, possa essere realizzato almeno in parte a spese dell'area occupata dalla Scuola di Polizia (le garitte affacciate in fregio alla via Dudovich sono evidentemente inutilizzate da lungo tempo), anziché – come ipotizzato nella scheda-progetto – soltanto lungo il fronte dell'ambito di cui trattasi.

Si chiede che la z.o. in questione venga perciò riclassificata come z.o. V.

1.1.7 strada per Longera

L'area in questione è caratterizzata dalla presenza di parti a prato e coltivate ad orto, nonché dalla presenza di porzioni alberate di ampie dimensioni, dove sono presenti numerosi esemplari in particolare di acero di discreta altezza (5-10 m.) sul lato di strada per Longera, mentre nella porzione inferiore sono presenti querce di dimensioni ancora maggiori (10-12 m.).

L'area rappresenta quindi un utile *trait d'union* naturalistico e paesaggistico tra le aree agricole semi-naturali sottostanti e le aree a verde soprastanti.

Si chiede che la z.o. in questione venga perciò riclassificata come z.o. E.4.3

1.1.8 erta S. Anna

L'area in questione rappresenta un importante connettivo tra le adiacenti aree (agricole, ma anche semi-naturali) adiacenti, separate soltanto dalla viabilità. L'urbanizzazione intensiva eliminerebbe completamente tale funzione, con grave pregiudizio per la flora e la fauna selvatica.

L'area è in effetti caratterizzata dalla presenza di una superficie a prato, parzialmente coltivato con piantagione recente di olivi, e di una parte alberata (presenza di robinie di modesto diametro), e ospita altresì ben due tralicci per ripetitori della telefonia mobile, la cui presenza non appare compatibile – non foss'altro per ragioni estetiche – con edifici residenziali.

Il contesto circostante è stato oggetto di pesanti interventi edilizi nei decenni scorsi, con intollerabile aggravio su un'infrastruttura viaria qual è l'erta S. Anna (molto stretta e pressoché priva di marciapiedi fino alla rotonda utilizzata dai mezzi del servizio di trasporto pubblico): di conseguenza non appare in nessun modo tollerabile aggiungere ulteriori carichi insediativi e di traffico sulla medesima erta.

Si chiede che la z.o. in questione venga perciò riclassificata come z.o. E.4.3

1.2. Le nuove zone C

Alcune altre zz.oo. C sono state aggiunte ex novo, vale a dire quelle di:

- salita di Miramare
- salita di Contovello nord
- ex cava Faccononi
- via Cesare dell'Acqua

In merito a queste ultime, che costituiscono l'incongruenza più eclatante con le direttiva che dichiara la riduzione del consumo di suolo, si formulano le seguenti ulteriori osservazioni

1.2.1. Salita di Miramare

Si tratta di un'area molto scoscesa, già classificata come z.o. "BT" nella var. 66 e poi inclusa in una vasta z.o. "B7" dalla var. 118.

Considerata la presenza di numerosi esemplari arborei d'alto fusto, come si evince dall'immagine sotto riportata che sovrappone le previsioni di Piano alla realtà digitalizzata da Google Earth, si ritiene necessario evitarne l'urbanizzazione, allo scopo di mantenere un'alternanza di spazi edificati e verdi semi-naturali lungo il fronte mare. Appare curioso che l'area a monte della strada sia classificata E.4.2, mentre quella a valle C.

Si chiede che la z.o. in questione venga perciò riclassificata come z.o. E.4.2



1.2.2. salita di Contovello nord

Si tratta di una vasta area alquanto scoscesa, già classificata come z.o. "C2" nella var. 66 e riclassificata "B7" nella var. 118 (dopo che una parte degli edifici previsti era stata realizzata nella porzione meridionale e occidentale). L'area è caratterizzata da fitta vegetazione arborea d'alto fusto e risulta evidente che il completamento della sua urbanizzazione finirebbe per completare l'interruzione di un fondamentale "corridoio ecologico" che ancora sopravvive – malgrado quanto realizzato a seguito della parziale attuazione delle previsioni della var. 66 – in quel tratto della fascia costiera (vedi figura sottostante).

