

Il Comitato per la salvaguardia degli alberi di Piazza Libertà

è un comitato di cittadini che con l'appoggio dell'Associazione orticola del FVG "Tra Fiori e Piante",
WWF, Italia Nostra, LAV e Gruppo Beppe Grillo Trieste
ha sede in Via Rittmeyer 6 a Trieste, in persona dei promotori e del suo portavoce Iliaria Ericani,
ericani.ilaria@infinito.it, tel. 040 413 132

assistiti dagli avv.ti Mariela Carolina Ceballos e Andrea Valanzano

Al Comune di Trieste
Municipio
Piazza Unità d'Italia 4
34121 TRIESTE

e p.c.

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
P.le Porta Pia 1
00198 Roma

Alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione centrale della pianificazione territoriale
Via Giulia 75/1
34126 Trieste

Alla Soprintendenza per i beni architettonici
e per il paesaggio, per il patrimonio storico, artistico
e demotnoantropologico per il Friuli Venezia Giulia
Piazza della Libertà 7
34132 Trieste

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
via S. Michele 12
00153 Roma

Oggetto: OSSERVAZIONI in ordine alla deliberazione consiliare n. 43 dd. 30/05/08 - Codice opera n. 04149 – Programma Innovativo “Trieste Nord” - Riqualficazione di Piazza della Libertà – Approvazione Progetto preliminare e adozione variante n. 109 al vigente P.R.G.C., Delibera consiliare n. 43 dd.30/05/08

Il “*Comitato per la salvaguardia degli alberi di Piazza Libertà*” - sorto con la finalità di promuovere la tutela dell’ambiente nella città di Trieste ed, in particolare, di salvaguardare gli alberi che fanno parte del giardino storico di Piazza Libertà dalla minaccia di abbattimento e deperimento legata al programma di interventi richiamato in oggetto - in qualità di ente esponenziale di interessi diffusi dei **10.000 cittadini di Trieste** che hanno sottoscritto la petizione popolare promossa e che sostengono le sue posizioni,

in ordine alla deliberazione consiliare in oggetto espongono al Comune di Trieste le seguenti osservazioni:

Indice

1. Richieste del “*Comitato per la salvaguardia degli alberi di Piazza Libertà*” di pronunce di incompatibilità ambientale e storico-paesaggistico relative agli interventi previsti dal Programma Innovativo “Trieste Nord” Riqualficazione di Piazza della Libertà” - azioni volte a favorire la connessione pedonale delle aree residenziali poste a monte della ferrovia e del porto vecchio e a riqualficare la Piazza della Libertà.

2. Omessa pubblicizzazione del progetto e omessa partecipazione popolare.

3. Programma Innovativo “Trieste Nord” Riqualficazione di Piazza della Libertà”: un’inutile “autostrada” in Piazza Libertà ad elevato impatto ambientale.

I. Richieste del “Comitato per la salvaguardia degli alberi di Piazza Libertà di pronunce di incompatibilità ambientale e storico-paesaggistico relative agli interventi previsti dal Programma Innovativo “Trieste Nord” Riqualficazione di Piazza della Libertà” - azioni volte a favorire la connessione pedonale delle aree residenziali poste a monte della ferrovia e del porto vecchio e a riqualficare la Piazza della Libertà.

Le seguenti osservazioni al progetto preliminare riferito al Programma Innovativo “Trieste Nord” Riqualficazione di Piazza della Libertà”, dimostrano:

- l’inutilità delle opere previste rispetto agli obiettivi prefissati dal Programma;
- l’impatto ambientale negativo sull’area e sul paesaggio;
- le carenze del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale;
- l’incoerenza con la pianificazione di livello comunale e di tutela ambientale e paesaggistica;
- il degrado del patrimonio artistico culturale storico;
- la violazione dei vincoli paesaggistici e artistici;
- l’inattendibilità delle stime dei volumi di traffico e l’inutilità rispetto alle finalità dello smaltimento del traffico e dell’inquinamento.

