

URBANISTICA

156

LXVII SERIE STORICA

RIVISTA SEMESTRALE
LUGLIO-DICEMBRE 2015
N.50 REG. TRIB. ROMA

A SIX-MONTHLY JOURNAL
JULY-DECEMBER 2015

€ 43,00

INU
Edizioni

Indice Table of contents U156

4 EDITORIALE SPUNTI DI RIFORMA (SOSTENIBILE)

FEDERICO OLIVA

10 PRIMO PIANO DOPO IL VOTO AMMINISTRATIVO: CONSEGUENZE PER LE POLITICHE URBANE E PROSPETTIVE PER IL GOVERNO LOCALE

INTERVISTA CON GIUSEPPE ROMA

15 CITTÀ RIPENSARE AL FUTURO DELLA CITTÀ

- 17 PER RIPENSARE LA CITTÀ GLOBALE FRANCO FARINELLI
- 22 GRANDI QUESTIONI E RAPPRESENTAZIONI DELLA CITTÀ PATRIZIA GABELLINI
- 29 IL DUALISMO CITTÀ-NATURA. DALL'OPPOSIZIONE ALL'INTEGRAZIONE NELL'IDEA DI BIOURBANISTICA FRANCESCO DOMENICO MOCCIA
- 34 PROGETTARE LA CITTÀ AUMENTATA MAURIZIO CARTA
- 38 UN NUOVO ORIZZONTE TEMPORALE PER IL PROGETTO URBANISTICO MICHELANGELO RUSSO
- 43 CITTÀ CAPACI DI PROGETTARE IL FUTURO MICHELE TALIA

50 PIANI, PROGETTI, POLITICHE FARE URBANISTICA A TRIESTE

- 52 L'URBANISTICA TRIESTINA: QUESTIONI CONSOLIDATE E PROSPETTIVE IN EVOLUZIONE PAOLA DI BIAGI
- 58 DALLA RIQUALIFICAZIONE ALLA RIGENERAZIONE: LEZIONI PER IL PROGETTO DELLA CITTÀ MARINA CASSIN
- 68 VALORIZZAZIONE E RIUSO: ALLA RICERCA DI UN DIVERSO SVILUPPO MARIA GENOVESE
- 78 AMBIENTE E PAESAGGIO: UNA NUOVA STRUTTURA DI PIANO PER UNA DIVERSA CULTURA DEL PROGETTO PAOLA CIGALOTTO
- 80 WELFARE E CENTRI DI QUARTIERE: PER UNA MIGLIORE VIVIBILITÀ DELLA CITTÀ PUBBLICA SABINA LENOCI
- 82 MOBILITÀ E TRASFORMAZIONI: UNA GRANDE OPERAZIONE DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA FRANCESCO SPANO
- 85 LAVORARE ANCORA SULLA CASA, MA IN MODO DIVERSO ELENA MARCHIGIANI

94 PIANI, PROGETTI, POLITICHE STRATEGIE DI MULTIMODALITÀ E ARTICOLAZIONE TRA URBANISTICA E TRASPORTI: A LIONE, GRENOBLE E GINEVRA

- 96 LA MOBILITÀ IN UN SISTEMA INTEGRATO DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE: IL CASO DI LIONE BENOÎ DUGUA
- 104 MOBILITÀ A GRENOBLE: MODELLO E ATTUAZIONE GABRIELLA TROTTA-BRAMBILLA
- 112 PROGETTO DI AGGLOMERAZIONE E STRATEGIA DI MOBILITÀ MULTIMODALE PER IL GRAND BENEVE GILLES NOVARINA

122 TEMI E QUESTIONI CULTURA, HOUSING SOCIALE, SMART PLANNING: TRE TEMI ALLA PROVA, A VIENNA

- 124 RIVISITARE LA VIENNA CULTURALE. CULTURA PER TUTTI PER UNA CITTÀ IN VIA DI GLOBALIZZAZIONE? JOHANNES SUITNER
- 131 LE TRE FASI DELLE POLITICHE DI EDILIZIA SOCIALE A VIENNA JUSTIN KADI
- 139 L'URBANISTICA A VIENNA: TRA MODERNIZZAZIONE PROGRESSISTA E DIFESA DELLO STATUS QUO NEL GOVERNO DELLA CITTÀ ALEXANDER HAMEDINGER, SEBASTIAN RAHO

128 CONTRIBUTI

- 147 RETI AMBIENTALI PER CITTÀ RESILIENTI: IL CASO STUDIO DELLA REGIONE MARCHE MASSIMO SARGOLINI

4 EDITORIALE SUGGERIMENTI PER (SOSTENIBILE) RIFORMA

FEDERICO OLIVA

10 IN EVIDENCE AFTER THE MUNICIPAL ELECTIONS: THE CONSEQUENCES FOR URBAN POLICIES AND THE PROSPECTS FOR LOCAL GOVERNMENT

INTERVIEW WITH GIUSEPPE ROMA

15 CITIES RETHINKING THE FUTURE OF CITIES

- 19 RETHINKING THE GLOBAL CITY FRANCO FARINELLI
- 25 BIG QUESTIONS ABOUT AND REPRESENTATIONS OF THE CITY PATRIZIA GABELLINI
- 30 THE CITY-NATURE DICHOTOMY. FROM OPPOSITION TO INTEGRATION IN BIO-PLANNING FRANCESCO DOMENICO MOCCIA
- 38 PLANNING THE AUGMENTED CITY MAURIZIO CARTA
- 40 A NEW TEMPORAL HORIZON FOR THE URBAN PROJECT MICHELANGELO RUSSO
- 46 CITIES CAPABLE OF DESIGNING THE FUTURE MICHELE TALIA

50 PLANS, PROJECTS, POLICIES URBAN PLANNING PRACTICE IN TRIESTE

- 57 URBAN PLANNING IN TRIESTE: CONSOLIDATED ISSUES AND EVOLVING PERSPECTIVES PAOLA DI BIAGI
- 64 FROM RE-QUALIFICATION TO REGENERATION: LESSONS ON CITY DESIGN MARINA CASSIN
- 76 ENHANCEMENT AND REUSE: LOOKING FOR A DIFFERENT TYPE OF DEVELOPMENT MARIA GENOVESE
- 78 ENVIRONMENT AND LANDSCAPE: A NEW PLAN STRUCTURE FOR A DIFFERENT PROJECT CULTURE PAOLA CIGALOTTO
- 80 WELFARE AND NEIGHBOURHOOD CENTRES: FOR A BETTER LIVEABILITY OF THE PUBLIC CITY SABINA LENOCI
- 82 MOBILITY AND TRANSFORMATIONS: A LARGE OPERATION OF EXTRAORDINARY MAINTENANCE FRANCESCO SPANO
- 89 STILL WORKING ON HOUSING, BUT IN A DIFFERENT WAY ELENA MARCHIGIANI

94 PLANS, PROJECTS, POLICIES STRATEGIES FOR MULTIMODALITY AND THE LINK BETWEEN PLANNING AND TRANSPORT IN LYON, GRENOBLE AND GENEVA

- 99 MOBILITY IN AN INTEGRATED TERRITORIAL PLANNING SYSTEM: THE CASE OF LYON BENOÎ DUGUA
- 109 MOBILITY IN GRENOBLE: CONCEPT AND IMPLEMENTATION GABRIELLA TROTTA-BRAMBILLA
- 118 PROJET D'AGGLOMERATION AND MULTI-MOBILITY STRATEGY IN GREATER GENEVA GILLES NOVARINA

122 TOPICS AND ISSUES CULTURE, SOCIAL HOUSING AND SMART PLANNING: THREE IMPORTANT TOPICS FOR VIENNA

- 127 RECONSIDERING CULTURAL VIENNA. CULTURE FOR ALL IN A GLOBALIZING CITY? JOHANNES SUITNER
- 134 THE THREE PHASES OF SOCIAL HOUSING POLICY IN VIENNA JUSTIN KADI
- 142 SMART URBANISM IN VIENNA: BETWEEN PROGRESSIVE MODERNISATION AND DEFENDING THE STATUS QUO IN URBAN GOVERNANCE ALEXANDER HAMEDINGER, SEBASTIAN RAHO

128 CONTRIBUTIONS

- 154 ENVIRONMENTAL NETWORKS FOR RESILIENT CITIES: THE CASE STUDY OF THE MARCHE REGION MASSIMO SARGOLINI

Fare urbanistica a Trieste Urban planning practice in Trieste

Dopo esser passata da porto franco dell'impero asburgico a città di confine con l'est Europa, in questi anni di crisi e risorse scarse Trieste prova a ridefinirsi, attraverso un nuovo piano urbanistico, quale fulcro dell'area metropolitana che travalica l'Italia verso Slovenia e Croazia, città di fatto nella quotidianità di un territorio stretto tra il mare e l'altopiano carsico.

Una superficie comunale di 85 kmq, una popolazione poco sopra i 200.000 abitanti in calo e con nuove emergenze abitative, consistenti fenomeni di dismissione soprattutto portuali e militari, una crescente consapevolezza dell'inefficienza energetica del patrimonio edilizio e del rischio idrogeologico dei versanti (fenomeni comuni a molte città di medie dimensioni italiane ed europee): sono le condizioni salienti con cui l'amministrazione comunale si è misurata nella costruzione di diversi strumenti dell'urbanistica.

Programmi urbani integrati, pianificazione generale e politiche per la casa – nel servizio presentati da tecnici e amministratori – sono messi in campo provando a innescare un processo di rinnovamento dall'interno, intendendo questo in un doppio significato: rispetto all'uso di strumenti della tradizione disciplinare e facendo ampio ricorso all'esperienza degli uffici dell'ente. Questo significa cioè, da un lato, mettere a frutto un sapere cumulativo proprio di una disciplina pratica che qui nell'azione sa contaminarsi con altri ambiti, sia pur faticando a stabilizzare un diverso *modus operandi* nell'organizzazione dei settori comunali. Dall'altro lato, partire dall'interno vuol dire valorizzare il sapere esperto e insieme contestuale delle burocrazie tecniche, promuovere la crescita delle risorse umane e la loro consapevolezza, evitando la dispersione di un apprendimento di breve e lungo periodo.

In ragione della perdurante scarsità di risorse economiche e della volontà dell'amministrazione che ha governato la città nel quinquennio 2011-2016, l'azione urbanistica non è stata volta allo spinto rinnovamento che tende a sperimentare e ad accantonare nell'immediato. Piuttosto si è cercato: di consolidare gli ambiti di competenza (si pensi all'articolazione territoriale di servizi e attrezzature che il piano propone di mettere a sistema); di mantenere le capacità di intercettare e mettere insieme risorse esogene come occasione di

Developing from a Habsburg Empire free port to a border town with Eastern Europe, to the current years of crisis and scarce resources, through a new urban plan, Trieste is trying to redefine itself as a metropolitan core extending beyond Italy towards Slovenia and Croatia as the city made for everyday life in a region wedged between the sea and the Karst Plateau. Covering a municipal area of 85 sq. km with just over 200.000 inhabitants, a declining population and new housing emergencies, a significant phenomenon of dismissed areas (especially ports and military zones), a growing awareness of the need for energy efficiency of housing stock and the geological risk of hillsides (a common phenomenon of many medium-sized Italian and European cities), the above are the main conditions that the Municipality of Trieste has measured throughout the construction of several urban planning tools. Integrated urban programs, general planning and housing policies – here presented by technicians and administrators – are being marshalled to trigger a renewal process from within the city itself considering a two-fold meaning: the use of traditional disciplinary tools and maximizing the extensive technical knowledge and experience of public administrators and civil servants. It means, on the one hand, exploiting the cumulative practical knowledge of a practical discipline that in action affects other areas (although it does struggle to stabilize a diverse *modus operandi* in the organization of the municipal departments). On the other hand, starting internally, it means taking advantage of the expert knowledge along with contextual technical bureaucracies promoting the conscious development of human resources avoiding the dispersion of short and long-term learning.

As a consequence of an ongoing scarcity of economic resources and the 2011-2016 government's willingness, the city's operational action and planning were not aimed at a forced renewal that tends to experiment with immediacy. It rather attempts to strengthen areas of competence (consider the territorial structure of services and tools that the plan proposes to systemize); to maintain the ability for intercepting and collecting external resources as an opportunity for realizing and redesigning a general strategic framework

realizzazioni al suolo e di ridisegno di un quadro strategico generale (ne è tratto distintivo la perseveranza di saper cogliere tutte le stagioni dei programmi complessi e integrati, anche accettando una continua riformulazione dell'apparato per la loro gestione); di rafforzare l'interazione tra pubblico e privato anche con innovazioni che coinvolgono il cittadino (ne dà conto la collaborazione con il terzo settore ma anche con il mercato privato, così come le partnership interistituzionali e multilivello); di saper riconoscere e rimettere in opera le innovazioni strumentali 'dimenticate' riadattandole a situazioni e problemi attuali (ad esempio le convenzioni tra attori per la gestione dei problemi abitativi); di saper ridefinire gli obiettivi della pianificazione urbanistica in relazione al mutare delle condizioni del quadro europeo (si ricorda l'inversione necessaria legata alla mancata attuazione di corridoi europei passanti per Trieste).

Quella di Trieste è un'urbanistica operativa in corso e in programma che fa di accumulazione, incrementalismo e adattività dei progetti al contesto e alle circostanze le sue ragioni, forse scevre di slanci avanguardisti perché orientate a efficacia e concretezza.

Tale radicamento – che ha sostanziale continuità con l'esperienza presentata nel n. 123/2004 di questa stessa rivista – consente però di mettere alla prova temi dell'agenda attuale dell'urbanistica (sviluppo senza espansione, riutilizzo dell'esistente, supporto alla rigenerazione economica, mobilità sostenibile, cura dell'assetto idrogeologico e produzioni agricole generatrici di paesaggio, riconversione ecologica della città), per i quali l'orientamento a una spiccata operatività suggerisce strumenti interessanti e originali (tra gli altri il regolamento dei crediti per la rigenerazione energetica o gli ecoquartieri).

Nel fare urbanistica a Trieste sembra riconoscersi così un superamento del conflitto tra prassi ordinaria e operazioni eccezionali ed episodiche. Qui piuttosto i due apparati sono intesi come strumentali appunto (e non fini a se stessi), interagiscono e si supportano piuttosto che rivaleggiare per cercare di migliorare il funzionamento, il volto e gli usi dell'ambiente urbano. (m.m.)

(the perseverance to grasp every period of the complex and integrated programs is treated distinctively, even by accepting a continuous reformulation of the administrative apparatus); and to reinforce the interaction between public and private entities also through innovations that involve citizens (e.g., collaboration with the non-profit sector but also with the free market as well as inter-institutional and multilevel partnerships). Knowing how to recognize and put into practice 'forgotten' instrumental innovations and adapting them to the current situations and problems (for instance, the agreement between actors for the management of housing issues) is to be able to define the objectives of urban planning with respect to the changes in the conditions of the European framework (recalling the necessary inversion due to the lack of implementing the European corridors passing through Trieste). The case of Trieste is a work in progress of scheduled operational urban planning involving accumulated experience, incrementalism and adaptive projects probably lacking the vanguard impulses for effectiveness and concreteness.

Such entrenchment – that has substantial continuity with the experience presented in n. 123/2004 of this journal – however, allows testing current topics/issues in urban planning such as development without expansion, re-use, supporting economic regeneration, sustainable mobility, re-considering the hydrological system and agricultural productions that create landscape, ecological reconversion of the city, etc., for which a clear orientation towards a strong operation suggests interesting and original instruments (among others, the settlement of claims for energy regeneration or eco-neighbourhoods).

The urban planning practice in Trieste seems to recognize the importance of overcoming the conflicts among ordinary practices and exceptional episodic operations. Here, instead, the two apparatuses are intended as instrumental notes (and not ends in themselves), interacting and supporting rather than competing to improve function, the face of the urban environment and its practices of uses. (m.m.)

PAOLA DI BIAGI

L'URBANISTICA TRIESTINA: QUESTIONI CONSOLIDATE E PROSPETTIVE IN EVOLUZIONE

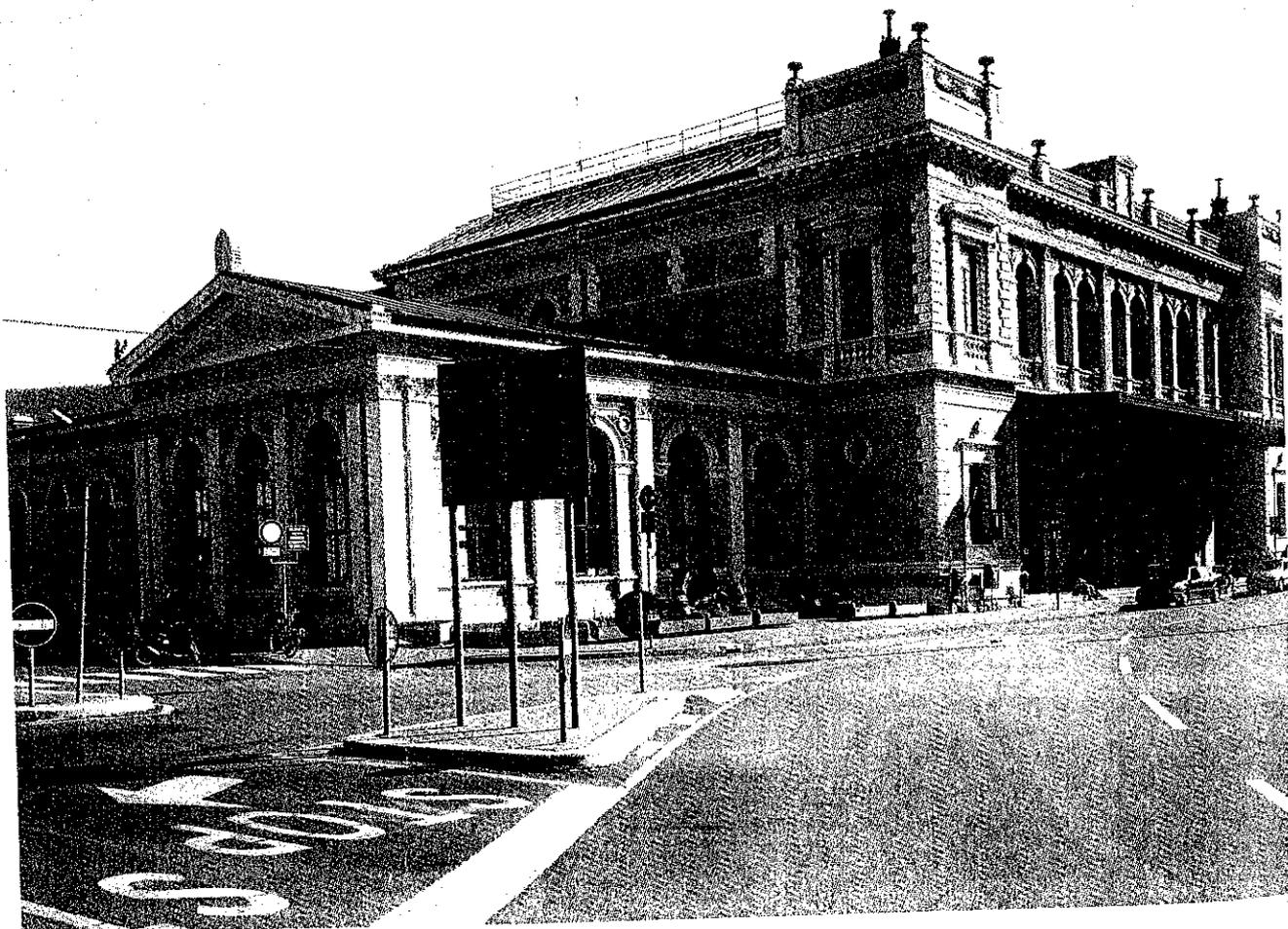
Sin da una prima visione dall'alto, Trieste si rivela nella sua complessità: entro uno stretto lembo di terra si accostano ambiti geografici e morfologici estremamente diversi. In pochi chilometri, dal mare verso l'entroterra carsico, si succedono l'affaccio costiero, i tessuti più compatti della *città per parti*, le espansioni novecentesche, la corona dei borghi, fino al più ampio paesaggio di confine dell'altipiano. Sguardi ravvicinati, rivelano come ciascun contesto offra ulteriori specificità, con sovrapposizioni che rendono il territorio assai articolato e composito, non scevro da attriti e contrasti tra i diversi ambienti che lo compongono. La peculiarità e la complessità della città giuliana sono originate, prima ancora che

dalla sua conformazione morfologica, dalla localizzazione geografica. In un tempo lungo, quest'ultima, da un lato l'ha resa luogo d'incontro tra i popoli del Mediterraneo e del suo entroterra, bacino di scambio, non solo di merci ma anche di lingue, culture e saperi; dall'altro, in particolare nel '900, l'ha costretta in una condizione di *città di confine* tra territori politicamente instabili, segnandone profondamente le memorie e gli spazi.

Alla fine del secolo breve, con le modificazioni geopolitiche dell'Europa orientale, proprio in questa posizione di frontiera, Trieste aveva intravisto la possibilità di mutare la marginalità nella quale da qualche decennio era caduta in un ruolo centrale entro un ampio sistema territoriale, politico ed economico, privo di barriere. Un ruolo che a breve le sarebbe stato assegnato anche dagli scenari e dai progetti europei per le grandi reti e i corridoi infrastrutturali, come una *città porta* tra est e ovest, tra il nord e il sud d'Europa.