Va altresì considerato che aggiungere ulteriore edificazione, ed i conseguenti carichi insediativi, in quell'area, comporterebbe l'inevitabile conseguenza di aggravare ancor di più la funzionalità della salita di Contovello, già attualmente inadeguata e di difficile percorribilità (carreggiata quanto mai angusta, elevata pendenza, assenza di marciapiedi), le cui caratteristiche non potrebbero certo essere sostanzialmente migliorate dagli interventi previsti nella scheda-progetto, limitati al tratto finale della viabilità in questione.

Si chiede che la z.o. in questione venga perciò riclassificata come z.o. F



1.2.3. ex cava Faccanoni

Quest'area non presenta aspetti di pregio ambientale, tuttavia si sottolinea ulteriormente l'incongruenza rispetto all'inesistente necessità di nuovi insediamenti residenziali, posto che stanti i parametri edilizi della scheda una stima sommaria condurrebbe all'insediamento di oltre 200 persone.

Non si comprendono le ragioni che hanno portato ad individuare l'area in questione come sito per un parcheggio di interscambio. Parcheggio che non appare, peraltro, neppure nell'elaborato P07 "Sistema della mobilità". Né si comprende quali possano essere le "altre attività" indicate genericamente nella scheda-progetto. Un parcheggio di interscambio (la dimensione indicata di "almeno 70 posti auto" appare però decisamente inadeguata, qualora di intenda davvero svolgere tale funzione) potrebbe eventualmente giustificarsi soltanto se fosse prevista, nell'area in questione, anche la collocazione del capolinea di una o più linee di trasporto pubblico (ad esempio quello delle linee n. 17 e 17/). In tal caso, però, la maggior parte dell'area andrebbe riservata al parcheggio, riservando una porzione residuale ad edifici per residenze e pubblici esercizi.

Si chiede pertanto di studiare la revisione in questo senso della scheda-progetto classificandola come zone S1b come parcheggio di interscambio anche multipiano.



1.2.4. via Cesare dell'Acqua

Si tratta di una vasta area a pastini, caratterizzata dalla presenza di prati in parte ancora coltivati ad orto, con numerosi alberi da frutto e vigne, che verrebbe totalmente stravolta dalla realizzazione dei pesanti interventi edilizi (Rc fino al 40% del lotto, ecc.) previsti nella "scheda-progetto".



Quest'area presenta dunque aspetti di pregio ambientale, e quindi: da un lato si sottolinea ulteriormente l'incongruenza rispetto all'inesistente necessità di nuovi insediamenti residenziali, posto che stanti i parametri edilizi della scheda una stima sommaria condurrebbe all'insediamento di più di 50 persone le quali graverebbero su un tratto stradale sicuramente inadeguato.

Non si capisce la logica che ha portato alla classificazione dell'area in questione come z.o. C, mentre nell'introno immediato terreni comparabili per caratteristiche sono correttamente classificati come zz.oo. E.4.3.

Da ultimo si segnalano le incongruenze presenti nei contenuti di alcune schede progetto, le quali indicano tra gli elementi *prescrittivi* di progetto la "possibilità" di realizzare determinate azioni.

Ad esempio per tutti vedi Scheda ex cava Faccanoni :

"Elementi principali prescrittivi di progetto"

Il Piano attuativo deve provvedere alla realizzazione di un parcheggio di interscambio alberato, la cui accessibilità deve essere garantita da una sistemazione stradale in grado di assicurare l'ingresso e l'uscita dei veicoli provenienti e diretti in tutte le direzioni.