Ferma restando la carenza di preclusioni in linea di principio, il Comitato per la salvaguardia degli alberi di Piazza Libertà rileva che il progetto preliminare approvato, così come formulato, appare inutile ed evanescente nel suo complesso ed incompatibile con i superiori valori della tutela del patrimonio paesaggistico, storico, culturale, ambientale di Trieste e della salute dei cittadini, che invece, dovrebbero essere elementi fondativi della riqualficazione stessa della zona Nord. Di fronte alla prospettiva di una trasformazione che stravolgerebbe Piazza Libertà, violentandone la sua identità e quella della città, si chiede che:

- 1) le Autorità competenti, in particolare la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici ed il Servizio Verde Pubblico del Comune di Trieste, esprimano parere negativo al progetto preliminare approvato, poiché in contrasto con i vincoli insistenti sull’area, con il rispetto e la conservazione di importanti valori storici, artistici, culturali, paesaggistici e ambientali di Trieste, nonché con la necessità di salvaguardare la salute dei cittadini;
- 2) venga compiuta, prima di qualsivoglia approvazione di interventi, la V.I.A., riferita ai processi di formazione delle decisioni relativi alla realizzazione del progetto in oggetto, e la V.A.S., riguardante l’attività di pianificazione e programmazione necessaria per le decisioni da assumere per tutta la città di Trieste ed in particolare per l’area del Programma Innovativo “Trieste Nord”, nominandosi l’organo CTVIA-VAS (in applicazione del D.L. 223/2006 e dell’art. 9 del D.P.R. n. 90/2007)
- 3) vengano pubblicamente discusse in un Consiglio Comunale tematico le problematiche legate alla riqualficazione dell’area Nord di Trieste, oltre che le strategie future di traffico, mobilità, viabilità ed inquinamento con i Comitati cittadini, le Associazioni ambientaliste, di tutela del patrimonio storico e culturale e dei cittadini stessi e, se opportuno, venga indetto un Referendum consultivo comunale.
- 4) vengano adottate soluzioni alternative in tema di viabilità che riguardino complessivamente tutta la città, ispirate alla sostenibilità ed al miglioramento ambientale e vengano eliminate tutte le barriere architettoniche di Piazza Libertà.
- 5) vengano accolti, in via subordinata, i suggerimenti in tema di viabilità di seguito esposti nel corso delle osservazioni,

2. Omessa pubblicizzazione del progetto e omessa partecipazione popolare

Il primo rilievo mosso al progetto preliminare è di mero “rito”, in quanto relativo all’omesso onere di pubblicizzare lo stesso elaborato ed a quello di consentire la partecipazione popolare, come prescritto dalle norme europee.

Le implicazioni di tali inadempimenti sono concrete, in quanto non si è permesso ai cittadini di avere conoscenza degli interventi previsti dal progetto preliminare, prima che gli stessi venissero approvati dal Consiglio Comunale, impedendo che la comunità valutasse e discutesse nel merito l’opportunità e la bontà degli interventi.

Non si dimentichi, del resto, che i fondi per il progetto sono stati erogati di concerto con quanto previsto e disciplinato dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dd. 27.12.2001 “Programmi innovativi in ambito urbano” (Ministro Lunardi) il cui articolo 2 prevede

espressamente non solo *la promozione della partecipazione degli abitanti alla definizione degli obiettivi*, ma anche il reperimento di risorse ulteriori e, quindi, *la partecipazione all'investimento da parte di privati* interessati all'attuazione del programma. **Tutte previsioni che nel caso di specie sono rimaste disattese.**

3. Programma Innovativo "Trieste Nord" Riqualficazione di Piazza della Libertà": un'inutile "autostrada" in Piazza Libertà ad elevato impatto ambientale

Mancata rispondenza agli obiettivi di "Riqualficazione di Piazza della Libertà": incoerenza, disfunzionalità e scissione della stazione dalla città

Come già ricordato, le risorse destinate alla realizzazione del programma oggi contestato sono state erogate sulla base del Decreto Ministro Lunardi dd. 27.12.2001 allo scopo di realizzare un programma innovativo in ambito urbano in quei quartieri caratterizzati da *diffuso degrado delle costruzioni e dell'ambiente urbano e da carenze di servizi in un contesto di scarsa adesione sociale e di marcato disagio abitativo*.