Negli anni '90 la felice coincidenza tra quelle

mutazioni geopolitiche e la nuova amministrazione cittadina di centro-sinistra presieduta da Riccardo Illy aveva ulteriormente acceso prospettive e progettualità, segnando un cambiamento anche in campo urbanistico, attraverso una sequenza di progetti di ampio respiro che, nel loro insieme, provavano a costruire immagini di città futura, dando così avvio a una rinnovata stagione pianificatoria. Una stagione che, allora, aveva reso Trieste un caso interessante e, per certi versi, esemplare di pianificazione integrata, dove piani, programmi complessi e politiche urbane avevano concorso a definire e perseguire alcune rilevanti immagini per la città. Un interesse dimostrato nel 2004 da questa stessa rivista, con la pubblicazione del servizio *Trieste. Laboratorio di politiche, piani e progetti* (Di Biagi, Marchigiani, Marin 2004). Il termine 'laboratorio' voleva alludere alla città giuliana come campo di sperimentazione di strumenti di integrazione spaziale, sociale e politica, laddove i contributi intendevano fare il punto sulle trasformazioni



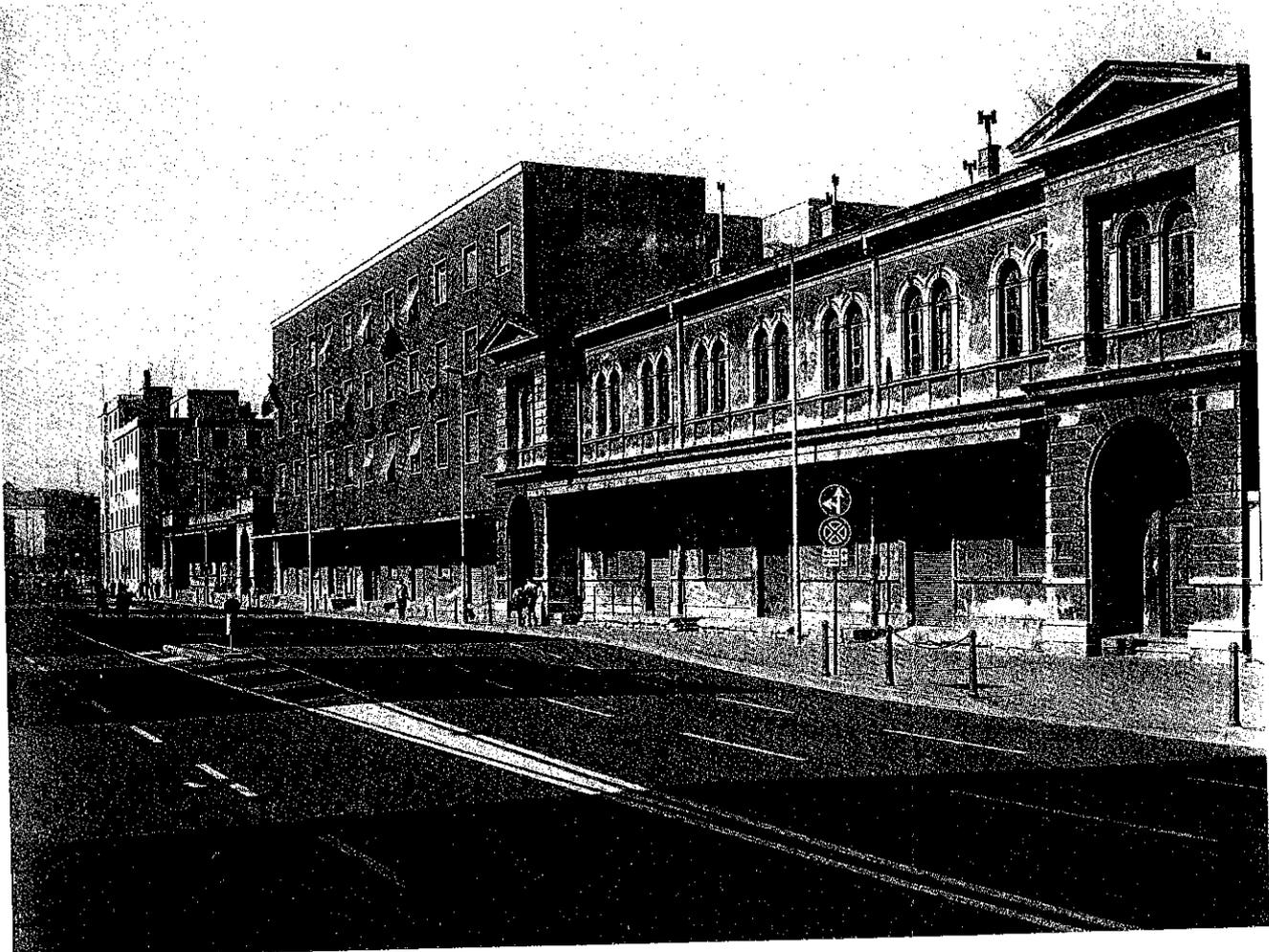
della pianificazione triestina, collocandole sullo sfondo di riflessioni e strumenti elaborati in un ambito geografico e temporale più ampi. Il servizio voleva anche proporre Trieste come campo di osservazione privilegiato per una nuova area di ricerca urbanistica, che andava costruendosi e crescendo all'interno dell'università. Un'area e un gruppo di ricercatori che negli anni a seguire hanno prodotto numerosi studi sulla città e i suoi territori, oltre a un consistente e articolato insieme di esplorazioni progettuali, elaborate anche in ambito didattico. Progetti che, occorre dire, non hanno trovato sufficiente spazio e visibilità nel contesto cittadino, anche a causa dell'insediarsi nel 2001 di un'amministrazione di centro-destra, che non ha saputo cogliere il valore e le potenzialità di un rapporto della città con l'università, nello specifico campo degli studi urbani. Oggi, a circa vent'anni di distanza, le condizioni sono cambiate, anche a nord-est. Da un lato la crisi e la scarsità di risorse rendono più difficile il governo della città, dall'altro gran

parte delle attese per un suo nuovo ruolo nel panorama internazionale stentano a trovare risposta: Trieste non è ancora riuscita ad assumere una posizione di centro al confine come era stato in altri momenti immaginato, mantenendo quel carattere per certi versi marginale che ha caratterizzato diversi periodi della sua storia novecentesca. Tuttavia, i progetti per un suo rilancio, per rafforzarne il peso all'interno di un contesto geopolitico rinnovato anche a seguito all'ingresso della Slovenia nell'Unione europea, non sono stati del tutto abbandonati. Nel dibattito politico e urbanistico l'idea di una città tranfrontaliera viene oggi sostituita da quella di una città metropolitana che travalica i confini nazionali per estendersi verso ambiti contigui, in Slovenia e in Croazia, con i quali Trieste si pone quotidianamente in stretta relazione. La discussione si concentra sulla costruzione di un territorio sovraumunale e sovranazionale metropolitano, in grado di tornare a svolgere la funzione di riferimento per quel più vasto entroterra di cui la città

IN QUESTE PAGINE: TRIESTE VISTA DA GABRIELE BASILICO, 2002 / ON THESE AND FOLLOWING PAGES: TRIESTE IN THE PHOTOGRAPHS OF GABRIELE BASILICO, 2002

PIAZZA LIBERTÀ / PIAZZA LIBERTÀ

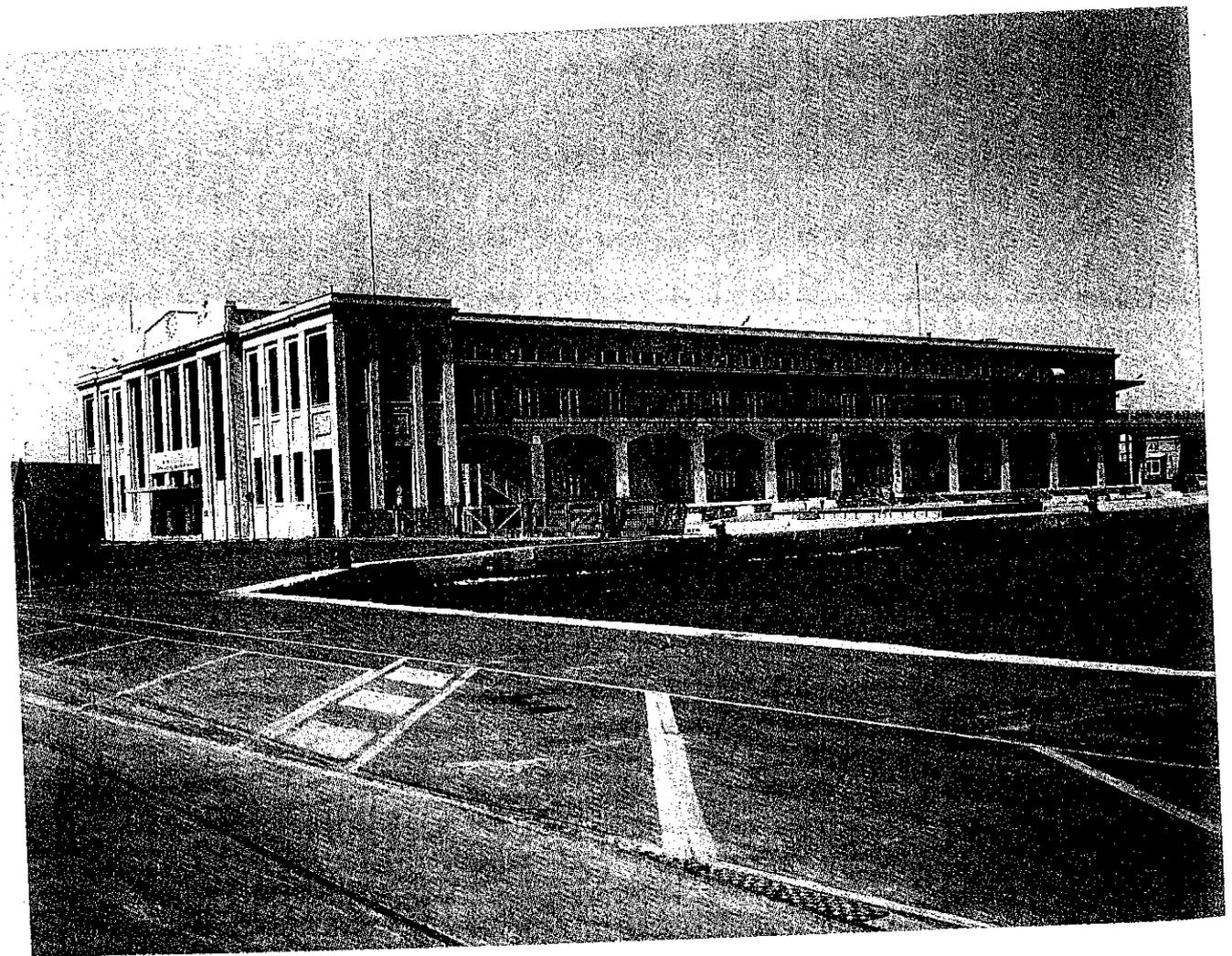
CORSO CAVOUR (L'EDIFICIO PIÙ ALTO AL CENTRO È OGGETTO DEGLI INTERVENTI DI AGENDA URBANA) / THE HIGHER BUILDING IN THE MIDDLE OF THE PICTURE IS TODAY THE FOCUS OF URBAN AGENDA PROGRAMME



giuliana è stata privata alla fine del secondo conflitto mondiale (Aa.Vv. 2015). Si tratta di una nuova immagine per Trieste, che va ad accostarsi a quelle succedutesi negli ultimi due secoli, di volta in volta riscritte, anche in relazione al mutamento delle realtà politiche e territoriali, palesando la messa in gioco di differenti interessi e caratteri spaziali, politici ed economici.

Pur nella difficile contingenza economica, la città, ancora una volta, prova oggi a misurarsi con la costruzione del futuro e con l'aspirazione ad assumere quella centralità più volte e da più parti invocata negli ultimi decenni. La rinnovata stagione urbanistica, avviata nel 2011 con la giunta di centro-sinistra presieduta da Roberto Cosolini e sfociata nella redazione di un nuovo piano regolatore, mostra come Trieste provi a sperimentare un difficile equilibrio tra il guardare a se stessa in una larga prospettiva temporale e la rappresentazione della sua contemporaneità, espressa nell'amministrare l'ordinarietà del quotidiano, in tempo di crisi.

È proprio la volontà di non rinunciare a perseguire alcune immagini di città e ad ancorare a esse singoli progetti e interventi di trasformazione a intessere forti relazioni con la precedente stagione urbanistica, suggerendo una chiave di lettura e interpretazione delle esperienze in corso. Si tratta infatti di immagini riferite a temi, luoghi e strumenti che, seppure posti in continuità rispetto a quel recente passato, oggi assumono declinazioni peculiari, offrendo l'occasione per rinnovare lo sguardo su Trieste e sul suo futuro. Questioni come la riqualificazione della città consolidata, la rigenerazione spaziale e sociale delle periferie, il riuso di manufatti dismessi, la mobilità e il traffico, i fabbisogni abitativi, la sostenibilità ambientale e la valorizzazione dei diversi paesaggi nell'entroterra, non sono nuove, ma ricompongono l'agenda urbana della Trieste contemporanea, impegnando l'amministrazione in un lavoro di definizione di nuove urbanità e di rilancio della città.



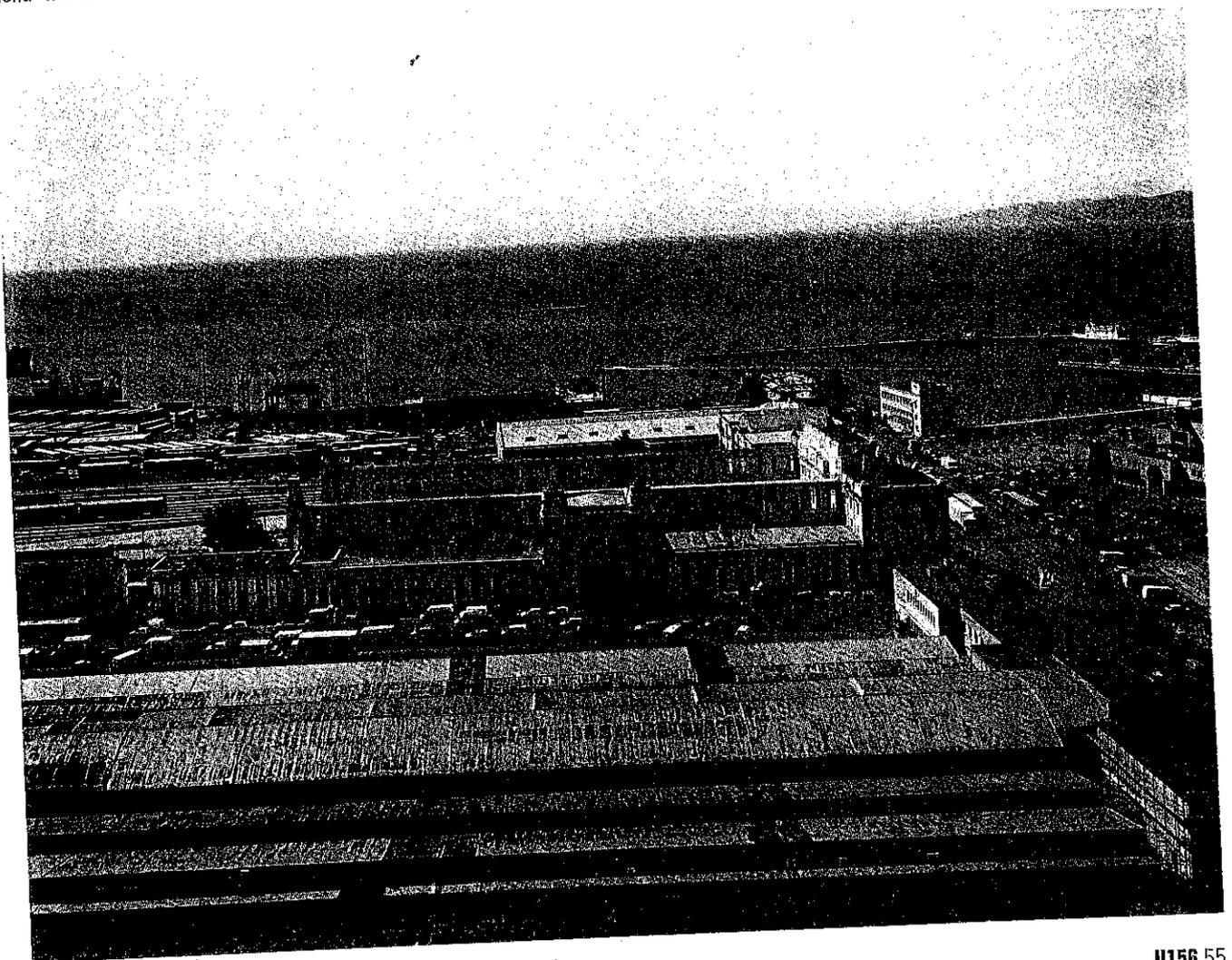
Grazie al recente processo di sdemanializzazione del Porto vecchio, una questione ricorrente come quella dell'affaccio sul mare oggi trova così occasioni inedite nelle concrete possibilità di recuperare la più estesa area portuale ottocentesca dismessa in Europa. Un recupero che potrebbe avviare nuove riflessioni sulla crescita della città per parti morfologicamente unitarie, sulla specificità della sua storia e dei suoi spazi. Ai borghi asburgici sette-ottocenteschi, ai borghi carsici e ai quartieri pubblici novecenteschi andrebbe difatti ad aggiungersi un grande e unitario settore urbano centrale: *un nuovo borgo per un nuovo millennio* che, grazie alla rifunzionalizzazione spaziale ed economica, potrebbe offrire l'opportunità per ridisegnare il ruolo di Trieste in contesti sovraregionali e transnazionali.

All'immagine della città per parti si accostano quelle proposte dal nuovo piano regolatore della *città policentrica* e della *città pubblica*. Immagini ancora una volta consolidate nella tradizione locale, che riconoscono e

rinnovano la centralità degli esiti, diffusi in tutti i rioni, di quel sistema di welfare che ha attrezzato Trieste nel XX secolo. Radicata in un filone di studi sviluppati in ambito universitario (Di Biagi, Marchigiani, Marin 2002, 2004; Laboratorio Città Pubblica 2009), la locuzione 'città pubblica' rilegge la significativa esperienza novecentesca di costruzione di edilizia e quartieri pubblici. Un'esperienza avviata fin dal 1902, quando una Trieste ancora asburgica promosse una politica strutturata di interventi tramite la costituzione del primo istituto comunale per alloggi minimi, presto esempio per la legislazione italiana sulle case popolari. La diffusa presenza di quartieri che tale politica ha prodotto diventa ora una risorsa per nuovi progetti di rigenerazione urbana, che vedono proprio in queste rilevanti parti i fulcri su cui basare e da cui irradiare interventi di più generale riqualificazione delle periferie, in cui l'attenzione per lo spazio – per i suoi valori e potenzialità – si coniuga all'attenzione per gli abitanti.

STAZIONE MARITTIMA / MARINE STATION (G. BASILICO)

STAZIONE FERROVIARIA DI CAMPO MARZIO / RAILWAY STATION IN CAMPO MARZIO (G. BASILICO)



Anche a Trieste dunque, come in molti centri urbani europei, la città pubblica ancora costituisce un campo interessante per ripensare l'urbanità e per implementare progettualità complesse e integrate, fondate sulla collaborazione di soggetti pubblici e privati, associazioni e cittadini. Progettualità che, nel capoluogo giuliano, peraltro ormai vantano una storia ventennale.

E anche a Trieste, come in altre realtà italiane, il recente ritorno di interesse per il recupero delle periferie oggi si declina nella necessità di trovare risposte adeguate a una *questione casa* rilevante, urgente e inedita, i tratti della quale vanno ridefiniti e meglio conosciuti. Problemi legati alla forte presenza di persone sole (in particolare anziane), all'emergere di nuove povertà delineano un panorama di bisogni per certi versi nuovo, cui l'amministrazione pubblica sta cercando di dare risposta, nonostante la scarsità di risorse disponibili, attraverso non solo il rilancio dell'intervento pubblico, ma anche la sperimentazione di nuove forme di

coinvolgimento del mondo universitario e delle diverse componenti del settore privato. Tante sono quindi le questioni al centro del fare urbanistica a Trieste, e se molti sono i cantieri aperti non minore è il lavoro che ancora rimane da fare. Il cammino è tutt'altro che facile e numerosi permangono gli aspetti irrisolti di un operare quotidiano che oggi si scontra con crescenti difficoltà. Come dimostrano i contributi qui raccolti, i protagonisti di questa storia recente non negano complicazioni e problemi, ma cercano di mantenere il timone al centro e di traguardare la rotta. Sul finire del mandato 2011-2016 appare allora opportuno auspicare che le priorità nell'agenda urbana della prossima amministrazione portino a una *innovazione cumulativa*, che non solo prosegua nella sperimentazione di percorsi di riqualificazione di spazi e attività, ma che soprattutto mantenga quella capacità di anticipare soluzioni su questioni rilevanti che da più di un secolo contraddistinguono la città di Trieste.

BAGNO AUSONIA / AUSONIA SEASIDE RESORT
(G. BASILICO)



PAOLA DI BIAGI

URBAN PLANNING IN TRIESTE: CONSOLIDATED ISSUES AND EVOLVING PERSPECTIVES

Right from the very first aerial sight, Trieste shows its complexity: in a narrow strip of territory, extremely different geographical and morphological landscapes are enclosed. In a few kilometres, from the sea to the Karst Plateau, we find coastal reef, the compact *city made of parts*, twentieth-century urban expansions, the crown of villages and, finally, the wider landscape of the border plateau. A closer look reveals how each framework offers more specific patterns with overlays that make the area extremely articulate and composite, not free from frictions and conflicts between the different environments.

The singularity and complexity of the city mainly originate from its geographical location, rather than from its morphology. For a long time, the former made Trieste a meeting place for the peoples of the Mediterranean Sea and its hinterland, a basin of exchange, not only of goods but also of languages, cultures and knowledge. On the other hand, and particularly in the twentieth century, it forced the city into a state of *border town* between politically unstable territories, deeply marking its memories and spaces.

At the end of the 'short century', with the geopolitical changes in Eastern Europe, and thanks to its border position, Trieste had a chance to change its long-lasting marginality into a strategic centrality within a broader, barrier-free, political, economic and territorial system, a role that would soon be assigned to it also by the European scenarios and by the projects of large infrastructure networks and corridors, transforming Trieste into a *gateway city* between the East and West, and North and South of Europe.

In the 1990s, the happy coincidence of wider geopolitical changes and the political success of the centre-left city government led by Riccardo Illy produced a positive vitality in prospects and projects, marking a change in the planning field through a series of large-scale projects that, altogether, tried to build a coherent image of the future city, thereby initiating a renewed season of urban planning that made Trieste an interesting case study and an example of integrated planning where plans, programs and complex urban policies helped to define and pursue a relevant vision of the city. In 2004, this very journal demonstrated an interest in Trieste with the publication of the report, *Trieste. A laboratory of policies, plans and projects* (Di Biagi, Marchigiani, Marin 2004). The term 'laboratory' was referring to the city as a testing field for tools of spatial, social and political integration, where the articles were intended to

focus on the transformation of Trieste's urban planning, placing them in the background of reflections and tools developed in a wider geographic and temporal scope. The report also aimed at proposing Trieste as a privileged testing ground for new urban research within the academy by a group of researchers that, in the following years, produced numerous surveys on the city and its territories, as well as a remarkable and coherent set of educational design explorations. These were projects that, unfortunately, did not find adequate visibility in the urban context in part due to the victory in 2001 of a centre-right administration, which, in the author's opinion, did not understand the specific field of urban studies, the value and the potentialities of the relationship between city and university.

Today, about twenty years later, general and local conditions have changed. On the one hand, the crisis and the scarcity of resources make city government more difficult. On the other, most of the expectations for Trieste's new role in the international panorama struggle to find answers. The city has not yet managed to take on a central position at the border as imagined in the past, maintaining instead a somewhat marginal character as in several periods of its twentieth-century history. However, plans for a relaunch of Trieste and for strengthening its weight within a renewed geopolitical context with the entry of Slovenia into the European Union have not been completely abandoned. In the political debate, the idea of a cross-border city has now been replaced by that of a *metropolitan city* that goes beyond national borders to extend into the neighbouring countries of Slovenia and Croatia, with which Trieste is daily in close contact. The discussion focuses on the construction of a supra-national and supra-municipal metropolitan territory able to return to being a central point for the wider hinterland of which the city was deprived at the end of World War II (Aa.Vv. 2015). This is a new image for Trieste, joining those urban images of the last two centuries that have been re-written from time to time in relation to changing political and territorial situations, highlighting the relevance of different spatial, political, and economic interests and characteristics.

