







Estratto del P.T.R.P. relativo al comune di Muggia [fonte: Piano Regolatore Particolareggiato della Costiera Triestina, Progetto strategico Muggia Vecchia - Punta Sottile, 2000]





Piano regionale di gestione dei rifiuti

Approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 044/Pres. di data 19 febbraio 2001.

Gli obiettivi del Piano sono:

-  disciplinare la gestione dei rifiuti favorendo la riduzione della produzione e la regolamentazione della gestione degli stessi attraverso un sistema integrato;
-  promuovere l'impiego di idonee e moderne tecnologie in modo da assicurare le più alte garanzie di protezione dell'ambiente e di tutela della salute dei cittadini;
-  favorire la riduzione dello smaltimento finale dei rifiuti attraverso il riutilizzo, il reimpiego ed il recupero dai rifiuti urbani e speciali;
-  attuare il decentramento attraverso il conferimento di funzioni nel settore alle province ed ai comuni.

Le linee guida delle azioni previste dalla Regione sono riportate nei "Piani di gestione dei rifiuti"; la fase attuativa dei Piani viene demandata alle singole Province che, nella redazione dei propri programmi, adeguano ed integrano le linee guida regionali alle reali esigenze del proprio territorio. Per quanto riguarda i rifiuti speciali non pericolosi e pericolosi, gli obiettivi del Piano Regionale prevedono:

-  Prevenzione e riduzione della quantità e pericolosità dei rifiuti;
-  Riduzione dello smaltimento finale dei rifiuti;
-  Limitazione e contenimento della movimentazione dei rifiuti (rispetto del principio di prossimità);
-  Incremento dell'intercettazione dei Rifiuti Urbani Pericolosi (RUP).



Programma Provinciale di attuazione del Piano regionale di gestione dei rifiuti- sezione rifiuti speciali non pericolosi, rifiuti speciali pericolosi nonché rifiuti urbani pericolosi

Il Programma è stato adottato dalla Giunta provinciale con Deliberazione n.17/G del 02/02/2009.



Gli obiettivi e le azioni del programma sono:

Obiettivi	Azioni
<i>Prevenzione e riduzione della quantità e pericolosità dei rifiuti</i>	<i>Promozione di comportamenti pro-attivi nei diversi settori industriali</i>
<i>Riduzione dello smaltimento finale di rifiuti</i>	<i>Promuovere il Green Public Procurement (GPP) ovvero gli acquisti verdi nelle Pubbliche Amministrazioni al fine di favorire il riutilizzo, il reimpiego, il riciclaggio e le altre forme di recupero dei rifiuti, nonché l'utilizzo di materie prime secondarie, di prodotti ottenuti dal recupero dei rifiuti</i>
	<i>Diffusione di standard per l'assimilazione da parte dei Comuni dei rifiuti derivanti dalle attività artigianali/industriali</i>
	<i>Recupero ambientale delle aree dimesse dalle attività estrattive</i>
<i>Limitazione e contenimento della movimentazione dei rifiuti</i>	<i>Analisi dei principali motivi che determinano l'entrata e l'uscita di determinate tipologie di rifiuti per grandi produttori, grandi gestori e particolari realtà al fine di un possibile contenimento</i>
<i>Incremento dell'intercettazione dei Rifiuti Urbani Pericolosi (RUP)</i>	<i>Attivazione di impianti di recupero di terreni inquinati</i>

Programma provinciale del trasporto pubblico locale (P.P. T.P.L.)

L'assetto delle competenze in materia di trasporto pubblico locale è stato delineato con L.R. 07.05.1997 n. 20 attribuendo alle Province il compito di approvare i Piani Urbani del traffico unicamente per gli aspetti inerenti alle finalità ad agli standard contenuti nel Piano Regionale per il trasporto pubblico locale. Nel 2003 la Trieste Trasporti S.p.A. ha affidato al prof. Camus il "Progetto di valutazione e revisione della rete di trasporto pubblico nella provincia di Trieste"; nel 2007 lo stesso prof. Camus ha provveduto all'aggiornamento del piano del 2004, al fine dell'avvio delle procedure di gara per l'affidamento del Contratto di Servizio 2011 – 2020.

L'esigenza di un aggiornamento discendeva dal fatto che nel periodo compreso tra il 2004 e il 2007 il sistema dei servizi di TPL aveva subito alcune modifiche e che nei medesimi anni erano state avanzate diverse proposte di modifica dell'attuale configurazione urbanistica e viabilistica della città che rendevano opportuno aggiornare il piano onde pervenire ad una attuale armonizzazione dei servizi e sintesi degli scenari di piano. Gli obiettivi da perseguire erano:

-  miglioramento dell'offerta di servizi di TPL ai fini di aumentarne l'appetibilità dal punto di vista dell'utenza;
-  mantenimento del monte chilometrico annuo ovvero il miglioramento della velocità commerciale.

Dall'analisi dei flussi effettuati all'interno dello "Studio propedeutico dei possibili sviluppi del trasporto pubblico sulla rete ferroviaria del nodo di Trieste" emerge che i servizi di TPL su ferro nel nodo di Trieste rivestono un certo interesse prevalentemente nell'ipotesi, da un lato, di realizzare le fermate in Galleria di Circonvallazione e collegamenti a media distanza Ronchi – Trieste – Capodistria, o, dall'altro lato, di inserire un collegamento di tipo tranviario lungo le Rive. Le altre ipotesi parziali sembrano non raccogliere il favore degli utenti in misura tale da giustificare gli investimenti comunque necessari. L'avvio di un esercizio sperimentale potrebbe però determinare una crescita dell'appetibilità verso un sistema di trasporto collettivo radicalmente diverso da quello su gomma purché adeguatamente programmato e a condizione di agevolarne l'accessibilità mediante specifici interventi organizzativi quali ad esempio l'istituzione di un servizio di autobus a chiamata (DRTS) verso la stazione delle Noghère a Muggia. Lo Studio Camus del 2007 predice inoltre che la caduta dei confini potrebbe comportare un sensibile incremento della mobilità a cavallo del confine di stato. La stima precisa non è facile dal momento che verrà modificato in maniera significativa l'attuale stato delle cose. Il processo di integrazione sarà diluito negli anni e conseguentemente progressiva, ma possibilmente anticipata, dovrà essere l'offerta di servizi di TPL. Al momento dell'elaborazione del Piano erano pervenute sollecitazioni in merito al collegamento della linea "Muggia-Crevatini", che prevede l'istituzione di un nuovo collegamento urbano tra Muggia - Santa Barbara - Crevatini (Slo) - Chiampore - Muggia con 6 coppie di corse giornaliere.



Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento (P.T.C.P.) – non vigente

La documentazione contenuta in questo elaborato è frutto di un lavoro iniziato nel 2003 e che è giunto all'elaborazione delle "Linee guida per lo sviluppo del Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento" nel 2006. Ad oggi queste "linee guida" non sono state né approvate né adottate. Il documento individua i seguenti settore di sviluppo:

Linee guida	Obiettivi
Settore portuale logistico	<i>Avvio di una adeguata piattaforma logistica e la creazione di efficienti collegamenti sia interni che esterni della stessa con un cluster di servizi logistici estremamente competitivi a livello internazionale.</i>
	<i>La messa a punto di un efficiente sistema di collegamenti del porto verso direttrici strategiche di traffico (quali ad esempio quelle del centro Europa), anche in linea con le strategie del Corridoio 5. A questo proposito andrà anche attentamente valutata la potenziale sinergia di sistema con altri porti complementari e geograficamente vicini (Sistema Alto – Adriatico).</i>
	<i>Riqualificazione e valorizzazione delle aree del Porto Franco Vecchio per destinazioni alternative e a valore aggiunto, anche al fine di acquisire risorse da re-investire nell'attività core portuale.</i>
	<i>Il coordinamento con altre entità del territorio (aeroporto, azienda turistica, etc.) al fine di valorizzare lo scalo come centro crocieristico dell'altro adriatico.</i>
Settore secondario	<i>Il settore industriale potrebbe trovare, attraverso una "efficace" connessione con le risorse e le capacità presenti nel territorio, uno sviluppo di produzioni focalizzate, innovative e di eccellenza che potrebbero meglio affermarsi e trovare mercati di sbocco in economie in forte crescita e innovazione (salto tecnologiche delle economie in transizione). Il settore dovrebbe per prima cosa collegarsi al settore della ricerca attraverso opportune collaborazioni concepite, organizzate e finanziate in un'ottica di partnership pubblico-privato.</i>
Settore terziario	<i>Lo sviluppo segue principalmente una logica di produzione di nicchia con coltivazioni concentrate in alcune aree e focalizzate in termini di prodotti. Potenziali, anche se non particolarmente significativi sviluppi potrebbero nascere da convergenze e sinergie con politiche di turismo mirato (naturalistico, agriturismo, etc.).</i>

Piano Regolatore Portuale

Non approvato, in corso la valutazione ambientale presso il ministero.