*Al parcheggio **possono essere associate altre attività** al fine di consentire la realizzazione di uno spazio che non sia esclusivamente dedicato alla sosta delle automobili."*

Si chiede che la z.o. in questione venga perciò riclassificata come z.o. E.4.3

2. L'incerto destino dell'ex stazione "Transalpina" di Campo Marzio

Non si comprende perché nell'"area della grande trasformazione" di Campo Marzio non siano compresi anche l'ex stazione ferroviaria "Transalpina" e l'adiacente ex centro meccanografico, oltre al mercato ortofrutticolo ed al Museo del Mare. Si osserva infatti, a titolo di confronto, che un'altra "area di grande trasformazione" è costituita dall'ambito via Rossetti, via Cumano (comprendendo sia le ex caserme di via Rossetti, sia quelle di via Cumano, l'ex caserma Beleno e l'ex Fiera campionaria): l'esclusione dell'ex stazione ferroviaria "Transalpina" dall'area di Campo Marzio appare perciò incomprensibile, stante da un lato il grande pregio architettonico dell'edificio (che necessita di restauro), dall'altro la presenza al suo interno del Museo Ferroviario - gestito meritoriamente dal Dopolavoro Ferroviario a titolo del tutto volontaristico – che a sua volta reclama adeguato sostegno e più decorosa cornice espositiva, a cominciare dall'auspicabile ripristino della volta di copertura dei binari di testa a protezione dei preziosi cimeli presenti.

Al medesimo comprensorio dovrebbe altresì essere aggregato l'edificio dell'ex centro meccanografico, abbandonato incompleto da diversi anni e in attesa di adeguata destinazione.

Non dovrebbe sfuggire, ovviamente, anche il fatto che il previsto ampliamento del Museo del Mare potrebbe opportunamente integrarsi con il citato Museo ferroviario, in un "Polo Museale della Mobilità", riqualificando anche a fini turistici un'area attualmente in forte degrado.

La zonizzazione e le destinazioni d'uso previste nel PRGC adottato, infatti (cfr. art. 41, pagg. 55 e 56 delle NTA), possono dare luogo ad interventi scoordinati e di rilevante impatto visivo, configgenti con le dichiarate "massime potenzialità di riqualificazione urbana" (cfr. Relazione generale, pag. 32) in quanto:

- è ammessa la possibilità di intervenire separatamente nei due ambiti O1 individuati nella tavola P06
- non è prevista la destinazione d'uso degli immobili
- è prevista un'altezza massima del nuovo edificato pari a m. 18,5, sensibilmente superiore a quella degli edifici attualmente esistenti, che non superano i 7-7,5 m.

La scrivente associazione ritiene pertanto necessario che l'area di grande trasformazione di Campo Marzio sia ampliata, includendovi anche l'ex stazione "Transalpina", l'edificio "ex meccanografico" e gli altri immobili ora inclusi negli ambiti O1, con le seguenti indicazioni prescrittive:

3. La mancata esclusione del terminale di rigassificazione del GNL

L'art. 71 delle NTA, relativo alle zz.oo. L1a del Porto Nuovo, rinvia totalmente alle previsioni del Piano Regolatore Portuale, per quanto concerne sia le destinazioni d'uso (*"In tale zona è consentito l'insediamento di tutte le attrezzature, servizi ed impianti connessi all'esercizio delle attività portuali"*), sia i parametri urbanistico-edilizi, che *"...saranno definiti in sede di pianificazione da parte degli enti pubblici ai quali le leggi statali e regionali attribuiscono specifiche funzioni di pianificazione territoriale in relazione ai fini istituzionali degli stessi"*.