Despite the difficult economic situation, once again, the city is trying today to stand out with the construction of its future and with the ambition to assume a repeatedly invoked centrality. The renewed planning season, which began in 2011 with the centre-left city government led by Roberto Cosolini and which resulted in the drafting of a new urban plan, shows how Trieste is currently balancing the difficulty of its broad temporal perspective with the representation of its present, centred on administering the ordinariness of everyday life in times of crisis.

The desire not to renounce some images of the

city and to anchor them to individual projects and interventions of transformation weaves strong relationships with the previous planning season, suggesting a key to understanding and interpreting current experiences. These images, related to themes, places and instruments placed in continuity with the recent past, now take on specific variations, offering the opportunity to renew Trieste and its future. Issues such as the redevelopment of the consolidated city, spatial and social regeneration of the suburbs, reuse of abandoned artefacts, mobility and traffic, housing needs, environmental sustainability and the enhancement of the different landscapes in the hinterland are not new, but recompose the urban agenda of contemporary Trieste, engaging the administration in a task of defining a new urbanity and the revitalization of the city.

Due to the recent process of property change from national government to municipality affecting the Old Port, the insistent issue of the area overlooking the sea finds today unprecedented solutions by means of recovering of the largest nineteenth-century abandoned port area in Europe. This could lead to a recovery that could initiate new thinking on the growth of the city through morphologically uniform parts, and on the specificity of its history and its spaces. Habsburg eighteenth and nineteenth-century districts, Karst towns and twentieth-century neighbourhoods would indeed be added to a large unified urban centre as a *new hamlet for a new millennium* that, thanks to the new functions of economic spaces, could provide an opportunity to redesign the role of Trieste in supra-regional and transnational contexts.

The *poly-centric city* and the *public city* images proposed by the new urban plan add further perspectives to the vision of the city made of parts. Once again, these are images that are deeply rooted in the local tradition, that recognize and renew the centrality of all urban districts, and of the welfare system that has helped Trieste to grow in the twentieth century. Widely reported in a series of studies developed at the university level (Di Biagi, Marchigiani, Marin 2002, 2004; Laboratorio Città Pubblica 2009), the term "public city" reinterprets the significant twentieth-century experience of building council housing estates, an experience, started in 1902 when a still Habsburg Trieste promoted a structured policy of interventions through the establishment of the first Institute for Municipal Minimum Housing, soon becoming an example for Italian legislation on social housing. The widespread presence of neighbourhoods produced by this policy is now becoming a resource for new urban regeneration projects, which see in these central areas a radiating potential for the additional redevelopment of the suburbs with interventions focused on the use of space and needs of residents. Therefore, in Trieste, as in many other

European cities, the public city still constitutes an exciting field to rethink urbanity and to implement complex and integrated projects based on the cooperation of public and private bodies, associations and citizens. In Trieste, these projects now have a twenty-year history.

In Trieste, just as in other Italian situations, the recent revival of interest in the recovery of the suburbs is today embedded in the need to find appropriate responses to a relevant, urgent and unprecedented *housing issue*, the features of which must be redefined and better known. Problems related to the high number of single people (especially elderly) as well as the emergence of new poverty conditions delineate a list of needs in some ways new, to which the government, despite the scarcity of resources available, is trying to respond not only through the revival of public building, but also experimenting with new forms of cooperation with the university and the involvement of various actors of the private sector. Many are the issues at the centre of Trieste's city planning, and if many are ongoing initiatives, not less is the work that still remains to be done. The path is difficult and many issues remain unresolved for daily work that today meets increasing difficulties. As demonstrated by the works collected here, the major actors of this recent history do not deny complications and problems, but try to guide this process. As the term of the current city council draws to a close, there appears an appropriate hope that the urban agenda of the next administration will lead to *cumulative innovation*, which not only continues in the trial of recovering spaces and activities, but above all maintains the ability to anticipate solutions on important issues that, for more than a century, have characterized the city of Trieste.

References

Aa.Vv. (2015), *La città metropolitana di Trieste*, Università di Trieste, Trieste [www.openstarts.units.it/dspace/handle/10077/11249].

Di Biagi P., Marchigiani E., Marin A. (2002), eds., *Trieste '900. Edilizia sociale, urbanistica, architettura. Un secolo dalla fondazione dell'ATER*, Silvana Editoriale, Milan.

Di Biagi P., Marchigiani E., Marin A. (2004), eds., *Trieste anni Cinquanta. La città della ricostruzione. Urbanistica, edilizia sociale e industria a Trieste, 1945-1957*, Comune di Trieste, Trieste.

Di Biagi P., Marchigiani E., Marin A. (2004), eds., "Trieste. Laboratorio di politiche, piani e progetti", *Urbanistica*, no. 123, p. 54-92.

LaboratorioCittàPubblica (2009), *Città pubbliche. Linee guida per la riqualificazione urbana*, Bruno Mondadori, Milan.

MARINA CASSIN

DALLA RIQUALIFICAZIONE ALLA RIGENERAZIONE: LEZIONI PER IL PROGETTO DELLA CITTÀ

Dalla seconda metà degli anni '90 sono stati molti i programmi complessi e integrati, di livello europeo e nazionale, promossi dalle amministrazioni succedutesi al governo del comune di Trieste. Programmi principalmente redatti dagli uffici comunali, che hanno fornito opportunità concrete per il rilancio di un territorio in cui crisi e trasformazioni socio-economiche hanno lasciato segni profondi e visibili: sofferenza del sistema industriale, aree produttive e portuali in disuso, parti consistenti della città antica in degrado e disagio sociale in alcune periferie.

Vent'anni di esperienze, un processo incrementale

Danno conto della vivacità di questa intensa stagione il numero e la significatività delle iniziative che oggi si trovano, contemporaneamente, in corso di realizzazione. Alcune, come il Piano città e il Programma integrato di sviluppo urbano e sostenibile (Pisus), sono recenti e alle prime fasi di attuazione. Il Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (Prusst) completerà, invece, solo nel prossimo biennio un complesso di azioni che ha richiesto 15 anni per giungere ad attuazione. Infine, altri progetti – attinenti ai bandi di Agenda urbana e del Piano nazionale per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane degradate – sono in via di elaborazione, evidenziando importanti slittamenti nei modi di operare.

Un ventennio è un lasso di tempo che consente di svolgere utili considerazioni. In tale periodo, nel nostro paese, si sono succedute differenti tipologie di programmi preposti ad affrontare temi territoriali di vasta scala e ampio impegno economico.

Si è trattato di occasioni per declinare la complessità urbana in diversi temi di progetto, laddove ogni esperienza ha consentito di affinare il metodo di lavoro, aggiungendo nuovi ingredienti a un approccio che, dalla semplice *riqualificazione spaziale*, si è ampliato alla *rigenerazione ambientale, economica e culturale* del contesto urbano.

Nel capoluogo giuliano, i luoghi interessati hanno riguardato sia le aree centrali, sia la prima periferia realizzata tra gli anni '50 e '70: anche se con modi ed esiti differenti, nel loro insieme hanno disegnato sistemi di continuità spaziale, declinando strategie tra loro congruenti. La grande coerenza delle operazioni sviluppate è stata facilitata dall'avere a disposizione o sottotraccia

uno o più progetti di pianificazione, intendendo con questa locuzione non necessariamente un piano urbanistico, quanto piuttosto un'idea chiara di riorganizzazione dell'assetto spaziale, della mobilità e dei parcheggi. È così che nel tempo, a Trieste, visioni urbanistiche e progetti si sono avvicinati con forme e sequenze diverse, di volta in volta assumendo il ruolo di stimolo, di dispositivo di attuazione, di quadro di coerenza, all'interno di un processo incrementale di ripensamento della città.

L'esito è un repertorio articolato di esperienze. Per tracciarne un profilo critico, individuare come abbiano inciso sul territorio urbano e sugli strumenti preposti al suo governo, valutare se abbiano davvero mutato lo sguardo e l'operatività di amministratori e strutture comunali occorre mettere in campo più racconti e livelli di riflessione.

Intreccio tra piano e progetto

Il primo bando al quale il Comune partecipa alla fine degli anni '90, il *Programma Urban*, è vinto grazie a una proposta elaborata sulla base di un Piano di recupero, relativo a una vasta porzione di centro antico.

Il piano giunge ad approvazione poco prima della presentazione del progetto Urban "Tergeste" all'Unione europea; la sua redazione era iniziata anni prima, ma l'impulso alla stesura definitiva si è avuto solo con la possibilità di intercettare finanziamenti reali per la rivitalizzazione spaziale e culturale, sociale ed economica del cuore di Cavana (1). L'urgenza di predisporre un programma integrato di intervento ha infatti consentito di dipanare molti dubbi, rendendo più semplice per entrambi gli strumenti sia l'intreccio di destinazioni d'uso, modi della riqualificazione e del recupero edilizio, sia l'individuazione di dispositivi procedurali e operatori concreti. La possibilità di calare Urban in una trama ben definita di scelte urbanistiche ha inoltre permesso di non perdere di vista il senso finale di tante e diversificate operazioni. La somma cospicua di finanziamenti, la presenza di quote importanti di proprietà pubbliche, l'area interessata (vasta, ma allo stesso tempo circoscritta), il grande dispiego di capacità gestionali messo in campo dall'amministrazione possono essere annoverati tra gli ingredienti del rapido ritorno in vita di Cittavecchia.

Strategie integrate di piani, programmi e opere pubbliche

Le esperienze successive si connotano per condizioni e approcci in parte diversi. All'uscita del bando ministeriale per il Prusst, il Comune di Trieste è dotato di un Piano regolatore approvato da qualche anno, di un nuovo Piano urbano dei parcheggi e di un Piano del traffico altrettanto recente e fondato su alcuni assunti completamente inediti, *in primis* il

completamento della grande viabilità triestina di connessione tra la rete autostradale nazionale e internazionale, il porto e la città (2). Se le visioni di insieme erano delineate, permaneva all'ordine del giorno la risoluzione di alcuni fatti puntuali: dal recupero di edifici degradati e dismessi in aree strategiche, alla riqualificazione di parti circoscritte di quartieri cittadini. Erano tutti interventi che richiedevano un impegno economico fuori dalla portata del bilancio comunale e, per questo motivo, alcuni languivano da anni. Scegliere una strategia non era semplice: anche se il materiale a disposizione era consistente (piani, studi e progetti di fattibilità), si trattava di identificare un filo conduttore. Erano i pro-dromi di un piano strategico, incentrato su alcune tematiche specifiche (le connessioni viarie e gli spazi che queste intersecano, il waterfront cittadino), ma ambizioso nell'obiettivo di pensare a una città ricongiunta a un territorio non più racchiuso tra stretti confini nazionali. A chi guardi indietro non può sfuggire come il Prusst sia stato un programma di largo respiro e ad

alto contenuto di innovazione: ha coinvolto il centro urbano e la prima periferia; si è dipanato su un arco temporale medio-lungo, metodicamente scandito in una pluralità di operazioni; ha esplicitato una visione chiara che, non necessitando di nuove e complicate operazioni urbanistico/amministrative, ha catalizzato cospicui finanziamenti privati, oltre agli iniziali di fonte ministeriale.

Nel 2004, l'attenzione per le connessioni infrastrutturali trova un'ulteriore opportunità, con il focalizzarsi del Programma innovativo Porti e stazioni sull'area snodo di piazza Libertà. In questo luogo, posto sul bordo del centro antico, si intersecano tutti i flussi della mobilità: veicolare (vi si registrano i più elevati movimenti d'ingresso e di uscita dalla città); ferroviario (qui ha sede il terminal della stazione centrale); portuale (è punto privilegiato di accesso al Porto vecchio); del trasporto pubblico locale (è il capolinea delle maggiori linee urbane); del trasporto su gomma extraurbano (da qui si dipartono i collegamenti con l'Est Europa).

RIVE, CANAL GRANDE AND CASA DEL LAVORATORE
PORTUALE / HOUSE OF THE PORT WORKER
(G. BASILICO)



1997-2001

Programma Urban "Tergeste"

Ufficio speciale Urban (Comune); Soprintendenza archeologica (Friuli Venezia Giulia); Dipartimento di scienze dell'antichità (Università degli studi di Trieste)
Finanziamenti: euro 26.172.405,70 (Unione europea)

Cittavecchia si sviluppa alle spalle di piazza Unità, comprende la zona di Cavana ed è la parte più antica di Trieste. L'obiettivo di risanare e rivitalizzare il patrimonio edilizio e urbano si concretizza lavorando su diversi settori: cultura (realizzazione della Casa della musica); archeologia (valorizzazione di ritrovamenti di epoca tardo-romana); assistenza sociale (insediamento di un centro antiviolenza); università (restauro di case per gli studenti); attività artigianali (contributi alle imprese); infrastrutture e opere di urbanizzazione.

2002-2017

Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (Prusst) "La riconquista del fronte mare"

O. Barduzzi, M. Cassin, W. Cossutta, M. Marinelli, F. Pavanello, M. Suzzi, C. Tosolini (Comune); S. Stanghellini, L. Gabrielli, F. di Piazza (Creta srl)
Finanziamenti: euro 33.315.266,85 (Ministero delle infrastrutture, Regione); euro 15.965.000,00 (privati)

Il progetto interessa il centro città e la prima periferia, con interventi a rete e puntuali. L'obiettivo di uno sviluppo integrato (economico, sociale, fisico e ambientale) si traduce nella realizzazione di un parcheggio a rotazione e pertinenziale sotto il colle di San Giusto; nella ridisegno di spazi aperti (largo Barriera e piazza Hortis) e della viabilità lungo le Rive; nella riqualificazione della banchina del Canal Grande; nella realizzazione della nuova caserma della Polstrada (nel quartiere periferico di Valmaura-San Sabba) e nella riconversione a spazi pubblici e servizi dell'ex comprensorio da essa precedentemente occupato (nel rione di Roiano prossimo alla stazione ferroviaria).

2006-2017

Programma innovativo Porti e stazioni

M. Cassin, F. Pavanello, L. Visintin, M. Suzzi (Comune);
Finanziamenti: euro 3.824.777,97 (Ministero delle infrastrutture, Regione, Comune)

Il programma ha per oggetto l'ingresso a Trieste da nord; il fulcro è piazza Libertà, su cui insistono importanti nodi di interscambio (ferroviario, trasporto pubblico locale ed extraurbano, veicolare di accesso alla città e al Porto vecchio, terminal traghetti veloci e varco doganale). L'obiettivo è riorganizzare lo spazio della piazza e gli ambiti limitrofi. La partecipazione dell'Autorità portuale si è tradotta nel restauro degli antichi varchi di ingresso al Porto vecchio.

2008-2017

Programma di miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane -- Programma operativo di dettaglio (Pod) 2008

Servizio programmi complessi (Comune)
Finanziamenti: euro 3.940.000,00 (Ministero dell'ambiente, Comune)

I progetti si concentrano sul centro della città. L'obiettivo è migliorare la qualità dell'aria, attraverso interventi rivolti a sostenere la mobilità sostenibile: riqualificazioni e pedonalizzazioni (piazza della Borsa e zone limitrofe, vie Einaudi e Cassa di risparmio); abbattimento di barriere architettoniche e realizzazione di percorsi per persone disabili; costruzione di una passerella pedonale sul Canal Grande.

2009-2017

Programma di miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane -- Programma operativo di dettaglio (Pod) 2009

Servizio programmi complessi (Comune)
Finanziamenti: euro 16.213.365,00 (Ministero dell'ambiente, Comune)

Pur permanendo gli obiettivi di massima del Pod 2008, gli interventi risultano più articolati e coprono ambiti centrali e periferici, rivelando una crescente attenzione per la sicurezza degli utenti deboli della strada. Le opere riguardano: riqualificazioni, pedonalizzazioni e collegamenti ciclabili (piazza Ponterosso, largo Panfili, via Trento); collegamenti pedonali e ciclabili tra parti di città (riqualificazione funzionale e ambientale della galleria di Montebello-piazza Foraggi); riorganizzazione della circolazione e riassetto della sosta (in corrispondenza del polo ospedaliero di Cattinara).

2011-2019

Piano integrato di sviluppo urbano sostenibile (Pisus) "Trieste attiva"

Servizio programmi complessi (Comune)
Finanziamenti: euro 8.446.640,65 (Ministero dello sviluppo economico, Comune, Camera di commercio di Trieste)

Il piano si focalizza sul cuore della città antica, da piazza Venezia a piazza Libertà. L'intento è incrementare l'attrattività turistica e culturale, stimolando lo sviluppo economico. Molti e diversi sono i settori interessati: riqualificazione urbana e mobilità sostenibile (ristrutturazione del piano terra della biblioteca civica Attilio Hortis; efficientamento energetico del Salone degli Incanti; sistemazione dei giardini di piazza Hortis e campagna Prandi; collegamenti pedonali e ciclabili lungo le vie XXX Ottobre, Ghenga e Duca d'Aosta; bike sharing); cultura (certificazione e coordinamento dell'offerta museale; itinerari culturali a tema); economia e turismo (rete wi-fi; marketing turistico; finanziamenti a sostegno delle piccole e medie imprese).

2014-2016

Piano Città

M. Cassin, P. Craighero (Comune)
Finanziamenti: euro 4.840.000,00 (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Comune)

Il programma interessa aree della prima periferia caratterizzate dalla presenza di grandi ambiti e contenitori dismessi (caserme e comprensorio fieristico lungo le vie Cumano, Revoltella e Rossetti). L'obiettivo è, da un lato, riconvertire siti da tempo inutilizzati, dall'altro, estendere e riorganizzare la già ampia offerta di servizi comunali. Gli interventi consistono nell'ampliamento del polo museale esistente in via Cumano (recupero di padiglioni dell'ex caserma Duca delle Puglie per la realizzazione del Museo della guerra per la pace Diego de Henríquez) e nella creazione di una nuova sede per l'archivio comunale (nella limitrofa ex caserma Beleno, una parte della quale è già stata recuperata e destinata a sede del Comando della polizia locale).

Dal 2015

Agenda urbana

Ufficio progetti europei – Servizi finanziari tributi e partecipazioni societarie (Comune)

Finanziamenti: euro 4.400.000,00 (Unione europea)

Coerentemente con il nuovo Piano regolatore generale, il progetto si propone di implementare le connessioni tra ambiti della ricerca e attività imprenditoriali, attraverso l'individuazione e il recupero di spazi all'interno del tessuto urbano consolidato. L'intento è realizzare un polo di riferimento per i settori del bionhightech e dell'hightech – un urban center delle imprese – attraverso la ristrutturazione di un immobile posto in prossimità dell'ingresso a Porto vecchio. Il progetto si sostanzia nell'erogazione di servizi innovativi, nella semplificazione delle procedure amministrative, in azioni di valorizzazione dei comparti e dei loro output in città, nel potenziamento dei collegamenti Ict attraverso l'ampliamento della copertura della rete urbana di wifi.

In corso di valutazione

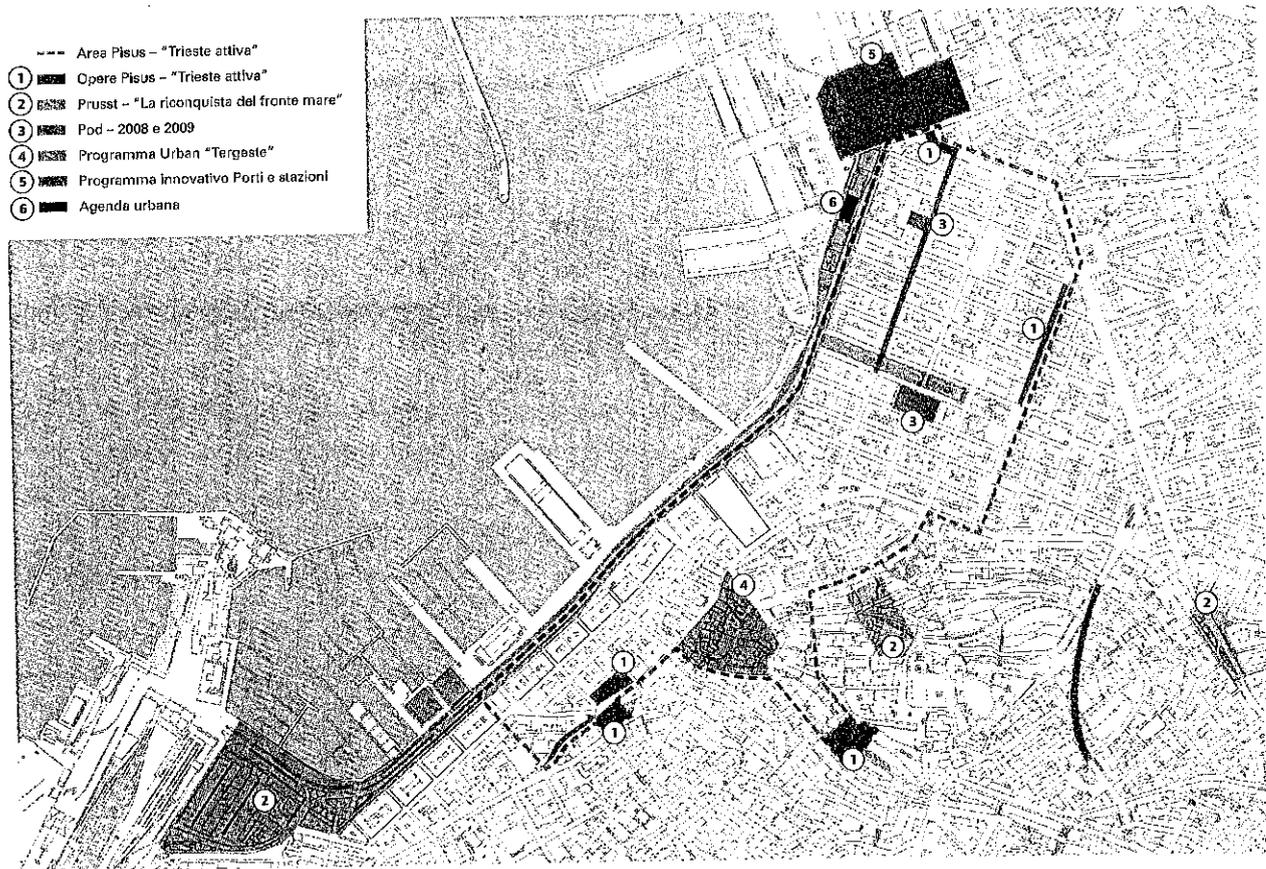
Piano nazionale per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane degradate "CON_Altura - CoNmetti / iNcludi / Attiva / innovA"

Lavori pubblici, Città e territorio, Servizi e politiche sociali (Comune); I. Toscana, M. Crevatin, con S. Cova (Associazione Kallipolis)

Finanziamenti: euro 3.227.330,40 (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione, Comune, Azienda territoriale per l'edilizia residenziale della provincia di Trieste, Azienda per l'assistenza sanitaria n. 1 Triestina)

Il progetto propone il miglioramento della qualità della vita in un insediamento di edilizia pubblica della periferia sud-orientale di Trieste, Altura. Le azioni mirano alla riqualificazione sociale, culturale e urbano-ambientale: in sinergia con l'Azienda per l'assistenza sanitaria e l'Azienda territoriale per l'edilizia residenziale, creazione di un servizio diffuso di Microarea; Istituzione di una Casa di quartiere, quale centro culturale, sociale e sanitario; coinvolgimento delle associazioni e del polo scolastico nella promozione di attività culturali, sportive, di sostegno alla scolarizzazione di adulti e ragazzi; realizzazione e riqualificazione di luoghi di incontro, piazze, aree gioco, orti urbani, percorsi e sentieri per migliorare le connessioni interne e tra il quartiere e la città.