Il Piano Regolatore Portuale è lo strumento per disegnare l'assetto strutturale ed operativo del porto ed individuare la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito portuale. L'attuale Piano Regolatore del porto trova origine nel 1957 allorquando fu redatto in base alla legge 1177/21 dal Commissariato Generale del Governo per il Territorio di Trieste, Direzione Lavori Pubblici, Ufficio del Genio Civile Sezione Opere Marittime: nel corso del tempo è stato abbondantemente superato ed integrato attraverso numerose varianti per cui già da qualche tempo è emersa la necessità di un nuovo Piano Regolatore portuale, se non altro per avere più sicure indicazioni sulle possibili localizzazioni di vecchie e nuove attività e sulle aree verso le quali indirizzare gli investimenti per ammodernare e potenziare le infrastrutture. Il Piano Regolatore Portuale è in corso di adozione e recepisce integralmente tale variante, rimandando ai relativi elaborati allegati. È suddiviso in sei settori caratterizzati dalle medesime esigenze e necessità di sviluppo; i due settori relativi al territorio muggesano sono:

Settore	Aree
<i>Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere</i>	<i>10 - Punto Franco Oli Minerali ed area ex-Esso</i>
	<i>11 -Canale Industriale</i>
	<i>12 -Valle delle Noghere</i>
<i>Litorale di Muggia</i>	<i>13 -Rio Ospo</i>
	<i>14 -Porto di Muggia</i>
	<i>15 -Porto San Rocco</i>



Si riportano gli obiettivi generali relativi a questi due settori:

Settore	Obiettivi
Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere	Insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche, sgravando quindi l'area urbana dal traffico operativo e meglio dotate dal punto di vista infrastrutturale (nuovo terminal Ro-Ro a valle dell'area ex-Aquila, direttamente raccordato al nuovo collegamento stradale Lacotisce-Rabuiese)
	Attenzione all'attività industriale portuale – oltre che assecondando la tenuta e le concrete iniziative delle attività industriali di dimensione medio piccola, anch'esse in fase di evoluzione verso caratteristiche più marcatamente commerciali (Canale Industriale) – anche salvaguardando le opportunità di sviluppo di nuovi insediamenti industriali, fra i quali si segnala il polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex-Aquila, e valorizzando le opportunità offerte dalle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex-Esso, precedentemente deposito di prodotti petroliferi, ed ex- Aquila, precedentemente sede di raffineria)
	Miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali, di cui beneficeranno sia i terminali esistenti, che le nuove infrastrutture operative ed a cui corrisponderanno significativi benefici per la mobilità urbana.
Litorale di Muggia	Realizzazione di un nuovo bacino attrezzato con pontili galleggianti e provvisto di opere di protezione a mare;
	Realizzazione di un nuovo porto turistico
	Riqualificazione del waterfront di Muggia, con utilizzo e valorizzazione delle aree per usi urbani e di portualità allargata
	Recepimento di infrastrutture stradali e per uso nautico previste in aree demaniali dal PRGC di Muggia.

Nel corso degli ultimi anni sono state approvate delle Intese tra Autorità Portuale e Comune di Muggia che prevedono:

1) Per l'Area 1 – “Rio Ospo” del Settore 6 – “Litorale di Muggia” zonizzata con funzione caratterizzante U1 – Funzioni urbane: parcheggi urbani, attrezzature collettive, attività ricreative ed associative, ristorazione e intrattenimento, ricettivo - è consentito anche l'insediamento di interventi pubblici o di interesse pubblico. Tale prescrizione è stata recepita nelle Norme Tecniche d'Attuazione.

2) la modifica della delimitazione dell'Area 2 – “Porto di Muggia” del Settore 6 – “Litorale di Muggia” zonizzata con funzione caratterizzante N1 – Porti, approdi per nautica da diporto, in particolare per l'area compresa tra gli ex Cantieri Alto Adriatico e il parcheggio Caliterna (via Battisti), in quanto area privata e non soggetta allo strumento urbanistico portuale ma al PRGC di Muggia. Tale prescrizione è stata recepita nella Tav. 3 Azzonamento Funzionale.

3) l'eliminazione della previsione di un'autorimessa e aree di parcheggio a monte della strada provinciale, Area 2 – Porto di Muggia, in quanto area privata e non soggetta allo strumento urbanistico portuale ma al PRGC di Muggia. Tale prescrizione è stata recepita nelle Norme Tecniche d'Attuazione e nella Tav. 3 Azzonamento Funzionale.

4) la modifica della linea di costa dell'area compresa tra Porto San Rocco e Punta Ronco, in quanto il PRGC vigente del Comune di Muggia prevede un interrimento lungo la linea di costa a fini turistici. Tale prescrizione è stata recepita nelle Norme Tecniche d'Attuazione e nella Tav. 5 Opere di Piano.

5) la verifica, in sede di progetto e contestualmente allo sviluppo delle opere di piano, della sostenibilità degli interventi in relazione alla viabilità;

Oltre a queste prescrizioni, le intese con il Comune di Muggia prevedono l'assunzione dei seguenti impegni da parte dell'Autorità Portuale:

- che l'accesso all'ambito (terminal Ro-Ro alle Noghere) è costituito da quello posto a Nord in Via Flavia, dovendosi considerare l'accesso a sud come esclusivamente di emergenza;

- che l'APT si attiverà affinché le modalità del raccordo tra l'accesso nord e la grande viabilità siano oggetto di progettazione attraverso l'istituzione di un tavolo tecnico che dovrà necessariamente comprendere il Comune di Muggia e in ogni caso le soluzioni adottate dovranno escludere ogni interferenza con la viabilità ordinaria e locale;

- che l'APT si impegna a promuovere il progetto del by-pass di Aquilinia, già sviluppato dal Comune di Muggia e integrato con le opere necessarie per garantire l'accesso alle aree interessate dal Piano, in quanto intervento di primaria importanza per lo sviluppo sostenibile dell'attività portuale;

- che l'APT si impegna a promuovere nelle sedi opportune il potenziamento della rete ferroviaria con lo scopo di trasferire una quota significativa di trasporto dalla gomma alla rotaia.

Le intese sopra descritte sono state ratificate dal Consiglio Comunale di Trieste, con deliberazione consiliare n. 36 di data 27.04.2009 (ALL. 1) e dal Consiglio Comunale di Muggia, con deliberazione consiliare n. 35 di data 30.04.2009 (ALL. 2).

Successivamente le intese, così sottoscritte, sono state approvate dal Comitato Portuale di data 19.05.2009, nel quale il Piano Regolatore Portuale è stato adottato (deliberazione n. 7/2009, ALL. 3).

Intesa allegata alla DCC n. 36 del 27 aprile 2009

2.5 Temi di bordo e approccio trasfrontaliero

2.5.1 I temi di bordo

L'inquadramento territoriale a scala vasta del disegno di Piano permette la definizione delle strategie e delle azioni individuate dal Piano inserite in una cornice più ampia, laddove cambiano i termini di riferimento per le "invarianti" strutturali dello stesso.

Attraverso un processo di lettura delle reti, delle relazioni, della fisicità del territorio e degli strumenti di scala territoriale è stata effettuata un'elaborazione di tipo interpretativo nella carta dei temi di bordo o delle strategie a scala vasta o sovracomunale (vedi elaborato cartografico specifico).

Tale elaborazione ha portato alla rappresentazione dei temi con riferimento a:

- Definizione del tema di bordo riconosciuto;
- Punti di forza;
- Punti di debolezza;
- Opportunità;
- Rischi;
- Elementi per un progetto urbanistico.

Le immagini prodotte evidenziano la prevalenza relative al sistema infrastrutturale e ambientale e funzionale, seguite a distanza dal sistema della residenza e dei servizi, a testimonianza della presenza nel territorio di macro temi o macro criticità (o possibilità) che si estendono nel territorio a scala sovracomunale e ne costituiscono, gioco forza, elementi strutturali e strutturanti, recepiti anche dal Piano stesso negli elaborati di riferimento.

In questo scenario obiettivo e azione di Piano deve essere altresì quindi la gestione dei macrotemi territoriali e la loro contestualizzazione, di volta in volta, rispetto ai sistemi e rispetto agli obiettivi di Piano.

L'insieme, seppur semplificato o sintetizzato, dei quadri delle strategie comunali, rappresentate mediante la loro possibile zonizzazione, permette di dare una lettura di continuità dell'assetto del territorio relativo al Sistema Territoriale entro cui Muggia si ritrova.

In prima lettura, gli elementi principali che emergono fanno riferimento a:

- Continuità della zonizzazione di riferimento verso il Comune di Trieste, soprattutto dal punto di vista produttivo e degli spazi di *water-front*;
- La conferma e il consolidamento della crescita del territorio secondo un modello legato a singoli poli urbani inseriti all'interno di una rete, laddove non si evidenzia un trend forte di aggregazione urbana anche lineare o di saldatura urbana tra i centri;

- Il ruolo fondamentale del sistema delle infrastrutture di livello territoriale (viabilità di primo livello o di scorrimento veloce, sistema delle penetranti viarie....);
- Il mantenimento degli spazi aperti (aree rurali di interstizio, aree a servizi....) tra il territorio comunale e i comuni limitrofi ove si legge, sporadicamente, una prima saldatura urbana;
- Una rete ciclopedonale urbana e non che si presenta potenzialmente come rete di connessione continua tra il territorio comunale e i comuni limitrofi e quindi vera e propria alternativa di mobilità.

