

INDICE

1. IL PROGETTO DI TERRITORIO.....	3
1.1 COSA È "IL PROGETTO DI TERRITORIO"	3
1.2 UN SUPPORTO SCIENTIFICO	5
2. LE PRIORITA' DEL PATTO.....	7
3. I NODI SENSIBILI.....	8
4. SCHEDA APPALTI	18
5. IL PROGRAMMA STRATEGICO DI SVILUPPO.....	21
6. VERSO UN PROGETTO DI GOVERNANCE	22
7. ALLEGATO – LINEE GUIDA E INDIRIZZI PTPC	23

1. IL PROGETTO DI TERRITORIO

1.1 COSA E' IL "PROGETTO DI TERRITORIO"

Il "Progetto di Territorio" è un **progetto finanziato dal Ministero** delle Infrastrutture e dei Trasporti, con 340.000 €, per rendere competitivo il territorio isontino transfrontaliero. Esso è la naturale continuazione applicativa di un precedente studio di fattibilità, chiamato "Sistema", sulla logistica transfrontaliera.

La Provincia di Gorizia era il capofila di "Sistema", presentato con successo a Urban-Promo 2009. Oggi è il capofila del "Progetto di Territorio".

Lo studio è condotto dalla società Ecosfera e sarà concluso entro l'estate 2009, diventando uno dei primi Progetti di Territorio elaborati e conclusi a livello nazionale.

Obiettivo primario è individuare opere cantierabili subito (ultimo miglio) e poi a breve e medio periodo, da finanziare in una prima fase attraverso i fondi FAS (fondi aree sotto utilizzate), e successivamente con le risorse locali, pubbliche o private.

I risultati dello studio serviranno anche per definire una nuova e unitaria governance di quello che viene definito il "distretto logistico transfrontaliero".

Gli obiettivi si collocano su **tre livelli**, temporali e di dettaglio:

- 1. obiettivi immediati:** sono quelli del primo documento fatto pervenire al Ministero. L'obiettivo è stato raggiunto nell'ambito delle **prmissime tappe** del lavoro attraverso **una ampia consultazione degli attori economici locali**;
- 2. obiettivi a breve / medio termine ("migliorare il contesto"):** si tratta di risultati, in parte già compresi nei precedenti, ma estesi anche ad azioni immateriali, accordi, alleanze, in grado di migliorare l'efficienza del sistema territoriale e logistico;
- 3. obiettivi a medio / lungo termine ("progettare il futuro"):** è il terzo orizzonte, quello della programmazione a lungo termine e della definizione del Progetto di Territorio complessivo, composto da interventi infrastrutturali, azioni immateriali, scenari di sviluppo territoriale.

Si tratta quindi prevalentemente di **interventi di piccola e media taglia** necessari a riportare il sistema ad un **livello di competitività adeguato alle sue effettive potenzialità infrastrutturali** o a risolvere annosi problemi ed inefficienze che rendono difficoltose o lente alcune operazioni di trasporto o di gestione logistica delle merci.

Il progetto si divide in interventi "cardine" e interventi "complementari" presenti in più territori provinciali.

Il 15 ottobre 2008 è stato inviato al Ministero **l'elenco degli interventi in questione**,

così ripartiti (in giallo quelli in Provincia di Gorizia):

Intervento	Costo presunto (milioni di €)
Interventi sulla viabilità regionale	
Riqualificazione della SR n. 56 “di Gorizia, nel tratto dal raccordo autostradale “Villesse – Gorizia” a Villanova Dello Judrio	18,8
Tangenziale all’abitato di Versa, sulla SR n. 352 in Comune di Romans d’Isonzo	3,0
Interventi sulla portualità e la rete ferroviaria connessa	
Porto di Trieste: Raccordo ferroviario di Trieste Scalo – Riqualificazione dell’impianto di Trieste Scalo con interventi finalizzati all’attività ferroviaria dell’Adria Terminal	0,5*
Porto di Trieste: Raccordo ferroviario Villa Opicina Ferneti – realizzazione di un nuovo e più diretto accesso all’Autoporto direttamente dalla Stazione di Villa Opicina	0,5*
Porto di Trieste: Realizzazione parcheggi area Ex Esso – Infrastrutturazione di un’area per la sosta dei veicoli pesanti in attesa dell’imbarco o allo sbarco	6,0
<p>NOTA: Gli interventi del Porto di Trieste sono stati selezionati sia dalla lista fornita dalla stessa Autorità Portuale (Porto di Trieste – Indicazioni priorità), sia dal “Protocollo di Intesa in ordine alla riconversione, potenziamento e sviluppo del polo portuale – logistico di Trieste”, tra Regione Friuli Venezia Giulia, provincia di Trieste, Autorità portuale di Trieste e Ferrovie dello Stato SpA dell’Aprile 2008. Quest’ultimo documento riporta una lista più ampia di interventi sul porto e sulla rete ferroviaria, in parte a carico dell’Autorità Portuale (tra cui i due interventi con l’asterisco), in parte a carico di Ferrovie dello Stato ed in parte della Regione tramite la Provincia di Trieste.</p> <p>In questa sede si riportano solo gli interventi presenti in entrambi i documenti e soltanto quelli realizzabili a breve termine (18 mesi) essendo quelli a lungo termine (60 mesi dichiarati) privi di progettazione, in qualche caso, anche ancora oggetto di discussione (ad esempio la bretella ferroviaria tra i porti di Trieste e Capodistria)</p>	
Porto di Monfalcone: Piazzale Intermodale – Realizzazione di un piazzale strada – ferrovia – nave in area demaniale marittima adiacente all’area di recente infrastrutturazione	10,5
Porto di Monfalcone: Completamento banchina approdo 9 – Inserito nell’elenco annuale delle opere pubbliche del Genio Civile delle Opere Marittime di Trieste	0,2
Porto di Monfalcone: Escavo canale a 13 m slmn – Approfondimento de canale di accesso (attualmente a 11 m) tramite l’utilizzo dell’impianto di trattamento fanghi del Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Comune di Monfalcone	9,5
<p>NOTA: Gli interventi del Porto di Monfalcone sono stati selezionati dal documento “Monfalcone – Indicazione priorità” consegnato dall’Azienda Speciale Porto, confermati anche durante l’incontro svolto presso la sede dell’Azienda.</p>	
Porto di Porto Nogaro: Dragaggio canale navigabile	5,0

Porto di Porto Nogaro: Completamento Porto Margreth – realizzazione magazzini, tettoie e pavimentazione dell’intera area	20,0
Porto di Porto Nogaro: Nuovo accesso ferroviario e raddoppio stradale per il collegamento con la zona Aussa Corno	30,0
Interventi sui nodi	
Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari	63,0
NOTA: I contenuti progettuali del Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari cui fa riferimento il costo (Polo che dovrebbe sorgere nello spazio antistante l’attuale aerostazione), deriva da uno Studio di fattibilità condotto nel 2001, e riguarda prevalentemente opere di carattere edilizio di varia natura inerente alla costruzione del complesso. I colloqui avuti con il direttore dello scalo di Ronchi tenderebbero a orientare gli interventi prioritari maggiormente verso opere e connessioni di natura infrastrutturale, quali ad esempio i collegamenti di metropolitana leggera verso Trieste.	
Interporto Alpe Adria di Cervignano: Interventi di completamento della fase 2 (in corso di progettazione)	n.d.
Terminal Intermodale Transfrontaliero di Sant’Andrea – Gorizia: Prolungamento piattaforma intermodale ferroviaria (Cofinanziamento fondi europei?)	5,0
Terminal Intermodale Transfrontaliero di Sant’Andrea – Gorizia: Estensione piazzali e servizi di sosta in previsione dei nuovi collegamenti stradali e ferroviari	n.d.
Terminal Intermodale Transfrontaliero di Sant’Andrea – Gorizia: Viabilità di collegamento tra i sistemi italiano e sloveno.	n.d.
Terminal Intermodale di Ferneti – Trieste: elettrificazione raccordo ferroviario tra Villa Opicina/Sezana e Ferneti per treni RoLa	0,8
Terminal Intermodale Lavori di adeguamento del binario e della piattaforma di Ferneti – Trieste: per treni RoLa	0,5
Terminal Intermodale Realizzazione di un magazzino celle frigoriferi di Ferneti – Trieste: (superficie totale di 2.600 mq)	2,5
Terminal Intermodale Raddoppio delle attrezzature di sollevamento di Ferneti – Trieste: nell’ipotesi di positivo riscontro alla realizzazione del servizio di connessione ferroviaria tra il molo VII di Trieste e Ferneti	1,5

1.2 UN SUPPORTO SCIENTIFICO

Questo **primo elenco** di opere è supportato da una metodologia scientifica che riguarda prevalentemente:

1. la **definizione del quadro di sintesi della programmazione e pianificazione a livello regionale**;
2. la definizione del **panel di interventi prioritari ed urgenti**, completata da una serie di altre opere, progetti ed interventi di più ampio respiro, secondo una gerarchia che consenta di graduare l’attenzione e le risorse in base alla

realistica possibilità di realizzare gli interventi a breve medio termine;

3. l'individuazione di un **sistema di prevalutazione** di tale sistema progettuale che permette di individuare ordine di priorità rispetto ad un sistema di indicatori di efficienza ed efficacia di semplice gestione;
4. la **selezione di un sistema di nodi / temi progettuali "sensibili"**, che potrebbero necessitare di una verifica ed una valutazione in merito ai possibili scenari di sviluppo mediante la consultazione dei soggetti locali, decisori ed operativi;
5. l'individuazione di un nucleo forte di soggetti e di nodi progettuali, che possano costituire **i motori dello sviluppo territoriale** e da cui prendere le mosse per l'avvio di una efficace e realistica politica di intervento e gestione delle opportunità già esistenti e che si possono presentare.

Tutto ciò diventa un valido supporto scientifico alle scelte strategiche e puntuali che comunque spettano al Patto per lo Sviluppo e che sono oggetto di questo documento.

2. LE PRIORITÀ DEL PATTO

Le priorità che si è dato il nuovo Patto per lo sviluppo isontino sono:

- le infrastrutture del territorio
- la promozione del sapere
- i bassi costi dell'energia e dei servizi
- la difesa del potere d'acquisto delle famiglie e il sostegno alla domanda
- la estensione dei meccanismi di protezione sociale a sostegno delle persone che rischiano la perdita del lavoro
- la estensione dei meccanismi di garanzia del credito per le piccole e medie imprese, che per noi significa rifinanziamento del Fondo Gorizia e nuovo ruolo del credito regionale
- la valorizzazione dei nostri 5 vantaggi, piccoli ma comunque significativi vantaggi al fine di difendere l'apparato produttivo e attrarre nuovi capitali
 1. Il porto più al nord del Mediterraneo, e quindi quello più vicino al centro Europa
 2. La prima pianura provenendo da est, assieme alla valle del Vipaco e alla bassa pianura friulana, luogo naturale di insediamenti produttivi e di commerci
 3. La soglia di Gorizia, ovvero l'unico valico di pianura delle Alpi, dove far passare infrastrutture viarie senza danni ambientali
 4. La terza Provincia italiana per sicurezza criminale, e quindi luogo tranquillo per investimenti sicuri
 5. La Provincia dell'integrazione che ha imparato dalla storia del confine mobile a far convivere razze e culture diverse. Chi più integra, più cresce.

3. I NODI SENSIBILI

La nostra è tra le Province più infrastrutturate d'Italia

La nuova centralità viaria e geografica ci impone quindi di mettere ordine nel sistema delle infrastrutture viarie e logistiche

- Per sfruttare al meglio tale centralità di traffici
- Per garantire mobilità a persone e merci
- Per garantire una crescita sostenibile con l'ambiente

Testo base	Alternative e/o note
<p>La via di Gorizia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La via di Gorizia è costruita sull'asse Sud-Nord, che dal mare passa per la Valle del Vipaco e arriva a Lubiana</i> • <i>Un nuovo asse potente di penetrazione commerciale per le merci, per le persone e per le idee, che non ha eguali nel Nord-Est</i> • <i>Il vero Corridoio 5° passerà entrò l'estate con l'autostrada per Gorizia, va adesso verificato anche il collegamento ferroviario su Sesana</i> • <i>La elettrificazione del collegamento ferroviario esistente con Sesana costa circa 300 ml € ed è quasi interamente in territorio sloveno. Per la valenza di collegamento con il Porto di Trieste non va esclusa una finanza di progetto. Lo studio presenterà a breve varie ipotesi: su Sesana, su Lubiana, lungo la valle del Vipaco, sotto il monte in loc. Aidusina</i> • <i>Il progetto è di sfruttare le aree di pianura (valle Vipaco, pianura isontina e bassa pianura friulana) come retro banchina del sistema portuale da Capodistria a Portonogaro</i> • <i>In questo contesto i nostri "gemellini" a cavallo del vero Corridoio 5° saranno la z.i. di Mossa e l'area della SDAG, a completare l'offerta logistico -</i> 	<p>La via di Gorizia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i>

<p>industriale già presente sulla costa</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ciò richiede anche una governance unitaria e innovativa del sistema portuale che verrà presentata dallo studio</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i>
<p>Corridoio 5°:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Senza il Corridoio 5° la nostra Regione e la nostra Provincia diventano una strada a fondo cieco a favore delle vie di trasporto sopra le Alpi. Saremo certamente tranquilli ma altrettanto poveri</i> • <i>La via di Gorizia è complementare al Corridoio 5° anche perché il progetto della via di Gorizia si può attuare in tempi brevi con costi economici contenuti (300 ml €) e costi ambientali irrilevanti</i> • <i>Il Corridoio 5° su Trieste richiede invece somme enormi non disponibili (più di 2 miliardi di euro) e costi ambientali non sostenibili (in aperto contrasto con le conclusioni del Consiglio europeo di Goteborg del 16 giugno 2006 per lo sviluppo sostenibile)</i> • <i>Il Corridoio 5° su Trieste inoltre presenta una ipotesi progettuale in galleria che oltre al costo e all'ambiente, si scontra con il Parco del Carso e con l'enorme complessità del carsismo ipogeo</i> • <i>In ogni caso, Via di Gorizia o Corridoio 5° su Trieste, rimane centrale il ruolo del polo intermodale di Ronchi con annessa stazione per l'alta velocità/capacità. Ciò presuppone la riprogettazione con interrimento del tratto Ronchi Sud – Ronchi Nord</i> 	<p>Corridoio 5°:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>La via di Gorizia è alternativa al Corridoio 5° anche perché il progetto della via di Gorizia si può attuare in tempi brevi con costi economici contenuti (300 ml €) e costi ambientali irrilevanti</i> • <i>Il Corridoio 5° su Trieste richiede invece somme enormi non disponibili (più di 2 miliardi di euro) e costi ambientali non sostenibili (in aperto contrasto con le conclusioni del Consiglio europeo di Goteborg del 16 giugno 2006 per lo sviluppo sostenibile) e per questo va abbandonato</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i>
<p>Terza corsia e Villesse - Gorizia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Entrambe le opere sono in mano al commissario, è prevista la gara di appalto entro l'anno</i> • <i>Il completamento dell'asse autostradale su Lubiana e il potenziamento della Via di Gorizia, porterà inevitabilmente ad un aumento del traffico autostradale, oggi già critico</i> • <i>Entrambi le opere sono altresì funzionali alla risoluzione del nodo commerciale di Villesse</i> 	<p>Terza corsia e Villesse - Gorizia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i>