PROGRAMMI COMPLESSI. PARTICOLARE DEGLI INTERVENTI NELLE AREE CENTRALI DELLA CITTÀ / COMPLEX PROGRAMMES. DETAIL OF THE INTERVENTIONS IN THE CORE OF THE CITY



Il progetto dà risposta alla necessità di ricucire gli spazi e di riorganizzare il caos di funzioni e flussi che li caratterizzano. Si tratta di un intervento oggi ancora più importante, visto il recente avvio del processo di sdemanializzazione di Porto vecchio e la prospettiva che esso diventi parte integrante di Trieste come sua naturale zona di espansione (3).

In termini generali, tra i lasciti più significativi delle esperienze maturate con il Prusst e il Programma innovativo Porti e stazioni vi è l'aver stimolato l'integrazione tra il mondo della pianificazione urbanistica e quello dei lavori pubblici. Campi spesso contrapposti, perché governati da logiche diverse con rari punti di contatto, da norme e procedure che nulla hanno in comune e che, anzi, ne accentuano la distanza. La redazione di programmi complessi ha reso inoltre chiara la necessità di una lettura di tessuti e usi urbani non codificata, multilivello e multidisciplinare. Per riflettere in una prospettiva di continuità e coerenza, lo sguardo è stato chiamato a coprire ambiti all'apparenza eterogenei, coniugando le nuove sfide di un capoluogo in trasformazione – Trieste città turistica, più accogliente, accessibile e sostenibile – e le inedite occasioni di finanziamento delineate a livello europeo e regionale.

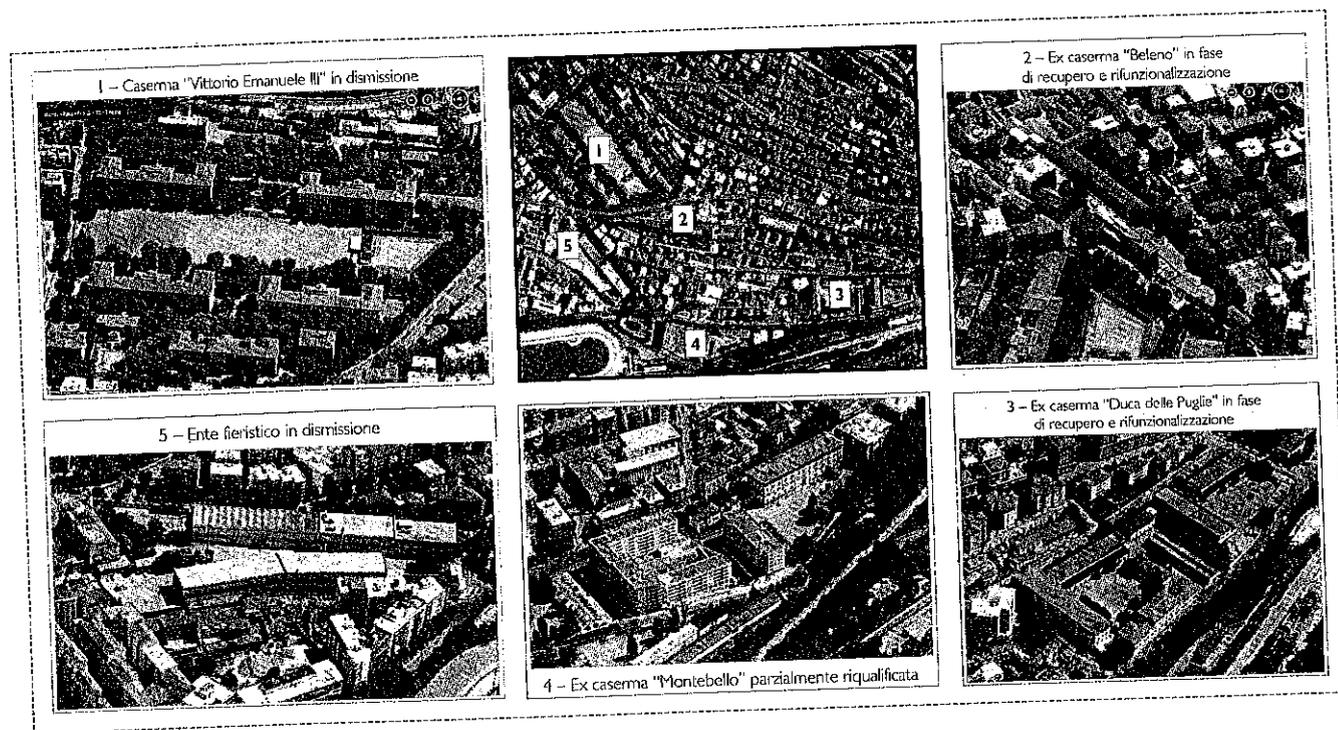
Visioni strutturali di insieme

La consapevolezza della fertilità di un approccio rinnovato ha così portato l'amministrazione a rivedere anche i propri metodi ordinari di lavoro. Nel 2007 è istituito il Servizio programmi

complessi, dedicato alla formazione e alla gestione di progettualità integrate. Tra i primi compiti vi è la stesura di uno strumento innovativo, capace di fornire un quadro d'insieme del già fatto e del da farsi: il Programma di riqualificazione urbana (4). Il programma prende in considerazione la parte di città racchiusa tra i due poli estremi dell'affaccio sul mare: a nord piazza Libertá, a sud campo Marzio. Elemento strutturante di quella che ora veniva interpretata come una scena urbana composta è la rete dei percorsi paralleli alle Rive. L'obiettivo è collegare emergenze storico-architettoniche e funzionali, attraverso la riqualificazione dello spazio pubblico lungo assi privilegiati in grado di mettere a sistema i progetti in essere e futuri. L'attenzione rimane centrata sul potenziamento delle attrezzature culturali, sul sostegno delle attività commerciali e sulla qualificazione delle iniziative alberghiere e turistiche.

Se compito del Programma di riqualificazione urbana era fornire una struttura cui riferire la ricerca sistematica di occasioni di finanziamento, l'efficacia di questa scelta è stata dimostrata dagli sviluppi successivi. A dare corpo al disegno così tratteggiato sono stati soprattutto i Programmi operativi di dettaglio per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane (Pod 2008 e 2009). Solo oggi, che tutti gli interventi previsti tra piazza Libertá e piazza Unitá stanno giungendo a termine, si coglie appieno l'importanza di avere avuto a disposizione uno strumento che già individuava tante possibili connessioni e declinazioni del concetto di rigenerazione.

AMBITI INTERESSATI DAL PIANO CITTÁ.
GLI INTERVENTI RIGUARDANO IN PARTICOLARE LE AREE
2 E 4 / AREAS OF THE CITY PLAN.
THE INTERVENTIONS SPECIFICALLY REFER
TO SITES NO. 2 AND 4



È su quella stessa visione per il centro della città, arricchita da nuovi elementi, che nel 2011 il Comune redige il progetto con cui vince il bando regionale per il Pisu. La proposta è costruita attraverso un processo di condivisione con gli operatori economici, per individuare azioni adatte a implementare il reticolo di piccole/medie imprese localizzate nell'area bersaglio. Tra gli aspetti caratterizzanti vi è il ruolo assegnato al patrimonio culturale e all'offerta museale, quali risorse e perno su cui poggiare un insieme di azioni immateriali di marketing territoriale. Parallelamente, sono individuati interventi di riqualificazione degli spazi aperti e verdi e di mobilità sostenibile, per supportare il rilancio di un ambito urbano – la fascia del centro antico parallela alle Rive – su cui da decenni si sta investendo.

Un aspetto che accomuna pressoché tutti i progetti fino al Pisu è proprio l'aver assegnato alle direttrici dell'accessibilità la funzione di connettivo di spazi e servizi, attività artigianali ed esercizi commerciali, nell'intento di dare forma e sostanza all'idea di una Trieste più attrattiva. Guardando a ritroso, si può cogliere come il Programma innovativo Porti e stazioni, prevedendo la riorganizzazione viabilistica e la riqualificazione della piazza antistante la stazione ferroviaria, ne abbia accentuata la valenza di centralità e punto di raccordo di una pluralità di interventi già realizzati e in corso di attuazione (Prusst, Pod). Agendo su vari livelli, tali interventi hanno promosso la rigenerazione di zone che, anche se localizzate nel cuore della città, erano ancora caratterizzate da condizioni di marginalità (Cittavecchia-Cavana, Borgo Teresiano). Condizioni che sono state modificate concentrandosi in maniera sempre più integrata sulla qualità dello spazio aperto e sull'incremento delle attività insediate (Urban, Pisu).

Tra masterplan e azioni smaterializzate

L'occasione per un parziale scarto nella traiettoria è offerta nel 2014, con il bando ministeriale denominato Piano città. Conformemente con la centralità che il Piano regolatore in corso di redazione assegna al riuso dell'esistente, è arrivato il tempo di puntare lo sguardo su ambiti più periferici e sul recupero di un patrimonio di aree dismesse, in prevalenza caserme, consistente a Trieste. Anche se il Piano città apre un capitolo nuovo per la programmazione integrata, la coerenza con quanto già delineato comunque permane: obiettivo dell'intervento è infatti proseguire nello sviluppo di una rete di musei e attrezzature culturali estesa però all'esterno della città antica, in contesti comunque densamente edificati e connotati da una cospicua presenza di edilizia pubblica.

Un orientamento in larga parte simile permea il progetto elaborato nell'ambito del Piano

nazionale per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane degradate. In questo caso il sito coincide con un grande quartiere di edilizia pubblica localizzato nell'estrema periferia sud-orientale, Altura.

Ancora una volta la riqualificazione è fisica e funzionale, ma l'attenzione si rivolge più nettamente all'implementazione di un sistema territoriale di spazi e attrezzature con valenza sociale, in continuità con l'esperienza ventennale di collaborazione tra Comune, Azienda per l'assistenza sanitaria e Azienda territoriale per l'edilizia residenziale – progetto Habitat Micro-aree (5). La visione d'insieme si traduce in un masterplan, in cui le azioni sullo spazio fisico fanno da supporto a un insieme articolato di interventi di animazione territoriale e servizi di carattere innovativo.

Fino a qui, il racconto delle esperienze triestine di programmazione complessa e integrata non presenta radicali cambiamenti di rotta. Anche i più recenti finanziamenti ministeriali rimangono infatti nel solco di Urban, mantenendo un forte bilanciamento tra interventi su spazi e attività.

Un discorso a sé sembra però aprirsi con la nuova stagione di programmazione comunitaria 2014-2020. La declinazione che la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia ha dato al programma Agenda urbana testimonia la crescente rilevanza assegnata alle tematiche economiche e allo sviluppo d'impresa. Un'attenzione che, a Trieste, ha portato alla predisposizione di un progetto sostanzialmente monosettoriale, con un'accentuata valenza immateriale e impatti molto limitati sulla riqualificazione urbana. Riqualificazione che si riduce al recupero di un edificio localizzato tra la stazione ferroviaria e le Rive. La costruzione di relazioni con l'intorno sembra quindi passare in secondo piano, con il rischio di perdere un'importante occasione per continuare nel solco fin qui proficuamente tracciato.

Prove di riorganizzazione della struttura comunale, dagli esiti incerti

La sostanziale continuità e il tempo prolungato di concezione e realizzazione di programmi complessi sembrerebbero essere gli ingredienti ottimali per un profondo rinnovamento dell'azione amministrativa pubblica. Il racconto triestino evidenzia tuttavia come un simile percorso non solo sia risultato complicato, ma soprattutto abbia stentato a divenire pratica ordinaria.

La macchina comunale, con la codificazione di atti e procedure e una suddivisione interna plasmata dalle qualifiche e competenze del proprio personale, presenta un tessuto tecnico/amministrativo definito, dove ciascuno sa cosa fare e in quale momento, inquadrandosi fordisticamente in una catena produttiva utile a erogare opere e servizi. Analogamente, gli enti territoriali

tendono a ritrovare nei comuni amministrativi i loro perimetri d'azione e le loro funzioni: dalla Regione, alle province in procinto di essere sostituite dalle Unioni territoriali intercomunali (6), ai comuni. In generale, sia i dipendenti degli enti sia gli enti stessi tradizionalmente si collocano in un'architettura istituzionale di tipo gerarchico-piramidale.

Negli anni '90 la pianificazione urbana e territoriale, ugualmente impostata su una struttura gerarchica 'a cascata' caratterizzata da processi lunghi e complessi, è entrata però in una crisi irreversibile, figlia non solo della scarsità di risorse economiche, ma anche dell'emergere di un modo diverso di concepire lo sviluppo urbano, all'insegna del contenimento del consumo di suolo e del recupero dell'esistente. Si è aperta una nuova fase, in cui all'amministrazione locale è richiesta la vicinanza ai cittadini e una maggiore attenzione a dinamiche e processi locali. Settori e attori eterogenei, economici e non, oggi esigono di essere ascoltati per ottenere risposte celeri alle proprie variegate esigenze. All'interno di un modello di pianificazione e di cooperazione multisettoriale, il ruolo attribuito all'ente pubblico è conseguentemente chiamato a trasformarsi per favorire l'intreccio di diversi soggetti e risorse, orientandoli a perseguire la medesima finalità di sviluppo. È in sostanza proprio l'attuazione delle politiche territoriali attraverso l'utilizzo di strumenti multisettoriale – quali i programmi complessi – ad avere spronato l'amministrazione locale a organizzarsi in modo nuovo, fuori dagli schemi classici ai quali era saldamente ancorata. Schemi che, facendo perno su organigrammi e funzioni, sancivano una suddivisione netta del lavoro per scale, settori e gerarchie, con poche occasioni di sintesi e interazioni orizzontali. Anche a Trieste, come in molte altre realtà nazionali, i tanti progetti predisposti e attuati hanno sicuramente permesso di mettere in campo importanti processi di riassetto interno; la loro rilettura a posteriori offre però diversi spunti critici.

All'inizio, con il Programma Urban, il Comune ha fatto fronte alle nuove necessità adottando un modello funzionale atto a risolvere la situazione contingente. È stato costituito un ufficio speciale, dotato di professionalità diverse capaci di interagire tra loro ma anche con gli attori del territorio. La nuova unità operativa ha messo a punto il progetto, gestendolo direttamente e portandolo con rapidità a realizzazione. Ma la forza di questa scelta si è spenta alla conclusione del programma, quando l'ufficio Urban è stato chiuso e le persone coinvolte, che nel frattempo avevano acquisito nuove competenze, sono state ricollocate all'interno della rigida struttura comunale. Si è così perso un patrimonio di conoscenze che poteva più utilmente divenire germe di innovazione.

FROM RE-QUALIFICATION TO REGENERATION: LESSONS ON CITY DESIGN

From the second half of the 1990s, many *complex and integrated programmes*, both at a European and national level, have been promoted by successive administrations of the City of Trieste. These programmes have been mainly drafted by the municipality, providing genuine opportunities for the revival of a city in which the economic crisis and social transformations had left deep and visible marks such as de-industrialization, forsaking of industrial and port areas, decline of large parts of the old city and social unrest in some suburbs.

Twenty years of experiences, an incremental process

The intense productivity of this period is witnessed by the number and significance of both initiatives that are being planned and those being implemented. Some, such as the city plan and the *Integrated plan for sustainable urban development* (Pisus), are recent and in the early stages of implementation. The *Urban regeneration and territorial sustainable development programme* (Prusst) will rather, over the course of the next two years, complete a set of actions that took 15 years to be implemented. Finally, other projects – related to the calls for an urban agenda and the *National plan for the social and cultural rehabilitation of urban areas* – are currently being outlined, demonstrating important changes in policy. Over a period of 20 years, one can adequately and effectively consider the implications of policy decisions. Within this temporal arc, Italy has instituted different types of programmes aimed at addressing territorial issues on a vast scale with large financial commitments. These programmes give us a chance to interpret urban complexity from different project perspectives, where every experience allows us to refine our methods by adding new elements to an approach that from *mere space redevelopment* expanded to *environmental, economic and cultural regeneration*. In Trieste, the capital of the Region of Friuli-Venezia-Giulia, the sites involved are both the central areas and the first suburban areas built in the 1950s and 1970s. Although in different ways, and with different outcomes, they configure *systems of spatial continuity applying congruent strategies*. The great consistency of the operations implemented was facilitated by having on hand, or under track, one or more planning projects, not necessarily an urban plan,

Note

1. Il Piano di recupero di iniziativa pubblica di via dei Capitelli (1998) è stato redatto dagli uffici comunali (Francesco Pavanello, con la collaborazione di Marino Marinelli, Massimo Mosca).
2. La Variante n. 66/1997 al Piano regolatore generale è stata redatta da professionisti esterni (Paolo Portoghesi, Sebastiano Cacciaguerra, Roberto Pirzio Biroli, Paola Gennaro, Roberto Dambrosi, Vinicio Montegan, Paolo Bonaccorsi). Lo stesso vale per il Piano urbano dei parcheggi, 1996, e il Piano generale del traffico urbano, 1998 (Fiorella Honsell).
3. Con le disposizioni contenute nella Legge di stabilità 2015 (l. 190/2014) si è sancito lo spostamento del regime di punto franco dalle aree di Porto vecchio e il passaggio della proprietà dallo Stato (Autorità portuale) al Comune di Trieste.
4. Il Programma di riqualificazione urbana (1997) è stato redatto da Marina Cassin, Laura Visintin, Moreno Suzzi.
5. Habitat Microaree prende avvio nel 1998, con lo scopo di migliorare la qualità della vita in alcuni rioni caratterizzati dalla concentrazione di caseggiati di edilizia residenziale pubblica e di disagio sociale. Realizzato in collaborazione dai tre enti promotori, prevede il coinvolgimento attivo della cittadinanza e del settore non profit operante sul territorio. Le aree triestine attualmente interessate sono: Borgo San Sergio, Valmaura, piazzale Giarizole, via Grego, San Giovanni, Melara, Gretta, Roiano, Ponziana, San Giacomo e Cittàvecchia. Si tratta di circa 4.000 alloggi occupati da oltre 8.000 persone. Sono inoltre in corso di attivazione tre ulteriori Microaree: a Trieste, in via Cumano e nel quartiere di Altura; a Opicina, nel rione di Villa Carsia.
6. Si veda la nota 3 al testo di Maria Genovese in questo stesso servizio.

Negli anni successivi, vista la sensibile diminuzione dei trasferimenti statali e regionali, il Comune ha optato per una strada diversa, ovvero per la costituzione di un'unità preposta a individuare finanziamenti europei. Parallelamente, la predisposizione dei progetti attinenti al Prusst e al Programma innovativo Porti e stazioni è stata frutto della sensibilità dei singoli e non di un'organizzazione stabile e organica. Solo nel 2007, con la formazione del Servizio programmi complessi, è stato di nuovo possibile agire secondo una prospettiva. Ne è derivata l'implementazione di diverse operazioni rispondenti a una strategia urbana coerente e che, come tasselli di un puzzle, con tempi e modi diversi, sono arrivate a comporre una nuova immagine per la città.

Purtroppo, la crisi e la riorganizzazione imposta dalla *spending review* hanno portato alla chiusura anche di questa esperienza. Si è trattato di una decisione sofferta, se si considera che con un ristretto investimento di personale si erano ottenuti fondi cospicui e, soprattutto, la messa a fuoco di visioni urbane fondate sulla sinergia tra strumenti della pianificazione, opere pubbliche, settori dell'economia, della cultura e del turismo.

Oggi, a Trieste, la capacità di risposta a bandi di finanziamento nazionali e comunitari permane, ma sempre più pesanti appaiono le difficoltà incontrate dalla struttura tecnica e politica. Nell'attuale organizzazione, la mancanza di un'unità dedicata rappresenta una lacuna pesante: le procedure e gli atti amministrativi richiesti devono trovare collocazione all'interno delle norme e delle prassi utilizzate nel quotidiano operare, con frequenti e inevitabili ritardi nel funzionamento complessivo della macchina comunale.

Se è vero che i programmi complessi e integrati possono essere veri e propri laboratori di innovazione, la sfida ancora aperta è quella di un più profondo cambiamento culturale nell'organizzazione dell'ente pubblico e dei suoi modi di operare. Mai come in questo caso, tagli orizzontali e indiscriminati alle strutture dimostrano infatti tanta miopia. Per passare dal concetto di competizione a quello di cooperazione, da un modello di funzionamento verticale a uno orizzontale, è necessario attuare una scelta netta verso la costituzione di unità intersettoriali, capaci di scardinare la tradizionale organizzazione piramidale, creando una rete connettiva che non solo intersechi diversi campi d'azione e competenze interne, ma che possa anche avvalersi di professionalità esterne. Professionalità utili a sviluppare i nuovi temi progettuali proposti da quei programmi di finanziamento straordinari che, ormai, costituiscono le principali – se non uniche – occasioni per pensare al

but rather a clear idea of the reorganization of spaces, mobility and parking sites. Thus, in Trieste, urban visions and projects have come and gone, in different forms and sequences, assuming, within a process of incremental rethinking of the city, alternatively the role of stimuli, implementation tools, and coherent frameworks. The result is an articulated collection of experiences. In order to draw a critical profile and to identify how they affected both the urban context and the tools dedicated to its government, and whether they really have changed the approach and the mode of operation of city administrators and municipal offices, we need to use many more stories and levels of thought.

Intertwining plan and project

The first call in which the Municipality participated in the late 1990s, the *Urban programme*, was won thanks to a proposal prepared on the basis of the recovery plan of a large portion of the historic city centre. The plan had been approved shortly before the presentation of the "Tergeste" urban project to the European Union. Its drafting had begun years before, but only the chance to intercept actual funding for the spatial, cultural, social and economic revitalization of the heart of the Cavana district (1) provided the push to complete the final draft. The urgency to prepare an integrated programme of action unravelled many doubts making it easier to interweave land use classifications, methods of upgrading, building recovery, and the identification of procedural methods and operators. The considerable sum of funding, the presence of substantial public property, the extent of the affected area, and the large deployment of management capabilities utilized by the administration, are among the ingredients that led to the rapid return of life to the old city.