Le strategie e i temi del Piano individuati alla scala territoriale sono quindi definite e articolate in relazione al sistema di riferimento, anche ricercando la multisistemicità delle stesse.

In particolare si ricerca e si evidenziano quelle strategie e quei temi capaci di avere carattere intercomunale e di sistema, ovvero capaci di fornire un disegno del territorio a scala vasta, rete di supporto per le pianificazioni comunali.

Tale approccio permette di definire gli elementi strutturali e invarianti del territorio comuni.

La definizione degli spazi aperti come invariante strutturale del territorio infatti introduce il tema della **non saldatura** dei centri, all'interno di un territorio che si caratterizza, negli ambiti di margini, per una sequenza o ritmo di varchi e direttrici inserite nella morfologia del paesaggio e storicamente riconoscibili, la quale può costituire supporto per il progetto di Piano.



Sistema insediativo: saldature e varchi

Il mantenimento dell'aspetto fisico dei singoli centri e borghi permette di operare una strategia di gerarchizzazione degli stessi, con l'individuazione specifica di ruoli e funzioni da valorizzare e potenziare costruite per ambiti o assi tematici come ad esempio:

- Luoghi della produzione;
- Luoghi del commercio;
- Luoghi del waterfront;
- Sistema insediativo consolidato;
- Sistema insediativo della collina.

In quest'ottica di disegno del Piano, ad esempio, per quanto riguarda il sistema della mobilità e in generale delle infrastrutture, il miglioramento delle alternative di accessibilità al territorio comunale e ai propri nodi e servizi costituisce elemento strategico e strutturante il Piano; su tale rete vengono valorizzate, anche attraverso una ricerca progettuale, le porte di ingresso/uscita. Tali porte devono essere, nell'ottica progettuale, riconoscibili, caratterizzate e "ordinate".

Parallelamente a questa "macrostruttura" viaria si affianca una "microstruttura" relativa alla mobilità lenta (o sostenibile). Per tale dimensione della mobilità (all'interno della rappresentazione tematica della città veloce e della città lenta) il Piano riconosce tutto il reticolo (o ragnatela) esistente e di progetto, ne evidenzia gli assi principali e ne persegue il completamento ove essa appare debole o frammentata.

2.5.2 L'approccio trasfrontaliero e la coesione territoriale

Le politiche economiche e la pianificazione territoriale hanno assistito ad una sovrapposizione dei propri ruoli sino a convergere in un nuovo campo di azione che potrebbe definirsi quello delle politiche di coesione territoriale, dove la programmazione strategica e la pianificazione territoriale convergono alla creazione di un migliore assetto di sviluppo sia territoriale che relazionale puntando principalmente sulla qualità e la creazione di un sistema territoriale di valore.

Lo sviluppo territoriale è espressione di reti di relazioni che legano i soggetti distribuiti sul territorio e tali aggregazioni spesso nascono da relazioni non economiche, ma di natura socio-culturale o istituzionale.

La nuova richiesta politica, spinta dalle scarse risorse economiche e dalla mancata risposta delle grandi istituzioni pubbliche, richiede una nuova modalità di gestione dei problemi pubblici e delle forme di governo, tra cui rientrano anche la programmazione dello sviluppo e la pianificazione urbanistica.

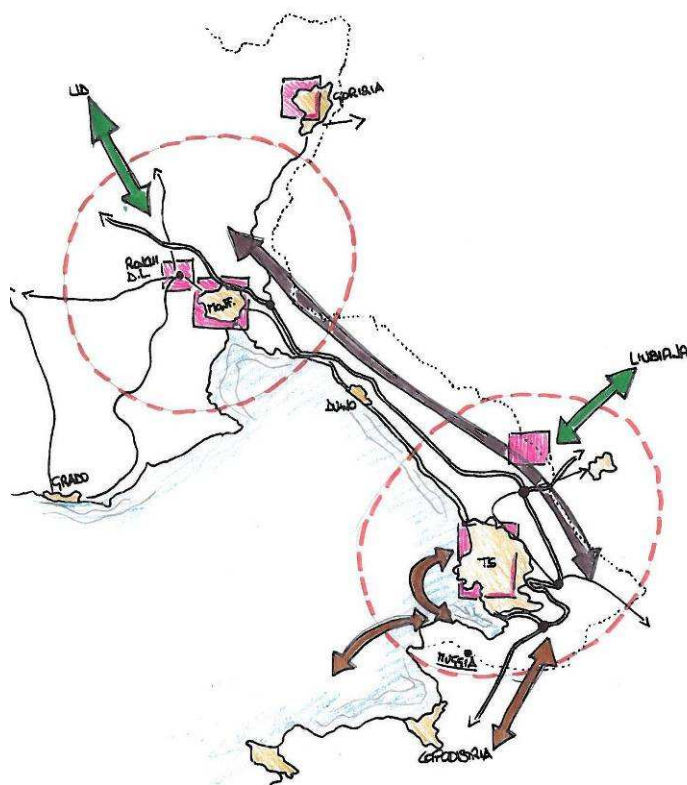
La Coesione territoriale è un approccio metodologico di individuazione dei differenti motivi per cui un territorio acquista quella identità territoriale, relazionale e processuale per cui può essere definito come unità minima territoriale è quindi un ambito di interesse locale per la tutela del quale è necessaria l'interazione e il coordinamento di più enti territoriali in sinergica collaborazione, al fine di garantire la miglior conoscenza e la soluzione all'insieme delle problematiche ad esso inerenti.

Se prendiamo l'intera area di Trieste vediamo che si accentrano circa 18.000 relazioni pendolari tra origine e destinazione (fonte: PGT del FVG). Oltre alle relazioni consolidate a livello di territorio provinciale, e alle importanti connessioni con i comuni capoluogo di Gorizia e Udine, risulta significativo il rapporto pendolare, in entrambi i versi, con il polo di primo livello di Monfalcone/Ronchi dei Legionari.

Dal punto di vista della mobilità tale relazione, al di là del peso relativo che può avere rispetto alla dimensione del capoluogo regionale, e tenuto conto del sistema infrastrutturale stradale e ferroviario e dei servizi di trasporto pubblico di connessione, è da leggersi quale asse portante di un potenziale areale territoriale attorno al quale si compenetrano le zone di rispettiva influenza del polo triestino e di quello monfalconese.

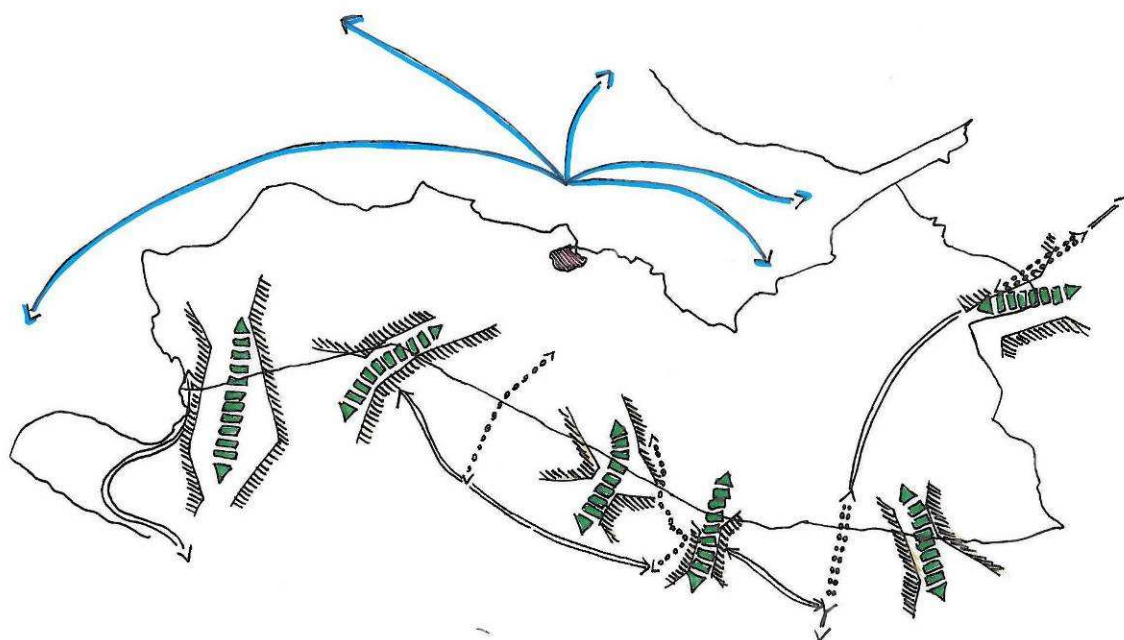
Tali confini invisibili definiti per tema e per elemento strutturante su cui si appoggiano, definiscono di volta in volta ambiti territoriali differenti, corone non chiaramente definibili fisicamente.