<ul style="list-style-type: none"> • <i>La terza corsia dell'autostrada e la sistemazione della Villesse-Gorizia sono quindi una necessità evidente e servono a garantire sicurezza e benessere economico</i> • <i>La Villesse-Gorizia deve rimanere senza pedaggio</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i>
<p>Variante di Mariano 25.000.000 €</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'opera è strategica non solo per la vivibilità di Mariano ma per il collegamento e lo sviluppo artigianale e industriale (legno e sedia) di tutta l'area isontina-bassa friulana, anche in vista della complessità viaria che si verrà a creare con il Parco commerciale di Villesse</i> • <i>Dopo mille discussioni è emerso che i soldi per la "variante di Mariano", non erano stati previsti da ANAS. I Comuni della Provincia, su richiesta della Regione hanno aderito alla nuova programmazione, scorporando alcune opere a vantaggio della variante. Si aspettano le decisioni della Regione</i> 	<p>Variante di Mariano 25.000.000 €</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i>
<p>Poli intermodali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Il distretto logistico transfrontaliero fa perno su cinque poli intermodali di scambio gomma-rotai, persone e/o merci: Ronchi, Cormons, Porto Monfalcone, Sdag, Sagrado</i> • <i>Porto e Sdag ci sono già.</i> • <i>Ronchi:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>strategico per il FVG</i> ○ <i>superare la Stur e realizzare una Convenzione tra Provincia, Regione, Comune e RFI per un unico ufficio di pianificazione che affidi l'incarico per l'aggiornamento del progetto preliminare, per la progettazione definitiva, segua la variante al PRGC e diventi stazione appaltante per la realizzazione della parte pubblica</i> ○ <i>passaggio del progetto in Agenda 21</i> 	<p>Poli intermodali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i>

<ul style="list-style-type: none"> • <i>Cormons: progettazione e realizzazione della stazione</i> • <i>Sagrado: inserimento nel piano regionale, ipotesi copertura piazzale antistante la stazione FS e sistemazione dello stesso</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i>
<p>Porto di Monfalcone:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Il progetto Sistema e il progetto Snodo disegnano una logistica transfrontaliera che vede l'Isontino centrale nell'asse economico sud-nord mare-Gorizia-Lubiana</i> • <i>Il distretto logistico che ne esce fa perno su un sistema portuale integrato tra i 4 porti del bacino orientale: Capodistria, Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro</i> • <i>Le dinamiche di mercato hanno già messo assieme questi 4 porti, adesso bisogna ideare in prospettiva una governance pubblica originale che non travalichi i ruoli dei Comuni e che non si presenti con i difetti e le rigidità dell'Autorità portuale italiana. La presenza di Capodistria è una occasione per disegnare un governo diverso.</i> • <i>Il decreto di regionalizzazione e le possibili deleghe della Regione ai soggetti di cui all'art. 51 della LR 14/2002, pongono nell'immediato il problema della forma gestionale unica nel porto di Monfalcone e del sistema elettivo per chi la rappresenta. La forma gestionale deve essere condizionata dall'intesa tra la Regione e il Comune di Monfalcone</i> • <i>I progetti principali sul porto di Monfalcone sono:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Piano regolatore del porto</i> ○ <i>Autostrada del mare</i> ○ <i>Scavo del canale a -13,5</i> ○ <i>Ampliamento banchina</i> 	<p>Porto di Monfalcone:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i>
<p>Piattaforma di Mossa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La piattaforma di Mossa è una area strategica per lo sviluppo dell'Isontino che comprende parte del territorio del Comune di Gorizia e del Comune di</i> 	<p>Piattaforma di Mossa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i>

<p><i>Mossa, servita dalla SS 56bis a 5 minuti dall'asse autostradale del vero Corridoio 5°</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Va fatta subito, obiettivo 1 ml di mq</i> • <i>Urbanisticamente si presenta come una estensione della già presente zona industriale di Mossa</i> • <i>Economicamente è il nuovo polmone di sviluppo del Consorzio industriale di Gorizia ormai privo di aree di espansione</i> • <i>Si deve fare la variante al PRGC da parte di entrambi i Comuni e conglobare l'area nel Piano di intervento del Consorzio</i> • <i>Con la SDAG rappresenterà i "gemellini" a cavallo del Corridoio 5° sull'asse del Vipaco, area retroportuale pianeggiante attrezzata per movimentazione, stoccaggio e prima lavorazione merci</i> • <i>L'intervento urbanistico può essere a carico del Consorzio con fondi regionali o direttamente da privati su finanza di progetto. È da escludere qualsiasi idea di "condominio", abbiamo bisogno di aree da vendere a privati che hanno preparazione e obiettivi industriali</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Va fatta subito, obiettivo 500 mila mq</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i>
<p>Sdag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Con la piattaforma di Mossa rappresenta i "gemellini" a cavallo del Corridoio 5° sull'asse del Vipaco, area retroportuale pianeggiante attrezzata per movimentazione, stoccaggio e prima lavorazione merci.</i> • <i>Meno inutili centri direzionali e più capannoni</i> • <i>La Finanziaria 2008 pone il problema della privatizzazione della SDAG, con l'uscita del Comune e apertura ad operatori del settore</i> • <i>Il piano di sviluppo, oltre a consolidare le attività legate alla sosta, deve prevedere il rilancio del comparto logistico:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Adeguamento delle strutture in termini di sicurezza e aggiornamento tecnologico</i> ○ <i>Ampliamento capacità disponibili per la</i> 	<p>Sdag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Il Comune mantiene inalterato il suo ruolo</i> • <i>Idem</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Idem</i> ○ <i>Idem</i>

<p><i>locazione</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sviluppo nuovi bussiness per trasporto intermodale, sfruttando il nuovo raccordo ferroviario Gorizia-Sant'Andrea ed il successivo collegamento alla ferrovia slovena. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Idem</i> ○ <i>Espansione dell'attività nel sito dell'aeroporto di Gorizia</i>
<p>L'aeroporto FVG:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'obiettivo è un aeroporto, una Società, un Presidente</i> • <i>L'aeroporto non può rimanere isolato. Esso va integrato in un sistema più ampio e parzialmente privatizzato sulla base di un progetto industriale:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Risanamento conti Consorzio aeroportuale</i> • <i>Entrate vendita da reinvestire sull'ammodernamento e sicurezza dello scalo</i> • <i>Stima accreditata della Spa aeroporto</i> • <i>Vendita quote con gara europea sulla base di un progetto industriale</i> • <i>Mantenimento maggioranza pubblica</i> 	<p>L'aeroporto FVG:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'obiettivo è mantenere le diverse scatole societarie, che garantiscono il controllo locale</i> • <i>Idem</i>
<p>L'aeroporto di Gorizia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'aeroporto di Gorizia va mantenuto e valorizzato, sia per la vocazione sportiva, sia per quella turistica e sia come punto di arrivo per piccoli veicoli collegati alla fruizione economica del confine</i> • <i>Gli insediamenti da inserire nell'area devono essere connessi alle attività aviatorie e al tempo libero</i> • <i>La attività di volo deve potersi auto finanziare</i> • <i>Gli investimenti necessari per la piena fruizione dell'area volo (2ml) vanno concordati tra Enac, Regione e Soggetto locale unico di gestione</i> • <i>Il Soggetto locale unico di gestione deve essere una società senza fine di lucro, sia per pagare meno tasse aeroportuali, sia per garantire il pieno coinvolgimento e sostentamento degli aeroclub, e sia</i> 	<p>L'aeroporto di Gorizia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'aeroporto di Gorizia può essere mantenuto ma l'area va sfruttata, tutta o in parte per sviluppo economico e/o logistico</i> • <i>Gli insediamenti da inserire nell'area basta che siano compatibili con l'attività aviatoria dello scalo</i> • <i>La attività di volo si finanzia con gli insediamenti</i> • <i>Gli investimenti necessari per la piena fruizione dell'area volo sono a carico dell'Enac</i> • <i>Il problema principale è il rilancio della Spa</i>

<p><i>per puntare ad affidamenti parziali "in house" senza gara europea</i></p>	
<p>Protocollo viabilità provinciale: 50.269.000 €</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Bretella aeroporto FVG - Sp.19 per Grado</i> • <i>Svincoli Gorizia e Gradisca sulla Villesse-Gorizia</i> • <i>Entrata a Monfalcone e incrocio con via Cosulich</i> • <i>Nodi di Marcelliana e Cosulich-cipressi</i> • <i>SP 19 per Grado da Marcelliana a rotonda</i> • <i>SP 19 rotatoria con la SP 20 in loc. Villa Luisa</i> • <i>Circonvallazione di Mossa SS 56bis</i> • <i>Entrata ospedale Gorizia</i> • <i>Incrocio SS 56 a Cormons</i> • <i>Maggiori oneri sottopasso San Polo</i> • <i>Sistemazione strade turistiche Cormons – S. Floriano e Sagrato – Monte San Michele</i> • <i>SP 15 adeguamento incrocio in loc. Devetaki</i> • <i>Realizzazione rotatorie S. Polo via Volta</i> • <i>Realizzazione rotatoria Fogliano</i> • <i>Realizzazione rotatoria centro Staranzano</i> • <i>SP 1 sistemazione incrocio in Comune di San Pier d'Isonzo</i> • <i>Completamento pista ciclabile Monfalcone- Grado</i> • <i>Prolungamento bretella A4 – SS 14 – SP 19 sino alla Z.I. di Staranzano</i> • <i>Porta d'ingresso Città Mandamento a Sagrado</i> • <i>Porta d'ingresso Città Mandamento a Pieris</i> • <i>Realizzazione rotatoria a Ronchi, tra la SS 305 e il collegamento con Casello di Redipuglia</i> 	<p>Protocollo viabilità provinciale: 50.269.000 €</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Lavori in corso</i> • <i>Avvio lavori entro l'anno - commissario</i> • <i>In progetto FVG Strade – soldi già previsti</i> • <i>Lavori in corso</i> • <i>Mancano 730.000 €, ok il progetto</i> • <i>In fase di gara d'appalto</i> • <i>In progetto esecutivo per gara</i> • <i>..... Comune di Gorizia</i> • <i>In progetto FVG Strade – soldi già previsti</i> • <i>Lavori in corso</i> • <i>Mancano 2ml € a causa di nuova programmazione regione. San Michele recuperato in Carso 2014+</i> • <i>In fase di progetto esecutivo per gara</i> • <i>..... Comune di Monfalcone</i> • <i>In progetto FVG Strade – soldi già previsti</i> • <i>Lavori terminati</i> • <i>Mancano 250.000 € a causa di nuova programmazione regione - Provincia</i> • <i>In progetto - Provincia</i> • <i>Mancano 720.000 € a causa di nuova programmazione regione - Provincia</i> • <i>In progetto</i> • <i>In progetto FVG Strade – soldi già previsti</i> • <i>In progetto</i>
<p>FVG Strade:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La FVG Strade è subentrata all'ANAS per quasi tutte</i> 	<p>FVG Strade:</p>

<p><i>le ex strade statali. In provincia di Gorizia rimane ANAS la strada del Vallone in quanto vicina la confine.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Per la strada del Vallone è in previsione un accordo ANAS - Provincia per una sua valorizzazione turistica e per la messa in sicurezza</i> • <i>FVG Strade ha due fondi a disposizione, una dotazione diretta e un finanziamento straordinario (2 per 20) previsto in Finanziaria 2009, che prevede:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Completamento asfaltatura strade regionali</i> ○ <i>Porta ingresso Città Mandamento a Pieris</i> ○ <i>Ulteriore rotonda centro Pieris</i> ○ <i>Realizzazione rotonda Fogliano</i> ○ <i>Incrocio SS 56 a Cormons</i> ○ <i>Entrata a Monfalcone e incrocio con via Cosulich</i> ○ <i>Rotonda Mercaduzzo a Gradisca</i> ○ <i>Doppia rotonda ponte di Gradisca</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i>
<p>Ulteriori interventi viari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Infrastrutture viarie Marketing del Collio – 3,85ml</i> • <i>Eliminazione passaggi a livello a Ronchi – 1ml</i> • <i>Eliminazione passaggio a livello a Dobbia – 2,3 ml</i> • <i>Eliminazione punti neri sicurezza – 0,3ml</i> • <i>Eliminazione fenomeni franosi sulle strade – 0,4ml</i> • <i>Acquisizione ex ferrovia Redipuglia-Cormons, demolizione cavalcavia a Fogliano e Cormons, pista ciclabile Fogliano-Gradisca</i> • <i>Realizzazione ponte a Boscat</i> • <i>Sistemazione ponte Primero al Luseo SP 19 per Grado</i> • <i>Manutenzione straordinaria ponte sull'Isonzo e sul Canale Primero SP 19 per Grado</i> • <i>Manutenzione straordinaria ponte Canale Cucchini</i> • <i>Manutenzione straordinaria SP 2 Pieris Monfalcone</i> • <i>Completamento pista ciclabile del litorale dal Caneo</i> 	<p>Ulteriori interventi viari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i>

<p><i>a Monfalcone</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Manutenzione straordinaria pista ciclabile litorale</i> • <i>Pista ciclabile Gorizia-Grado lungo l'Isonzo</i> 	
<p>Liberalizzazione autostrada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Dopo migliaia di firme, odg e programmi elettorali, la cosa migliore è la politica dei piccoli, ma concreti, passi</i> • <i>Nel tratto dal Lisert a Redipuglia è possibile continuare anche dopo l'esperimento del sottopasso di San Polo, che sta permettendo ai residenti della Città Mandamento il passaggio gratuito con telepass</i> • <i>Primo passo verso l'ipotesi di una più ampia liberalizzazione che riguardi il tratto fino a Villesse e che coinvolga tutti i residenti in Provincia</i> • <i>Non va escluso che il nostro territorio possa sperimentare nuove tecnologie che sostituiscano il telepass e i caselli.</i> • <i>Il completamento della bretella sulla strada per Grado, creerà una vera e propria "circonvallazione sud" di Monfalcone che di fatto compenserà la mancata liberalizzazione.</i> 	<p>Liberalizzazione autostrada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Dopo migliaia di firme, odg e programmi elettorali, non si può rinunciare alla liberalizzazione del tratto Lisert-Villesse</i> • <i>Bisogna quindi spostare e demolire la barriera del Lisert, il casello di Redipuglia e quello di Villesse, prevedendo una nuova barriera oltre il Torre</i> • <i>In ogni caso la barriera del Lisert non può rimanere lì.</i> • <i>Non va escluso che il nostro territorio possa sperimentare nuove tecnologie che sostituiscano il telepass e i caselli.</i> • <i>Il completamento della bretella sulla strada per Grado, creerà una vera e propria "circonvallazione sud" di Monfalcone ma non compenserà la mancata liberalizzazione.</i>
<p>Unica governance industriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Un unico mercato del lavoro tra la Provincia di Gorizia e il territorio della provincia slovena richiede un luogo unico dove domanda e offerta siano presenti</i> • <i>Analogamente ciò va fatto per la disponibilità delle aree nei rispettivi territori, da prenotare via internet</i> • <i>Verrà quindi realizzato presso la Casa dell'Impresa un unico ufficio di riferimento che terrà il coordinamento:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Per il lavoro - dei CPI isontini con i rispettivi uffici sloveni</i> ○ <i>Per le aree - dei consorzi industriali isontini e della Agenzia per lo sviluppo slovena</i> • <i>Riuscire a dare una offerta unica alle imprese</i> 	<p>Unica governance industriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i> • <i>Idem</i>

<p><i>rappresenta un elemento di vantaggio da non sottovalutare</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fare un unico consorzio industriale in Provincia è quindi una delle condizioni dello sviluppo e va realizzato in tempi brevi</i> • <i>Il sistema ha bisogno di una fase di lavoro in comune per perdere le rispettive diffidenze</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i> • <i>Fare un unico consorzio industriale in Provincia appare oggi difficile, perché Gorizia ha paura di essere fagocitata e Monfalcone non ha interesse di condividere il primato industriale con altri</i> • <i>Idem</i> • <i>Da ciò la proposta di una convenzione tra i due Consorzi da farsi subito</i>
<p>Ulteriori interventi in sapere, sport, energia, commercio e turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Protocollo di intesa sulle infrastrutture scolastiche – 12,3 milioni €</i> • <i>Protocollo di intesa sulla impiantistica sportiva – 6/7 milioni €</i> • <i>Centrali biomasse – 150 milioni €</i> • <i>Ambientazione CTE Monfalcone – 426 milioni €</i> • <i>Dissociatore molecolare – 8 milioni €</i> • <i>Edilizia universitaria – 17 milioni €</i> • <i>Diga a Piedimonte – 7 milioni €</i> • <i>Carso 2014+ - 4,4 milioni €</i> • <i>Parco commerciale di Villesse</i> • <i>Opere idriche AATO – 250 milioni €</i> • <i>Interventi sulla montagna – 3 milioni €</i> • <i>Interventi turismo a Grado – 15 milioni €</i> • <i>Interventi sul turismo nautico – 20 milioni €</i> 	<p>Ulteriori interventi in sapere, sport, energia, commercio e turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Idem</i>

4. SCHEDE APPALTI

La legislazione sugli appalti pubblici opera tutte le volte che gli Stati membri dell'UE decidono che beni, servizi, lavori o forniture siano acquisiti sul mercato.