Integrated strategies for plans, programmes and public works

Further experiences are characterized by somewhat different conditions and approaches. At the time of the publication of the ministerial call for *Prusst*, the Municipality of Trieste already had an urban plan, approved a few years earlier, a new parking plan, and a traffic plan completely founded on new assumptions (primarily, the completion of a major road connection between national and international motorway networks, the harbour and the city) (2). If the global visions were outlined, the resolution of some issues still lingered on the agenda, from the recovery of degraded and dismissed buildings in strategic areas to the redevelopment of more limited parts of city neighbourhoods. All these actions required

a financial commitment beyond what was in the municipal budget and, for this reason, some actions had been languishing for years. Although the available material was ample (plans, studies and feasibility projects), choosing a strategy was not simple. The main matter was to identify a central idea. That was actually the beginning of a strategic plan focused on specific problems (e.g., road connections and their intersections with the city waterfront). Looking back, it is manifest that the *Prusst* was a far-reaching and highly innovative programme. It comprised the city centre and its close outskirts; it was a medium-long term plan methodically structured in a plurality of operations; it performed a clear vision that did not demand any new complicated urban/administrative activity; and it attracted significant private investment in addition to initial public funds.

In 2004, the focus on infrastructure connections developed another opportunity, with the attention of the *Ports and stations innovative programme* on the hub area of Piazza Libertà. At this point, located on the edge of the ancient city centre, all streams of transportation intersect: vehicular (most cars enter and exit the city from here); rail (with the central train terminal); boat (a privileged point of access to the Old Port); local public transport (the end-point of the main bus lines); and international road transport (from here connections to Eastern Europe depart). This project responds to the need to reconnect spaces and reorganize the chaos of functions and flows characterizing them. This is a task that is becoming even more important today given the beginning of the process of the national government giving up ownership of the Old Port within the perspective of it becoming an integral part of Trieste as a natural zone of expansion (3).

Generally speaking, the stimulus given to the integration of the opposing fields of urban planning and public works is amongst the most significant legacies left by *Prusst* and the *Ports and stations innovative programme*. These two fields usually have few contact points, being governed by different philosophies, by rules and procedures that have nothing in common and that accentuate their distance. In addition, the preparation of complex programmes made clear the need for a multi-level and multi-disciplinary non-coded reading of urban patterns and uses. In order to reflect within a perspective of continuity and consistency, attention has been called to apparently heterogeneous issues combining the new challenges of a changing city – Trieste as a more welcoming, accessible and sustainable tourist town – and the unprecedented opportunities for funding both at a European and a regional level.

The awareness of the fertility of a renewed approach has thus led the city administration to reconsider its ordinary working methods. In 2007, the *Complex programmes office*, which is dedicated to the creation and management of integrated planning, was set up. One of the main tasks of the office is drawing up an innovative tool able to provide an overview of both completed and incomplete facets of the *Urban redevelopment programme* (4). The programme takes into account the part of the city enclosed between the two extreme poles of the district overlooking the sea: to the north, Piazza Libertà and to the south, Campo Marzio. The composite network of paths parallel to the seafront (Rive) is the structuring element of what is now considered an urban scene. The goal is to connect historical-architectural and functional areas through the upgrading of public spaces along privileged axes able to systematise current and future projects. The focus remains centred on strengthening cultural facilities, supporting businesses, and requalifying hotel and tourist structures. If the task of the *Urban redevelopment programme* was to provide a framework upon which to base the systematic search for financing opportunities, the effectiveness of this approach has been demonstrated by subsequent developments. The *Detail operation programmes to improve air quality in urban areas* (Pod 2008 and 2009) have given substance to this vision. Today, as all the planned works between Piazza Libertà and Piazza Unità are coming to an end, we fully appreciate the importance of having access to a tool that identifies many possible connections and interpretations of the concept of regeneration.

In 2011, thanks to that same vision enriched with new elements, the Municipality prepared the project for the city centre that won the regional competition for *Pisus*. The proposal was developed through a shared process with economic actors in order to identify appropriate actions to implement the network of small/medium sized businesses located in the target area. Among the distinctive features, it is worth mentioning the role assigned to cultural heritage and to museums as resources and poles around which to construct a set of intangible actions of territorial marketing. Moreover, projects regarding the redevelopment of open and green spaces, as well as sustainable mobility, have been implemented to support the revitalization of an urban area – the old city parallel to the Rive – in which we have been investing for decades.

Accessibility, as a connection point among spaces, services, craft activities and businesses, is the feature shared by all projects up to *Pisus*, with the aim of giving shape and substance to the idea of a more attractive Trieste.

Looking back, one can grasp how the *Ports and stations innovative programme*, providing for the reorganization of a road network and the redevelopment of the square outside the railway station, has emphasized the importance and centrality of this site as a connection point of already implemented and ongoing actions (Prusst, Pod). Such interventions at diverse levels have boosted the regeneration of areas that, though situated in the heart of the city, are still suffering from conditions of marginality (Cittavecchia-Cavana, Borgo Teresiano). Focusing on the integrated quality of open spaces and on business start-ups are two approaches aimed at alleviating the deprivation of these areas (Urban, Pisus).

Between masterplan and de-materialized actions

In 2014, a ministerial competition announcement named *City plan* offered an opportunity for a change in policy direction. In accordance with the central role that the existing urban plan gave to reuse, this new plan also paid much greater attention to the city outskirts and to the recovery of brownfield sites, mostly barracks, found throughout Trieste. Although the *City plan* opens a new chapter for integrated planning, consistency with existing plans remains. The aim of the intervention is the development of a network of museums and cultural facilities extending outside the ancient city, in densely built areas characterized by a large presence of council housing.

A similar orientation largely imbues the project developed within the *National plan for the social and cultural rehabilitation of urban areas*. In the case of Trieste, the actual site is a large neighbourhood of council housing located in the extreme south-eastern district of Altura. Once again, the redevelopment is both physical and functional but attention is specifically turning to the implementation of a territorial system of spaces and equipment with a specific social value in line with the 20-year experience of collaboration between the City, the public health service and the territorial authority for residential buildings (Habitat Microaree project) (5). The overall vision is incorporated into a masterplan where the actions on physical space underpin a series of specific interventions of territorial animation and services of an innovative nature.

So far, the story of Trieste's complex and integrated programming experiences shows no radical changes of course. Even the most recent government funding remains in the wake of the *Urban programme*, maintaining a firm balance between interventions on space and activities. However, a new trend seems to be arriving with the new season of community programming in 2014-2020.

The interpretation of the Autonomous Region of Friuli Venezia Giulia of the programme *Urban agenda* reflects the growing importance conferred to economic issues and to the development of businesses. In Trieste, this attention has led to the preparation of a limited project, with a marked intangible value and a very limited impact on urban regeneration. The regeneration is reduced to the recovery of a single building located between the railway station and the waterfront. Creating relationships with its surroundings seems to take second place with the risk of breaking with an existing policy direction that has, as demonstrated throughout this paper, been quite successful.

Attempts at municipal structure reorganization with uncertain outcomes

The substantial continuity and the extended time of conception and realisation of complex programmes seem to be appropriate ingredients for a radical *renewal of administrative public action*. Nevertheless, the story of Trieste proves that this path not only is complicated but also that it *struggles to become routine practice*.

The municipal administration, with its strict codification of acts and procedures and an internal construction shaped by the qualifications and expertise of its staff, has a defined technical/administrative framework, where everyone knows what to do and at what time, systematically placed in a production chain aimed at providing goods and services. Similarly, local authorities tend to find their parameters of action and functions in administrative boundaries from Region to provinces (in the process of being replaced by inter-municipal territorial unions) (6), to municipalities. In general, both public employees and public authorities find themselves placed in an institutional hierarchical pyramid.

In the 1990s, town and territorial planning, both defined by a 'cascade' hierarchical structure characterized by long and complex processes, entered an irreversible crisis, a consequence not only of a lack of economic resources, but also of the emergence of a different way of conceiving of urban development in the name of restricting land consumption and urban regeneration. A new phase was born. Local administrations required greater proximity and attention to local dynamics and processes. Heterogeneous sectors and actors, economic and otherwise, demanded to be listened to in order to obtain rapid answers to their various needs.

Within a *model of multi-sector planning and co-operation*, the role of the public body is therefore required to change to facilitate the interweaving of different actors and resources, directing them to pursue the same objective of development. It is basically the implementation of spatial policies through the use of multi-sector tools – such as

complex programmes – to urge local administrations to re-organize themselves in a new, unconventional way far from the classic one to which they were firmly anchored, a way that had long been based on organization and function charts sanctioning a clear division of work for scales, sectors and hierarchies, with few opportunities for synthesis and horizontal interactions. In Trieste, just as in many other contexts, the planned and implemented projects have certainly carried out important processes of internal reorganization that offer several critical insights.

At first, with *Urban programme*, the Municipality responded to new needs by adopting a functional model able to manage the temporary situation. A specific office was set up with professionals not only able to interact with each other but also with local actors. The new organizational unit developed the programme and guided it to realisation. However, when this office closed down and the group involved (which in the meantime had developed new skills) was dismantled, this new organizational learning was lost and the team members were resettled within the rigid old municipal structure. In the following years, given the significant drop in national and regional financial liquidity, the Municipality opted for a different course of action, the establishment of an office specifically aimed at raising EU funding. At the same time, the preparation of projects related to the Prusst and Ports and stations programmes was the result of the initiative of individuals rather than of a stable and structured organization. Finally, in 2007, the creation of the Complex programmes office, created a new and clear orientation. As a result, a number of operations consistent with a common urban strategy have been implemented, like pieces of a puzzle, which at different times and in different ways have come to form a new image for the city. Unfortunately, the economic crisis and the municipal reorganization imposed by a spending review led to the end of this experience. It was a painful decision, if we consider that a small investment of staff had managed to obtain a considerable amount of European funds and to develop a number of new urban visions based on a synergy among planning instruments, public works, economy, culture and tourism. Today, Trieste's ability to respond to calls for national and EU funding remains, but the challenges encountered by the Municipality appear increasingly hard to overcome. Due to the current organization, the lack of a dedicated unit is a major shortcoming.

Complex and integrated programmes can be real laboratories of innovation. Still, performing a *deeper cultural change in the organization of the public sector and its modes of operation* is an open challenge. Particularly in this case, horizontal and indiscriminate cuts show such myopia. To

pass from the concepts of competition to cooperation, from a vertical working model to a horizontal one, a clear choice is needed to establish cross-sector units capable of undermining the traditional pyramidal organization and create a connective network that not only intersects different areas of action and internal expertise, but also can make use of external consultants, expertise useful to develop the new projects proposed by extraordinary funding programmes that today constitute the main – if not the only – opportunity to think about the future of our cities.

Notes

1. The public recovery plan of via dei Capitelli (1998) has been prepared by the municipal offices (Francesco Pavanello with the cooperation of Marino Marinelli and Massimo Mosca).
2. Amendment 66/1997 of the urban plan was prepared by external experts (Paolo Portoghesi, Sebastiano Cacciaguerra, Roberto Pirzio Biroli, Paola

Gennaro, Roberto Dambrosi, Vinicio Montegan, and Paolo Bonaccorsi). The same goes for the parking plan, 1996, and the traffic plan, 1998 (Fiorella Horsell).

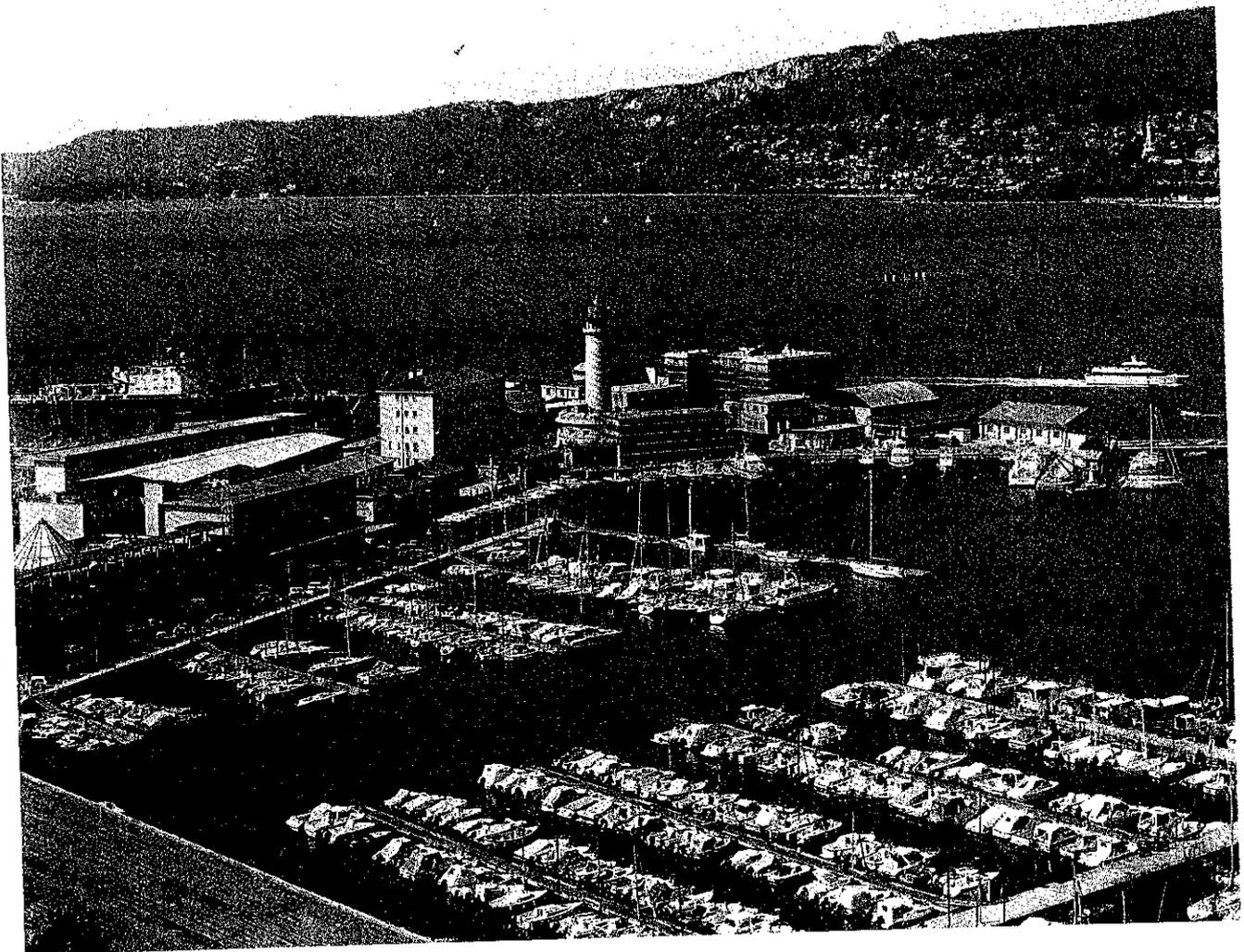
3. The provisions of the Stability Law of 2015 (l. 190/2014) have enshrined the transfer of several assets such as the Old Port of Trieste from the National Port Authority to the Municipality of Trieste.

4. The Urban redevelopment programme (1997) was written by Marina Cassin, Laura Visintin, and Moreno Suzzi.

5. Habitat Microaree began in 1998 with the aim of improving the quality of life in some neighbourhoods characterized by a concentration of blocks of council housing and social disadvantages and instils the active involvement of citizens and the non-profit sector. Areas currently included in this programme are the Borgo San Sergio, Valmaura, Piazzale Giarizzone, Via Grego, San Giovanni, Melara, Gretta, Roiano, Ponziana, San Giacomo and Città Vecchia. It includes some 4.000 housing units occupied by over 8.000 people. Additional focus areas of this plan are via Cumano in the district of Altura, and Opicina in the district of Villa Carsia.

6. See note no. 3 in Maria Genovese's article in this issue.

LANTERNA / FORMER LIGHTHOUSE
(G. BASILICO)



MARIA GENOVESE

VALORIZZAZIONE E RIUSO: ALLA RICERCA DI UN DIVERSO SVILUPPO

Per l'amministrazione e la città, la predisposizione del nuovo Piano regolatore generale ha offerto l'occasione di riportare all'attenzione una riflessione più ampia su quale sviluppo sia possibile per la Trieste di domani (1).

Il piano arriva a quasi vent'anni dall'approvazione della Variante n. 66/1997, ponendosi come obiettivo strategico, in un momento di crisi, il rilancio economico senza crescita dell'urbanizzato. L'intento è valorizzare risorse e spazi esistenti, tratteggiando un quadro chiaro di opportunità e regole per gli investimenti.

L'opzione per il contenimento di ulteriori espansioni si fonda, peraltro, su dati concreti. Il dimensionamento del piano è coerente con il fabbisogno indicato dallo studio demografico. Questo evidenzia come la sostanziale tenuta della popolazione (dalle 208.000 unità odierne alle 197.000 previste al 2032) possa essere garantita solo dall'aumento di flussi migratori dall'esterno, laddove la quantità di aree dismesse da riutilizzare potrà comunque offrire una riserva più che idonea a ospitare anche un numero crescente di non residenti (per un totale di 240.000 abitanti complessivi). Si pensi al solo Porto vecchio: un sito di 65 ettari, in corso di sdemanializzazione e restituzione alla città. Siamo quindi ben lontani dalle previsioni delineate all'inizio degli anni '80 dalla Variante n. 25, dimensionata per 390.500 abitanti (2), e alla fine degli anni '90 dalla Variante n. 66, in cui già si scendeva a 270.000.

Il nuovo piano non assume, in sostanza, una posizione ideologica nei confronti del consumo di suolo. Cerca piuttosto di delineare approcci per un suo *buon uso*, facendo scelte convinte nella direzione di un corretto *funzionamento ecologico* del territorio e assumendo come tema guida il riutilizzo dell'esistente. Un tema che viene affrontato in maniera qualitativa, identificando le aree da conservare e quelle da riqualificare in relazione alle peculiarità morfologiche, ambientali e paesaggistiche del contesto.

Guardare oltre il capoluogo

Per la prima volta, il piano guarda oltre il capoluogo, per immaginare un progetto esteso all'intera provincia e agli ambiti oltre confine (Sesana e Capodistria). Volontaristicamente redatto in forma condivisa con i comuni contermini, il Piano struttura d'area vasta propone

una visione generale, sia anticipando le attività che saranno in capo all'Unione territoriale intercomunale (3), sia fornendo spunti per i contenuti del Piano paesaggistico e del Piano di governo del territorio di livello regionale (4). A partire dal 'patto' siglato con le altre amministrazioni, l'intento è dare avvio a un processo di co-pianificazione su temi di portata strategica per lo sviluppo sostenibile dei diversi ambiti e sistemi riconosciuti.

In particolare, sulle sinergie tra il *Telaio ambientale* e l'*Ambito dei versanti coltivati* si fonda la costruzione di una rete di connessioni ecologiche e il ripristino delle attività agricole di pregio. Parallelamente, l'insieme dei *Poli produttivi, logistici e commerciali* e la *Città sul mare* evidenziano la necessità di una maggiore integrazione tra costa e altipiano per quanto attiene alle attività legate a industria, ricerca e turismo.

Un'integrazione che trova supporto nell'implementazione della *Mobilità metropolitana*, hard e soft: dal riutilizzo della rete su ferro, alla realizzazione di un telaio di ciclovie. Favorire il riuso delle grandi aree dismesse (militari e non) è infine tra gli obiettivi delle *Polarità a scala territoriale*. A questi temi generali fanno da contrappunto quelli attinenti alla qualità dell'abitare nei tanti e diversi luoghi che compongono il territorio: la *Rete dei piccoli centri dell'altipiano* e la *Strada provinciale n. 1* che li collega, dove l'obiettivo è consolidare l'identità dei borghi e la riconoscibilità del sistema insediativo; la *Città densa del capoluogo*, che vede rafforzato il ruolo di centro direzionale e di servizi; le *Pendici abitate di Muggia e Ancarano*, a cavallo tra Italia e Slovenia, quale porta di accesso al litorale istriano.

Ascolto e letture orientate

Il piano ha dato traduzione alle finalità stabilite dalle direttive approvate dal Consiglio comunale attraverso un percorso fondato sull'ascolto di abitanti e portatori di interesse. Questo nella consapevolezza che, in un periodo di crisi di risorse e idee, sia ancora più importante coinvolgere persone e progettualità nell'individuazione di strumenti concreti ed efficaci.

Prima dell'adozione, si è proceduto alla consultazione delle sette circoscrizioni del territorio comunale. Tramite incontri e questionari, cittadine e cittadini hanno potuto esprimersi sui temi generali affrontati dal piano, anche indicando luoghi su cui orientare specifici approfondimenti. Parallelamente, sino all'estate 2014, sono stati organizzati tavoli tematici e incontri tecnici, in cui operatori economici e sociali, soggetti pubblici e privati, impegnati nella trasformazione della città e nella gestione dei suoi spazi e attività, hanno fornito

A PAGINA 74-75 PIANO STRUTTURA D'AREA VASTA / ON PAGES 74-75 TERRITORIAL STRUCTURE PLAN

A PAGINA 76-77 PIANO STRUTTURA A SCALA COMUNALE / ON PAGES 76-77 STRUCTURE PLAN AT A MUNICIPAL LEVEL

MASTERPLAN PER IL QUARTIERE DI ALTURA. PIANO NAZIONALE PER LA RIQUALIFICAZIONE SOCIALE E CULTURALE DELLE AREE URBANE DEGRADATE / MASTERPLAN FOR ALTURA NEIGHBOURHOOD. NATIONAL PLAN FOR THE SOCIAL AND CULTURAL REHABILITATION OF URBAN AREAS

spunti di riflessione, indicando obiettivi di progetto e modalità per la semplificazione delle procedure attuative (5).