- Rete della direttrice Corridoio V-E-O;
- Rete del Corridoio Valtico-Adriatico N-S;
- Rete della mobilità veloce o autostradale e ferroviaria;
- La rete dei nodi funzionali per le merci;
- La rete degli ambiti e degli spazi di waterfront;
- La rete delle porte di ingresso-uscita dal territorio;
- La rete funzionale locale di Muggia e le sue interrelazioni fisiche e relazionali con Trieste e gli ambiti transfrontalieri.



Reti e relazioni trasfrontaliere

Analogamente anche il sistema ambientale o degli spazi aperti persegue il disegno di una sorta di collana che assume due obiettivi o funzioni: la messa in connessione fisica del territorio locale e altresì la non saldatura urbana dei centri, assumendo quindi il ruolo di una sorta di fascia cuscinetto o fascia tampone. Anche questo disegno, anche se rappresentato stilizzato, costituisce un telaio insediativo ambientale che può essere considerato come base di lavoro per i singoli piani comunali, anche alla luce di poter essere elemento positivo e opportunistico.



Sequenza dei varchi relazionali di confine

Altro tema relativo alla scala vasta e trasfrontaliera fa riferimento ai luoghi della produzione e del commercio. In questa cornice di Piano la Zona industriale comunale assume il ruolo di luogo della produzione privilegiato in relazione alla sua dimensione prettamente territoriale, su cui si rappresenta anche l'ipotesi di realizzazione del nuovo scalo intermodale.



In questo contesto di analisi va letta la volontà fortemente espressa da amministratori, tecnici e progettisti impegnati nella redazione del PRGC del Comune di Muggia di incontrare gli amministratori e tecnici del Comune di Koper che da, quanto rilevato, inizieranno anch'essi il percorso per la redazione del nuovo strumento urbanistico comunale. L'occasione è sembrata quindi ottimale per poter collaborare nella definizione delle migliori strategie da perseguire all'interno di un ambito che non sia più solamente quello legato ai confini amministrativi, ma che sia quello delle relazioni e delle esigenze reali che esprime il territorio.

Molti progetti sono già stati avviati in questi anni e riguardano svariati temi che vanno dall'integrazione della mobilità lenta transfrontaliera alla possibilità di organizzare l'offerta turistica.

Tra questi si citano:

- **progetto TRADOMO**

Miglioramento dell'accessibilità sostenibile e della mobilità sul territorio del Programma Transfrontaliero"

- **progetto CARSO-KRAS**

Organizzazione dell'offerta turistica legata alla mobilità lenta

- **progetto SHOW**

Per Muggia: riqualificazione delle aree esterne del complesso di Borgo Zindis a Muggia e della sede della Microarea

- **Blu Lab**

Aula Blu che già esiste ma parte da Trieste e si vorrebbe far partire da Muggia per organizzare le settimane "blu".

- **progetto europeo LIFE RESQUE**

Il Comune di Trieste ha aderito al progetto europeo LIFE RESQUE nell'ambito del bando 2012 del Programma europeo LIFE+ - Componente "Politica Ambientale e Governance" il cui capofila è l'OGS ed i partner sono il CNR ed il Comune di Muggia. L'obiettivo generale del progetto è quello di testare una metodologia innovativa per valutare le dispersioni energetiche degli edifici e la presenza di "isole di calore" a scala urbana.

- **progetto SLOW TOURISM**

Il progetto SLOW TOURISM, coinvolge 30 partner provenienti da tutte le aree ammissibili al programma e ha una durata complessiva di 36 mesi. Il partenariato è composto da Agenzie di Sviluppo locale e Gruppi di Azione Locale, enti istituzionali quali Province, Comuni, Enti Parco, il Dipartimento di Scienze dell'Università di Trieste ed enti specializzati nel settore del marketing turistico

- **“SINDACI SENZA FRONTIERE”: prima tavola rotonda tra i rappresentanti dell'Istria**

Il progetto di collaborazione si propone prima la costituzione di una conferenza permanente con il coinvolgimento degli stessi attori presenti alla tavola rotonda che avrà come forma decisionale l'unanime consenso. Gli incontri avverranno a rotazione alternando sede tra Stati e Comuni.

Tema del primo incontro: economia, zavorrata a distanza di pochi chilometri da sistemi amministrativi che sembrano distanti anni luce. Problemi reali, con implicazioni incontestabili che con ogni probabilità finiranno nel carnet della conferenza permanente, dichiaratamente il primo passo per un progetto di collaborazione tra i sindaci italiani, sloveni e croati dell'area istriana. La decisione è stata presa all'unanimità dalla conferenza del comitato “Sindaci senza frontiere” che si è svolta a Grisignana

Il territorio regionale e in particolare quello di confine diventa quindi la base sulla quale esercitare nuove forme di governance di coesione territoriale, per contrastare alcune tendenze (gli squilibri all'interno della regione e marginalizzazione della regione stessa) e rafforzare le tendenze che creano sinergie tra i diversi ambiti territoriali e con le regioni contermini, compensando opportunità ed impatti secondo i principi di sostenibilità, competitività e di autonomia.

Il Parlamento europeo, al fine di superare gli ostacoli che si incontrano nella cooperazione transfrontaliera, ha introdotto un nuovo strumento di cooperazione a livello comunitario nel contesto della riforma della politica regionale, per il periodo 2007-2013. Si tratta del gruppo europeo di cooperazione territoriale (**GECT**), dotato di personalità giuridica.

E' ipotizzabile e augurabile che si possa formare un GECT tra i comuni di confine con obiettivi e temi specifici da affrontare, quali, ad titolo di esempio, quelli trasporti pubblici. E' importante sottolineare che, nei limiti delle sue attribuzioni, il GECT agisce in nome e per conto dei suoi membri e possiede, a tal fine, la capacità giuridica riconosciuta alle persone giuridiche dalle legislazioni nazionali.



2.6 Paesaggio e patrimonio culturale

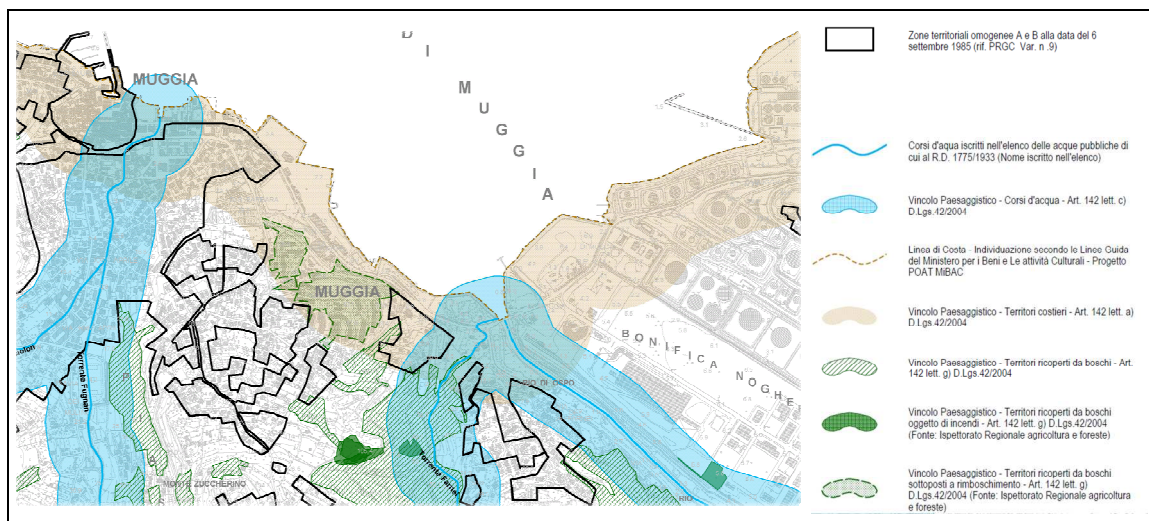
Come sottolineato dalla Convenzione Europea del Paesaggio del Consiglio d'Europa (CEP) (AA.VV. 2000), il paesaggio svolge un'importante funzione di interesse generale in ambito culturale, ecologico, ambientale e sociale e costituisce, a sua volta, un importante fattore di qualità della vita e del benessere individuale e collettivo. Nell'ambito di politiche di azione e conservazione del paesaggio risulta necessario definire strategie per la partecipazione attiva alla tutela ed alla gestione del paesaggio, tra cui:

- riconoscere identità ed appartenenze al paesaggio;
- comprendere e recepire il valore del paesaggio;
- evidenziare le possibili alternative allo sfruttamento irreversibile del territorio.