I principi cardine degli appalti pubblici sono il divieto di discriminazione nei confronti di fornitori non locali, trasparenza, e libera circolazione delle merci e dei servizi.”

- ❖ Gli appalti a seconda della **tipologia** di prestazioni che le pubbliche amministrazioni hanno necessità si dividono in

- 1) **LAVORI**
- 2) **FORNITURE**
- 3) **SERVIZI** (in questa categoria sono comprese le progettazioni di Lavori Pubblici che sono però regolate da specifiche norme data la loro particolare e importante natura)

- ❖ Gli appalti dal punto di vista del **valore** (che coincide con l'importo a base di gara) si distinguono in

- 1) **SOTTO SOGLIA**
- 2) **SOPRA SOGLIA**

La soglia non è altro che una cifra in euro che divide gli appalti regolati dalla normativa europea e dalle normative nazionali di recepimento (sopra soglia) da quelli regolati dalla normativa nazionale (sotto soglia)

La soglia per i LAVORI è di € 5.150.000,00.-

La soglia per le FORNITURE e i SERVIZI è di € 206.000,00.-

- ❖ Le **procedure** per l'individuazione degli offerenti sono principalmente tre:

1) la **PROCEDURA NEGOZIATA** (trattativa privata) e quella in cui le stazioni appaltanti consultano gli operatori economici da loro scelti e negoziano con uno o più di essi le condizioni dell'appalto, che può svolgersi in due modi:

- a) **l'affidamento diretto** di un lavoro/servizio/fornitura ad una impresa di fiducia. Tale sistema è sempre eccezionale ma può diventare regola se l'importo è basso (sotto i 20.000 € per le forniture/servizi e sotto i 100.000 euro per i lavori (tuttavia bisogna

sempre motivare il perchè non si è fatto ricorso ad una gara ufficiosa)

b) la Procedura **negoziata preceduta da una gara ufficiosa** o da una indagine di mercato con un numero congruo di imprese invitate, (questa procedura è possibile per i lavori pubblici fino a 500 mila euro).

2) la **PROCEDURA RISTRETTA** (licitazione privata) è quella alla quale ogni impresa può chiedere di partecipare e in cui possono presentare un'offerta soltanto le imprese invitate dalle stazioni appaltanti, con le modalità stabilite dalla legge e dai regolamenti.

La procedura ristretta nella legislazione del Friuli Venezia Giulia

La Regione FVG con la legge n° 14 del 2002 ha introdotto una particolare forma di procedura ristretta (licitazione privata) con un “meccanismo” che favorisce la partecipazione di imprese che operano nel FVG. Questo “meccanismo” funziona grosso modo così e riguarda solo la partecipazione alla gara e non l’aggiudicazione:

le pubbliche amministrazioni pubblicano un bando indicando quante imprese intendono invitare ad una determinata gara (minimo 10 massimo 30), solo se le richieste di partecipazione superano il n° massimo previsto si forma una graduatoria che si basa su punteggi determinati da alcuni requisiti tecnico-finanziari, uno di tali requisiti è **avere la maggior parte dei dipendenti e lavoratori iscritti in una sede INPS del FVG**. Questo meccanismo è tale che pesa per l’ottenimento del 25 % del punteggio massimo ottenibile (15 punti su 60) ed è di fatto determinante per ottenere di essere **invitati**.

3) la **PROCEDURA APERTA** (asta pubblica, pubblico incanto) e quella in cui in ogni operatore economico interessato può presentare un'offerta.

❖ I **criteri di aggiudicazione** sono due:

1) il criterio del prezzo più basso

2) il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. In questo ultimo caso gli elementi che compongono l’offerta oltre al prezzo (offerta economica in senso stretto) che deve essere sempre previsto, ci possono essere uno o più dei seguenti elementi:

la qualità; il pregio tecnico; le caratteristiche estetiche e funzionali; le caratteristiche ambientali e il contenimento dei consumi energetici e delle risorse ambientali dell'opera o del prodotto; il costo di utilizzazione e manutenzione; la redditività; il servizio successivo alla vendita; l'assistenza tecnica; la data di consegna ovvero il termine di consegna o di esecuzione; l'impegno in materia di pezzi di ricambio; la sicurezza di approvvigionamento; in caso di concessioni, altresì la durata del contratto, le modalità di gestione, il livello e i criteri di aggiornamento delle tariffe da praticare agli utenti.

- ❖ Nel merito del **progetto sociale**, si precisa che l'art 26 della DIRETTIVA EUROPEA SUGLI APPALTI stabilisce che *“Le condizioni di esecuzione di un appalto possono basarsi, in particolare, su considerazioni sociali e ambientali.”*

Questa affermazione chiarisce che negli appalti pubblici si possono tenere in conto le considerazioni sociali e ambientali purché esse siano attinenti all'appalto.

Il Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 “Codice dei Contratti“ prevede all'Art. 2. “Principi”che il *“principio di economicità può essere subordinato, entro i limiti in cui sia espressamente consentito dalle norme vigenti, ai criteri, previsti dal bando, ispirati a esigenze sociali, nonché alla tutela della salute e dell'ambiente e alla promozione dello sviluppo sostenibile.”*

È quindi possibile pensare che in determinati e specifici settori il principio di economicità non sia il solo a determinare la scelta della migliore offerta ma sia accompagnato da altre valutazioni sia “sociali” che “ambientali” ciò tuttavia sempre nel rispetto dei principi di non discriminazione, parità di trattamento, proporzionalità e trasparenza. Questo può portare a prevedere un punteggio maggiore per le imprese che presentano un progetto sociale.

- ❖ La LR 20/2006 prevede che per la **Cooperazione Sociale**, e solamente **sotto soglia**, si possono realizzare Convenzioni con gli Enti Pubblici per appalti riservati.

In questo caso fino a € 50.000,00 si può procedere con affidamento diretto, mentre tra € 50.000,00 e la soglia si avvia una selezione tra almeno tre cooperative sociali presenti in Provincia e iscritte all'albo regionale. Il criterio è quello dell'offerta più vantaggiosa.

Proposte operative

- ❖ Promuovere la crescita delle imprese e la cooperazione tra le stesse per avere maggiori possibilità di aggiudicazione su appalti complessi;
- ❖ Invitare gli Enti Pubblici a inserire nelle gare d'appalto il Progetto Sociale con verifica normativa per l'inserimento lavorativo di personale di aree in crisi;
- ❖ Per quanto riguarda il rispetto delle norme di sicurezza è necessario arrivare, per i cantieri, a un protocollo d'intesa tra le stazioni appaltanti e l'ASS Isontina n.2, in modo tale da garantire verifiche e controlli nel rispetto di quanto previsto nel capitolato speciale d'appalto, anche in termini di sicurezza;
- ❖ Per quanto riguarda le prestazioni professionali, i criteri di selezioni dovrebbero privilegiare i professionisti locali, garantendo dove possibile la rotazione degli incarichi.

5. IL PROGRAMMA STRATEGICO DI SVILUPPO

La cornice strategica del presente documento trae spunto dalle linee guida del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTPC) che nel 2001 la Provincia di Gorizia ha redatto in applicazione della LR n.52/91 che ancora prevedeva in capo alle province la pianificazione urbanistica di area vasta. Tale competenza è stata poi soppressa, ma il Piano è rimasto come punto di riferimento per tutta l'attività provinciale.

In particolare **le linee guida**, (che si allegano) rappresentano un vero e proprio documento politico di programmazione e pianificazione del territorio provinciale, individuando quindi un modello di sviluppo da perseguire che considera il territorio isontino come una risorsa globale e unitaria.

Gli studi "Sistema" e "Progetto di Territorio" hanno ulteriormente approfondito le tematiche logistiche, anche alla luce delle modifiche geopolitiche ed economiche del territorio, a seguito del superamento dei confini.

In questo senso diventa utile avviare l'aggiornamento delle linee guida del PTPC del 2001, tenendo conto degli studi sopraccitati e delle scelte che il Patto per lo Sviluppo della Provincia di Gorizia fa sui nodi sensibili.

La nuova normativa regionale, che non contempla più i ptpc, prevede però i Programmi Territoriali Strategici.(PTS).

Quindi: aggiornamento PTPC + studi + scelte del Patto dello Sviluppo = PTS.

Così ad un documento di indirizzi ed azioni seguirà un **programma strategico di sviluppo**, come previsto dall'attuale legge in materia di pianificazione, che permetterà non solo immaginare, ma di vedere l'assetto futuro che assumerà il territorio.

Sarà quindi molto più facile programmare sia le azioni materiali che le azioni immateriali in quanto supportati da un disegno condiviso di sviluppo.

In una visione di più ampio respiro, il PTS potrebbe diventare il piano strategico di EureGo (europrovincia isontina) e potrebbe essere supportato da Transland (ufficio unico di pianificazione provinciale). Tre strumenti solidi a disposizione del Patto per lo Sviluppo che in questo senso diventa la vera Agenzia territoriale ipotizzata dal progetto di governance.

6. VERSO UN PROGETTO DI GOVERNANCE

Il **percorso del progetto di governance** è un rilevante percorso di lavoro, che ha per alcuni versi carattere autonomo e per altri è fortemente legato agli obiettivi operativi dello sviluppo. Si tratta di sottoporre a verifica le condizioni per la **costituzione di un soggetto operativo** in grado di prendere in mano i contenuti progettuali che verranno elaborati e verificati, coltivare gli accordi e le convergenze che potranno essere individuati, promuovere le opportunità di studio e sviluppo di nuove iniziative ed ipotesi, rappresentare, infine, un “regista operativo” dello sviluppo logistico / territoriale / infrastrutturale, in grado di costituire il necessario punto di riferimento e di sintesi tra istanze della domanda di territorio, mobilità efficienza, sviluppo ed il dovere dei diversi livelli istituzionali di governo del territorio di fornire risposte, orientando la rotta strategica.

Una sorta di **Agenzia territoriale**, legittimata a livello istituzionale tramite ad esempio una forte partecipazione della Provincia, ma partecipata dal mondo privato e imprenditoriale, che ne sostanzia l’esistenza e l’attività dal punto di vista finanziario e operativo, che funge da soggetto guida del progetto di sviluppo emerso alla fine del percorso progettuale.

Gli esempi e le forme che tale soggetto può assumere sono molteplici. Già nell’ambito del Programma SISTeMA sono state approfondite numerose “buone pratiche” anche a livello internazionale. Da tale “paniere” di riferimento è quindi possibile attingere.

Le occasioni per avviare tale processo non mancano. Da un **lato i lavori del Patto per lo Sviluppo** rappresentano già una forte spinta aggregativa attorno ad obiettivi e strategie comuni; dall’altro i futuri appuntamenti tecnici ed istituzionali del percorso di costruzione del Progetto di Territorio potranno essere occasione di ulteriore e più specifica finalizzazione di accordi e progetti.

A partire dal mese entrante, infatti, a valle della **Prima Conferenza Tecnica** sullo stato di avanzamento di tutti i Progetti finanziati dal Ministero nei Territori Snodo del Paese, svoltasi a Roma lo scorso 15 aprile, verranno convocati, sempre dal Ministero, **Tavoli Tecnici specifici per ciascun territorio**. Tale opportunità, oltre a dimostrare il rinnovato interesse del Ministero per la realtà goriziana, costituisce **l’opportunità di portare all’attenzione nazionale i temi più rilevanti per lo sviluppo territoriale ed economico del territorio provinciale**, assieme al più ampio sistema progettuale a livello territoriale.

7. ALLEGATO - LINEE GUIDA E INDIRIZZI PTPC

1.

SISTEMA AMBIENTALE E IDENTITA' CULTURALE: PROTEZIONE AMBIENTALE, RECUPERO E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO NATURALISTICO, PAESAGGISTICO E STORICO

La protezione geologica, idrogeologica e idraulica

Rischi geologici

Rischi idrogeologici

Rischi idraulici

Le politiche per il sistema di smaltimento dei rifiuti

Le opportunità e le azioni per i sistemi naturalistici, paesaggistici e produttivi primari

Ambito del Collio

Ambito del Carso

Ambiti fluviali

Ambito lagunare

Gli aspetti produttivi agrari, vitivinicoli e forestali

La valorizzazione del sistema dei beni storico-testimoniali

Aree archeologiche

Nuclei e centri storici

Singoli elementi di interesse territoriale

L'organizzazione territoriale del turismo

2.

SISTEMA INSEDIATIVO:INDIRIZZI METODOLOGICI E POLITICHE PER LA RESIDENZA

I fabbisogni da soddisfare

Il dimensionamento residenziale e l'articolazione del territorio provinciale

3.

SISTEMA PRODUTTIVO: RIQUALIFICAZIONE E OCCASIONI DI SVILUPPO

4.

SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' INTEGRAZIONE E RIEQUILIBRIO MODALE, RIORGANIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ, VIVIBILITA' TERRITORIALE E MISURE PER LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Le potenzialità da valorizzare

Le priorità per le attrezzature intermodali

5.

OPPORTUNITA' E OCCASIONI STRATEGICHE PER LA VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO

6.

L'ARTICOLAZIONE DEL PIANO E LA CONCERTAZIONE

7.

IL GOVERNO DEL TERRITORIO

1.