L'ascolto è stato così in grado di orientare, nel concreto, lo svolgimento della mole rilevante di analisi e letture, predisposte dall'Ufficio di piano per giungere a una comprensione approfondita di un contesto complesso, a partire dalla descrizione della sua consistenza fisica. Il convergere degli intenti (anche di costruttori e professionisti) sul riuso del patrimonio edilizio esistente ha infatti comportato la necessità di tornare a compiere, sia pure con approcci inediti rispetto al passato, letture morfologiche e tipologiche della struttura urbana. Comprendere la grammatica del costruito, attraverso analisi puntuali di altezze, densità e principi insediativi, ha costituito un passaggio imprescindibile verso l'individuazione di diversi gradi di trasformabilità di parti di città e di tessuto. Allo stesso modo, il riconoscimento di singoli edifici e giardini con valenza storica e architettonica, o di quartieri unitari – come quelli della città pubblica novecentesca – il cui valore sta



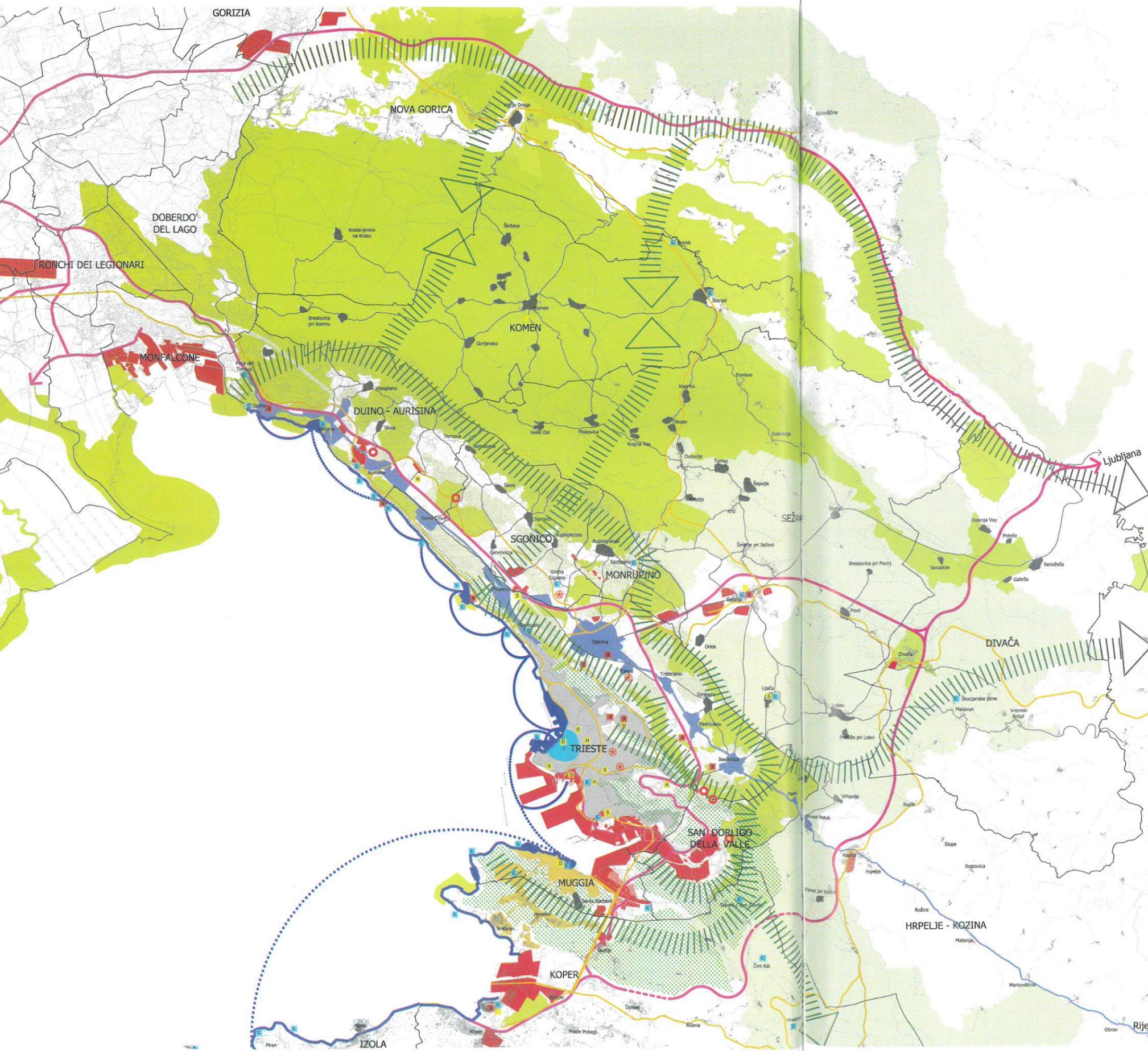
nel concorrere a delineare il volto urbano (attraverso l'allineamento dei fronti strada, il rapporto tra spazi aperti e costruiti), ha portato a differenziare gli ambiti della conservazione da quelli in cui più liberamente operare attraverso interventi di sostituzione e ristrutturazione urbanistica. Uno sguardo altrettanto scervo da prospettive meramente storicistiche o vincolistiche ha orientato le analisi dei materiali del paesaggio, laddove i temi del contenimento del consumo di suolo e della tutela attiva dei terrazzamenti costieri hanno trovato nella consultazione di mappe e catasti storici le basi per l'individuazione di territori da ridestinare all'uso agricolo. Attraverso ascolto, analisi e letture, gli esiti della prima fase di redazione del piano hanno in definitiva prodotto una doppia serie di input. Da un lato, le questioni emerse dal processo partecipato hanno aiutato a delineare immagini future per la città. Dall'altro, l'interpretazione dei dati raccolti dall'analisi tecnica ha consentito di ricontestualizzare tali immagini all'interno di un quadro di dinamiche peraltro simili a quelle che interessano molte altre città

di medie dimensioni del nostro paese: calo demografico, dismissione, inefficienza energetica e rischio idrogeologico. Dall'intersezione di questi due input è derivata l'individuazione di più specifici temi e luoghi di progetto.

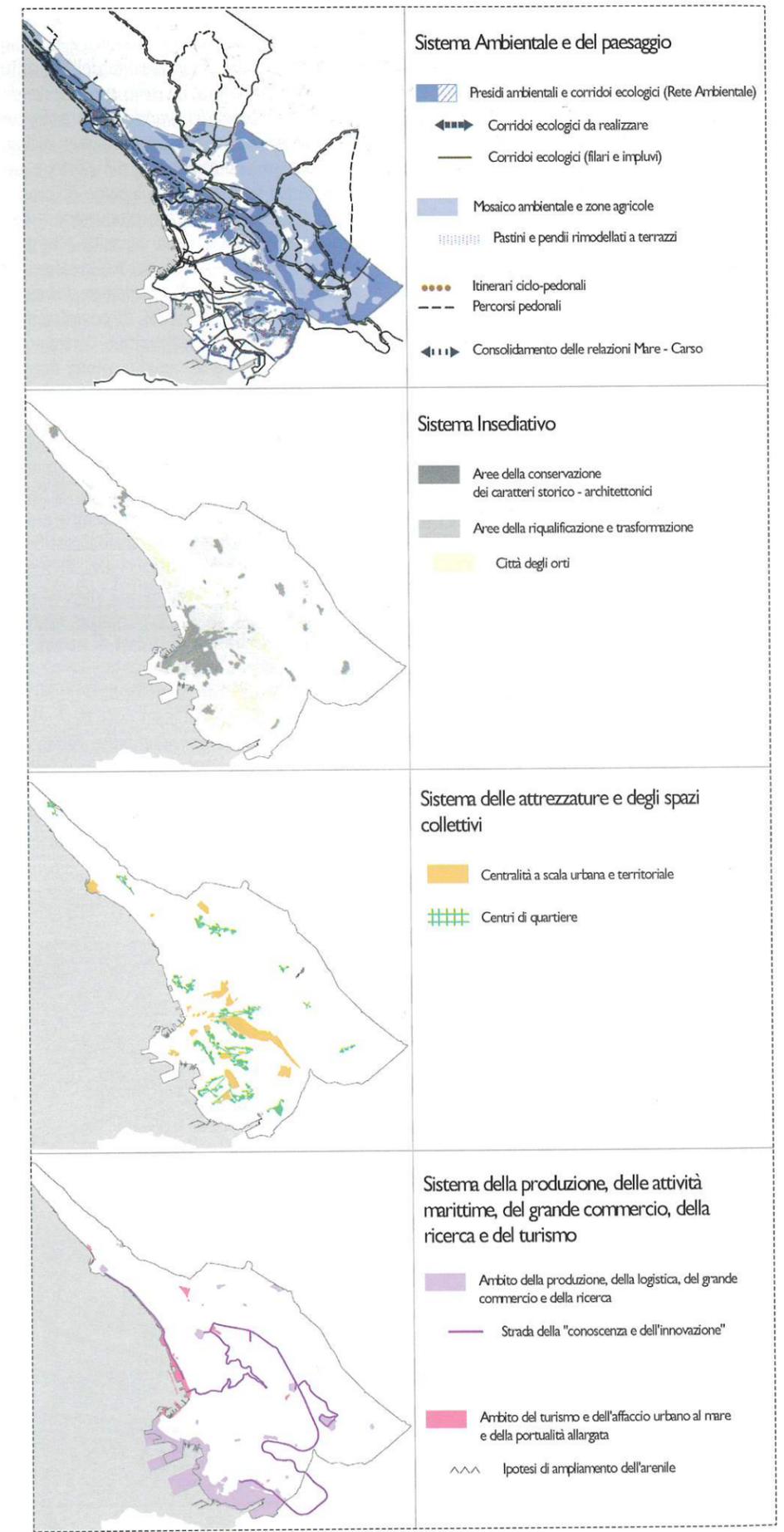
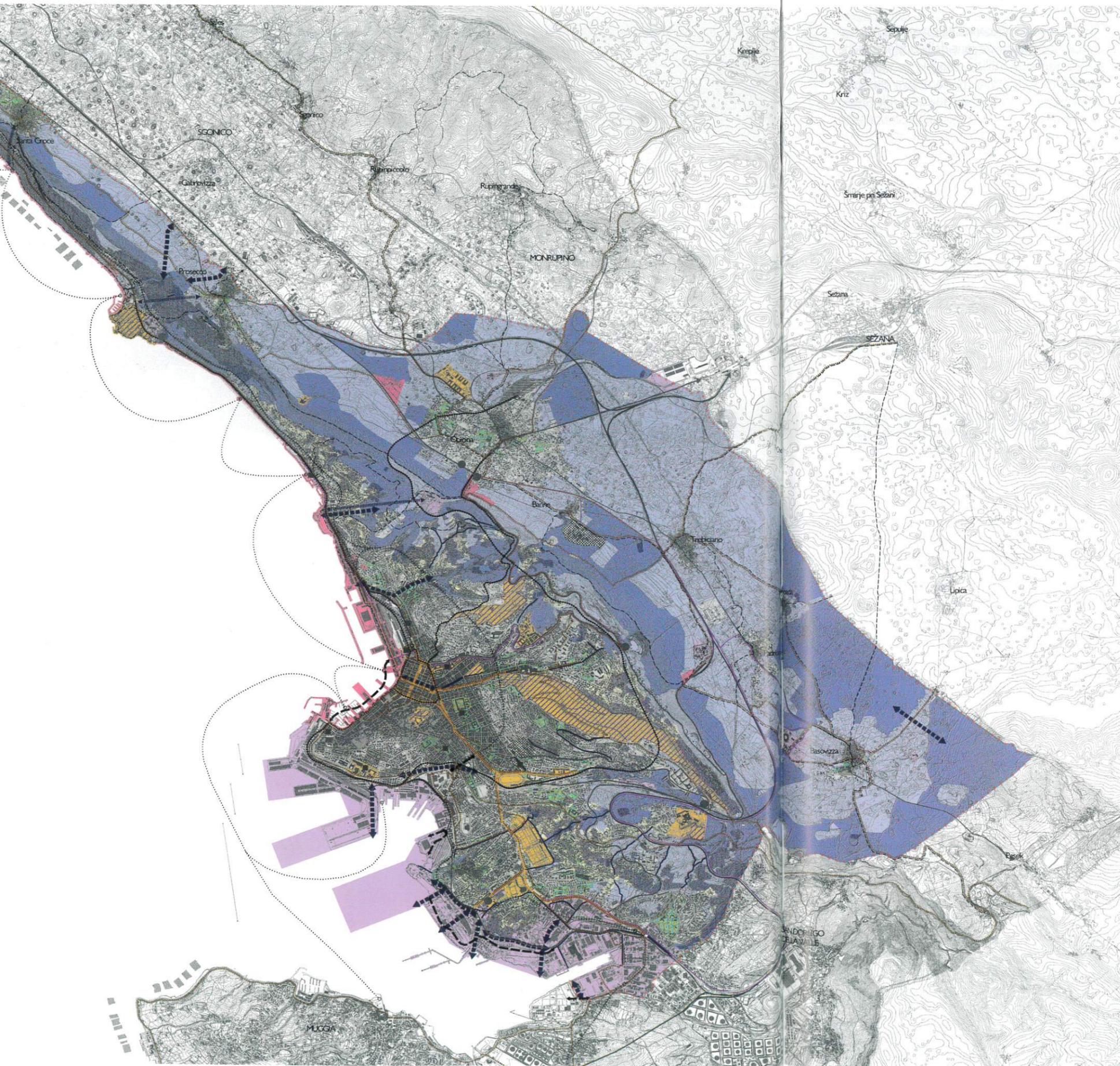
Le potenzialità di un quadro legislativo incompiuto

Anche se le tematiche affrontate hanno richiesto l'introduzione di strumenti di carattere innovativo, un aspetto importante da sottolineare è la conformità del piano a un quadro legislativo segnato, in Friuli Venezia Giulia, da una lunga fase transitoria, in cui l'assetto riformato non appare ancora pienamente compiuto. Non tutto il male viene, però, per nuocere. In attesa dell'entrata in vigore del Piano di governo del territorio regionale, rimane sospesa l'applicazione della l.r. 5/2007 che, al pari delle leggi di altre regioni italiane (prime fra tutte, Toscana ed Emilia-Romagna), prevede la suddivisione del progetto di piano regolatore in due distinti livelli: strutturale e operativo. In questa fase si mantengono così i contenuti e le procedure

della precedente l.r. 52/1991, nel rispetto del Piano urbanistico regionale generale del 1978 e in un assetto datato sotto il profilo sia delle strategie di sviluppo, sia degli strumenti preposti al loro raggiungimento. Cionondimeno, proprio il mancato decollo della l.r. 5/2007 ha permesso il permanere di una forma di piano che, contenendo entrambi i livelli in uno stesso strumento, consente minori rigidità procedurali. Inoltre, l'inadeguatezza della strumentazione vigente di livello sovraordinato ha consentito di individuare strategie complementari e non confliggenti, declinate in relazione alle caratteristiche territoriali e agli obiettivi di sviluppo specificamente assunti a livello locale. Pur nel rispetto dei vincoli legislativi, il piano regolatore è così riuscito ad assumere una veste rinnovata, fortemente articolata per contenuti e modalità di rappresentazione. Una veste capace di coniugare gli aspetti positivi tratti da altre esperienze nazionali con lo snellimento di procedure e tempi di redazione, ma soprattutto di delineare un nuovo grande progetto per il capoluogo giuliano.



	<p>Il Sistema Ambientale</p> <p>L'obiettivo è uscire dalla logica vincolistica e rafforzare gli elementi e i meccanismi di "buon funzionamento ecosistemico" dando un ruolo attivo agli agricoltori e allevatori</p> <ul style="list-style-type: none"> Natura 2000 - SIC - Riserve Natura 2000 - ZPS <p>La potenziale rete ecologica di area vasta: connessione tra i grandi presidi ecologici del mare, della dorsale del Carso e del fiume Vipacco</p> <p>I corsi d'acqua: f. Timavo, f. Vipacco, t. Rosandra, rio Ospò, torrenti urbani</p>
	<p>L'ambito dei versanti coltivati e dei pastini</p> <p>E' costituito dal paesaggio agricolo terrazzato insediato sulle dorsali collinari in stato di progressivo abbandono. L'obiettivo è il ripristino dell'attività agricola di pregio, il recupero del paesaggio dei pastini e lo sviluppo degli orti.</p> <ul style="list-style-type: none"> Terrazzamenti, vigneti, uliveti, floricoltura e orti
	<p>Poli produttivi, logistici e grande commercio</p> <p>L'obiettivo è la riqualificazione e il rafforzamento del sistema attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> lo sviluppo portuale e della logistica e quello del sistema ferroviario ed infrastrutturale ad esso collegato; la riqualificazione insediativa, funzionale ed ambientale delle zone produttive e degli autoporti; l'implementazione e l'integrazione delle aree per la ricerca e l'innovazione; il completamento del nodo viabilistico di Ferneti. <ul style="list-style-type: none"> Gli insediamenti pesanti (industrie, logistica, porti, aeroporto) Le attività estrattive Gli insediamenti commerciali La grande viabilità
	<p>La mobilità metropolitana</p> <p>L'obiettivo è realizzare un sistema di trasporto metropolitano su ferro a partire dalla rete esistente.</p> <ul style="list-style-type: none"> La rete ferroviaria esistente La rete ferroviaria di progetto La rete viaria metropolitana
	<p>La rete dei piccoli centri carsici</p> <p>L'obiettivo è mantenere e rafforzare l'identità dei borghi e la riconoscibilità del sistema insediativo attraverso lo sviluppo agricolo e turistico.</p> <ul style="list-style-type: none"> Borghi di origine rurale collocati sul carso italiano e sloveno



In primo luogo, il piano offre *Visioni di città* preposte a illustrare, attraverso testi e disegni, quattro assi strategici generali con un forte carattere propositivo: *La città policentrica; La città della conoscenza, della produzione e della logistica; La città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare; La città sostenibile*. Le visioni fanno da sfondo a tre gruppi di documenti, collegati ma riferiti a diversi tempi di pianificazione, ambiti di efficacia e gradi di prescrittività. Il Piano struttura d'area vasta, non prescrittivo che tratteggia le scelte di sviluppo attinenti alla città e al suo contesto più ampio. Il Piano struttura a scala comunale, prescrittivo ma non direttamente operativo, che delinea il quadro cui fare riferimento nel tempo lungo. Il Piano operativo, prescrittivo, che risponde alle esigenze più concrete e immediate della città, del suo territorio e dei suoi abitanti, predisponendo le azioni attuabili nei prossimi 15-20 anni in accordo con il Piano struttura.

A loro volta, il Piano struttura e il Piano operativo si declinano in sistemi e sub-sistemi. Ciascuno è identificato come un insieme di luoghi, per i quali sono individuati diversi gradi di mescolanza funzionale, a partire da una valutazione di ciò che è compatibile e di ciò che non lo è. Se tratto comune è il superamento della contrapposizione tra centro e periferia, città ed entroterra, urbano e rurale, ogni sistema ha confini propri e una propria estensione che, di volta in volta, definiscono relazioni con territori più o meno estesi, proponendo obiettivi specifici. Per il *Sistema ambientale e del paesaggio*, l'attenzione va al riconoscimento di ambiti con diverso valore ecologico e alla stabilità del territorio; alla lettura delle

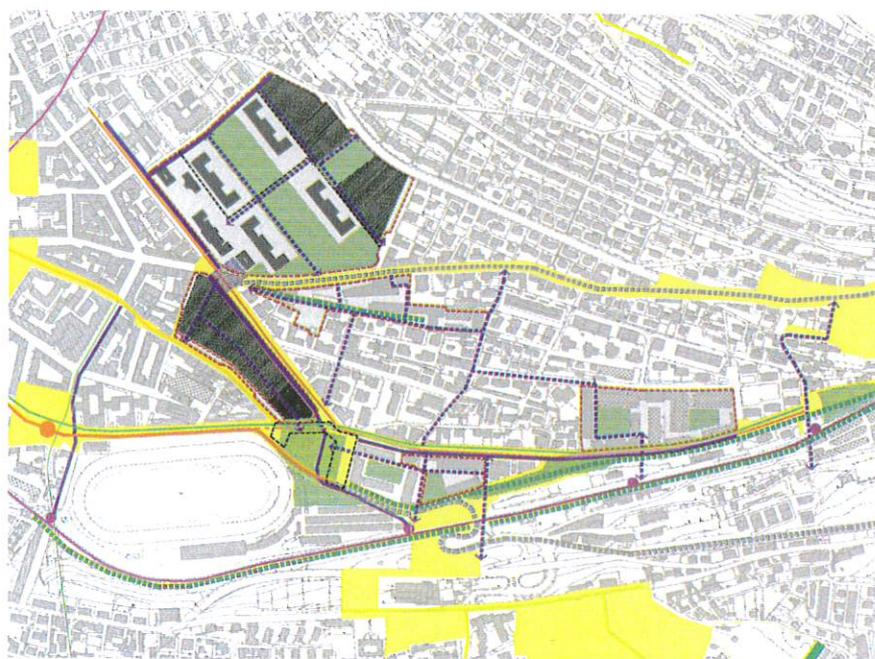
risorse ambientali e paesaggistiche come volano di riqualificazione e cura, ma anche di economie fondate sulla valorizzazione dell'agricoltura di qualità. Per il *Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo*, la prospettiva di sviluppo si fonda sul potenziamento del porto e della logistica; su un più stretto legame di prossimità tra conoscenza-ricerca e produzione a basso impatto; sul rilancio della capacità attrattiva e ricettiva di città e altopiano. Nel *Sistema insediativo* e nelle *Aree della grande trasformazione* al contenimento delle zone di completamento ed espansione fa da contraltare il recupero di siti sottoutilizzati e la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente anche da un punto di vista energetico. Il *Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi* si concentra sulla vivibilità di periferie e rioni, con un focus su servizi e relazioni tra attrezzature e spazi pubblici. Il *Sistema della mobilità* evidenzia, infine, la forte sinergia tra scelte di piano e questioni di accessibilità e sosta, che a Trieste assumono particolare rilievo data l'orografia e la forte densità insediativa.

Il riuso come banco di prova di nuovi strumenti e partnership

Per quanto attiene ad approfondimenti tecnici e innovazioni procedurali è sul riuso dell'esistente che il piano ha più convintamente deciso di investire. Una scelta che non solo si lega agli scenari demografici, ma che deriva anche e soprattutto da una valutazione della tenuta delle reti infrastrutturali, a fronte della ridotta capacità di spesa dell'amministrazione e dell'opportunità di

riorientare le risorse disponibili sulla densità e sulla manutenzione degli spazi pubblici. Nessuna demonizzazione della trasformazione e dell'intervento edilizio: il piano non esclude la possibilità edificatoria, la concentra all'interno del territorio urbanizzato. In modo, massima è la disponibilità a l'interazione tra pubblico e privato, at prefigurazione di tre diverse strategie di riqualificazione urbana.

La prima attiene alle *Aree della grande trasformazione* (ambiti di rilevanti dimensioni e attrezzature urbane), del tutto o parzialmente dismessi, che rappresentano per un'occasione unica di modificazione dell'assetto spaziale e funzionale. Sono le aree che più necessitano della regia pubblica nell'attivazione di interventi che prevedono un significativo concorso di attori. Per orientare e rendere chiare le regole del gioco senza però ridurle ad assetti predefiniti, il piano propone linee guida progettuali di schede in cui – con l'ausilio di rappresentazioni schematiche e a fronte di un repertorio di destinazioni d'uso possibili – vengono indicati gli obiettivi della trasformazione, la natura ecologica, destinazioni pubbliche in relazione al ruolo che le singole aree nella rigenerazione di parti più ampie della città. Un esempio della funzione attribuita a questi strumenti è fornito da quanto accaduto nell'ex caserma di via Rossetti: il piano ha proposto soluzioni progettuali che sono state in sede di accordo di programma, realizzate. È possibile il passaggio di proprietà dal



- edifici di pregio o di interesse da mantenere
- aree edificabili
- aree di maggiore concentrazione e altezza dell'edificato
- allineamenti vincolanti e limiti alla nuova edificazione
- ambiti dei "centri di quartiere" e dei "centri di quartiere"
- percorsi privilegiati dei "centri di quartiere"
- aree a verde pubblico e/o aperte al pubblico
- "corridoi ecologici", continuità ambientale
- principali connessioni pedonali
- "fasce" pedonali alberate
- strade di penetrazione urbana
- principali strade di distribuzione urbana
- percorsi ciclabili
- potenziali linee del trasporto pubblico su ferro (tram) e relative fermate

Cassa depositi e prestiti e l'effettivo processo di valorizzazione (6).