L'importanza del paesaggio e dell'ambiente in generale è sottolineata dalla Direttiva *"Il piano per l'ambiente ed il paesaggio"*, contenuta all'interno del Documento di Piano *"Direttive per la predisposizione della Variante al Piano Regolatore Generale Comunale approvato con D.C. n.62 dd. 18/12/2000"*, la quale, tra i numerosi punti affrontati, sottolinea la necessità della valorizzazione e della tutela dei caratteri storici, paesaggistici ed ecologici del territorio comunale. Conservare l'autenticità del paesaggio non significa mantenerlo intatto, poiché esso è di per sé qualcosa di dinamico, capace di assimilare ed integrare nel tempo le modificazioni naturali ed antropiche. Quando le modifiche ad opera dell'uomo sono troppo repentine o di forte impatto, si assiste però ad una distruzione di qualsiasi identità paesaggistica, che porta ad una perdita dell'identità di territorio, a seguito di fenomeni quali l'urbanizzazione diffusa e l'intensivizzazione delle pratiche agricole da una parte e all'abbandono delle pratiche zootecniche ed agricole nelle aree collinari dall'altra.

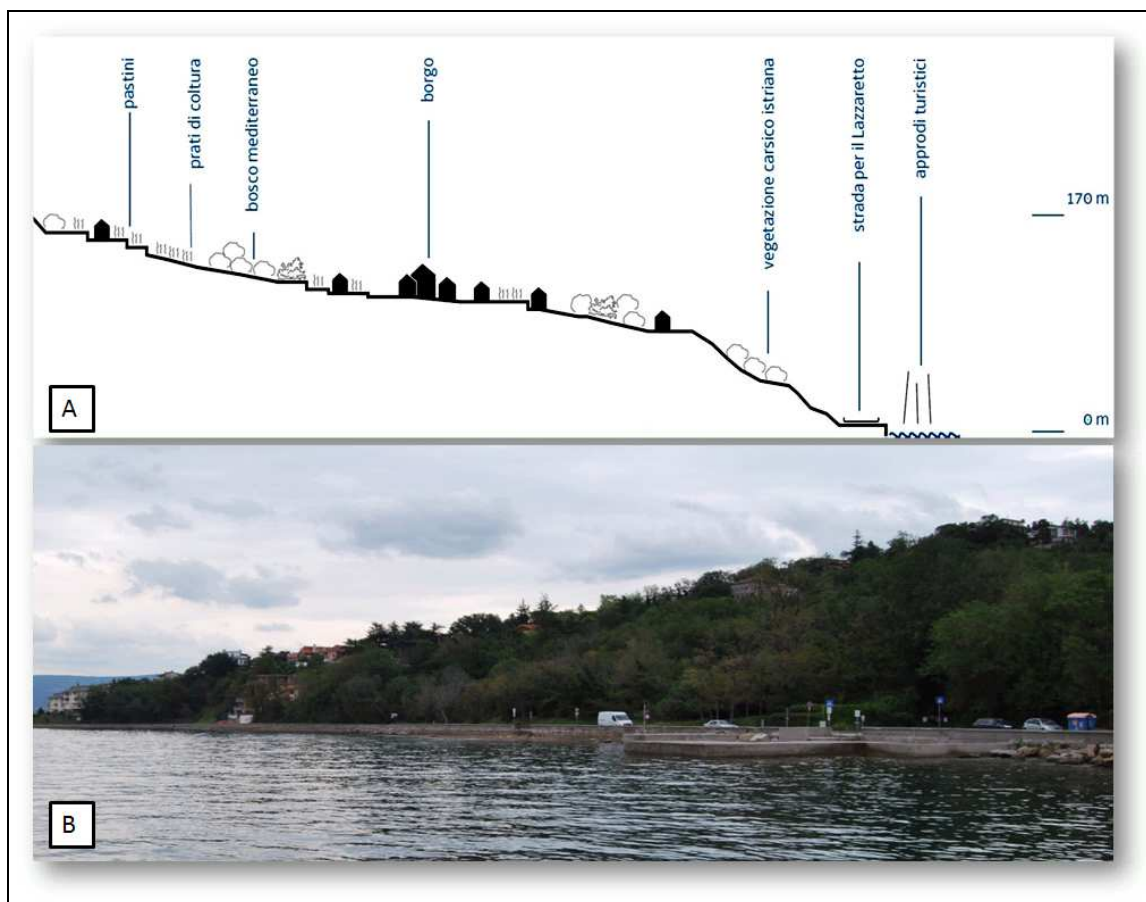
Ad oggi il Piano Paesaggistico della Regione Friuli Venezia Giulia è in fase di redazione; fino alla stesura ed alla conseguente approvazione del piano, la ricognizione delle "aree tutelate per legge" ai sensi dell'art. 142 del DLgs 42/2004 è stata effettuata a partire dal riconoscimento delle aree elencate all'art. 142 comma 1.

Un ulteriore approfondimento è stato eseguito in fase di analisi per determinare, ai sensi del comma 2, lettera a) dell'art.142 le zone territoriali omogenee A e B, escluse dal vincolo, determinate dallo strumento urbanistico comunale alla data del 6 settembre 1985. Si riporta di seguito l'estratto della tav. 5.8 "Vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 DLgs. 42/2004-Ricognizione", relativa all'area attorno al centro storico di Muggia:



Estratto della Tav. 5.8 "Vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 DLgs. 42/2004-Ricognizione", relativa all'area attorno al centro storico di Muggia:

Strumento di supporto per la redazione del piano è "L'atlante fotografico degli ambiti paesaggistici", il quale inserisce il territorio comunale all'interno dell'ambito di paesaggio AP31 denominato "La costiera triestina e Muggia". Tra i valori dell'ambito viene sottolineata la leggibilità dei propri caratteri morfologici e litologici (in particolare i fenomeni carsici epigei). Vi si riscontra inoltre la presenza diffusa di centri storici rilevanti sia per l'impianto urbano, sia per il patrimonio edilizio, nonché la permanenza di opere di terrazzamento tradizionali sui versanti collinari costieri. Viene segnalata inoltre la presenza di aree ad elevata naturalità e di pregio agricolo, anche se frammentate dalla matrice urbanizzata. Tra le criticità troviamo la scarsa qualità degli insediamenti industriali e artigianali, e parimenti una bassa qualità dell'architettura e dell'edilizia più recenti. Una scarsa attenzione poi è riservata al contesto paesaggistico (ad esempio viene sottolineata la prossimità di aree produttive e commerciali e della relativa rete viaria ad aree ad elevato pregio ambientale e paesaggistico). Da ultimo viene sottolineata la presenza di urbanizzazione diffusa nell'area collinare tra Punta Ronco e Muggia, con effetti negativi sul paesaggio agro-forestale dell'area.



Sezione diagrammatica degli elementi caratterizzanti la costiera muggesana secondo l'“Atlante fotografico degli ambiti paesaggistici del FVG” (A) ed immagine del tratto di costa verso il Lazzeretto (B)

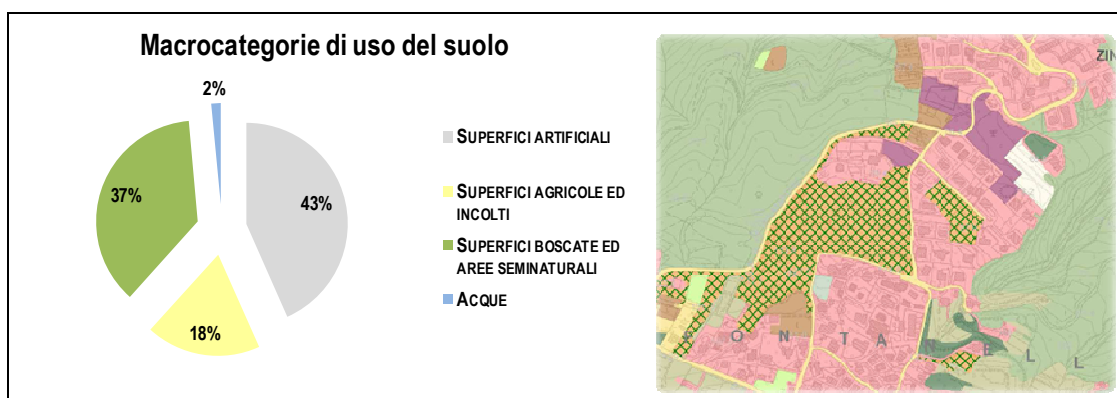
La regione FVG ha anche identificato alcuni elementi caratterizzanti il paesaggio costiero muggesano, i quali vengono riportati nella seguente tabella:

Elementi prevalenti e caratterizzanti		Elementi detrattori	Elementi prevalenti /caratteristici e da tutelare e/o valorizzare
Copertura vegetale	Boschi di latifoglie miste		X
	Macchie e popolamenti arbustivi di latifoglie		X
Colture e formazioni vegetali lineari	Vigneti promiscui		X
	Oliveti		X
Ulteriori caratterizzazioni formali	Strutture fondiarie a maglia stretta		X
	Ridotta incidenza di formazioni lineari		X
	Elevata incidenza del verde arboreo ornamentale		X
Insediamenti	Stabile - accentrato		X
	Sparso	X	
	In quota		X
	In piano		X