SISTEMA AMBIENTALE E IDENTITA' CULTURALE: PROTEZIONE AMBIENTALE, RECUPERO E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO NATURALISTICO, PAESAGGISTICO E STORICO

La protezione geologica, idrogeologica e idraulica

Rischi geologici

Indirizzi

Per favorire la sicurezza sul territorio di persone e cose, compito del Piano sarà quello di indicare i luoghi che richiedono comportamenti preventivi o cautelativi delle Amministrazioni e dei privati.

Questo dovrà essere perseguito attraverso:

- l'indirizzo dei comportamenti antropici verso usi che non modificano la resistenza dei terreni e le caratteristiche delle aree;
- il risanamento dei fenomeni franosi con tecnologie, modalità e materiali il più possibile compatibili con la natura dei luoghi;
- la salvaguardia e il potenziamento del patrimonio boschivo e vegetazionale in relazione anche al ruolo di elemento di stabilizzazione di aree potenzialmente franose o interessate da fenomeni erosivi;
- la sistemazione idraulica e forestale.

Nella zona del Collio, è necessario indirizzare le modalità di realizzazione dei nuovi insediamenti viticoli e frutticoli in relazione alla stabilità dei terreni e dei versanti. A questo scopo è da perseguire l'obiettivo del mantenimento delle morfologie collinari e della rete idrografica naturale, con:

- il mantenimento degli andamenti della viabilità, dei corsi d'acqua, degli spartiacque e dei crinali quali elementi costitutivi del paesaggio;
- il mantenimento della morfologia tipica concavo-convessa dei versanti collinari (evitando filari ad andamento rettilineo);
- la costruzione dei gradoni agricoli secondo l'andamento naturale (acclività esistente) e secondo le isoipse dei terreni;
- l'adozione di un'altezza delle scarpate tale che rappresenti un compromesso equilibrato tra le esigenze di coltivazione e quelle del paesaggio;
- l'adozione di particolari accorgimenti per permettere lo scorrimento delle acque meteoriche senza indurre fenomeni erosivi;
- il mantenimento delle alberature di pregio, la messa a dimora lungo i bordi dei vigneti di essenze arboree tipiche e la valorizzazione delle fasce arboreo-arbustive di fondovalle;
- la previsione di semina di colture erbacea, al fine di ripristinare la coltura protettiva,

successivamente alla realizzazione di un nuovo impianto.

Studi programmati

Individuazione delle aree soggette a fenomeni franosi e valutazione delle loro caratteristiche di stabilità esistenti e potenziali (pendenze, litotipi, spessore della coltre sciolta, presenza di acque superficiali e di infiltrazione, presenza o meno di drenaggi, utilizzo del suolo, ecc.) al fine di programmare le scelte di uso del territorio evitando di creare situazioni di rischio.

Studio sulle correlazioni tra utilizzo agro-forestale e sviluppi franosi. Individuazione degli interventi di sistemazione delle aree dissestate.

Studio e valutazione circa la gestione degli interventi nelle zone soggette a vincolo idrogeologico.

Rischi idrogeologici

Indirizzi

Nell'ambito del territorio provinciale solo nell'area perilagunare le falde sotterranee sono protette da orizzonti impermeabili di spessore significativo.

Consegue quindi la necessità di un'oculata pianificazione territoriale, volta alla prevenzione del decadimento qualitativo della risorsa idrica sotterranea, tutelando le aree di ricarica e controllando il prelievo indiscriminato della risorsa.

Particolare riguardo va dato alla definizione degli strumenti di tutela e alla definizione degli usi compatibili per le aree ad alta permeabilità e ad elevata vulnerabilità (zone sensibili in corrispondenza di depositi più grossolani, di paleoalvei, ecc.) e alle misure atte a garantire l'equilibrio di ricarica delle falde.

In particolare, il Piano per dare risposta a questi temi dovrà:

- stabilire le direttive di comportamento preventivo in merito ai rischi di inquinamento delle falde sotterranee (comportamenti cautelativi e preventivi dei privati e delle Amministrazioni; indirizzi per la gestione sostenibile delle risorse; guida per la localizzazione e indicazione dei requisiti per gli insediamenti, ecc.)
- guidare le scelte dei Piani settoriali (ad esempio: dislocazione e riallocazione degli impianti di smaltimento dei rifiuti, Piano delle attività estrattive, Piano di risanamento idrico, ecc.) e sviluppare progetti mirati di intervento in accordo con gli enti locali (recupero delle cave dismesse, protezione qualitativa e quantitativa delle risorse idriche sotterranee, ecc.).

Studi programmati

Relativamente a questi aspetti si hanno solo delle conoscenze di massima, più complete in alcune parti (zona presa pozzi di Trieste) ma decisamente lacunose in altre.

Non sono ancora definiti la struttura degli acquiferi e il bilancio idrico (a questo proposito si attendono i risultati dello studio commissionato dall'Ente provinciale).

Particolarmente importante sarà la conoscenza della struttura del sottosuolo (sezioni tipo del terreno tra basamento roccioso e superficie agraria con evidenziazione dei sistemi acquiferi) e la conoscenza dell'equilibrio di ricarica delle falde (nel sottosuolo si passa da una velocità

pari a 4m/ora a 0,5 m/ora).

Rischi idraulici

Indirizzi

A questo proposito devono essere verificate le situazioni di reale rischio con atteggiamenti “realistici” (tempi di ritorno adeguati alle caratteristiche dei corsi d’acqua), in modo da dare indicazioni e priorità di intervento e in modo da superare condizioni e vincoli che oggi insistono sul territorio.

Particolare attenzione sarà data, inoltre, alla formulazione di indirizzi di natura preventiva da adottare nella pianificazione e gestione del territorio in modo da non aumentare il grado di rischio complessivo e per non generare nuovi elementi di rischio. Lo scopo è quello di superare la logica dell’intervento sugli effetti del rischio idraulico a valle, per affrontare a monte le cause che possono determinare queste situazioni.

Le tematiche da affrontare in questo senso saranno tese all’individuazione delle tipologie degli interventi sul territorio del bacino idrografico e sui corsi d’acqua, come:

- stabilità dei versanti e sistemazione idro-geomorfologica con drenaggio e rallentamento del decorso delle acque verso valle
- mantenimento e ripristino delle aree di pertinenza fluviale
- manutenzione dei corsi d’acqua
- ripristino delle arginature
- manutenzione delle opere idrauliche
- ripristino delle sezioni di flusso

Studi programmati

Sul bacino dell’Isonzo le conoscenze sono parziali e spesso risalgono agli anni ’30 (prima della costruzione dei tre impianti idroelettrici in territorio sloveno). In particolare, sarà necessario avviare un serio di scambio di dati e informazioni sulla gestione delle acque tra la parte slovena e quella italiana.

Sarà necessario rivedere gli studi dell’Autorità di Bacino e del Genio Civile per esaminare i dati idraulici attuali e valutare gli aspetti di criticità quantitativa e qualitativa dopo la modifica dei bacini di alimentazione.

Dovranno essere effettuati gli studi per bacini idraulici (Italia-Slovenia), per l’Isonzo e bacini affluenti, con l’individuazione delle zone di pertinenza fluviale e delle aree interessate da allagamenti; dovranno inoltre essere considerati eventuali problemi di innalzamento del livello marino nella fascia costiera.

Le politiche per il sistema di smaltimento dei rifiuti

Indirizzi

Il concetto delle quattro “R” (ridurre, riparare, riusare, riciclare), può costituire un utile approccio alla tematica dei rifiuti.

Per una corretta gestione della materia si deve partire, infatti, da una nuova concezione del rifiuto, come facente parte di un ciclo che alla fine si deve chiudere.

In merito all'attuale gestione del comparto bisogna, inoltre, ripensare all'intero sistema anche in un'ottica di compatibilità e sostenibilità e di valutazione di costi e benefici, fatta incorporando i termini ambientali e non meramente i termini economico-aziendali.

Sarà opportuno identificare, tra i siti potenzialmente inquinati, quelli che risultano effettivamente tali e le eventuali forme di recupero e bonifica di questi territori.

A tal fine sarà importante studiare la localizzazione dei nuovi futuri impianti per il riciclaggio e il compostaggio e la verifica degli impatti ambientali degli impianti esistenti (caratteristiche geologiche e geotecniche dei terreni, salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee, ecc.), anche al fine di una loro rilocalizzazione.

Alcune indicazioni date dalle prime analisi idrogeologiche fanno emergere alcune questioni, come:

- le cave determinano un potenziale rischio di inquinamento della falda qualora diventino sede di scarichi, per il fatto di determinare un minore distanza tra superficie topografica e falda idrica; tra quelle in attività, a maggiore rischio, sono quelle con estrazioni sotto falda (Villesse, S. Pier d'Isonzo);
- tra le cave di calcare non in attività, le condizioni idrogeologiche più critiche sono riscontrabili a Sagrado, dove la formazione carbonatica è intensamente fratturata e incarsita e la falda di base affiora nelle depressioni interne;
- l'unica discarica di prima categoria in attività è quella di Pecol dei Lupi; è una discarica controllata posta in terreni ghiaioso-sabbiosi permeabili, con un acquifero libero posto a 15 metri di profondità, scarsamente alimentato. Sulla direttrice di deflusso di eventuali sversamenti dalla discarica vi sono pozzi ad uso domestico nell'abitato di Borgnano e, a circa 3,5 Km, un pozzo di presa dell'Azienda multiservizi isontina (A.M.I.) ad uso potabile.

Studi programmati

Lo studio di "Ambiente Italia" costituirà fonte di analisi per ogni ragionamento pianificatorio per il settore.

Le opportunità e le azioni per i sistemi naturalistici, paesaggistici e produttivi primari

Per rendere efficace la valorizzazione e la tutela attiva dei sistemi e degli ambiti di interesse naturalistico e paesaggistico occorre che a questi luoghi siano attribuite funzioni sociali ed economiche compatibili che ne consentano un adeguato livello di fruizione e di gestione. A questo fine occorre, in linea generale:

- favorire lo sviluppo del turismo naturalistico e culturale e indirizzare le attività del tempo libero verso la fruizione delle risorse ambientali attraverso l'offerta di una gradualità di usi compatibili, organizzando ai margini dei sistemi verdi le attività turistiche sportive e legate al tempo libero (campeggi, attrezzature sportive, piste

ciclabili, ecc.) e organizzando su percorsi controllati la domanda verso i beni più pregiati;

- valorizzare e potenziare le attività antropiche compatibili (agriturismo, agricoltura biologica, ecc.);
- promuovere, con l'iniziativa propositiva della Provincia, progettualità, iniziative di intervento, promozione e impiego di risorse economiche e scientifiche.

A tal fine sarà necessario avviare tramite il PTP politiche e azioni progettuali per mettere a regime riserve, biotopi, siti di importanza comunitaria e nazionale, ambiti fluviali (Aree di rilevante interesse ambientale, come previsti dalla LR 42/96) e spazi naturali aperti per una riqualificazione ambientale e per organizzare una rete di aree naturali di diversa tipologia, intrecciandosi con il

sistema dei beni culturali, le aree di rilevanza provinciale per il tempo libero e per lo sport e le attrezzature per il turismo.

Sarà opportuno, nell'affrontare queste questioni, legare sempre più le tematiche relative alla tutela del territorio a quelle inerenti la valorizzazione mediante incentivi economici, attraverso:

- l'individuazione di progetti che associno la tutela del territorio a forme di finanziamento per la valorizzazione e lo sviluppo ;
- la concertazione con i vari attori istituzionali e privati interessati alla valorizzazione dell'insieme delle risorse locali.

Di estrema importanza sarà anche l'individuazione dei "sistemi naturalisticoambientali", e la conoscenza dei processi evolutivi in atto, al fine di determinare gli interventi di riqualificazione e il sistema normativo per indirizzare le scelte future.

Ambito del Collio

Indirizzi

Obiettivo del Piano dovrà essere quello di tutelare con modalità attive, ricostituire ed estendere in forma sistemica la dotazione delle aree di maggiore interesse naturalistico costituite dagli ultimi prati, le siepi, i piccoli boschi di pianura, i boschi naturaliformi di collina, le zone umide, ecc., ma anche di valorizzare l'ambito collinare attraverso il miglioramento della fruizione turistica, ricreativa e sportiva, nonché la promozione e lo sviluppo delle attività agrituristiche e la qualificazione delle valenze produttive compatibili con l'ambiente e il paesaggio.

1. Valorizzazione ambientale, naturalistica e paesaggistica

- potenziamento del patrimonio boschivo in relazione al miglioramento dell'assetto vegetazionale esistente, al ruolo di elemento di stabilizzazione di aree potenzialmente franose o interessate da fenomeni erosivi;
- insediamento e valorizzazione di attività agricole sempre più compatibili con il contesto morfologico e strutturale preesistente;
- realizzazione e manutenzione delle siepi e dei filari alberati lungo i corsi d'acqua, quali elementi qualificanti il paesaggio e di riequilibrio ambientale delle zone

coltivate, anche al fine di innalzare la diversità biotica;

- costituzione di corridoi ecologici atti a costituire una rete di connessione tra le aree a forte valenza ambientale.

2. Potenziamento, valorizzazione e miglioramento delle attività antropiche compatibili

- valorizzazione dell'area attraverso lo sviluppo e la valorizzazione delle attività agrituristiche e di supporto al turismo e alla ricreazione;
- incremento della rete degli itinerari (ciclabili, equestri, ecc.);
- promozione di modelli di gestione forestale attraverso la consorziatura dei proprietari;
- indirizzo della nuova edificazione agricola in modo da favorire la sua realizzazione in prossimità dei nuclei edificati esistenti;
- incentivazione al recupero e valorizzazione di ambiti e del patrimonio edilizio storico (laghetti, fornaci, ecc.) in funzione all'incremento delle attività per il tempo libero e per la ricettività turistica ambientale;
- controllo di pratiche sportive estremamente invasive come quelle del motocross e fuoristradismo motorizzato in generale che favoriscono i processi erosivi di tratturi e sentieri;
- indirizzo delle attività di pesca sportiva organizzate in alcuni ambiti di laghetti di cava ormai rinaturalizzati in modo da preservare le caratteristiche naturali e l'equilibrio biologico degli specchi d'acqua.

Ambito del Carso

Indirizzi

L'attenzione al miglioramento biologico, paesaggistico e ambientale e alla valorizzazione dell'ambito carsico dovrà concretizzarsi nel formulare azioni progettuali costituiti da:

1. Valorizzazione ambientale, naturalistica e paesaggistica

- attenta analisi sull'impatto ambientale e paesaggistico dovute alla possibile realizzazione di infrastrutture di collegamento con l'Est europeo e reti tecnologiche;
- incremento e il potenziamento di utilizzazioni agro-silvo-pastorali idonee al fine di preservare l'equilibrio biologico e naturalistico. Questo deve avvenire attraverso il consolidamento e la valorizzazione delle attività tradizionali, utili ai fini di un adeguato incremento della biodiversità. Per quanto riguarda l'attività selvicolturale particolare attenzione andrà posta nell'individuazione
- di ambiti boschivi a diversa funzione: protettiva, produttiva, naturalisticodidattica, ecc.;
- valorizzazione e tutela attiva delle risorse idriche e biologico-ambientali (Laghi di Doberdò e Pietrarossa) in relazione alla loro fragilità ed alla possibile fruizione turistica;
- valorizzazione, recupero e tutela in forma attiva dei sistemi vegetazionali costitutivi

l'area carsica. Questi sono infatti ambienti complessi, ricchi di specie e ad alto tasso di naturalità che danno agli ambiti non urbanizzati o non interessati dal passaggio di infrastrutture una impronta di forte naturalità paesaggistica e ambientale;

- costituzione di corridoi ecologici atti a costituire una rete di connessione tra le aree a forte valenza ambientale (le infrastrutture e, in particolare, l'autostrada A4, che attraversano il territorio carsico, rappresentano di fatto una interruzione dell'ambiente carsico);
- tutela delle emergenze geologiche (grotte, inghiottitoi, ecc.).