La strategia riguarda le *Aree della sovraristrutturazione urbanistica* (ecodispositivi di città e di borghi carsici che consentono operazioni anche mirate alla riqualificazione degli edifici, in cambio della riduzione dell'edilizia convenzionata, di una maggiore di spazi verdi e di uso pubblico, di più elevati di efficienza energetica, di fasce A, sistemi di gestione delle acque, parametri connessi alla permeabilità-pertura vegetale del suolo). Si tratta di aree parzialmente disabitate, con la presenza di proprietà pubbliche in grado di innescare i processi di trasformazione. Gli interventi sono però generalmente di proprietà dei lotti, in cambio di incentivi e di una maggiore libertà negli interventi.

La strategia attiene infine alla messa a punto di *crediti volumetrici per la rigenerazione energetica*. Nella forma di progetto prendendo in considerazione ambiti estesi del tessuto urbano, lo strumento si inquadra nel progetto e diffuso di riconversione ecologica al piano, concentrandosi sugli edifici individuati come più 'energivori' (7). Gli edifici, la localizzazione in zone ad alta densità, l'appartenenza ad ambiti di pregio, la persistenza di processi di degrado rendono difficile l'attivazione di interventi di efficientamento. Il piano si proietta su questo tipo di azioni attraverso uno strumento innovativo: gli interventi

di riqualificazione energetica generano crediti edificatori, acquistabili e spendibili in zone a bassa densità. La compravendita dei crediti permette così di ripagare parte degli interventi stessi, consentendo – una volta entrata a regime – di ottenere un sensibile miglioramento delle prestazioni della città. In questo modo, un grande progetto di interesse pubblico – quale appunto quello di rigenerazione dell'ambiente urbano – viene perseguito in via incrementale, attraverso la sommatoria di singole operazioni promosse da privati e aventi, come ulteriore esito positivo, la riattivazione delle economie connesse ai piccoli interventi di ristrutturazione edilizia.

Note

1. Il processo di formazione ha preso avvio con l'approvazione delle direttive il 22 novembre 2011. La progettazione è avvenuta nell'ambito dell'Ufficio di piano costituito da personale interno e professionisti esterni (Marina Cassin, dirigente dell'Area città e territorio; Maria Genovese, dirigente del Servizio pianificazione; Roberto Bertossi, Paola Cigalotto, Sabina Lenoci, Beatrice Micovilovich, Francesco Spanò; collaboratori Rossella Diviaco, Ezio Golini, Michele Grison, Manuela Provel, Roberto Prodan, Paolo Cernivani, Andrea Conti, Mauro Pennone, Luca Sussich, Anna Trani, Andrea Zacchigna). L'Ufficio si è avvalso della collaborazione di tutti gli altri servizi del Comune e, su temi specifici, delle consulenze di specialisti di settore (tra i quali Livio Poldini, Università degli studi di Trieste). Il piano è stato adottato il 16 aprile 2014 e approvato il 21 dicembre 2015. La documentazione è consultabile al sito www.retecivica.trieste.it nella sezione Urbanistica.

AREE DELLA GRANDE TRASFORMAZIONE: AMBITO DI VIA ROSSETTI E VIA CUMANO / AREAS OF GREAT TRANSFORMATION: THE FORMER BARRACKS OF VIA ROSSETTI AND VIA CUMANO

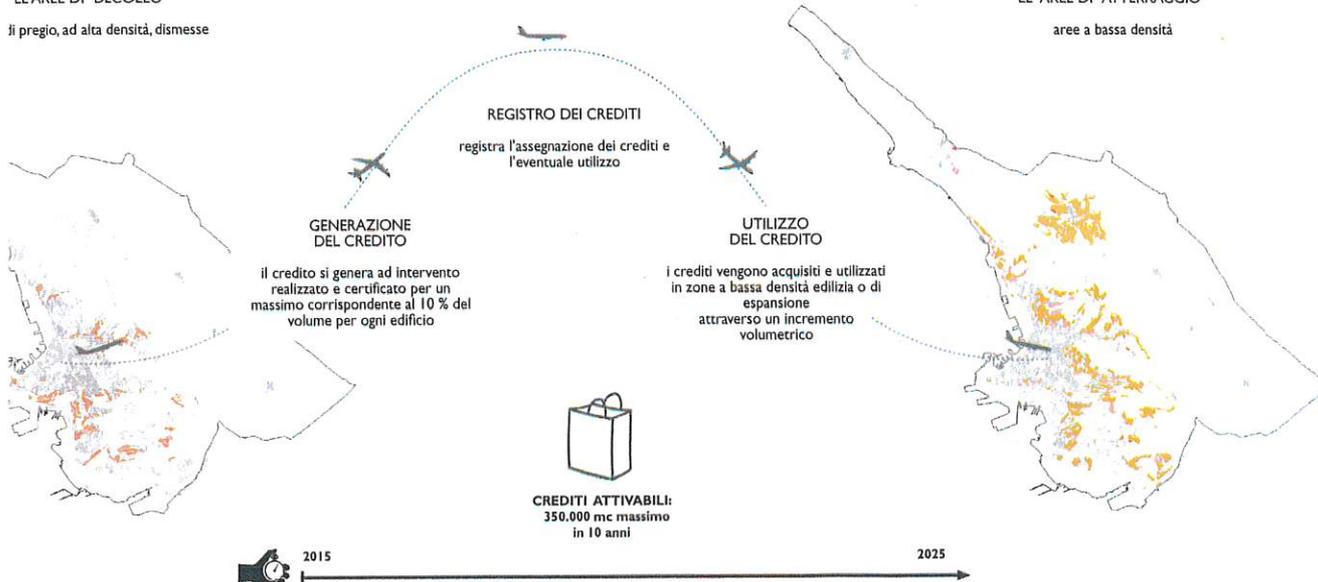
CREDITI VOLUMETRICI PER LA RIGENERAZIONE ENERGETICA / VOLUMETRIC CREDITS FOR ENERGY REGENERATION

LE AREE DI "DECOLLO"

di pregio, ad alta densità, dismesse

LE AREE DI "ATTERRAGGIO"

aree a bassa densità



2. La Variante generale dei servizi n. 25 al Piano regolatore generale è stata adottata nel 1977 e approvata nel 1981.

3. Con la l.r. 26/2014 è stato avviato il processo di riordino del sistema Regione-Autonomie locali, attribuendo alle Unioni territoriali intercomunali (Uti) l'esercizio coordinato di funzioni e servizi comunali, sovracomunali e di area vasta. L'Uti giuliana comprende i comuni di Trieste, Muggia, Duino Aurisina, San Dorligo della Valle, Sgonico e Monrupino, in pratica ricalcando i confini amministrativi della provincia di cui nel 2016 è prevista la soppressione.

4. La redazione del Piano paesaggistico è stata avviata nel 2014. Il Piano di governo del territorio regionale è stato approvato nel 2013. La sua entrata in vigore è stata posticipata a dodici mesi dopo la data di pubblicazione sul Bollettino ufficiale regionale del decreto di approvazione del Piano paesaggistico.

5. Prima della predisposizione dei documenti da sottoporre all'adozione del Consiglio comunale, sono stati distribuiti 2.500 questionari in italiano e sloveno e si sono registrati più di 8.000 accessi al sito web. Ai tavoli e agli incontri hanno partecipato circa 190 rappresentanti di enti e associazioni di categoria. Anche dopo l'adozione, per dare supporto ai cittadini nella redazione di osservazioni e opposizioni, l'Ufficio di piano si è stabilito in un locale aperto al pubblico direttamente prospiciente piazza dell'Unità.

6. Nel dicembre del 2014 Comune, Agenzia del demanio e Ministero della difesa hanno sottoscritto il Programma di valorizzazione e razionalizzazione degli immobili di proprietà dello Stato presenti nel territorio comunale. Ne è conseguita l'approvazione dell'accordo di programma per la riqualificazione e la valorizzazione dell'ambito dell'ex caserma, che ha anticipato i contenuti del nuovo piano.

7. A gennaio 2014 è stato approvato il Paes, Piano d'azione per l'energia sostenibile. Le analisi a corredo di questo strumento evidenziano come sul territorio comunale il 39,5% delle emissioni di CO2 sia dovuto agli edifici residenziali. Da qui la necessità di lavorare sulla riduzione dei consumi, concentrandosi in particolare sul patrimonio edilizio più carente dal punto di vista dell'efficienza energetica: dai tessuti che si sviluppano a corona del centro antico, ai fabbricati costruiti nel secondo dopoguerra.

MARIA GENOVESE

ENHANCEMENT AND REUSE: LOOKING FOR A DIFFERENT TYPE OF DEVELOPMENT

The formulation of the new Town Plan provided an opportunity for the administration and the city to draw attention to a broader reflection on the possible development of Trieste of the future (1). The plan arrives after almost twenty years from the approval of Amendment 66/1997 with the strategic objective, in a time of crisis, to pursue an economic recovery without any urban growth. The purpose is to enhance the existing resources and spaces, as well as to outline a clear scenario of opportunities and investment rules. The option for the restriction of further expansions is based on factual data. The sizing of the plan is consistent with the requirements indicated by a demographic study. Surveys demonstrate that the substantial stability of the population (from 208.000 living units today to 197.000 expected in 2032) can only be guaranteed by the future increase in outside migratory flows whereas the amount of brownfield areas to be reused can still provide a reserve capable of accommodating an increasing number of non-residents (a total of 240.000 inhabitants). Take into account, for example, the Old Port, a site of 65 hectares, being released from the national government and returned to the city. We are far from the forecasts outlined in the early 1980s in Amendment 25 (dimensioned for 390.500 inhabitants) (2) and in the late 1990s in Amendment 66 (dimensioned for 270.000 inhabitants).

Basically, the new plan does not adopt an ideological position against the consumption of land. It tries instead to outline approaches for its *good use*, making clear choices in the direction of a *proper ecological functioning* of the territory and assuming as a guideline the reuse of the existing. This issue is addressed in a qualitative manner, by identifying areas to be preserved and areas to be recovered according to the morphological, environmental and landscape features of the context.

Looking beyond the regional capital

For the first time, the plan looks beyond the regional capital, imagining a project extending to the whole province and to areas beyond (Sezana and Koper). Voluntarily drawn up together with the neighbouring municipalities, the "Territorial structure plan" offers a broad overview, both anticipating the future activities of inter-municipal territorial unions

(3), and providing inputs for the "L plan" and the "Territorial management at a regional level" (4). Starting from cord' signed with other administrative intent is to initiate a process of common issues of strategic importance for sustainable development of diverse recognized systems. In particular, energies between the *Environmental* and the *Cultivated slopes* build a network of ecological connections to recover agricultural activities. Similarly, the *production, logistics and commerce Seaside city* highlight the need for integration between the coast and the for activities related to industry, resort tourism. This integration finds reinforcement in the implementation of hard and *ropolitan mobility* from the reuse of network to the construction of a system. Promoting the reuse of large field sites (military and otherwise) in the objectives of the *Polarities on a scale*. These general themes are complemented by those relating to the quality in the different places that make up the territory: the *Network of small villages*, *teau* and the *Provincial road no. 1* among them where the goal is to strengthen the identity of the villages and to consolidate the recognition of the settlement system with the *Dense regional capital*, which to see its role as a business and service strengthened, and the *Inhabited of Muggia and Ankarani*, between Slovenia, fully realized as a gateway to the Istrian Coast.

Active listening and collaborative reading

The plan has implemented the guide proved by the City Council through a based on listening to residents and holders. In times of scarcity of resources, it is even more important to people and projects in identifying and using functional and effective tools for the final approval of the plan, a consensus of the seven districts in which the of the municipality is divided was out. Through meetings and questioning the citizens expressed their opinions on general themes addressed by the plan, giving the chance to indicate locations of specific interventions. At the same time, until summer 2014, thematic group technical meetings were organized to public, private, economic and social – engaged in the transformation of and in the management of its spaces activities – to provide ideas and insights to indicate project objectives and modal

plication of procedures (5). The listening stage helped direct, in practice, a considerable activity of reading and analysis by the Planning Office to achieve, from the transcription of its physical form, a thorough understanding of a complex environment. The convergence of intent (including the participation of manufacturers and professionals) and the reuse of existing buildings resulted in a necessity to carry out again – though through new approaches – morphological and analytical readings of the urban structure. Understanding the grammar of the built environment through precise studies of heights, densities and settlement principles was an essential step towards the identification of the degrees of transformation of parts of the city and of urban patterns. Similarly, the identification of individual buildings and structures with historical and architectural value or of unitary districts – such as those of the twentieth-century public city – whose value lies in helping to shape the urban form (through the alignment of roads and the balance between open and built spaces), led to the differentiation between areas of conservation and areas that can be more freely transformed through replacements and restructuring. Moreover, the analysis of landscape materials was not guided by a restrictive or historicized vision so that the effects of the reduction of land use and the active protection of the coastal terraces in the maps register a historical basis for the identification of the territories destined for cultural use.

A deep process of listening, reading and analysing, the outcome of the first stage of preparation of the plan ultimately provided a double set of inputs. On the one hand, the issues raised by the participatory process helped shape future images for the city. On the other hand, the interpretation of the data collected by the technical analysis provided a framework for the reading of these images with a network of dynamics similar to those that affect many other medium-sized cities in the region: demographic decline, abandoned places, energy inefficiency and georisk. From the intersection of these inputs derived the identification of more project themes and sites.

Identifications of an unfinished operative framework

In the issues addressed by the plan, the framework provided for the introduction of innovations, an important aspect to highlight in compliance with a legislative framework in Friuli Venezia Giulia by a long historical phase in which the reformed

structure is not yet fully realized. However, every cloud has a silver lining. Pending the entry into force of the "Regional territory management plan," the application of Regional law no. 5/2007 remains suspended. The law provides for the division of the plan into two distinct levels – structural and operational – as in other Italian regions (most notably Tuscany and Emilia Romagna). At this stage, the contents and the procedures of the previous Regional law no. 52/1991 are maintained in accordance with the *General regional urban plan* of 1978 and in an outdated structure both in terms of development strategies and available instruments.

Nevertheless, the unrealized Regional law no. 5/2007 led to the persistence of a form of plan which, containing both levels in the same instrument, creates less procedural rigidity. Furthermore, the inadequacy of the existing regional planning tools helped to identify complementary, and not conflicting, strategies taken in relation to specific territorial features and local development objectives. Still respecting legal constraints, the town plan could take on a new feature with strongly articulated contents and modes of representation that combines the positive aspects learned from other national experiences with simplified procedures and preparation times able to outline a new large project for the regional capital.

Firstly, the plan gives *Visions of the city*, able to illustrate, through texts and drawings, four strategic general axes with a strong purposeful character: *the Poly-centric city; the City of knowledge, production and logistics; the City of tourism and leisure: between Karst and the sea; and the Sustainable city*. These visions are the backdrop for three groups of documents, linked but related to different planning phases, different areas of effectiveness and different degrees of compulsion. The non-prescriptive "Territorial structure plan" outlines the development choices relevant to the city and its wider context. The prescriptive but not directly operational "Structure plan" at a municipal level outlines the long-term framework. The prescriptive "Operational plan" that meets the most immediate and concrete needs of the city, its territory and its inhabitants, sets up feasible actions in the next 15-20 years in accordance with the "Structure plan."

In turn, the Structure plan and the Operational plan are divided into systems and subsystems.

Each of them is identified by a set of geographical spots with different degrees of functionality defined through the assessment of what is considered to be compatible

and what is not. If they share the objective of overcoming the opposition between centre and periphery, city and hinterland, urban and rural, each system has its own borders and its own extension which, in turn, define relations with extended territories proposing specific objectives.

In the *System of nature and landscape*, the attention goes to the recognition of areas with different ecological value, to territorial stability and to environmental and landscape resources, not only as a driver for environmental rehabilitation and care, but also for economies based on the enhancement of agricultural quality. For the *System of production, maritime activities, large-scale trade, and research and tourism*, the expectation of growth is based on the improvement of the port and its logistics; on a closer link among research, knowledge and low-impact production; and on the relaunch of the attractiveness and accommodation capacity of the city and plateau. In the *System of settlements* and in *Areas of great transformation*, the restraint of areas of expansion and completion is counterbalanced by the recovery of underutilized sites and the redevelopment of existing buildings also from the point of view of energy efficiency. The *System of equipment and collective spaces* focuses on the liveability of neighbourhoods and districts with a concentration on services and a balance between facilities and public spaces. Finally, the *System of mobility* highlights the strong synergy between plan choices and accessibility and parking issues, which, in Trieste, given its topography and high density of settlement, are particularly important.

Reuse as a benchmark for new tools and partnerships

With regard to technical insight and procedural innovations, the plan has strongly chosen to invest in the reuse of existing real estate, a choice that not only makes sense given the limited demographic scenarios discussed at the beginning of this piece, but that also stems above all from an assessment of the capacity of infrastructural networks, considering the reduced spending availability of the administration and the opportunity to redirect financial resources to the intensification and maintenance of occupied spaces. There has been no condemnation of transformation and building intervention as *the plan does not limit the possibility to build. It focuses instead on the urbanized area*. Similarly, there is a willingness to *re-think the interaction between public and private* by prefiguring three different strategies of urban regeneration.

PAOLA CIGALOTTO

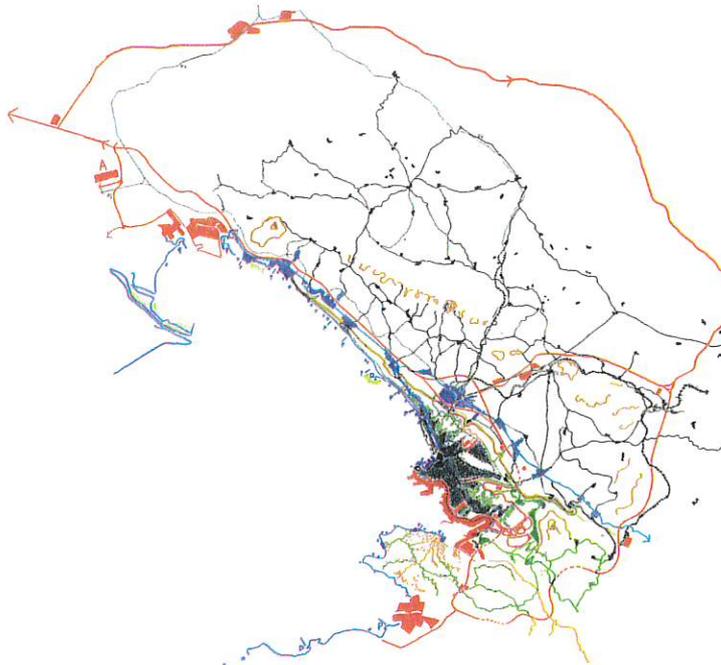
AMBIENTE E PAESAGGIO:

UNA NUOVA STRUTTURA DI PIANO PER UNA
DIVERSA CULTURA DEL PROGETTO

ENVIRONMENT AND LANDSCAPE:

A NEW PLAN STRUCTURE FOR A DIFFERENT
PROJECT CULTURE

SEI SETTE ECOLOGIE. IN NERO, LA RETE DEI PICCOLI BORGHI CARSICI; IN AZZURRO, IL SISTEMA LINEARE DELLA STRADA PROVINCIALE N. 1; IN ROSSO, LA GRANDE VIABILITÀ TRIESTINA E GLI INSEDIAMENTI 'PESANTI'; IN VERDE, L'AMBITO DEI 'PASTINI' E DEI VERSANTI COLTIVATI; IN GRIGIO, LA CITTÀ DENSE PER PARTI; IN BLU, LA CITTÀ RADA DELLA COSTA; IN ARANCIO, LE PENDICI ABITATE TRA MUGGIA E ANCARANO / SEVEN ECOLOGIES. BLACK, THE NETWORK OF SMALL VILLAGES OF THE KARST PLATEAU; LIGHT BLUE, THE LINEAR SYSTEM OF PROVINCIAL ROAD NO. 1; RED, THE TRIESTE FREEWAY AND THE 'HEAVY' SETTLEMENTS; GREEN, THE 'PASTINI' (TERRACED) AREAS AND THE CULTIVATED SLOPES; GREY, THE DENSE CHIEF TOWN MADE OF PARTS; BLUE, THE LOW DENSITY SEASIDE CITY; ORANGE, THE INHABITED SLOPES OF MUGGIA AND ANKARAN



Uno strumento orientato alla progettualità e all'azione. Il nuovo Piano regolatore di Trieste opta per un approccio attivo alla tutela paesaggistica e alla trasformazione sostenibile. È un'operazione tutt'altro che semplice, in un comune che per più di metà della propria superficie è sottoposto ai vincoli sanciti dal Codice del paesaggio e dalla Rete natura 2000.

Questo atteggiamento ha inciso profondamente sulla forma del piano, sul suo lessico, sugli strumenti preposti all'attuazione. In particolare, il progetto si è fondato sul confronto continuo tra posizioni e punti di vista differenti, attraverso il coinvolgimento di servizi comunali (Musei civici), dell'Università di Trieste (nella figura di Livio Poldini) e di portatori di interesse (in primis le associazioni di agricoltori).

Il carattere plurale sia delle letture tassonomiche delle diverse discipline, sia degli immaginari delle comunità coinvolte non ha permesso di giungere a una visione unitaria e pacificante. Ha consentito però di porre alcuni punti fermi che ridefiniscono in modo sostanziale l'immagine del territorio e del suo futuro, ponendo l'ambiente e il paesaggio alla base della struttura di piano. La città sostenibile costituisce infatti uno dei quattro grandi insiemi di strategie (Visioni di città) che orientano la definizione degli apparati progettuali (sistemi e sottosistemi; Carta dei valori).

Dal Carso al mare, attraverso le scale. Assurgendo a una sorta di paradigma della contemporaneità, Trieste non è più letta solo come una 'città per parti' contrapposta al Carso nell'entroterra (un'immagine fondata sulla lettura dei borghi sette-ottocenteschi e ricorrente nei piani passati), bensì come un complesso di modi di abitare, paesaggi e telai insediativi intrecciati e sovrapposti. Coerentemente, alla scala dell'area vasta, il progetto si confronta con sette ecologie (nell'accezione data da Reyner Banham), che intersecano il territorio e riallacciano i rapporti con i paesaggi sloveni d'oltre confine. Tra la valle del fiume Vipacco e il mare Adriatico, la definizione di una rete ecologica transfrontaliera si coniuga così con il recupero e lo sviluppo di un'agricoltura strettamente legata ai piccoli centri carsici.

Lavorando a una scala di maggiore dettaglio, l'obiettivo è fare riemergere un paesaggio intermedio dimenticato e in abbandono: quello dei versanti terrazzati ('a pastini'), che scendono verso la costa e ai margini delle aree urbane, e che nel nuovo piano giocano un ruolo rilevante per la caratterizzazione del territorio e delle sue potenzialità di sviluppo.