Poiché il PRP del Porto di Trieste, adottato dal Comitato portuale il 19 maggio 2009, tratta in modo quanto meno ambiguo la problematica relativa al possibile insediamento in area portuale di un terminale GNL e di altre infrastrutture energetiche (cfr. in merito il documento dd. 18/11/2013, con le osservazioni del WWF e di Legambiente per la VIA/VAS sul PRP, in particolare il par. 1.3), ne discende che anche il PRGC del Comune di Trieste non esclude l'installazione di un terminale di rigassificazione del GNL in quell'area, né l'insediamento di una centrale termoelettrica e della stazione di partenza del gasdotto sottomarino Trieste-Grado-Villesse, progetti da tempo oggetto di procedura VIA ministeriale (conclusa con esito favorevole per il solo terminale di rigassificazione, cfr. DEC VIA n. 808/2009).

Appare evidente, in questo caso, come non sia stato recepito compiutamente nel PRGC quanto previsto in sede di direttive per il nuovo PRGC, di cui alla D.C. n.70/2011, che escludevano categoricamente "... *sull'intero territorio comunale, la localizzazione di nuovi impianti industriali a rischio di incidente rilevante (di cui al D. Lgs. 334/1999, c.d. "Legge Seveso") e sarà promossa altresì la verifica della compatibilità urbanistica degli impianti a rischio di incidente rilevante esistenti, anche ai fini dell'applicazione del Decreto Interministeriale 9 maggio 2001 ("Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante").*"

Quantunque l'elaborato PO1.3 "Rischi di Incidenti Rilevanti" menzioni, nel paragrafo "*Valutazione di compatibilità territoriale per le modifiche agli stabilimenti esistenti e nuovi insediamenti o infrastrutture attorno agli stabilimenti esistenti*" (cfr. pag. 5), l'esclusione di nuovi stabilimenti a rischio di incidente rilevante, si ritiene che tale norma debba essere opportunamente inserita tra le disposizioni generali delle NTA del PRGC.

4. Sul calcolo della CIRTM

Il calcolo della CIRTM si fonda sui dati del censimento 2001, poiché quelli relativi al censimento 2011 non sarebbero stati ancora disponibili. In realtà, essendo datata aprile 2014 la "*Relazione sul fabbisogno abitativo e calcolo sulla capacità insediativa residenziale teorica*" (cfr. elaborato PO5), pare inverosimile che per la stesura definitiva di tale elaborato non siano stati disponibili i dati ISTAT relativi al 2011.

I dati riportati nella Relazione, relativi alle abitazioni vuote (7.419, pari al 6,7% del totale) e sottoutilizzate (51.449, pari al 50,2% del totale censito), sono pertanto gli stessi già noti all'epoca della var. 118.

Per quanto concerne i dati relativi allo stock edilizio realizzato dal 2001 al 2012, sorprende che la Relazione citata si limiti (cfr. pag. 10) a riportare il numero degli alloggi costruiti e (ma limitatamente a quelli dell'ATER) in costruzione, senza alcun aggiungere sugli alloggi rimasti vuoti o incompleti. Anche prescindendo dai dati del censimento 2011, infatti, si ritiene che il Comune non possa non disporre di dati in proposito.

La Relazione in questione sostiene inoltre che il fabbisogno abitativo complessivo sia rappresentato essenzialmente dalle richieste di alloggi in affitto agevolato (insoddisfatte dall'ATER) e da alloggi in affitto per la popolazione studentesca fuori sede. **Sarebbe pertanto logico attendersi dal nuovo PRGC scelte azzonative** (ad esempio la previsione di un "campus" universitario, ecc.) **indirizzate a soddisfare le fasce deboli di popolazione, ma così non è.**

Le zone di espansione della cosiddetta "nuova città dei giardini", infatti, per la localizzazione e le caratteristiche tipologiche prescritte, sono evidentemente destinate alla "villettizzazione", anche di lusso, e non certo al soddisfacimento del fabbisogno abitativo

delle fasce deboli. In perfetta continuità, sotto questo profilo, con l'impostazione delle zz.oo. "C" di cui alla var. 66 (ed anche a quelle della var. 118).