Tipologie architettoniche	Industriale	X	
	Tradizionale - conservata		X
	Tradizionale - trasformata		X
	Tradizionale - residuale	X	
	Recente - residenziale		X
	Recente - turistica		X
	Castelli		X
	Ville storiche		X
	Muretti a secco		X
	Mulini, rogge, chiuse		X
Urbanizzazione recente	Concentrata		X
	A fasce	X	
	Grande viabilità e/o ferrovia	X	
	Reti energetiche		X

Elementi prevalenti e caratterizzanti la costiera muggesana (Fonte: AA.VV. 1993, modificato)

Come evidenziato dal grafico a torta sotto riportato, il territorio comunale di Muggia, sia per la sua morfologia naturale, sia per le attività antropiche che lo hanno profondamente modificato nel corso dei secoli, presenta una combinazione di usi del suolo piuttosto varia; di seguito si riporta la suddivisione, per macro categorie, degli usi del suolo presenti all'interno del territorio:



Ripartizione percentuale delle macrocategorie di uso del suolo nel comune di Muggia (a sx) ed estratto della Tav. 6.1 (a dx)

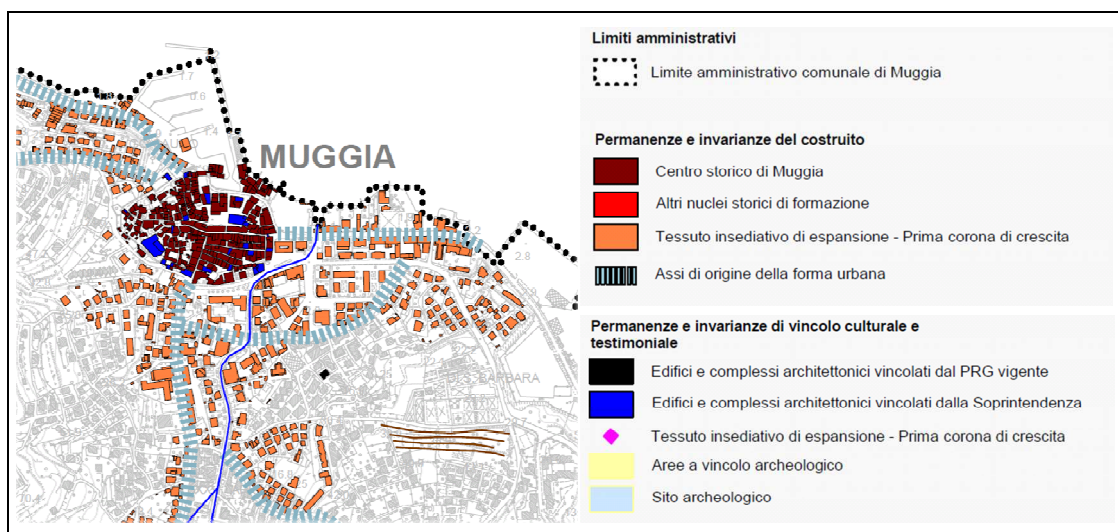
Sulla base di questa ripartizione delle superfici comunali, ai fini di una migliore descrizione del paesaggio, si riporta la descrizione del territorio muggesano in tre grandi ambiti territoriali, ovvero il paesaggio urbanizzato, il paesaggio naturale e seminaturale ed il paesaggio agricolo.

Il paesaggio urbanizzato ed il patrimonio culturale

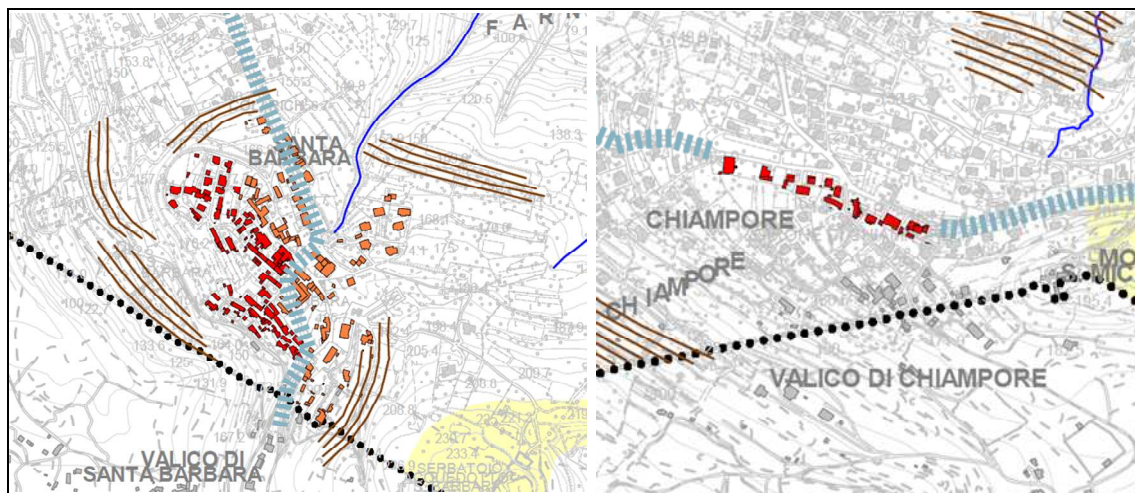
Il territorio comunale è caratterizzato dalla presenza due principali aree urbanizzate, ovvero Muggia (affacciata sulla baia omonima, al centro del territorio comunale) ed Aquilinia (nella porzione nord-est del territorio). Del comune di Muggia, fanno parte le frazioni di Belpoggio, Chiampore, Farnei, Farnei di Muggia,

Lazzaretto, Noghere, Punta Sottile, Rabuiese, San Rocco, Santa Barbara, Stramare, Valico Rabuiese, Vignano, Villaggio Castelletto, Zindis. Alcune di queste (Chiampore, Zindis, San Rocco) formano un *unicuum* urbanizzato con pochissime soluzioni di continuità con il centro storico di Muggia.

La Tav. 2.3 analizza i tipi di sistema insediativo (localizzazione dei centri e nuclei, distribuzione dell'edificazione di frangia, evidenziazione dei bordi o margini urbani insediati e/o fisici...); si riporta di seguito l'estratto della tavola relativo all'abitato di Muggia, Santa Barbara e Chiampore:



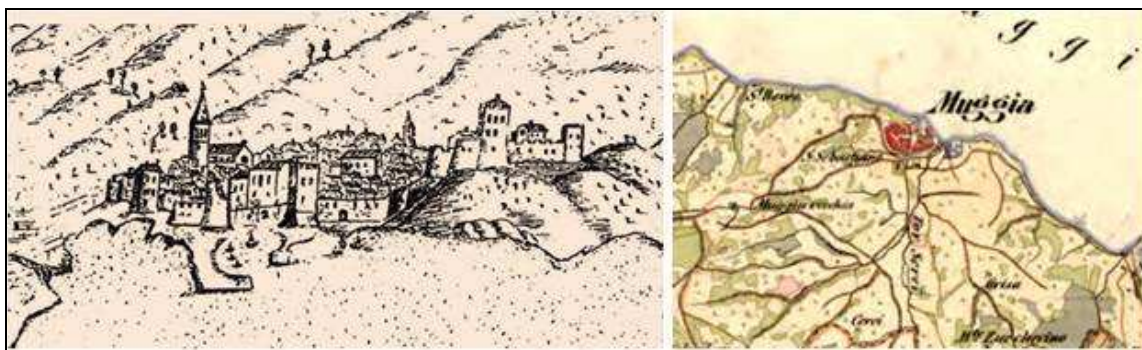
Estratto della Tav. 2.3 "Analisi storica dell'insediamento – Permanenze e resistenze" relativa al centro storico di Muggia



Estratto della Tav. 2.3 "Analisi storica dell'insediamento – Permanenze e resistenze" relativa alla frazione di Santa Barbara (a sx) e Chiampore (a dx)

Muggia sorse probabilmente come castelliere (villaggio fortificato) protostorico (età del ferro, VIII-VI secolo a.C.), sul colle (172 m s.l.m.) chiamato Muggia Vecchia. Dopo l'inizio della penetrazione romana nel Friuli e la fondazione di Aquileia nel 181 a.C., il territorio venne conquistato insieme al resto dell'Istria con le

campagne condotte nel 178-177 a.C. I Romani vi posero un accampamento, *Castrum Muglae*, per difendere le vie di comunicazione con la colonia dalle incursioni degli Istri. Alla fine del XV secolo, l'abitato sul colle fu progressivamente abbandonato e gli abitanti si trasferirono sulla riva del mare, presso il "Borgo Lauro", dove tuttora si trova la cittadina moderna.



Veduta di Muggia del sec. XVIII - dalle «Memorie» di P. Petronio (sx) ed estratto (nucleo storico di Muggia) della Carta Corografica del Litorale riconducibile alla prima metà dell'Ottocento (dx).