L'esponente ritiene doveroso sottolineare preliminarmente come in attuazione di siffatto programma innovativo in ambito urbano - *concernente le zone adiacenti le stazioni ferroviarie delle grandi città e quelle limitrofe alle maggiori aree portuali, nelle quali siano presenti condizioni di degrado urbano e sociale e via sia necessità di riqualficare insediamenti di edilizia residenziale* - sono stati erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a favore del Comune di Trieste ben € **2.361.213,00** (a cui si sono aggiunti € **1.500.000,00** con la delibera della giunta regionale 838 dd.2.04.04).

Partendo dal presupposto sopra evidenziato per cui le finalità del Programma Innovativo "Trieste Nord" sono deputate alla riqualficazione di Piazza della Libertà, va al riguardo, prima di tutto, rilevato che Piazza Libertà **non versa in condizioni di degrado urbano**, che **il giardino prospiciente la stazione centrale**, di impianto storico (1878), **è stato restaurato e riqualficato appena nel 1999**, così come **nel 2004 il giardino che ospita il monumento agli Esuli Istriani, per una spesa complessiva di € 1.300.000,00**. Appare, quindi, quanto mai singolare che, appena 4 anni dopo interventi pubblici di riqualficazione, si ritorni ad operare sullo stesso sito, utilizzando, peraltro, riserve inizialmente destinate ad esigenze considerate dall'opinione pubblica ben più urgenti.

In ogni caso, i propositi di riqualficazione di Piazza della Libertà enunciati dal Programma Innovativo "Trieste Nord" appaiono completamente disattesi dagli interventi previsti dal progetto preliminare, che, invece di valorizzare la Piazza - intesa quale luogo espressione della sintesi dell'importante patrimonio storico-culturale-ambientale della città di Trieste - finisce per creare una scissione tra una parte della Piazza Libertà - che ha come punti di riferimento la Stazione, il Silos ed il Porto Vecchio - considerata da "riqualificare", ed un'altra - che si trova immediatamente dopo l'inizio del Giardino Storico con direzione Corso Cavour e Via Ghega - che non viene presa in considerazione e destinata al degrado.

L'attenzione prestata dai progettisti, infatti, è rivolta alla parte di Piazza Libertà antistante la Stazione ferroviaria e a quella aperta verso la zona portuale. Ci si disinteressa, invece, dell'altra sezione che si trova immediatamente dopo l'inizio del Giardino storico per la quale non è previsto alcun intervento di riqualficazione e di integrazione urbana. Si preferisce l'eliminazione o, comunque, la riduzione di una parte importante del Giardino storico, mediante l'abbattimento di numerosi alberi secolari di alto fusto e la compressione di molti altri grandi alberi in spazi angusti, in modo da determinarne una drastica ed inesorabile fine. **In tal modo si trasformerà questa area in un vero e proprio circuito automobilistico di sette corsie di percorrenza, a doppio senso di marcia, su cui veicolare tutto il traffico in ingresso ed in uscita dalla città, in vista dell'incremento dei futuri volumi di traffico, tradendo anche l'altra finalità urbanistica "storica" cui il programma di riqualficazione dell'area nord di Trieste avrebbe dovuto tentare di dare soluzione: quella di ridurre il distacco esistente tra l'area che permette l'ingresso alla città, tramite la Stazione Ferroviaria ed il Viale Miramare, ed il resto della città nel suo prolungamento naturale fino al centro (Piazza Sant'Antonio e Piazza dell'Unità).** Gli interventi progettati, infatti, finirebbero per accrescere tale lacerazione, frapponendo oltre 7 corsie tra la parte

graziata al taglio del Giardino Storico e le vie di comunicazione verso il centro. Con l'effetto, non solo ottico, dell'allontanamento dell'altra parte della Piazza e della città, sempre più degradata dall'incessante flusso veicolare, dall'incremento dello smog, del rumore e dal deperimento dei palazzi storici, marginalizzati rispetto alla parte vitale e fruibile della Piazza. Edifici storici, come i palazzi Panfili, Economo, Kalister, Brunner, Miller... diventerebbero i confini di quella "autostrada" a sette corsie e a doppio senso di marcia e sarebbe svalutato notevolmente il loro valore artistico e la loro importanza strategica.