2. Potenziamento, valorizzazione e miglioramento delle attività antropiche compatibili

- valorizzazione dell'area attraverso l'incremento degli usi compatibili come lo sviluppo e la valorizzazione delle attività agrituristiche e di supporto al turismo e alla ricreazione; l'incremento della rete degli itinerari (guidati e controllati);
- indirizzo dell'edificazione degli insediamenti spontanei (e relative recinzioni) legati al tempo libero in modo da favorire la loro realizzazione perlomeno in prossimità dei nuclei edificati esistenti e un loro migliore inserimento nel contesto;
- sviluppo armonioso dei centri urbani carsici con la preservazione di ambiti naturali favorendo il recupero dei borghi storici;
- controllo sulla proliferazione delle piccole discariche abusive;
- riqualificazione e allestimento della strada del "Vallone" in quanto attraversante un territorio di elevato interesse paesaggistico-ambientale e storico-culturale.

Ambiti fluviali

Indirizzi

La tutela attiva e la valorizzazione dei sistemi fluviali deve avvenire, non solo attraverso vincoli e verifiche di compatibilità degli usi, ma attraverso iniziative progettuali, iniziative di intervento e promozione e impiego di risorse economiche e scientifiche. Questo potrà avvenire attraverso più tipi di azioni con la promozione della Provincia attraverso intese con gli Enti interessati.

1. Valorizzazione ambientale, naturalistica e paesaggistica

- utilizzazione bilanciata della risorsa idrica – non solo per scopi primariamente energetici e secondariamente agricoli - in modo da garantire durante l'estate, il minimo deflusso vitale dei sistemi fluviali;
- protezione del rischio di inquinamento delle acque fluviali e dell'erosione spondale;
- recupero, miglioramento e incremento della continuità boschiva spondale e golenale, anche al fine di limitare il dilavamento delle sostanze nutrienti di provenienza agricola;
- potenziamento della componente biologica, ambientale e paesaggistica del territorio fluviale tramite il recupero di aree in condizioni di degrado e l'incremento degli habitat vegetali autoctoni;

- impiego delle tecniche di ingegneria naturalistica nelle operazioni di consolidamento spondale;
- incremento e potenziamento delle utilizzazioni agro-forestali sostenibili al fine di preservare l'equilibrio biologico e naturalistico;
- recupero e la valorizzazione delle ultime superfici a prato da sfalcio e prato-pascolo e degli ambienti naturali degradati;
- costituzione di corridoi ecologici atti a costituire una rete di connessione tra le aree a forte valenza ambientale.

2 Potenziamento, valorizzazione e miglioramento delle attività antropiche compatibili

- valorizzazione delle risorse e dell'immagine dell'ambito fluviale in funzione delle opportunità di reddito e di occupazione ;
- incremento della rete degli itinerari (guidati, controllati, ecc.) e delle aree di fruizione naturalistica e per il tempo libero;
- attenta analisi sull'impatto ambientale e paesaggistico dovute alla possibile realizzazione di infrastrutture;
- controllo sugli usi impropri e/o errati del territorio fluviale (proliferazione di piccole discariche, pratica spontanea delle attività fuoristradistiche motorizzate, incendio controllato di superfici prative, ecc.).

Ambito lagunare

Indirizzi

Il patrimonio naturale lagunare, se considerato in tutta la sua complessità e varietà ambientale, potrebbe fornire ulteriori spunti per una proposta turistica ulteriormente qualificata, che facendo propria la conoscenza della componente biologica del territorio, potrebbe perseguire linee di sviluppo ben inserite nel paesaggio e nel contesto ambientale, attente alla conservazione complessiva della diversità biologica locale, coniugando così protezione ambientale ed attività economiche ad alto valore aggiunto.

1. Valorizzazione ambientale, naturalistica e paesaggistica

- conservazione e innesco di processi naturali di ripristino delle aree interessate da fenomeni di erosione più o meno naturali che riducono le superfici di barena utilizzando materiali compatibili e con tipologie di intervento rispettose degli aspetti ambientali;
- valorizzazione, ripristino e salvaguardia delle caratteristiche peculiari degli elementi e dei sistemi ecologici e ambientali presenti (dune e retrodune, boschi litoranei, ecc.);
- protezione dai rischi di inquinamento, anche in concerto con la Provincia di Udine (zone industriali, attività agricole a carattere intensivo, ecc.);
- recupero e restauro degli ambienti naturali degradati.

2. Potenziamento, valorizzazione e miglioramento delle attività antropiche compatibili

- valorizzazione e protezione dell'ambiente naturale e delle attività antropiche, con

particolare riguardo all'equilibrio idraulico e morfologico ed all'unità fisica della laguna;

- specializzazione verso gli interventi antropici che tengano conto della peculiarità e della vulnerabilità della laguna nei confronti dei fenomeni che potrebbero incidere negativamente sull'assetto ambientale lagunare con la sua compromissione;
- incentivazione del recupero e del ripristino dei manufatti edilizi e del potenziale storico-ambientale compatibilmente con le caratteristiche storiche e con la tutela dell'ambiente;
- salvaguardia dell'uso produttivo compatibile e sociale delle strutture connesse all'attività di pesca, itticoltura e miticoltura favorendo attività che utilizzano la catena alimentare naturale e che utilizzano forme e materiali tradizionali ecocompatibili;
- valorizzazione e potenziamento della presenza turistica compatibile con la delicatezza e l'equilibrio dell'ambiente lagunare;
- regolamentazione del traffico di natanti lungo i percorsi acquei.

Le coltivazioni primarie in acqua

Indirizzi

L'obiettivo del Piano dovrà essere rivolto alla preservazione, alla valorizzazione e qualificazione e delle coltivazioni primarie in acqua.

Per la valli da pesca, che costituiscono un complesso unitario sotto il profilo dei valori ecologici e storico-culturali, l'obiettivo deve essere quello di tutelare il paesaggio vallivo salvaguardandone i valori ambientali e valorizzando l'uso produttivo compatibile e sociale.

In un ambiente delicato, come quello lagunare, sono da auspicare forme di acquacoltura (estensiva o anche integrata) il più possibile naturali e compatibili con l'assetto idraulico-ambientale (assetto biologico) e tramite il ricorso a materiali tradizionali ecocompatibili.

Dovranno, in questo caso, essere predisposte specifiche analisi delle aree lagunari e costiere dal punto di vista delle valenze produttive e delle compatibilità idrauliche e ambientali.

Studi programmati

Analisi e aggiornamento delle elaborazioni analitiche e progettuali del Piano di Conservazione e Sviluppo della Laguna di Grado e Marano.

Studi generali riguardanti il sistema naturalistico e paesaggistico

Individuazione dei "sistemi naturalistico-ambientali" e conoscenza dei processi evolutivi in atto.

Valutazione critica e lettura incrociata delle valenze naturalistiche e paesaggistiche con la normativa di carattere sovraordinato e quella di livello comunale, come:

- leggi e piani di livello nazionale e regionale;
- norme attinenti ai siti di importanza comunitaria e nazionale;
- applicazione delle leggi nazionali, ora demandate ai singoli comuni (431/85);

- vincoli idrogeologici e loro gestione;
- elaborazioni analitiche e progettuali dei Piani di Conservazione e Sviluppo della Laguna di Grado e Marano, del fiume Isonzo e del Carso.

Individuazione, nel territorio provinciale, delle grandi aree di importanza territoriale di proprietà pubblica e privata, delle aree gravate dagli “Usi civici”, delle aree militari dismesse e delle concessioni in atto viste come occasioni strategiche e condizioni alle realizzazione delle scelte del Piano.

Gli aspetti produttivi agrari, vitivinicoli e forestali

Indirizzi

Uno dei temi più importanti che il Piano dovrà affrontare sarà quello relativo alla qualificazione massima e alla valorizzazione delle valenze produttive del territorio garantendo la loro compatibilità ambientale e paesaggistica con particolare riguardo a quelle produzioni caratterizzate da maggior tipicità e significative dal punto di vista economico e sociale.

Al fine di salvaguardare le specializzazione produttive agricole, avendo come obiettivo economico la valorizzazione delle specificità dei luoghi, il PTP dovrà puntare alla valorizzazione delle specificità produttive e delle valenze pedologiche, garantendo il mantenimento delle aree di migliore qualità agricola, viticole e forestali.

La comprensione e la conoscenza degli aspetti geopedologici, dei sistemi di controllo e di drenaggio delle acque, delle infrastrutturazioni agricole, delle caratteristiche morfologiche, clivometriche, di erosione e franosità del territorio permetteranno di comprendere gli aspetti “vocazionali” dei terreni.

La definizione di tipologie di ambiti omogenei dal punto di vista delle idoneità dei vari terreni permetterà, così, di definire una articolazione del territorio in base alle potenzialità produttive e alle caratteristiche ambientali.

Queste azioni dovranno essere rivolte alla:

- valorizzazione delle specificità positive delle valenze produttive garantendo il mantenimento e la qualificazione delle aree di migliore qualità agricola,
- viticola e forestale;
- elaborazione di indirizzi progettuali a sostegno e sviluppo del territorio agricolo, sostenendo le aziende produttive nelle specifiche esigenze di miglioramento fondiario, delle attrezzature e della viabilità locale;
- valorizzazione dei caratteri e delle potenzialità paesistiche e ambientali residue (territorio agricolo consolidato, bonifiche settecentesche, paesaggio agro-pastorale del Carso, ecc.) ;
- incentivazione al mantenimento dei modelli e dei paesaggi rurali tradizionali e in particolare di quelli storici residui;
- riduzione dell'inquinamento e diffusione di tecniche a basso impatto ambientale da realizzare attraverso il miglioramento del sistema agricolo produttivo e del reticolo di naturalità (siepi, boschetti, zone umide, ecc.).

La valorizzazione dell'ambiente agro-forestale dovrà essere conseguita anche individuando più azioni progettuali da sviluppare anche con la promozione dell'Amministrazione provinciale attraverso intese con i Comuni, Consorzi di Bonifica e le organizzazioni di categoria, quali:

- azioni di recupero e promozione agricola produttiva e ambientale (agriturismo, agricoltura biologica, ecc.);
- azioni di valorizzazione tramite lo sviluppo di percorsi turistici e servizi per il tempo libero; recupero degli elementi costitutivi del paesaggio agroforestale (grazie anche agli incentivi comunitari a favore delle aziende agricole in questo settore); e valorizzazione dei beni storico-culturali e ambientali preesistenti.

Ulteriori interventi dovranno essere tesi all'aumento della diversità biologico-ambientale

complessiva delle aree agricole, in particolare modo quelle della cosiddetta "Bassa pianura". In questo contesto, oltre a procedere ad interventi che possano incrementare il livello di questa diversità (occorre individuare percorsi di finanziamento per interventi di questo tipo: Politica Agricola Comunitaria - Pac), diventa di fondamentale importanza individuare puntualmente i residui di naturalità (le "riserve biogenetiche" come i prati, le zone umide, i residui dei boschi planiziali, siepi, lacerti boschivi, ecc.) ancora presenti sul territorio per definirne una gestione ragionata su termini di valorizzazione e tutela attiva.

Studi programmati

Analisi del territorio agro-forestale in relazione sia degli aspetti fisicovocazionali (aspetti geologici, pedologici, ambientali, produttivi, paesaggistici, ecc.) che economici e sociali (struttura economica e caratteristiche di qualitative).

La valorizzazione del sistema dei beni storico-testimoniali

Indirizzi

L'insieme di questi beni, nel loro valore puntuale e di contesto e nella relazione espressa dalla viabilità storica, testimonia l'identità culturale ed esprime le regole della costruzione insediativa storica del territorio provinciale.

Il sistema dei beni storico-testimoniali, insieme a quello naturalisticopaesaggistico, costituisce precondizione e invariante di riferimento per le scelte di organizzazione e di uso del territorio.

Obiettivo del PTP dovrà essere, quindi, assieme a quelle azioni di tutela e recupero, il reinserimento coerente di questi beni nel circuito della vita moderna della provincia e il loro utilizzo per favorire attraverso la storia una maggiore reidentificazione della comunità isontina con il suo territorio e il potenziamento delle attività di tipo turistico-ricettive con l'incremento della attrattività del

territorio.

Per questo approccio sarà opportuna una organizzazione a sistema che connetta musei, aree e beni da visitare e nuove aree di ricerca, candidando la Provincia quale ente promotore, assieme ad altri Enti, Istituti di ricerca e Università, alla elaborazione di progetti (Interreg, Phare, ecc.) e iniziative di reperimento e impiego di risorse economiche e scientifiche.

Le categorie di beni di interesse storico-testimoniale individuate da sottoporre a tutela attiva, a riutilizzo tipologicamente compatibile e a valorizzazione sono:

- Aree archeologiche
- Nuclei e centri storici
- Singoli elementi di interesse territoriale

Aree archeologiche

Le aree archeologiche esistenti nella provincia di Gorizia richiedono, come precedentemente espresso, sia interventi di tutela attiva e di valorizzazione sia la formulazione di un sistema normativo atto a stabilire forme di cautela per quelle aree che potrebbero essere fonte di ulteriori ritrovamenti.

- A questa tipologia corrispondono tre grandi categorie di beni:
- aree archeologiche di grande interesse;
- direttrici lineari testimonianze dell'antica infrastrutturazione territoriale;
- aree di tutela puntuale.

Andranno valorizzati e organizzati a circuito i ritrovamenti archeologici, come quelli corrispondenti alle quattro tipologie relative all'epoca preistorica:

- i singoli siti di ritrovamento della presenza dell'uomo preistorico (presenti in maniera prevalente in Collio e nell'area carsica);
- i Castellieri (villaggi fortificati comparsi a partire dalla media Età del Bronzo), ancora visibili e di notevole dimensione, dislocati perlopiù in Carso;
- le grotte, sempre in Carso, sedi di stazioni paleoetnologiche;
- le necropoli dislocate nel monte Calvario, in quello di Medea, a Redipuglia e nei pressi della roggia Schiavetti a Monfalcone.

All'epoca romana, oltre ai singoli siti di ritrovamento di materiale, insediamenti e necropoli (presenti per numero, e per ordine di importanza dei ritrovamenti, soprattutto nell'area di Grado, nella Laguna e in Comune di San Canzian), si devono rapportare:

- i resti di alcune ville in Collio, nell'alta pianura e nel Monfalconese;
- i tracciati delle vie romane (la via Flavia a San Canzian d'Isonzo, tracce della via Appia e la strada che collegava Aquileia a Grado) e quella vicinale presente in Carso;
- le tracce della centuriazione romana presente nell'alta pianura.

All'epoca longobarda si devono rapportare, oltre ai siti di ritrovamento di materiale, le necropoli di Romans d'Isonzo e quella di Farra.

Nuclei e centri storici

Per quanto riguarda i centri storici, si è voluto (con la loro individuazione) apportare un contributo a questa tematica presente nella pianificazione regionale oramai da venti anni (Norme di attuazione del Piano urbanistico Regionale, Titolo III, art. 34).