Nella parte storica dell'attuale Muggia, vario è il patrimonio storico ed artistico; tra i principali edifici e monumenti di pregio storico ed artistico si ricordano i seguenti:

- Il Mandracchio, ovvero la piccola darsena;
- Piazzetta Guglielmo Marconi;
- il Duomo gotico (risalente al sec. XV);
- la "Chiesa di s. Giovanni e Paolo";
- il Palazzo dei Rettori, d'origine quattrocentesca, oggi sede municipale;
- il castello di Muggia, nella calle omonima, risalente al XIV sec (sottoposto a vincolo ai sensi della 1089/39 "Norme in materia di tutela delle cose di interesse artistico e storico");
- le mura cinquecentesche (sottoposte a vincolo ai sensi della 1089/39 "Norme in materia di tutela delle cose di interesse artistico e storico").



Il Duomo di Muggia (a sx) ed una via del centro storico (a dx)

Nei dintorni del centro storico degna di nota è la chiesa di San Francesco (sottoposto a vincolo ai sensi della 1089/39), di origine quattrocentesca (unico esempio di architettura francescana di tal epoca nel territorio di Trieste), dotata di facciata a capanna, muratura a vista, portale sormontato da un arco a sesto acuto e da un occhio di modesta dimensione. Infine si segnalano le vestigia di fortificazioni veneziane che sorgono tra Muggia e Lazzaretto di San Bartolomeo (Forte Olmi, etc.).

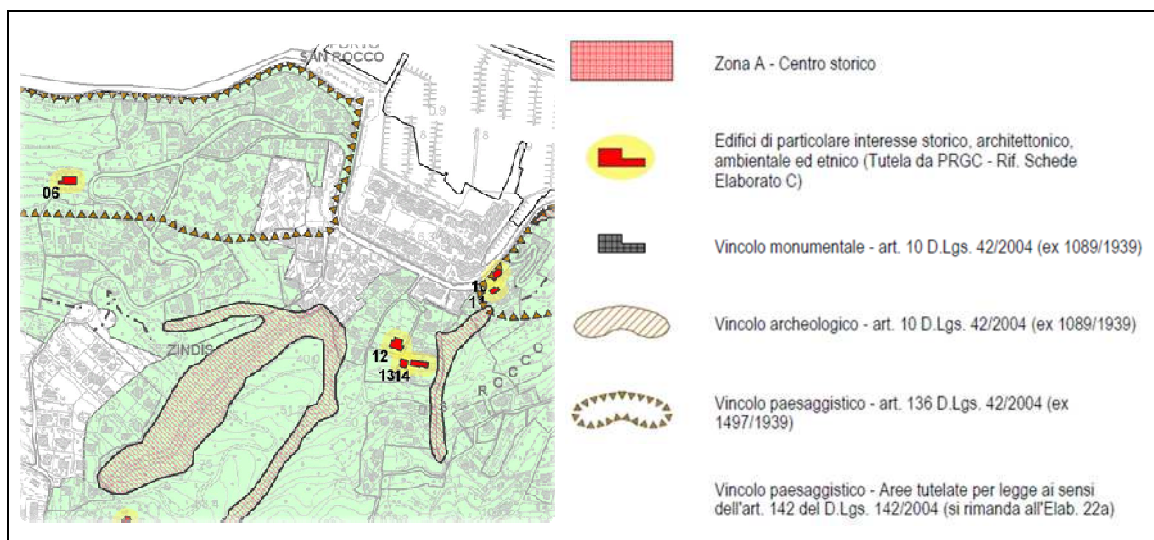
Tra i siti archeologici degni di nota si riportano:

- il castelliere di Elleri ed altri reperti sul Monte Castellier, nei pressi di Santa Barbara;
- la necropoli di Santa Barbara, ben discosta dal castelliere, che risale alla prima Età del Ferro;
- i resti di ville romane;
- la necropoli del Monte San Michele (vetta a Ponente del Monte Castellier);
- Il parco archeologico di Muggia vecchia, dove si trova la basilica romanica dei Santi Ermacora e Fortunato (secc. IX-XII) o di Santa Maria Assunta (con portichetto recente e campanile a pianta quadrata). È il monumento di maggior prestigio culturale della zona.



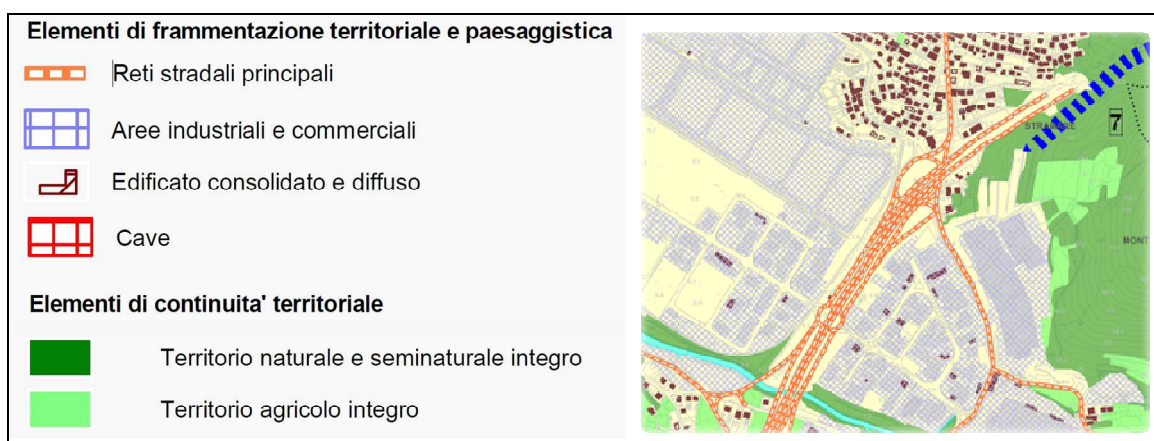
La chiesa di Santa Maria Assunta (a sx) ed il castelliere di Elleri (a dx)

La variante del P.R.G.C. n° 15 ha individuato inoltre tutta una serie di edifici di interesse storico-culturale. Per essi, fino alla redazione da parte dei proprietari di uno studio approfondito e documentato della consistenza e dei valori storico-architettonici e di valore ambientale, è consentita la sola manutenzione ordinaria e gli interventi di restauro conservativo (art. 16 NTA PRGC). Si riporta di seguito uno stralcio della Tav. 5.2 riportante i principali beni culturali oggetto di tutela:



Estratto della Tav. 5.2 "Vincoli, servitù e beni culturali" nell'area attorno a Porto San Rocco

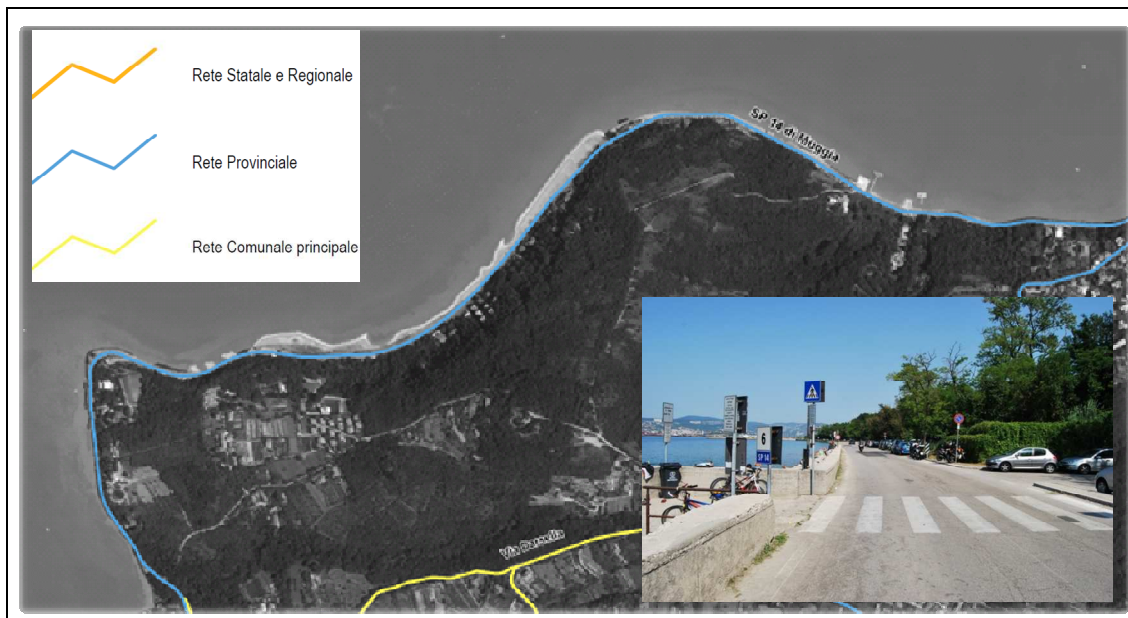
Buona parte del territorio urbanizzato nella sua accezione più ampia è occupato dalla zona industriale, che si presenta come un'area compatta che parte dalla Valle di Zaule fino alla foce del Rio di Ospio. In particolar modo si evidenzia l'adiacenza della stessa con l'abitato di Aquilinia e con le aree maggiormente naturali dei laghetti delle Noghere, del bosco Vignano e del Monte d'Oro. Come evidenziato nella Tav. 6.4 "Frammentazione e varchi territoriali", l'area industriale (insieme al sistema viario principale) rappresenta una sorta di "frattura" tra le aree agricole e naturali delle Noghere e del Bosco vignano con quelle del Rabuiese e del Monte Castellier.