Il previsto assetto di Piazza Libertà basato sull'asse Stazione-Silos-Porto Vecchio, lascerebbe il resto della Piazza abbandonata al degrado e sembrerebbe configurato al fine di rendere la città ancor più a misura di automobile e Piazza Libertà una specie di corredo del centro commerciale che sorgerà nel Silos.

La previsione, inoltre, di concentrare oltre 14 linee di autobus nei pressi della stazione ferroviaria, unitamente a quella di ampi parcheggi auto nei pressi del Silos renderebbe ancora meno probabile la percorrenza dell'altra parte della Piazza da parte dei pedoni.

Dalla relazione illustrativa del progetto preliminare risulta l'eliminazione della sosta su strada, essendo le sedi stradali destinate sostanzialmente al movimento dei veicoli, con l'eliminazione di qualsiasi restrizione di carreggiata od ostacolo al deflusso ed allo scorrimento veloce dei veicoli.

Di conseguenza, alla disattenzione degli obiettivi di carattere generale del programma innovativo "Trieste Nord - Riqualificazione di Piazza della Libertà", si aggiunge quella relativa agli specifici obiettivi indicati nell'allegato alla deliberazione consiliare, consistenti nella:

- **riqualificazione della Piazza Libertà e degli spazi ad essa adiacenti, per favorire la fruizione pedonale della stessa ed una razionale ed organica relazione tra le diverse tipologie di trasporto pubblico gravitanti sull'area e su quelle circostanti, mettendole a sistema;**
- **eliminazione, o almeno attenuazione, della censura tra aree residenziali e le aree del Porto Vecchio, attraverso la realizzazione di collegamenti pedonali, posti a quote diverse, per superare l'ostacolo rappresentato dalla zona ferroviaria.**

Ebbene, **il progetto proposto non fornisce soluzione al primo obiettivo**, in quanto l'unico collegamento pedonale previsto tra le aree residenziali poste a nord della ferrovia ed il porto vecchio rimane quello esistente in prossimità di via Pauliana, che si intende semplicemente rimodellare. Manca, pertanto, quell'integrazione che avrebbe reso più coesa la Piazza con i quartieri residenziali posti a nord. Di converso, alcun beneficio riceverebbero le zone adiacenti alla stazione ferroviaria e quelle limitrofe all'area portuale, nelle quali potevano effettivamente riscontrarsi quelle *"condizioni di degrado urbano e sociale e vi sia necessità di riqualificare insediamenti di edilizia residenziale"*, richieste per finanziare il Programma dall'art.5) del decreto 3689 del 14.11.03 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Basti considerare lo stato in cui si trovano gli edifici storici di Piazza Libertà, che dagli interventi previsti non trarrebbero alcun giovamento, anzi risulterebbero gravemente penalizzati.

Il progetto proposto non offre soluzione al secondo obiettivo, in quanto la fruizione pedonale della Piazza non risulterebbe affatto migliorata mediante la creazione di una zona pedonale servita da due sottopassaggi, che i pedoni in loco quotidianamente dimostrano di non preferire.

In ogni caso, trattandosi di un sito già fortemente inquinato, il transito pedonale non è incentivato, così come non lo è, con gli interventi previsti, l'accesso e la fruizione della Piazza da parte dei pedoni. Al contrario, sembrano favorite le condizioni per rendere il traffico ancora più intenso, veloce e diminuite le barriere naturali contro l'inquinamento da smog e rumore, attraverso l'abbattimento di alberi di pregio di alto fusto del Giardino storico e la riduzione delle aree a verde. Del pari, non raggiunge l'obiettivo prefissato la proposta consistente nel prevedere semplicemente un diverso posizionamento delle fermate degli autobus. Lo spettacolo dall'altra parte della Piazza rappresenterebbe l'altra faccia della medaglia, con l'immagine della città degradata ed il sacrificio dei valori paesaggistici e artistici in nome dell'esigenza funzionale di garantire la massima mobilità veicolare. Tale impostazione, confermata dal mancato allargamento dei marciapiede e dall'eliminazione di ostacoli alla circolazione veicolare, comporterà, quindi, un accrescimento della distanza tra la porta d'ingresso alla città e la città stessa.