Il raffronto tra la CIRTM del nuovo PRGC con quella prevista dalla vigente var. 66 e dalla var. 25 (cfr. tab. 4.3 a pag. 20) andrebbe inoltre completato con la CIRTM di cui alla var. 118.

Perché nessun vincolo del 10% (minimo) destinato ad edilizia sociale convenzionata nell' "Area della sostituzione e ristrutturazione urbanistica" di Opicina 2 ?

La previsione degli incentivi volumetrici (cfr. elaborato PO3) nelle "Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica" (piano supplementare, ecc.) dovrebbe essere accompagnata da:

- 1) un calcolo del carico insediativo che ne conseguirebbe se tali incentivi fossero pienamente utilizzati, allo scopo di valutare se i nuovi carichi nelle diverse aree sarebbero sostenibili dalle dotazioni infrastrutturali e di servizi;
- 2) una stima del numero degli alloggi di edilizia sociale convenzionata potenzialmente realizzabili, allo scopo di valutare la capacità di soddisfare il fabbisogno abitativo delle fasce sociali più deboli.

5. Il nuovo canile di Ferneti

Poiché il nuovo PRGC prevede, come già la var. 118, la realizzazione di un nuovo canile in località Ferneti (z.o. S4), ancorché su un'area parzialmente diversa (ma di maggiori dimensioni), si riproduce di seguito gran parte delle osservazioni già formulate all'epoca (cfr. il documento a firma di WWF, Italia Nostra, Legambiente e Triestebella del 24 novembre 2009).

La localizzazione prevista appare del tutto inidonea, sia per ragioni di ordine ambientale, sia per ragioni di ordine pratico-funzionale.

Sotto il profilo ambientale, l'area è caratterizzata dal tipico ambiente carsico, che li conserva tutte le sue caratteristiche peculiari. Sono infatti presenti fenomeni di erosione superficiale e ben 7 doline di piccole dimensioni. La vegetazione arborea/arbustiva predominante è costituita da tutte le latifoglie caratteristiche dell'altopiano carsico, con solo alcune infiltrazione di pino nero (*Pinus nigra*).

E' altresì presumibile la presenza di tutte le specie tipiche dei prati carsici e delle doline.

Quanto agli aspetti funzionali, va rilevato che la localizzazione del nuovo canile appare quanto mai infelice, soprattutto per quanto concerne:

- l'accessibilità da parte del pubblico (costretto ad usare l'automobile)
- la pericolosità dell'accesso previsto, con l'innesto diretto su un'arteria di grande traffico quale la SS. n. 58

Si ritiene pertanto che la z.o. S4 in questione vada opportunamente riclassificata come z.o. E3, cancellando la previsione del nuovo canile.

Si osserva altresì, come già illustrato nelle citate osservazioni sulla var. 118, che sussistono per lo meno due alternative per la realizzazione di un nuovo canile, cioè:

- la vasta area (di nessun regio ambientale e ben servita dalla viabilità) in Comune di Sgonico, adiacente la Stazione di Prosecco, una parte della quale risulta destinata alla costruzione del canile sanitario dell'ASS n. 1 "Triestina", in adiacenza al quale potrebbe trovare opportunamente posto anche il canile assistenziale intercomunale,

con la possibilità di ovvie sinergie positive (presenza garantita di veterinari) tra le due strutture;

- l'area dell'ex caserma della Guardia di Finanza presso l'ex valico confinario di Basovizza-Lipica (classificata OI dal nuovo PRGC), le cui dimensioni sono più che adeguati alle effettive esigenze di un canile intercomunale (da dimensionare su un numero medio di 20 cani), potendosi realizzare sia – previo abbattimento di uno degli edifici esistenti – sia uno spazio all'aperto per le esigenze di movimento dei cani, sia le necessarie strutture coperte attraverso il riuso dell'altro edificio esistente (e in situazione di grave degrado). La presenza di un'ampia area di parcheggio sul lato opposto della S.P. n. 10 rappresenta un ulteriore vantaggio per la sosta dei visitatori, dovendosi concepire un canile essenzialmente come luogo di ricovero temporaneo di cani in attesa di adozione.