Questo va fatto verificando in modo preciso, e in alcuni casi ampliando, le delimitazioni contenute nei singoli piani regolatori comunali (aree soggette per legge a pianificazione attuativa) e individuando anche quei fenomeni di sviluppo urbano ottocentesco e novecentesco che rappresentano episodi qualitativi dal punto di vista urbanistico che caratterizzano fortemente alcuni

centri urbani provinciali.

Oltre alle indicazioni che stimolino da parte dei Comuni la verifica della perimetrazione fatta in base alla qualità e alle caratteristiche dell'esistente, il Piano territoriale dovrà contenere una serie di indirizzi per la pianificazione comunale atti alla costituzione di un sistema integrato di spazi che costituiscono un collegamento tra nuclei e centri storici, i sistemi di connettivo urbano e i sistemi di aree di interesse paesistico-ambientale.

Singoli elementi di interesse territoriale

Rocche e fortificazioni

Il castello di Trussio, la rocca di Cormòns, il castello di San Floriano del Collio, quello di Gorizia, quello di Rubbia, la fortezza di Gradisca e la rocca di Monfalcone rappresentano le testimonianze visibili dei sistemi difensivi medievali e cinquecenteschi, testimonianze di grande impatto visivo delle complesse vicissitudini politiche che contraddistinguono questo territorio e primi nuclei (Gorizia) intorno ai quali si sono sviluppati i centri abitati.

Oltre a questi sono state censite le rovine di torri e fortificazioni medievali (Monte Calvario, Farra d'Isonzo, Sagrado) e il sistema di mura ancora presenti nel tessuto urbano di Cormòns.

Chiese e conventi

Anche per questa categoria dovranno essere intraprese azioni di reinserimento coerente nel circuito della vita moderna della provincia e il loro utilizzo per favorire attraverso la storia una maggiore reidentificazione della comunità isontina con il suo territorio. A tal fine sono state riconosciute le testimonianze visibili che costituiscono ancora dei capisaldi della costruzione insediativa storica del territorio che fanno parte, inoltre, della memoria collettiva delle genti che abitano l'Isontino.

Queste, per citare alcune in ordine di importanza, corrispondono al Santuario di Barbana nella Laguna di Grado, alla chiesa di Santa Maria del Soccorso sul monte Quarin a Cormons e alla chiesa della Marcelliana a Monfalcone, la chiesa del Preval in Collio e quella della Subida a Cormons.

Di notevole importanza sono anche i ruderi del monastero di San Valentino, anticamente funzionalmente collegato ai nuclei abitati presenti nel monte Sabotino (Villa Vasi e S.Mauro) in comune di Gorizia.

I Casoni lagunari

Le manomissioni e le trasformazioni avvenute nel corso degli ultimi due secoli (alcuni manufatti sono stati oggetto di interventi che hanno comportato una alterazione della

tipologia originaria) non hanno alterato in maniera significativa l'immagine complessiva di queste tipologie che caratterizzano tuttora l'ambiente lagunare come manufatti strutturalmente integrati all'ambiente ed elemento inconfondibile del paesaggio lagunare.

Azioni di valorizzazione e riqualificazione di questo patrimonio sono necessarie. Il Piano dovrà favorire il recupero e il riuso dei manufatti edilizi e delle valenze storico-ambientali compatibilmente con le caratteristiche tipologiche e con la tutela paesaggistica.

Ville e parchi storici

A questa tipologia di bene, richiamata esplicitamente dalla legge 431/85 (ville, parchi e giardini che si distinguono per la loro non comune bellezza) sono state ascritte quelle direttamente vincolate ex lege 1089/39 e quelle che presentano caratteristiche tali da meritare future norme di tutela e di essere reinserite nel sistema di riuso e valorizzazione dei percorsi e delle risorse territoriali.

Manufatti inerenti la prima industrializzazione

Questi manufatti rappresentano delle importanti testimonianze del mondo e dei sistemi produttivi relativi alla prima industrializzazione e costituiscono, per la loro localizzazione e tipologia, delle interessanti opportunità di riuso tipologicamente compatibile e potenziamento delle attività di tipo turistico-ricettivo e ricreativo.

Essi corrispondono ad ex fornaci per la cottura dei mattoni e sono localizzate per la maggior parte in Collio. Attualmente riversano in stato di semiabbandono o sono usate per attività ludico sportive (pesca sportiva, agriturismo) o per altri usi poco congrui rispetto alla tipologia del manufatto e all'importanza del contesto.

Sono state censite rispettivamente: la fornace di Lucinico (posizionata in posizione strategica rispetto al centro abitato ancora connotato da forti caratteristiche rurali, ai rilievi collinari e alla piana del Preval); le fornaci di Russiz di Sotto (già classificata come zona turistico-ricettiva nel PRGC di Capriva del Friuli); la fornace di Brazzano di Cormons, quella di Romans d'Isonzo e quella di Redipuglia.

Opere di ingegneria idraulica

Anche le opere di ingegneria idraulica otto-novecentesche costituiscono l'insieme di manufatti che testimoniano particolari aspetti della civiltà che non hanno avuto fino ad oggi sufficiente considerazione ma sono, per contro, riferimento necessario per comprendere fasi fondamentali del rapporto fra l'uomo e l'ambiente.

Queste opere, che in sé costituiscono degli interessanti esempi architettonico-formali, sono per citare i più importanti: la chiusa sull'Isonzo a Sagrado, il mulino di Trussio e l'idrovora Schiavetti nella Bonifica del Brancolo.

Villaggi operai

I villaggi operai rappresentano la testimonianza di un particolare momento dello sviluppo urbano e sono caratterizzati da omogeneità di impianto e da una buona qualità urbanistico-edilizia. Essi rappresentano dei veri e propri brani di città e sono localizzati in prossimità delle più antiche aree industriali del territorio isontino.

A questa categoria appartengono i villaggi operai di Straccis a Gorizia e quelli della Solvay e

di Panzano a Monfalcone.

Tracce dei sistemi difensivi della Grande Guerra

Altre opportunità di valorizzazione del territorio sono costituite dall'ingente patrimonio di resti storici della Prima Guerra Mondiale.

Questi corrispondono alle zone monumentali, agli ex cimiteri di guerra, alle grotte, alle trincee e ai camminamenti, ai cippi e alle targhe, sia italiani che austroungarici (presenti perlopiù in Carso), che rappresentano un vero e proprio museo all'aperto dei fatti bellici del 1915-18.

La valorizzazione del territorio carsico potrebbe avvenire, inoltre, in connessione con i comuni limitrofi della Slovenia recuperando, quindi, gli aspetti più rappresentativi dei resti storici della Grande Guerra, integrandoli con il patrimonio culturale e naturalistico anche attraverso il recupero della vecchia "strada postale" che percorrendo il Vallone interessa gli abitati rurali di Devetachi, Visintini, Palchisce, Micoli, Berne, Issari, Ferletti e Bonetti.

Studi programmati

Analisi puntuale dello stato di attuazione della pianificazione dei centri storici.

Ricognizione presso la Soprintendenza delle aree e degli edifici vincolati e verifica e implemento della prima classificazione delle emergenze individuate.

Classificazione e organizzazione a sistema delle aree, delle direttrici e dei singoli elementi puntuali di interesse territoriale.

L'organizzazione territoriale del turismo

Obiettivo del PTP dovrà essere il reinserimento coerente dei beni storicotestimoniali insieme a quelli naturalistico-paesaggistici nel circuito della vita moderna della provincia e il loro utilizzo per favorire attraverso la storia una maggiore reidentificazione della comunità isontina con il suo territorio e il potenziamento delle attività di tipo turistico-ricettive con l'incremento della attrattività del territorio.

Sarà inoltre opportuna una organizzazione a sistema dei beni storico-testimoniali che connetta musei, aree e beni da visitare e nuove aree di ricerca, candidando la Provincia quale ente promotore, assieme ad altri Enti, alla elaborazione di progetti e iniziative di reperimento e impiego di risorse economiche.

L'obiettivo è favorire lo sviluppo del turismo naturalistico e culturale e indirizzare le attività del tempo libero verso la fruizione delle risorse ambientali attraverso l'offerta di una gradualità di usi compatibili, organizzando ai margini dei sistemi verdi le attività turistiche sportive e legate al tempo libero (campeggi, attrezzature sportive, piste ciclabili, ecc.) e organizzando su percorsi controllati la domanda verso i beni più pregiati.

A questo scopo è importante promuovere, pianificare e quantificare le possibilità di fruizione e la rete di itinerari nelle riserve regionali presenti nella provincia (Foci dell'Isonzo, Valle Cavanata e Laghi di Doberdò e Pietrarossa), quanto l'individuazione di nuove aree naturalistico-ambientali a carico pianificato.

Di estrema importanza sarà anche l'individuazione di itinerari alternativi che colleghino siti e

monumenti meno noti al fine di offrire forme di fruizione turistiche più approfondite e consapevoli e fornire alternative occupazionali sostenibili quali quelle del turismo culturale.

2.

SISTEMA INSEDIATIVO: INDIRIZZI METODOLOGICI E POLITICHE PER LA RESIDENZA

I fabbisogni da soddisfare

Ai fini dell'analisi sul costruito, è utile distinguere la quota di edilizia residenziale realizzata interamente dai privati da quella sociale, realizzata completamente o parzialmente dal capitale pubblico.

La prima rappresenta senz'altro la quota più rilevante e quindi la parte più importante in termini di consumo di suolo: è quella che ha ed ha avuto l'impatto più diretto con l'ambiente.

La seconda, che ha avuto un impatto minore in termini di quantità di suolo urbanizzato e di concentrazione della popolazione, da un punto di vista qualitativo può rappresentare ed ha rappresentato, uno strumento di riqualificazione per porzioni degradate dell'ambiente già costruito, ed è comunque la sola specificatamente mirata a risolvere il problema abitativo dei soggetti più deboli.

Il problema casa oggi coinvolge più categorie accomunate da un basso reddito: le giovani coppie, gli anziani, gli immigrati, gli studenti; bisogni che devono essere soddisfatti per ognuna di queste categorie.

Anche il problema del fabbisogno pregresso, originato da condizioni di disagio abitativo esistenti (sovraffollamento, coabitazioni, degrado, ecc.) è ancora presente: esso costituisce una buona parte del fabbisogno delle abitazioni. Questi, come gli altri bisogni, devono essere soddisfatti non solo in termini di quantità di alloggi da recuperare o da costruire: le risposte devono essere articolate anche in termini di qualità dell'offerta.

La quantificazione di alloggi non deve essere, quindi, disgiunta dalle questioni legate alla localizzazione, alle modalità di realizzazione (indirizzando prioritariamente il recupero dell'esistente) e allo standard abitativo da adottare.

L'attenta conoscenza dei fenomeni demografici e delle condizioni abitative risulta determinante per la stima della quantità e della dimensione degli alloggi da reperire per il prossimo futuro.

Una decisione strettamente politica riguarderà quanta parte di tale fabbisogno deve essere soddisfatta da interventi di nuova costruzione o da interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente, magari per mano pubblica.

Appare evidente che le valutazioni del fabbisogno di alloggi svolta dalla Regione in occasione della predisposizione delle analisi per il nuovo Piano Territoriale Regionale contiene variabili ed interpretazioni di fenomeni molto diversa, che producono stime di valori troppo differenziate tra loro. Le quattro ipotesi riportate per il "sistema insediativo di Gorizia", ad esempio, (132 famiglie bisognose di alloggio, come ipotesi minima e 5.041 famiglie come ipotesi massima) rappresentano una stima troppo aleatoria per supportare una corretta politica destinata al soddisfacimento del fabbisogno abitativo a livello provinciale e per ambiti territoriali.

Lo studio è inoltre strutturato sui dati relativi al censimento ISAT del 1991: è necessario, quindi rielaborare il calcolo anche aggiornandolo alla luce del censimento della popolazione in corso.

Uno dei compiti del Piano Territoriale Provinciale, deve essere quello di indirizzare gli interventi residenziali, da articolare e individuare per singoli comuni in sede di piano regolatore generale comunale.

Questi devono essere:

- criteri per il dimensionamento;
- indicazioni circa le tipologie insediative;
- indirizzi per le politiche per l'edilizia sociale.

Il dimensionamento residenziale e l'articolazione del territorio provinciale

Oggi in regione Friuli-Venezia Giulia la stima del dimensionamento viene affrontato esclusivamente a scala comunale.

Questa situazione porta quasi sempre a sovradimensionare l'offerta di aree nei singoli comuni (anche se un'eccessiva restrizione comporta necessariamente una crescita dei prezzi delle aree), non coordinando le scelte dei comuni limitrofi.

Questo tipo di pratica pianificatoria (che comporta ovvi sprechi di risorse di suolo, paesaggistiche e ambientali) può e deve essere superata ad una scala più ampia nella quale la stima della domanda (affrontata in un arco temporale di un decennio) è prevista con approssimazione migliore.

La domanda di abitazioni deve essere articolata a livello di sub-ambiti provinciali entro le quali è possibile una certa concertazione e compensazione: l'eventuale eccesso di domanda in un comune può trovare risposta nell'offerta di aree in un comune adiacente, oggetto delle scelte di piano sarà la redistribuzione dell'edificabilità all'interno di sub-ambiti provinciali, entro cui gli spostamenti di residenza e il pendolarismo siano accettabili.

La domanda di nuove abitazione deve essere prevista tenendo conto di tutti i fattori che ad essa concorrono, come (per citare i più salienti): l'incremento del numero delle famiglie; la maggiore domanda di spazio anche da parte delle famiglie residenti; l'incremento delle abitazioni non occupate; la riconversione ad usi non residenziali del patrimonio edilizio esistente e l'incompleto utilizzo delle aree residenziali previste (in prospettiva decennale).

Le tipologie insediative sono in buona misura prevedibili a partire dalla struttura per età delle famiglie e dalle tendenze complessive che influenzano l'evoluzione dei caratteri qualitativi della domanda di abitazioni. In questo senso si dovranno rendere compatibili le scelte di piano con gli impatti delle diverse tipologie insediative in termini di tutela dell'ambiente e del paesaggio (in particolare in termini di consumo di suolo agricolo e salvaguardando le aree di interesse paesaggistico-ambientale), di forma urbana e di effetti sui trasporti, eventualmente indirizzando le scelte verso tipologie anche diverse da quelle domandate.

I problemi legati alle politiche per l'edilizia sociale derivano dall'impossibilità di alcune famiglie o settori di procurarsi un alloggio adeguato ai propri bisogni nelle condizioni di

mercato date. Questo problema è indipendente da quello relativo al dimensionamento residenziale: in questo caso il mercato non può offrire la risposta al fabbisogno.

Gli strumenti specifici a disposizione per affrontare questo tipo di problemi consistono nell'offerta diretta di alloggi di proprietà pubblica o di alloggi a prezzi più bassi da parte di cooperative o da parte di imprenditori pagati da enti pubblici. I finanziamenti, solitamente gestiti dalla regione vengono attribuiti a diversi soggetti come l'ATER (Agenzia territoriale per l'edilizia residenziale), alcune imprese convenzionate, cooperative, ecc.