Tra patrimonio e risorsa, per uno sviluppo ecologicamente compatibile. Il piano promuove diversi dispositivi di rigenerazione ecologica: da un lato, gli incentivi per una politica energetica applicata alla ristrutturazione del patrimonio edilizio e il

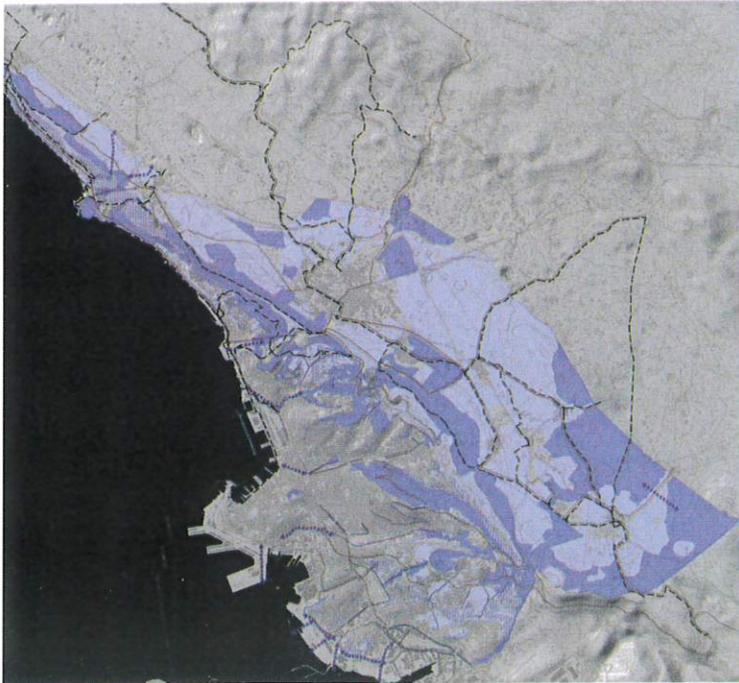
disegno di una rete per la mobilità sostenibile; dall'altro, la salvaguardia del sistema idraulico (impluvi e torrenti) e l'incentivazione dell'agricoltura multifunzionale. Per quanto riguarda il settore primario, il piano sostiene l'agricoltura non intensiva e la produzione di qualità. Lo fa supportando il recupero e la reintroduzione di infrastrutture e piccole strutture mirate allo sviluppo della zootecnia e del paesaggio prevedendo un uso anche turistico e ricettivo degli insediamenti rurali; rafforzando il mosaico agricolo caratterizzato dall'avvicendamento di aree coltivate, orti, rimboschimenti e boschi stabili, attraverso il riconoscimento e la tutela di ambiti rurali periferici sulla costa, nelle fasce a corona dei borghi dell'altipiano e ai margini della città. Il difficile equilibrio tra le diverse posizioni in campo (naturalisti, enti e agricoltori) ha reso i temi degli allevamenti, dei ricoveri, delle recinzioni e dei muri a secco le questioni più dibattute, a ulteriore conferma della necessità di un approccio responsabile ma aperto alle necessità funzionali di chi attivamente si occupa della gestione del territorio.

Oltre i confini tra grandi spazi aperti e aree urbanizzate. Sempre a livello di dettaglio, la visione di area vasta di una rete ecologica si traduce nella composizione e nella struttura di un sistema degli spazi vegetazionali esistenti e potenziali, a partire da un'analisi delle loro valenze ecologiche (biodiversità, biomassa, funzioni ecosistemiche e produttive) e di utilizzo (dalle funzioni collettive e ludiche, a quelle naturalistiche produttive).

La definizione del sistema ambientale e di paesaggio si estende perciò dal territorio esterno fino all'interno delle aree della residenza, della produzione e della ricreazione, tramite l'individuazione – per tutti gli ambiti della trasformazione prevista – di specifici criteri e misure finalizzati a una corretta contestualizzazione delle attività e usi, alla riduzione dei relativi impatti e al miglioramento delle prestazioni (parametri ecologici).

Nuovi termini, nuove questioni: il tema ambientale modifica il linguaggio del piano. Nelle norme e nelle tavole, la presenza di termini come siti riproduttivi, spazi aperti, corridoi ecologici, presidi ambientali, invarianza idraulica è un indicatore che mostra come il tema ambientale sia penetrato all'interno del piano, spostando pesi e bilanci e aprendo nuovi temi di progetto.

Chi opererà a Trieste dovrà tener conto, nella progettazione all'esterno e all'interno delle aree urbane, di una serie di questioni probabilmente mai affrontate prima. In questa prospettiva l'esito più duraturo del piano sarà, forse e auspicabilmente, proprio quello di promuovere una progettazione *landscape and environment sensitive*, vale a dire una nuova cultura del progetto.



ES
 SISTEMA AMBIENTALE E DI PAESAGGIO. IN BLU SCURO, I PRESIDI AMBIENTALI E CORRIDOI ECOLOGICI. ASSIEME AGLI IMPLUVI E FILARI URBANI (LINEE BLU) E AI CORRIDOI ECOLOGICI DA REALIZZARE (FRECCHE BLU), COSTITUISCONO L'OSSATURA DELLA RETE AMBIENTALE. LA RETE CONNETTE I LUOGHI DI MAGGIOR VALORE NATURALISTICO, ATTRAVERSA TRASVERSALMENTE L'ALTOPIANO CARSIICO E SCENDE VERSO IL MARE ENTRANDO ALL'INTERNO DELLA CITTÀ. IN AZZURRO, LE AREE DEL MOSAICO AMBIENTALE. ASSEGNANO ALL'ALTERNANZA DEI DIFFERENTI TASSELLI CHE COMPONGONO IL PAESAGGIO AGRICOLO DEL CARSO E DEI VERSANTI TERRAZZATI COLTIVATI (RETINO PUNTINATO) IL RUOLO DI CONDENSATORI DI BIODIVERSITÀ / ENVIRONMENTAL AND LANDSCAPE SYSTEM. DARK BLUE, THE ENVIRONMENTAL SAFEGUARDS AND THE ECOLOGICAL CORRIDORS. TOGETHER WITH THE WATERSHEDS, THE URBAN TREE ROWS (BLUE LINES) AND THE ECOLOGICAL CORRIDORS (BLUE ARROWS), THEY DEFINE THE BACKBONE OF THE ENVIRONMENTAL NETWORK. THE NETWORK CONNECTS THE SITES OF THE HIGHEST NATURAL VALUE, CUTS ACROSS THE KARST PLATEAU AND RUNS DOWN TO THE SEA INTO THE CITY. LIGHT BLUE, THE AREAS OF THE ENVIRONMENTAL MOSAIC. THEY ASSIGN THE ROLE OF DENSIFIERS OF BIODIVERSITY TO THE ALTERNATION OF THE DIFFERENT PIECES THAT MAKE UP THE AGRICULTURAL LANDSCAPE OF THE KARST AND OF THE CULTIVATED TERRACED SLOPES (DOTS HATCH)

I oriented towards planning and action. The new urban plan of Trieste es a proactive approach to landscape protection and sustainable ormation, which is not easy at all in a town where more than half of the e area is subordinate to the constraints set by the Landscape Code and e Natura 2000 Network (European Union law). This approach produced and effects on the configuration of the plan, on its lexicon and on the for its implementation. In particular, the project is based on the constant station of different points of view through the involvement of municipal s (Civic Museums), the University of Trieste (Livio Poldini), and civil society rholders (primarily farmer associations). The pluralism both of taxonomic rgs carried out by the different disciplines and of the imagination of the unities involved has led to a unified and pacifying vision. However, it did me fixed points that substantially redefine the image and the future of rritory, assuming the environment and the landscape as a structural base. d, *The Sustainable city* is one of the four large sets of strategies (*Visions e city*) that guide the definition of the whole design apparatus (*Systems bsystems, a charter of values*).

the Karst Plateau to the sea through different scales of intervention. Taken ind of contemporary urban framework, Trieste is no longer viewed just as r made of parts' opposed to the Karst hinterland (an image based on the rg of eighteenth-nineteenth-century districts and recurring in the plans of ast), but instead as a complex set of intertwined and overlapping living capes and settlements. Therefore, on a large scale, the project relates to ecologies (in the sense given by Reyner Banham) that intersect within rritory and with the Slovenian landscapes across the border. Between the r of the Vipacco river and the Adriatic Sea, the definition of a cross-border gical network matches the recovery and development of agricultural ties closely tied to small Karst villages. Working on a more detailed scale, oal is to bring back forsaken and abandoned in-between landscapes, ly, the terraced slopes ('pastini') that descend to the coast and to the edge an areas playing an important role in the new plan in terms of territorial cterization and development potentialities.

heritage and resource for an ecologically compatible development. The promotes different ecological regeneration devices: on the one hand, tives for energy policies applied to the recovery of housing stock and the

design of a system for sustainable mobility; on the other hand, the protection of the hydrological system (watersheds and streams) and the promotion of multifunctional agriculture. As far as the primary sector is concerned, the plan supports non-intensive and top quality agriculture by supporting the recovery and reintroduction of small infrastructures and facilities aimed at the development of animal husbandry and pastures encouraging the use of rural settlements for tourism and hospitality and strengthening the landscape mosaic made up of the alternation of cultivated areas, orchards, meadows and stable woods, through the recognition and protection of rural peri-urban areas along the coast, in the bands around the villages of the Karst Plateau and at the edge of the city. The difficult balance among the different positions at stake (naturalists, public authorities and farmers) made the issues of livestock, stables, farm fences and stone walls among the most debated controversies, further proof of the need for a responsible approach open to the functional needs of those who actively manage the territory.

Beyond the boundaries between large open spaces and urban areas. Still at a level of detail, the territorial vision of an ecological network results in the arrangement and connection of current and potential vegetation areas starting from the analysis of their ecological value (biodiversity, biomass, ecosystem functions and rarity) and their potential use (from collective and leisure functions to natural and productive ones). Therefore, the definition of the environmental and landscape system extends from the outer territory to the inner areas of residence, production and research by identifying – for all the sites of transformation designed by the plan – specific criteria and measures for a proper contextualization of activities and uses, for reducing their impacts and for improving their ecological performance.

New terms, new issues: the environmental theme changes the language of the plan. The presence of technical and normative terms such as breeding sites, alien species, ecological corridors, environmental safeguards, and hydraulic invariance is an indicator of how environmental issues have penetrated the plan changing areas of focus and opening up new project themes. From now on, the design of sites inside or outside of Trieste's urban areas will address a number of issues probably never faced before. In this perspective, maybe and hopefully, the most durable outcome of the plan will be the promotion of a new design culture sensitive to *landscape and environmental issues*.

SABINA LENOCI

**WELFARE E CENTRI DI QUARTIERE: PER
UNA MIGLIORE VIVIBILITÀ DELLA CITTÀ
PUBBLICA**

**WELFARE AND NEIGHBOURHOOD CENTRES:
FOR A BETTER LIVEABILITY OF THE PUBLIC
CITY**

L'idea di Trieste città policentrica, interagendo con diverse componenti del piano, trova la sua principale declinazione nel progetto del Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi. Il progetto rafforza, completa e rigenera la rete dei luoghi del welfare e, così, contribuisce a migliorare la vivibilità della città alle diverse scale: territoriale, urbana e di quartiere.

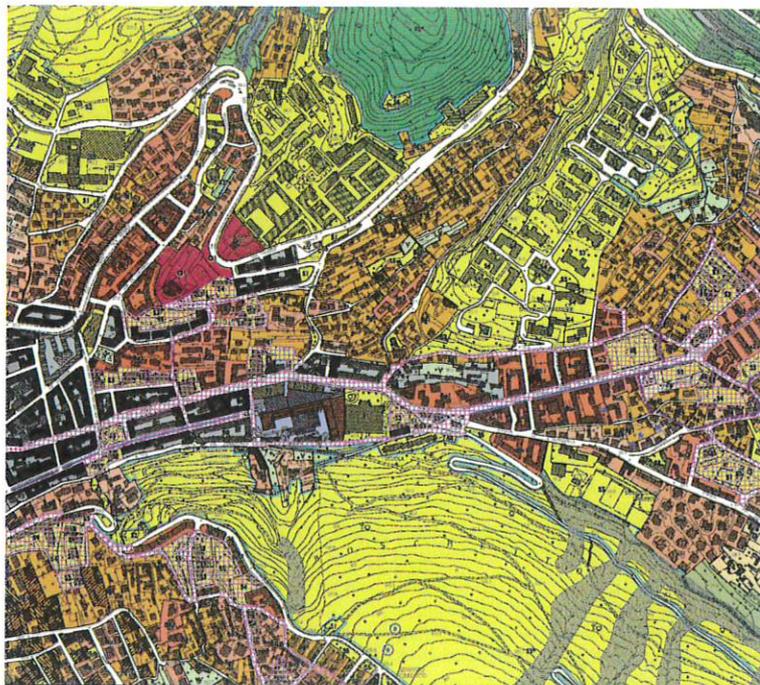
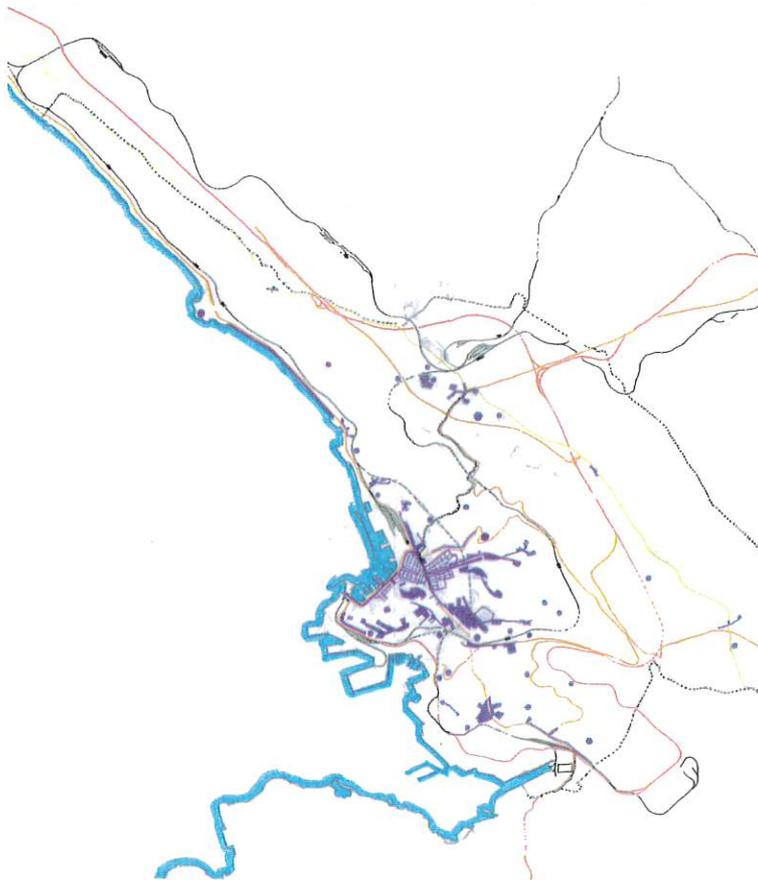
Una tradizione consolidata e in evoluzione. Nel comune di Trieste l'offerta di servizi pubblici ha una tradizione antica. Da molto tempo le politiche del welfare riguardano diversi settori: la casa, l'istruzione, gli spazi verdi e per il tempo libero (con particolare riguardo a bambini e ragazzi), la cultura e l'assistenza socio-sanitaria.

È in continuità con questa storia che, alla fine del secolo scorso, si colloca l'avvio del progetto Habitat Microaree finalizzato a una gestione integrata dei servizi alla scala di quartiere. Oggi il progetto interessa ampie parti della città pubblica, comprendenti i maggiori insediamenti di edilizia sovvenzionata. Si tratta di un'esperienza fortemente innovativa, unica nel panorama italiano: un progetto che si è via via evoluto e ha ampliato le proprie funzioni, nell'intento di mettere in sinergia, sul territorio, l'operato di Comune, Azienda territoriale per l'edilizia residenziale e Azienda per l'assistenza sanitaria, insieme al terzo settore e al volontariato. Attraverso la delocalizzazione all'interno dei quartieri dei *front office* di erogazione dei servizi, l'obiettivo è avvicinare le dotazioni socio-assistenziali e sanitarie ai cittadini, nonché una maggiore efficacia ed efficienza nella manutenzione degli spazi pubblici.

Non è solo una questione di quantità. Se però l'immagine emersa fin dai primi sopralluoghi e analisi è quella di una città ricca di servizi, altrettanto chiaramente si è palesata la frammentazione e la dispersione nel tessuto urbano delle attrezzature pubbliche. Spesso alcuni servizi che dovrebbero stare vicini, vicini non sono, a causa dell'orografia e di quei saliscendi più volte celebrati dalla ricca letteratura sulla città. Il risultato è che l'insieme dei luoghi centrali non sempre è efficiente, soprattutto a causa di problemi legati alla presenza di forti barriere fisiche.

La questione principale affrontata dal piano non è stata pertanto l'aumento di quantità dello standard pro-capite, bensì la messa a sistema dei numerosi servizi e attrezzature per migliorarne la fruibilità.

Un nuovo progetto di suolo. Attraverso il piano, si è inteso cogliere l'opportunità – e la richiesta ripetutamente avanzata, nella fase di ascolto, da molti soggetti – di costruire una strategia di lungo periodo per i luoghi del welfare. Una strategia che, migliorando prestazioni e connessioni tra spazi ed edifici, avvii un più ampio processo di riqualificazione dei contesti dell'abitare, con particolare riguardo ai quartieri periferici.





OGGI DEL WELFARE. IN ROSSO, I PRINCIPALI TRACCIATI VIARI; IN NERO, LA RETE SU FERRO / WELFARE TODAY, THE MAIN ROAD AXES; BLACK, THE RAILWAY NETWORK

IL CENTRO DI QUARTIERE. SAN GIOVANNI. IN QUADRETTO ROSA, SPAZI, ATTREZZATURE E PERCORSI DI USO PUBBLICO / NEIGHBOURHOOD CENTRE. SAN GIOVANNI. PINK CHECKERED, PUBLIC USE SPACES, EQUIPMENT AND PATHS

HABITAT MICROAREE / PROJECT HABITAT MICROAREE. ZONE

Il punto messo a punto è un accurato progetto di suolo, teso a migliorare le condizioni dello spazio pubblico e le interconnessioni tra le opere di interesse collettivo; un insieme di indicazioni che potranno costituire una guida per i futuri programmi di intervento in capo alla amministrazione.

La centralità alle scale territoriale e urbana, i punti di progetto si focalizzano sulle dotazioni e strutture per garantire una migliore accessibilità ai luoghi, attività di rafforzare il ruolo di Trieste quale città dei servizi e riferimento per territori sempre

La scala dei singoli quartieri che si concentra e progettuale. L'immagine della città si trova infatti la propria forza propria città di interpretare e rilanciare un aspetto e il capoluogo giuliano, ovvero l'essere di borghi, rioni, insediamenti di edilizia la cui identità permane nella memoria e quella della popolazione. In questi luoghi, dove non trovano solo una concentrazione il progetto di suolo viene direttamente confrontarsi con le dimensioni della vivibilità urbana.

Integrandosi con le indicazioni progettuali nelle schede per le Aree della sostituzione urbanistica, i centri di quartiere si forma attraverso l'individuazione di spazi spaziali tra scuole, giardini e parchi, chiese, centri, campi sportivi, sedi di circoscrizione e di

microarea, piccole attività commerciali. Le indicazioni progettuali attengono alla riqualificazione di spazi e percorsi di uso pubblico, tracciati viari, realizzazione di nuove aree verdi e ridisegno di quelle esistenti, dotazione di parcheggi. Lavorando sul miglioramento della fruibilità ciclo-pedonale e sul disegno di reti di continuità ambientale, l'obiettivo è promuovere processi di rigenerazione di queste parti importanti della città, capaci di rafforzare le relazioni con contesti urbani più ampi.

Interacting with several elements of the plan, the idea of Trieste as a poly-centric city finds its main rendition in its system of public services and collective spaces. The project strengthens, completes, and regenerates its network of public sites, thus contributing to improving the liveability of the city at different scales: regional, urban and neighbourhood.

An established and evolving tradition. The supply of public services in the Municipality of Trieste has an ancient tradition. Historically, welfare policies have regarded various sectors such as housing, education, green spaces and leisure (particularly with regard to children and teenagers), culture, and social and health care as fundamental to the public good. Accordingly, at the end of last century, the project *Habitat Microaree* was launched and aims to integrate the management of services at a neighbourhood level. Today, the project concerns

large parts of the public city including major settlements of council housing. It is an extremely innovative experience, and the only one like it in Italy. It is a project that gradually evolved and expanded its functions in order to organize territorially the work of the municipality, the territorial authority for residential buildings, and the health authority along with the third sector. Through the relocation within neighbourhoods of service delivery front offices, social care and health facilities are directly brought to the citizens and efficiency and effectiveness in the maintenance of public spaces is fostered.

Not just a matter of quantity. However, if the picture that emerged from the first surveys and analysis of the city is that of an abundance of services, just as clearly it revealed a fragmentation and scattering of public facilities within the urban fabric. Often, due to the orography of Trieste's infamously celebrated hilly landscape, some services that should be near are actually not as near as they seem. The result is that the distribution of central sites is not always effective, mainly because of problems related to the presence of important physical barriers. Therefore, the main issue addressed by the plan was not to increase the quantitative amount of the per capita standard of service but rather to systemize a variety of services and facilities in order to improve their usability.

A new land design. Through the plan the intention was to answer the questions of many citizens that were raised during a public consultation process by seizing upon the opportunity to create a long-term strategy for places of welfare, one that through the improved performance of and connections between spaces and buildings, catalyzes a wider upgrading process of living conditions with particular attention to the suburbs. The instrument that will be used is a thorough and detailed land design that aims to improve the conditions of public space and the interconnections between services and works of public interest. These will be a set of actions and directives that will provide guidance for future government intervention programmes.

Thus, due to the centrality of territorial and urban issues, this project focuses on the tools and policies needed to ensure better accessibility to service sites so as to strengthen the role of Trieste as a services district and as a reference point for ever wider territories, however, concentrating mainly on a neighbourhood scale. The image of the poly-centric city has its main strength in its ability to interpret and re-launch one of the main features of the regional capital, which is its being composed of distinct villages, districts, and settlements of council housing whose identities remain in the memory and experience of the population. In addition to the concentration of services, this land design directly confronts the everyday dimensions of living.

By frequently integrating with the design guidelines contained in the project proposal for zones of urban renewal, the neighbourhood centres take shape through the identification of spatial connections among schools, gardens and parks, churches and recreation centres, sports fields, district headquarters and small businesses. The design guidelines pertain to the redevelopment of spaces and paths for public use, road layouts, creation of new green areas and the redesign of the existing ones, and parking sites. Working on improving the usability of the cycle-pedestrian network and on the design of environmental networks, the aim is to promote processes of regeneration of these important parts of the city able to strengthen their relationship with the wider urban context.