Estratto della Tav. 6.4 "Frammentazione e varchi territoriali", intorno all'area industriale delle Noghere

Come evidenziato dalla tavola sopra riportata, anche la rete viaria influisce profondamente sul paesaggio muggesano, in particolar modo la rete viaria nazionale (l'A1 Lubiana-Capodistria e la SS15 Lacotisce-

Rabuiese) nella porzione orientale del comune e la SP 14 di Muggia, che corre lungo costa senza soluzione di continuità da Muggia al Valico di San Bartolomeo.



Estratto della tav. 5.6 "Rete viaria" dell'area tra Punta Ronco e Punta sottile. In basso a destra, veduta della SP14.

Il paesaggio agricolo

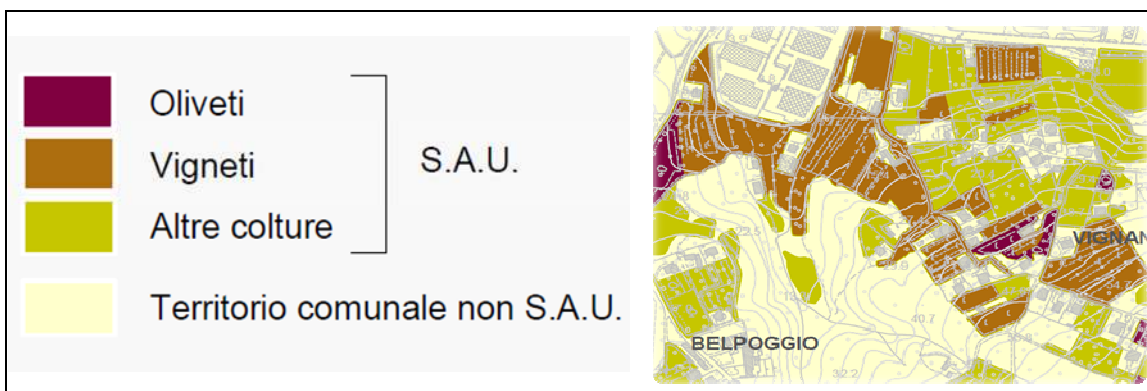
Ben l'81.1% delle aziende agricole situate nel territorio comunale ha una superficie aziendale totale inferiore ad un ettaro, e tale valore si è incrementato nel corso degli anni, passando per il 74.1% del 1970 ed il 78.5% del 1982; tutto ciò delinea una tendenza sempre maggiore alla frammentazione fondiaria, il che si pone senz'altro in contrasto con la volontà, perseguita già a livello nazionale, di attuare un'agricoltura moderna, intensiva, adeguatamente meccanizzata e sufficientemente remunerativa per il coltivatore. Bisogna tuttavia ricordare che l'aumento della frammentazione fondiaria è avvenuto specialmente a causa della fortissima riduzione negli ultimi decenni della superficie agricola complessiva del Comune (al netto di altri terreni e del patrimonio boschivo), passate dai 931.86 ha del 1961 ai soli 147.94 ha del 1990; questa riduzione è stata causata chiaramente da un incremento dell'urbanizzazione nel Comune, ma anche da una progressiva e massiccia uscita di occupati dal settore primario, settore ormai considerato del tutto marginale in termini occupazionali; altro dato significativo riguardante la frammentazione fondiaria del territorio comunale è la dimensione aziendale media, in lieve aumento tra gli anni 1960 e 1970 (da 1.19 ha a 1.24 ha) ed in netto calo nei decenni seguenti (1.03 ha nel 1982, e 0.79 ha nel 1990). Questa struttura fondiaria ha condizionato e condiziona in maniera profonda il paesaggio agricolo muggesano.

Il grafico a torta sotto riportato mostra la suddivisione percentuale delle varie colture rilevate all'interno dei confini comunali:



Ripartizione percentuale delle superfici agricole all'interno dei confini comunali (a dx) ed immagine di un piccolo appezzamento orticolo (a sx) in località Rabuiese.

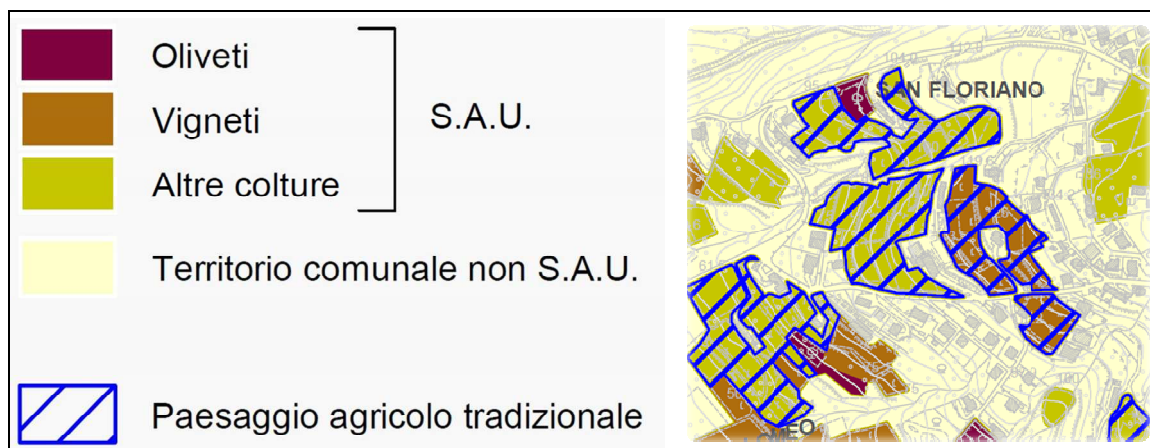
Buona parte della Superficie Agricola Utilizzata è localizzata nelle parti interne collinari del comune; tra essa degna di nota sono le colture agricole di pregio, quali vigneti ed oliveti, rilevabili in maniera piuttosto frammentaria lungo tutto il territorio. La Tav. 6.2 evidenzia la loro localizzazione all'interno del comune; si riporta di seguito un'estratto di tale carta, presso la località Bel Poggio:



Estratto della Tav. 6.2 "SAU e colture di pregio" in località Bel Poggio

Entrambe le due colture, nonostante le basse rendite produttive (gli appezzamenti sono di piccola estensione e piuttosto frammentati all'interno del territorio), sono in forte espansione, soprattutto per quanto riguarda le produzioni di qualità. L'importanza di queste colture anche dal punto di vista paesaggistico e culturale è evidenziato nell'elaborato 6.2, nel quale sono perimetrali i coltivi (vigneti ed oliveti principalmente) localizzati sui caratteristici terrazzamenti realizzati con muri a secco in pietra locale, ovvero i "pastini". In tutta la zona costiera infatti un tempo vi erano numerose aree coltivate, localizzate su terrazzamenti creati dalla popolazione a questo scopo nei decenni passati. A seguito dell'abbandono dell'agricoltura tradizionale, questo tipo di paesaggio si sta progressivamente perdendo e molte di queste aree sono quasi completamente abbandonate (con ritorno spontaneo di formazioni arbustive a ginestra e,

successivamente, boschive ad *Ostrya carpinifolia*) o trasformate in zone residenziali. La valorizzazione del paesaggio agricolo tradizionale diventa quindi fondamentale in un'ottica di recupero dei caratteri identitari del paesaggio muggesano.



Estratto della tav. 6.2 in cui vengono evidenziati i "pastini" ed il paesaggio agricolo tradizionale in generale.



Pastini recuperati (a sx) e ricolonizzazione boschiva di terrazzamenti abbandonati (a dx)

L'olivicoltura di tutto il territorio muggesano sta sicuramente vivendo un momento attuale caratterizzato da una sempre più consistente espansione in termini di superfici olivate (dove ciò sia geograficamente e pedologicamente possibile), ma soprattutto in termini di aumento del numero di piante coltivate in modo razionale e produttivo (ISTIEE 2009), sia intensificando gli impianti produttivi già esistenti sia investendo in nuove piantagioni di olivi mediante riconversioni di terreni adibiti precedentemente ad altre tipiche coltivazioni arboree che negli ultimi tempi, sul suolo muggesano, stanno decisamente segnando il passo (una fra queste e senza dubbio la coltura vitivinicola). Nuovi incrementi colturali olivicoli si stanno susseguendo ogni anno in varie zone del territorio del Comune (significativi in merito sono i recenti impianti in località Pisciolon e sul versante del Monte d'Oro in località Noghere), a testimonianza che pure i locali agricoltori individuano attualmente nell'olivo una coltivazione agricola ad elevato valore aggiunto, in grado di