6. La mancanza del Regolamento per i crediti edilizi

Grave appare la mancanza, tra gli elaborati del nuovo PRGC, del Regolamento “Disciplina dei crediti edilizi”, di cui all'art. 37 delle NTA. In assenza di tale documento, infatti, del quale non è dato conoscere i tempi previsti per l'approvazione, né se ne sia effettivamente iniziata la redazione, l'intera manovra sugli incentivi per la riqualificazione energetica del patrimonio edilizio esistente risulterebbe vanificata.

Appare pertanto necessario che il suddetto Regolamento sia messo quanto prima a disposizione del Consiglio comunale, onde poterlo discutere - se del caso emendandolo - ed approvare contestualmente all'approvazione del nuovo PRGC.

Coerentemente con quanto osservato sopra (cfr. par. 1), appare peraltro necessario escludere dall'applicazione dei crediti edilizi le zz.oo. C. Va pertanto eliminato l'ultimo alinea dell'art. 34 delle NTA.

7. Sulle zz.oo. S5

Si rileva una stesura quanto mai confusa dell'art. 90 delle NTA, relativo alle zz.oo. S5.

Se ne chiede pertanto **una profonda revisione**, nella quale vengano chiariti, al di là di qualsiasi possibile dubbio e fraintendimento, gli interventi ammessi nelle diverse sottozone.

In particolare si sottolinea la necessità che **siano escluse, da tutte le zz.oo. S5, le nuove edificazioni.**

Inoltre, **si chiede che la perimetrazione della z.o. S5e n. 23 dei campi di golf e tennis di Padriciano sia ridimensionata, limitandosi all'effettiva estensione degli impianti sportivi esistenti. La restante parte della z.o. in questione va riclassificata z.o. F3**, ancorché detta superficie sia stata esclusa – incomprensibilmente, ma analogamente a quanto accaduto altrove – dai “Presidi ambientali e corridoi ecologici” della Carta dei valori.

Le zz.oo. S5c n. 11 e n. 12 di S. Giovanni Superiore, e la z.o. S5d n. 23 del Boschetto rivestono importanza prioritaria per la tutela della biodiversità e della naturalità a ridosso dell'abitato. Va perciò evitato di realizzarvi ulteriori *“attrezzature per il gioco e lo sport”*, come pure attrezzature destinate alla *“fruizione per il riposo, la lettura e lo svago all'aperto”* aggiuntive rispetto a quelle già esistenti.

8. La Ferriera confermata

Si rileva che la normativa delle zz.oo. D1, in una delle quali è compreso anche il sedime di parte della “Ferriera” di Servola, consente di fatto il mantenimento in funzione dello stabilimento suddetto. Laddove invece la normativa delle zz.oo. L1a (in cui ricade il resto dell’area attualmente occupata dalla Ferriera), rinvia totalmente - come già detto sopra (cfr. par. 3) - la definizione delle destinazioni d’uso e dei parametri urbanistico-edilizi al PRP del Porto di Trieste.

La scrivente associazione ritiene, viceversa, inammissibile – per ragioni di assoluta incompatibilità ambientale e sanitaria dell’attività dello stabilimento in questione, più volte evidenziate nel corso degli anni – che la Ferriera continui la propria attività.

Si **chiede** pertanto di modificare la normativa in questione, inserendovi un comma che escluda dalle zz.oo. D1 impianti industriali classificati insalubri ai sensi della normativa vigente.

Si chiede inoltre (pur nell’eventualità di un rinvio della puntuale definizione delle destinazioni d’uso e dei parametri urbanistico-edilizi agli strumenti di pianificazione di altri enti pubblici – PRP nel caso in questione), di inserire un comma analogo anche nell’art. 71 delle NTA, relativo alle zz.oo. L1a.