Il ruolo del Piano Territoriale Provinciale, in questo caso, è quello di indirizzare i Comuni a predisporre le condizioni (disponibilità di aree) perché l'intervento pubblico sia possibile ed ottimale in rapporto ai bisogni individuati, naturalmente per sub-ambiti territoriali e riconoscendo e valorizzando le specificità proprie di ogni parte di territorio (Collio, Carso, Alta e bassa pianura, Laguna).

Per quanto riguarda l'intervento pubblico (una quota del fabbisogno potrebbe essere particolarmente indirizzato a questo tipo di domanda), dovranno essere individuate le aree di disagio mediante una serie di indicatori indiretti come: il paragone tra redditi e prezzi locali, la quota di abitazioni in affitto (tenendo presente che tutta l'area dell'affitto da privati tende ad essere un'area a rischio di sfratto e/o a contrattazione per nuovi livelli di canone).

Al Piano Territoriale Provinciale può competere la individuazione delle situazioni di maggior fabbisogno, anche individuando le priorità di localizzazione degli interventi di edilizia pubblica nelle aree caratterizzate da più intenso disagio al fine di ottimizzare l'efficacia sociale delle risorse.

Studi programmati

Le previsioni riguardante il numero di abitazioni offerte devono essere ricavate dalle corrispondenti previsioni sulle famiglie. Questo viene fatto al fine di determinare non solo il numero ma anche il tipo di abitazione, quando è nota la relazione tra i caratteri delle famiglie e quelli delle abitazioni domandate (abitazioni usate come residenza principale, entro ambiti geografici opportunamente ampi, e per periodi di tempo sufficientemente lunghi).

L'impostazione metodologica circa la previsione della domanda di abitazioni in base all'evoluzione della struttura demografica, per ambiti provinciali, dovrà essere grossomodo strutturata nel seguente modo:

- a. Previsione dell'evoluzione decennale della popolazione residente in provincia, per sesso ed età;
- b. Previsione, a partire dai dati precedentemente trovati (a.), del numero delle famiglie per sesso ed età del capofamiglia;
- c. Disaggregazione delle previsioni di cui al punto b. con riferimento ai sub ambiti provinciali (studiando le diverse dinamiche come quelle relative ai fenomeni emigrazione, o di immigrazione come nel caso del Monfalconese, i fenomeni delle abitazioni turistiche a Grado, ecc.);
- d. Studio della relazione, osservata in un periodo temporale (cinque anni, ad esempio), tra dinamica delle famiglie ed attività edificatoria nell'insieme dei comuni non turistici ed interpretazione di questa relazione (tenendo in considerazione anche l'aumento delle abitazioni non occupate e della loro eventuale conversione ad usi non residenziali);

- e. Previsione della quantità di nuove abitazioni domandate in provincia e negli ambiti sub-provinciali;
- f. Studio dei comportamenti residenziali delle famiglie osservati durante gli anni precedenti, in termini di scelta tra nuova edificazione e recupero delle tipologie edilizie esistenti, anche in relazione alle diverse tipologie familiari;
- g. Previsione delle tipologie edilizie prevalenti nella nuova edificazione durante il prossimo decennio;
- h. Disaggregazione della domanda rapportata alle situazioni di disagio e di priorità sociali (giovani coppie, anziani, ecc.).

3.

SISTEMA PRODUTTIVO: RIQUALIFICAZIONE E OCCASIONI DI SVILUPPO

Uno dei compiti previsti dalla legislazione regionale per il PTP è quello relativo alla formulazione delle direttive localizzative e degli indirizzi per lo sviluppo delle attività industriali, commerciali e terziarie di interesse territoriale.

Le azioni del Piano, per quanto riguarda le aree industriali, dovranno essere rivolte alla valorizzazione delle specificità, delle vocazioni e delle opportunità delle singole zone, attraverso:

- il riordino e la razionalizzazione dell'offerta delle aree produttive e la loro organizzazione territoriale;
- il miglioramento delle interconnessioni con i sistemi infrastrutturali regionali e locali e le attrezzature intermodali;
- l'adeguata dotazione di infrastrutture e aree per servizi e la qualificazione delle aree;
- l'indicazione delle destinazioni d'uso compatibili;
- la scelta di azioni atte ad introdurre nuovi settori di produzione e ricerca, ad alto contenuto di innovazione tecnologica;
- l'utilizzo dei programmi comunitari e regionali, come quelli di sostegno alla piccola e media impresa, gli interventi per i servizi, per le infrastrutture, per l'ambiente, ecc.;
- il superamento di logiche localistiche al fine di razionalizzare l'offerta delle aree produttive.

A tale fine, il PTP dovrà differenziare le politiche per gli insediamenti produttivi di interesse provinciale soprattutto in funzione delle loro compatibilità con gli aspetti ambientali, strutturali, sociali e per lo sviluppo e modernizzazione del settore produttivo, prevedendo per ambiti e per singole aree la:

- mitigazione degli impatti puntuali locali di tipo paesaggistico-ambientali e viabilistici;
- riorganizzazione e riqualificazione (mobilità, fasce verdi di protezione, ecc.) delle aree produttive;
- riconcentrazione in alcune aree attrezzate esistenti delle attività produttive diffuse o sparse;
- riallocazione delle attività produttive e delle previsioni incompatibili sia in termini di impatto complessivo sia in rapporto alla loro presenza all'interno del tessuto residenziale, riuso a fini di riqualificazione urbana e turisticoricettivi delle aree dismesse;
- localizzazione e/o consolidamento di attività di ricerca e innovazione tecnologica per lo sviluppo e la modernizzazione del sistema industriale e logistico della provincia.

Anche a questo scopo, una delle tematiche trattate nella fase di analisi è quella relativa alla quantificazione delle aree già infrastrutturali e ancora inutilizzate nelle aree produttive provinciali.

La ricerca sullo stato di attuazione delle aree contenute nei piani urbanistici ha messo in luce come nel Monfalconese le superfici attualmente utilizzate a fini produttivi ammontino a 3.839.292 e le aree urbanizzate (aree edificate e lotti liberi) a 4.559.425 mq, valori che pongono quest'area, per questo aspetto, di gran lunga al primo posto tra le quattro della provincia. L'indice di disponibilità di lotti liberi in aree urbanizzate (quota libera/superficie totale) è quindi del 15,8%, mentre la superficie territoriale prevista dai Piani regolatori dei comuni dell'ambito ammonta addirittura a 7.699.459 mq.

La lettura critica di questi dati, accompagnata da un'analisi sui trend economici che caratterizzano questa area, comporterà necessariamente una riconsiderazione circa le caratteristiche dell'offerta di aree, anche per superare logiche localistiche e far collaborare settore pubblico e privato al fine di promuovere iniziative di offerta di aree, contrastare l'inutile compromissione e consumo di suoli e proteggere gli ambiti di interesse naturalistico-ambientale.

Le strategie per l'area Monfalconese dovranno favorire la sua valorizzazione in un contesto complessivo di riqualificazione urbana ed ambientale. A questo scopo diventeranno importanti i centri per la gestione e la riqualificazione delle risorse umane, per la formazione manageriale, per la creazione ed il sostegno delle risorse umane, per la formazione di nuove imprese. Sarà estremamente importante, inoltre, perseguire una strategia che miri ad una maggiore integrazione territoriale tra grandi interventi industriali e il tessuto degli insediamenti industriali minori.

Un'altra tematica che dovrà essere affrontata dal Piano sarà quella relativa alle trasformazioni che necessariamente occorreranno al tessuto economico della provincia, ed in particolare alla fascia confinaria, a seguito dell'entrata della Slovenia nell'Unione Europea.

Questa prospettiva comporterà la riconversione delle attività che risulteranno fuori mercato alla caduta del confine e la previsione di opportunità di sviluppo e di insediamento per nuove attività.

Anche la individuazione di nuove strutture terziarie e direzionali in relazione alla riconversione economica della fascia confinaria, è molto importante e dovrà essere affrontata estendendo e consolidando le previsioni di riconversione di queste aree contenute nel progetto definito "Progetto di riconciliazione tra gli abitanti di Nova Gorica e di Gorizia".

Lo scenario di riconversione proposto vede la città di Gorizia rafforzare la sua vocazione di centro di servizi avanzati e d'area e Nova Gorica rafforzare la sua vocazione di centro di piccola e media impresa che spazia dalle produzioni industriali a quelle di trasformazione dei prodotti agricoli.

Anche per quanto riguarda il settore commerciale, un settore cardine su cui si dovrà incentrare la nuova organizzazione economico-territoriale dell'area confinaria posta tra la città di Gorizia e i comuni di Nova Gorica e San Pietro, prossima al raccordo autostradale e all'autostrada verso Lubiana (lungo un tracciato che diventerà sempre più di transito verso le nuove frontiere orientali dell'Europa), va individuata come uno dei luoghi potenzialmente di maggiore interesse in ogni scenario di riconoscimento del ruolo e del peso del confine.

Studi programmati

Dimensionamento del fabbisogno di aree produttive; verifica dei cicli produttivi e delle compatibilità ambientali, strutturali, localizzative e sociali.

Integrazione economica e sviluppi della fascia confinaria: ruoli futuri e pesi economici delle diverse realtà.

Analisi delle risorse attuali e dei fattori che possono favorire l'area confinaria in funzione della futura capacità di guidare la trasformazione del contesto.

Individuazione di nuovi settori di produzione e ricerca compatibili con le esigenze ambientali.

4.

SISTEMA DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ: INTEGRAZIONE E RIEQUILIBRIO MODALE, RIORGANIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ, VIVIBILITÀ TERRITORIALE E MISURE PER LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Il lavoro di predisposizione del nuovo Piano Generale dei Trasporti si è sviluppato all'interno di un quadro di opportunità e di vincoli costituito fundamentalmente dall'integrazione europea, dalla localizzazione dell'Italia nell'area mediterranea e dagli accordi di Kyoto.

L'Europa viene vista come fondamentale scenario di riferimento per quanto si riferisce al contesto economico - sociale all'interno del quale sviluppare, ammodernare e rendere competitivo il sistema dei trasporti del nostro paese, tenendo altresì conto di come i processi di globalizzazione dell'economia impongono comunque una capacità di competizione che faccia riferimento al mondo intero.

Il Mediterraneo viene visto come grande occasione perché il nostro Paese sia richiamato a svolgere, dopo secoli di sostanziale emarginazione dalle rotte commerciali mondiali, un ruolo di primo piano nel contesto europeo ed internazionale, cogliendo le grandi opportunità derivanti dalla modificazione dei percorsi fondamentali compiuti dai traffici delle merci tra l'estremo Oriente, il Nord Europa e la costa Atlantica dell'America del Nord, così come dal tumultuoso e rapido sviluppo dei traffici commerciali con i paesi mediterranei nord africani e mediorientali.

Gli obiettivi di sostenibilità ambientale fissati dagli accordi di Kyoto, pongono la necessità di produrre un significativo processo di riequilibrio modale all'interno del settore dei trasporti e della logistica, che contribuiscono in maniera altamente significativa alle emissioni inquinanti oltre che al consumo del territorio, al fine di favorire, in un quadro di economicità di gestione, la maggiore e migliore utilizzazione dei modi di trasporto intrinsecamente meno inquinanti.

I principi fondamentali intorno ai quali è stata incentrata la redazione del nuovo piano:

1) l'esigenza di analizzare e riorganizzare la rete dei servizi e della logistica, ottimizzando l'uso delle infrastrutture esistenti e della catena logistica del sistema dei trasporti e della mobilità italiana, subordinando l'ammodernamento, il potenziamento e la realizzazione di nuove infrastrutture agli effettivi bisogni dei servizi di trasporto. Il servizio come fine quindi, l'infrastruttura come mezzo funzionale e necessario, la logistica e l'integrazione modale come strumenti per ottimizzare l'uso delle infrastrutture. La svolta caratterizzante il nuovo Piano Generale dei trasporti sta pertanto in questo assunto fondamentale, nella priorità data cioè alla riorganizzazione della rete dei servizi e della logistica rispetto alla costruzione di nuove infrastrutture (pur necessarie) come indirizzo obbligato per avere un sistema di mobilità e di trasporto delle persone e delle merci meno inquinante e di minore impatto e più efficiente e competitivo nel panorama europeo e mondiale.

2) la necessità di procedere alla liberalizzazione del settore ed al superamento dei monopoli esistenti, al fine di introdurre anche all'interno del comparto trasporti quegli elementi di competizione e di comparazione che permettano ad un tempo di correggere le storture e le diseconomie derivanti da sistemi chiusi e protetti, e di realizzare un sistema di trasporti efficiente, economicamente ben gestito e competitivo con i servizi degli altri paesi europei. E'

pertanto necessario, per tutti gli aspetti legati alla organizzazione dei servizi, che sia l'impresa privata a determinare la quantità di servizio e le tariffe più idonee a soddisfare le esigenze dei cittadini e dei consumatori (concorrenza nel mercato), con il compito per la Pubblica Amministrazione di regolazione dell'attività del settore, e cioè di determinazione delle modalità prioritarie, delle regole per l'accesso al mercato, di individuazione e monitoraggio degli standards di sicurezza, di controllo sulla continuità e affidabilità nell'erogazione del servizio offerto dai privati.

3) l'innovazione tecnologica e gestionale è ritenuta la via per favorire non solo lo sviluppo tecnologico del settore in termini di maggiore efficienza e di sostenibilità ambientale, ma anche di maggiore capacità gestionale, al fine di rendere il settore dei trasporti non più un elemento di svantaggio competitivo nell'insieme del processo produttivo del paese, come è oggi, ma piuttosto un fattore di crescita e di sviluppo dell'economia italiana. Il quadro di riferimento del PGT è chiaro: un forte orientamento ai servizi di trasporto, da realizzare in una logica di mercato competitivo, con obiettivi di economicità ed efficienza, intesa come efficienza globale, e cioè con l'inclusione degli obiettivi di tutela ambientale e di sicurezza. Questo contesto introduce, anche per le applicazioni tecnologiche, nuove sfide. Privilegiando i servizi, si deve infatti spostare l'attenzione verso gli utenti e verso le tecnologie che favoriscono l'uso, anche intermodale, di tutti i sistemi disponibili. Lo sviluppo tecnologico deve accompagnare la liberalizzazione ed il decentramento dei sistemi e dei servizi. La sfida può essere pertanto raccolta solo pensando ad un impiego massiccio delle nuove tecnologie, in grado di mettere in rete, facilmente e a basso costo, utenti, fornitori di servizi e operatori di sistemi.

All'interno di questi indirizzi di carattere generale il PGT ha individuato gli obiettivi principali quali:

- il riequilibrio territoriale, l'integrazione e il riequilibrio modale;
- la mobilità e la vivibilità delle grandi aree urbane del Paese;
- le misure per la sostenibilità ambientale;
- gli interventi per la sicurezza nei trasporti.

Le potenzialità da valorizzare

Vengono ritenuti prioritari la valorizzazione e il potenziamento del capitale fisso già presente nell'area provinciale.

Le opere infrastrutturali esistenti, come l'autoporto di Gorizia-S.Andrea- Vrtojba (per i quali sono già in corso programmi di riconversione in vista dell'entrata della Slovenia nella U.E.), l'aeroporto di Ronchi dei Legionari con la futura area di interscambio merci, il porto di Monfalcone e lo scalo ferroviario di Cervignano possono essere opportunamente messe in rete creando una sinergia di opere e servizi in grado di captare i traffici di merci e persone.

Per quanto riguarda il sistema stradale, allo scopo di interconnettere e fare interagire poli e linee infrastrutturali, è stato più volte proposto dall'Amministrazione provinciale di Gorizia un tracciato che prevede la semplice ricalibratura delle infrastrutture esistenti sul territorio isontino e, nella fattispecie, la superstrada che dal casello di Villesse si collega a Gorizia e

prosegue fino a Razdrto. Per quanto riguarda il versante sloveno, è in corso il compimento del raccordo con il sistema autostradale proveniente da Razdrto, punto di collegamento con l'autostrada Trieste – Lubiana.

Questo darebbe luogo ad un forte sistema infrastrutturale basato sul parallelismo fra i due tracciati autostradali di Villesse – Trieste – Razdrto –Lubiana e di Villesse–Gorizia–Nova Gorica–Razdrto–Lubiana.

Per quanto riguarda l'assetto ferroviario, viene sostenuta l'opportunità che venga realizzato, attraverso il territorio isontino la connessione della trattaferroviaria Gorizia – Nova Gorica – Ajdovscina al sistema ferroviario Venezia- Trieste-Lubiana. In territorio goriziano, infatti, esiste già una rete ferroviaria adeguatamente strutturata a doppio binario che, partendo dall'area antistante l'aeroporto di Ronchi, si collega con Gorizia e la rete ferroviaria di Nova Gorica (è previsto, a questo scopo, a Gorizia un raccordo ferroviario). Si verrebbe a creare, così, sia a livello ferroviario sia a livello autostradale, un secondo tracciato verso Gorizia che reincontrerebbe l'asse Trieste – Lubiana nelle vicinanze della località slovena di Ajdovscina.

Inoltre, per tutta l'area della Slovenia che va dalla Valle del Vipacco alla Valle dell'Isonzo, quest'opera costituirebbe un raccordo funzionale con le infrastrutture viarie e di servizio esistenti, rappresentando un nuovo elemento di sviluppo per l'economia transfrontaliera e non andrebbe a penalizzare le potenzialità del porto di Trieste né di quello di Capodistria, bensì consentirebbe – in un'ottica di integrazione dei porti – di utilizzare e valorizzare anche quello di Monfalcone.

Le priorità per le attrezzature intermodali

Le priorità nel settore dei trasporti quindi, alle quali anche la provincia di Gorizia è chiamata a confrontarsi, sono quelle che riguardano il riassetto modale, privilegiando principalmente le politiche e le azioni a sostegno del trasporto marittimo e quello su rotaia.

Per quanto riguarda il primo punto, appare importante ribadire come è sul traffico marittimo e la portualità che si deve puntare per il riequilibrio delle modalità di trasporto oggi incentrate sul sistema stradale. L'Adriatico è del resto un naturale canale di navigazione (attualmente il peso delle merci movimentate in Adriatico è solo il 30% del traffico nazionale e circa il 5% di quello dell'Europa comunitaria) di mediazione tra occidente e oriente e di collegamento tra nord e sud.

Nell'ottica intermodale sono i porti i nodi fondamentali dove risulta prioritario che la merce non subisca rallentamenti. Di fatto, l'analisi della situazione portuale lungo tutto il Corridoio Adriatico mette in rilievo l'insufficienza delle infrastrutture di accesso e un basso livello di intermodalità, anche se, lo sviluppo della portualità adriatica non dipende esclusivamente dalla realizzazione delle infrastrutture mancanti ma anche dalla capacità gestionale dei singoli porti, dal loro livello di specializzazione, dalla loro competitività nei servizi e nei costi.

In molti studi viene evidenziato come una delle caratteristiche del porto di Monfalcone sia la sua disponibilità di spazi e la sua posizione favorevole rispetto al sistema infrastrutturale. Grazie a questa situazione è particolarmente adatto a svolgere:

- la funzione di porta marittima e di polmone logistico di ingresso per le materie prime e i semilavorati utilizzati dalla grande industria regionale, che non viaggiano unitizzati;

- la funzione di porta marittima per un hinterland anche internazionale, sia in entrata che in uscita, per flussi non unitizzati che richiedono ampi spazi di stoccaggio e che possono utilizzare il mezzo ferroviario;

- il ruolo di punto di interscambio per il cabotaggio. A questo proposito viene auspicata una sinergia con il porto di Trieste (viene ipotizzato un coordinatore unico per i porti regionali) e l'intervento di capitale privato.

Per l'intera regione, al fine di rinnovare e perfezionare il trasporto via terra, le possibilità più interessanti offerte dall'uso dell'intermodalità strada - rotaia si avrebbe qualora la ferrovia venisse usata per servire, in primo luogo, traffici di transito e non quelli aventi origine o destinazione in territorio regionale.

Sono infatti i traffici stradali di transito (ad esempio quelli provenienti dal Veneto e diretti verso il valico di Tarvisio o verso la Slovenia, e viceversa) a percorrere i tratti di maggiore lunghezza sul territorio regionale, che potrebbero essere in parte evitati qualora si viaggiasse su ferrovia; i traffici di lunga distanza aventi origine e destinazione sul territorio regionale che utilizzerebbero l'intermodalità sarebbero comunque costretti a passare su strade della regione.

In vari studi di settore viene vista come strategica la possibilità di ridurre quota del traffico pesante autostradale di transito. A tal fine è auspicabile una politica di incentivazione di passaggio dall'autotrasporto all'intermodale, attraversando interporti, per coprire su rotaia le rotte verso/da i Paesi esteri situati a Nord-Est del Friuli-Venezia Giulia.

Per quanto riguarda gli interporti, nel Nord-Est d'Italia sono presenti quelli di Verona, Padova e Trento. Quello di Cervignano del Friuli nonostante sia ancora nelle primissime fasi di costruzione (è stato appena completato un terzo di quanto corrisponde alla prima fase dei lavori e non esiste ancora il progetto della bretella stradale di collegamento con il casello di Palmanova) si propone come punto di collegamento tra i paesi dell'Europa dell'Est e la Pianura Padana (lo scalo ferroviario è invece ultimato da tempo).

Come emerge dal documento "Linee programmatiche per lo sviluppo economico e sociale di Gorizia e Nova Gorica"¹ è necessario che il sistema autoportuale mantenga una posizione economica primaria anche dopo la caduta del confine (si parla in questo caso del sistema autoportuale di S.Andrea e di Vrtojba).

A tal fine, la linea di cambiamento ipotizzata è quella di "un sistema polivalente di servizi per il commercio internazionale, dalla gestione delle merci, alla borsa merci, ai magazzini fiscali, al centro direzionale con i servizi alle imprese, alle comunicazioni per i trasporti" (punto di servizio doganale all'interno della UE).

Inoltre, data la vicinanza con altre infrastrutture multimodali per i trasporti (aeroporto, porti di Monfalcone e Trieste e scalo di Cervignano), è auspicabile il rafforzamento del sistema confinario di Gorizia e Nova Gorica come punto di snodo per i traffici con l'Est all'interno della cosiddetta "piattaforma multimodale".

Le opportunità di una tale riconversione sono:

- passaggio dal trasporto su gomma a quello su rotaia riducendo l'attraversamento dell'ambito provinciale e regionale;

¹ Comune di Gorizia – Comune di Nova Gorica, Progetto Pilota, La sfida della riconciliazione: Linee programmatiche per lo sviluppo economico sociale di Gorizia e Nova Gorica, luglio 2008

- disponibilità di infrastrutture di accesso, parcheggi, magazzini, uffici;
- disponibilità di forza lavoro qualificata da occupare in attività di riconversione;
- parziale riconversione dell'autoporto già realizzata e da completare;
- investimenti nel settore dell'autotrasporto e dell'intermodalità;
- assistenza tecnica al settore dell'autotrasporto da parte del centro autoporto;
- semplificazione delle procedure import-export.

Anche l'aeroporto di Ronchi dei Legionari è una struttura destinata ad accrescere l'intermodalità delle merci (anche in vista della realizzazione del Polo intermodale): viene ritenuto, infatti, che la domanda di trasporto merci via aria (viene ritenuto vantaggioso il trasporto aereo per percorsi relativamente lunghi: 500-600 km) sia destinata a crescere, per i prossimi venti anni, con un tasso del 6% annuo; merci ad alto valore e con elevate necessità di servizio sono il principale obiettivo di mercato del trasporto aereo.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, bisogna sottolineare come le previste quote di traffico merci siano rivolte soprattutto ai Paesi dell'Est Europa. Si ritiene infatti, che le aree in questione siano un vasto insieme di mercati che nei prossimi anni alimenteranno rilevanti flussi di traffico con l'Europa occidentale, anche se all'inizio fortemente squilibrati tra importazioni ed esportazioni. D'altra parte, sono molti i fattori che incidono positivamente sulle rese dei trasporti da/per l'Est Europa: le reti stradali di tali paesi si presentano inadeguate (estensione, capacità, ampiezza, stato di conservazione e servizi) con conseguenti ridotte velocità commerciali; anche per il settore ferroviario, sempre per i collegamenti con i Paesi dell'Est, la rapidità delle rese aree risalta in modo significativo.

Studi programmati

Analisi sugli aspetti territoriali, organizzativi e gestionali - operativi delle attrezzature intermodali e sul loro grado di interrelazione con le reti infrastrutturali. Analisi dei flussi, degli aspetti normativi e delle opportunità di trasporto delle merci.

5.

OPPORTUNITA' E OCCASIONI STRATEGICHE PER LA VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO

L'ingente patrimonio relativo alle aree militari dismesse, le grandi aree di proprietà pubblica e privata, la prossima entrata della Slovenia nella Unione europea con la conseguente necessaria riflessione sul nuovo assetto delle aree e delle attrezzature relative alla fascia confinaria e le aree gravate da "Usi Civici" (le aree dove insiste quella particolare forma associativa finalizzata al comune godimento delle terre), rappresentano, di fatto, delle grandi occasioni strategiche su cui concentrare azioni progettuali, da sviluppare con la promozione della Provincia e in concerto con i Comuni e la Regione, per la realizzazione delle politiche di Piano.

Compito del Piano sarà, infatti, anche quello di procedere al ripensamento delle funzioni in relazione alle nuove opportunità offerte dalle inedite relazioni con la fascia confinaria e con il territorio sloveno.

Alcune aree trovano giustificazione dal ripensamento di attività (doganali, di stoccaggio e deposito merci, di autotrasporto, ecc.) dovute alla presenza del confine. In un cambio di prospettiva di tale portata le ipotesi di trasformazione future sono numerose. Il sistema confinario di Gorizia, infatti, è caratterizzato da una serie di opportunità che rendono possibili nuove relazioni e diversi e più significativi cambiamenti delle funzioni.

Altre, per la prossimità al confine, offrono grandi opportunità di reinvenzione, rivitalizzazione di tutta la fascia confinaria, anche ipotizzando parchi naturali di carattere internazionale (Isonzo e Carso).

Altre aree ancora, di natura più puntuale, potrebbero consentire di prospettare scenari futuri in quanto collocate all'interno di aree di interesse paesaggistico-ambientale.

Le caserme dismesse dislocate nell'ambito provinciale (Collio, Carso, Pianura, ecc.) potranno essere oggetto di operazioni di riutilizzazione funzionale legate ad attività di servizio a grande scala, alla promozione e organizzazione del turismo naturalistico, alla ricerca scientifica, all'Università, alle imprese, ad Istituzioni pubbliche e private; la necessaria trasformazione funzionale si dovrà accompagnare alla riqualificazione fisica di queste aree, oggi degradate e in stato di abbandono.

Studi programmati

Individuazione delle grandi aree di proprietà pubblica e privata, delle concessioni in atto e delle aree gravate dagli "Usi Civici".

Confronto e implementazione del materiale finora raccolto sulle aree militari dismesse e sul loro grado di trasformabilità.

6.

L'ARTICOLAZIONE DEL PIANO E LA CONCERTAZIONE

Al fine di valorizzare le specificità e le diversità morfologiche, insediative, socio-economiche, relazionali, paesaggistiche e ambientali che caratterizzano la provincia di Gorizia, per migliorarne il grado di interrelazione ed innescare politiche tese a correggere eventuali disequilibri esistenti, sarà necessario un ulteriore approfondimento finalizzato ad articolare spazialmente il territorio provinciale in Ambiti.

Tale articolazione permetterà di elaborare appositi approfondimenti analitici e soluzioni progettuali, sulle quali avviare da subito la concertazione delle scelte pianificatorie con i Comuni.

La scelta di articolare gli ambiti secondo le diversità morfologico-ambientali (Collio, Isonzo, Carso, Alta e Bassa Pianura e Laguna) copre l'intero territorio provinciale. Quando le singole unità geografiche non coincidono appieno con i confini dei Comuni, la concertazione permetterà di coinvolgere comunque le Amministrazioni locali, anche se interessate solo con una parte del proprio territorio.

L'operazione di articolazione territoriale comporta che le scelte politiche in termini di riassetto e di ridistribuzione territoriale vengano valutate con il metodo della concertazione.

Ad esempio, i sistemi di mobilità, i servizi a scala sovracomunale, le tematiche ambientali relative ad ambiti come quelli fluviali, del Collio e lagunari comportano una visione territoriale di insieme razionale, coerente e funzionale da concertare con i Comuni coinvolti.

IL GOVERNO DEL TERRITORIO

La lettura e la comprensione del quadro progettuale che riguarda il territorio provinciale e del suo rapporto con le province e i territori circostanti, delineato dagli strumenti di pianificazione alla scala comunale (sotto ordinata) e regionale (sopra ordinata), non è stata oggetto di studio sistematico ed analitico per questa prima fase della predisposizione del PTP.

La motivazione di tale approccio risiede nella convinzione che a questo livello progettuale vi sia la necessità di una lettura territoriale, delle sue valenze e delle problematiche emergenti fatta a prescindere dalle singole scelte operate dalle singole amministrazioni comunali e/o dalla amministrazione regionale.

La prossima ricognizione dovrà quindi riguardare la predisposizione del quadro complessivo dello stato della pianificazione (sopra e sotto ordinata), al fine di coordinare e armonizzare le scelte del PTP con la normativa nazionale e regionale di governo del territorio e verificare e implementare le scelte dei singoli piani regolatori comunali.

Oltre al Piano Urbanistico Regionale vigente e ai piani specifici di settore (Piano Regionale della Viabilità, Piano Regionale Integrato dei Trasporti, Piani dei Parchi e delle Riserve, bozza del Piano Territoriale Regionale, ecc.), è necessario raccogliere, verificare ed evidenziare le prescrizioni provenienti da tutti gli strumenti che condizionano le trasformazioni fisiche del territorio.

In sintesi sarà necessario approfondire i seguenti temi:

- Piani sovraordinati (PUR e bozze PTRG - Piano territoriale regionale generale, ecc.);
- Piani settoriali sovracomunali (Commercio, trasporti, viabilità, ecc.);
- Vincoli sovraordinati: sarà necessario predisporre il quadro complessivo dei vincoli territoriali (ad esempio: vincolo idrogeologico, aree sottoposte alla L. 431/85, vincoli di cui alla legge 1497/39, agli usi civici, ai vincoli militari, ai corsi d'acqua, ai metanodotti, agli elettrodotti, ai pozzi dell'acquedotto, ecc.);
- Piani regolatori comunali (quadro normativo e contenuti progettuali; la cartografia relativa all'assemblaggio degli azzonamenti è già stata fatta in occasione dello "Studio della viabilità e mobilità" provinciale).