L'esponente richiede, pertanto, che il progetto di cui sopra venga ripensato e coordinato, sulla base di dati aggiornati ed attendibili, con un piano mobilità di più ampio respiro, che preveda forme alternative di mobilità, prevedendo percorsi su rotaia, l'ampliamento delle piste ciclabili (con percorsi differenziati rispetto alla zona pedonale), iniziative di bike e car sharing, ecc.

La mancata valutazione di un sistema d'insieme che tenga conto dei fattori storico, culturali ed ambientali

Si ritiene che non sia possibile avallare un progetto che non tenga conto della complessità del contesto urbanistico in cui si opera, con il rischio, più volte concretizzatosi in Italia, di incidere negativamente ed irreversibilmente su beni di valore paesaggistico, storico, ambientale e culturale, al solo fine di migliorare la circolazione veicolare. Prospettiva, peraltro, fortemente contestata.

L'aspetto più preoccupante consiste nel fatto che, con gli interventi progettati, non solo si prescinda dal valorizzare i peculiari valori artistici, culturali, storici ed ambientali che nel loro complesso costituiscono l'identità stessa di Piazza Libertà, ma addirittura se ne comprometta la fruizione e la conservazione. Con le trasformazioni programmate, la Piazza - in cui l'impianto, salvo alcune marginali modifiche, è rimasto sostanzialmente invariato - pensata quale porta d'ingresso in Trieste secondo precisi canoni che le hanno conferito il senso, l'impronta e l'atmosfera asburgica, grazie soprattutto alla presenza del suo Giardino Storico, perderebbe tale ruolo.

In particolare, l'abbattimento di numerosi alberi tra cui molti ipocastani (specie arborea non tipica dell'area giuliana e simbolo dell'Impero d'Austria) costituirebbe una deprecabile operazione di degrado ambientale, di cancellazione di importanti testimonianze storiche, culturali e di ingiustificata compromissione dell'equilibrio architettonico garantito dal Giardino Storico, la cui precisa configurazione planimetrica dello stesso, equilibrata e razionale, ha permesso all'intera area di Piazza Libertà di assumere il valore di tutt'uno, legando ed integrando i vari monumenti e gli edifici che la circondano e garantendo salubrità ad una delle aree più congestionate della città.

Mancanza del parere positivo della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici: impossibilità di approvazione e prosecuzione del progetto 5

La carenza di istruttoria del progetto preliminare, in ordine all'evoluzione storico-critica, culturale, architettonica, ambientale e paesaggistica della Piazza è stata evidenziata anche dal parere della Direzione Regionale dei Beni Culturali e Paesaggistici, che, subordinando la propria decisione alla specificazione di tali aspetti, non si è pronunciata nella sostanza, il che impedisce di approvare il progetto. I documenti allegati alla delibera, infatti, non permettono un'indagine storico-critica tale da comprendere le evoluzioni future della Piazza in base agli interventi programmati.

Del resto, l'approssimazione e la disorganicità degli interventi progettati si registra anche laddove si dichiara di voler abbattere 13 alberi di alto fusto del Giardino storico, mettendo, tuttavia, in conto la possibilità che possano essere molti di più e di volere impiantare altre "essenze arboree" - chissà dove e di quale specie - *specificando, tuttavia, che non si tratta di compensazione, bensì di precisa scelta progettuale.*

Viene da chiedersi quale possa essere la asserita precisa scelta progettuale e quali altre sorprese debbano aspettarsi i cittadini.

In ogni caso, si ritiene, comunque, illegittimo e non applicabile il criterio della compensazione, citato nel parere rilasciato dal Servizio Verde Pubblico, secondo cui sarebbe consentito abbattere alberi di grosse dimensioni impiantandone altri altrove, in quanto quelli di Piazza Libertà costituiscono veri e propri monumenti viventi, parte irrinunciabile ed integrante del paesaggio, della oleografia e del contesto architettonico culturale. Tali alberi - specie non autoctona e tipica del contesto territoriale - vanno, pertanto, tutelati fortemente, alla stregua di beni artistici, paesaggistici e culturali.

In realtà, l'Amministrazione interpellata ha concentrato la sua attenzione solo sull'art. 36 del Regolamento sul Verde Pubblico - già sufficientemente cautelativo per evitare interventi di abbattimento - tralasciando colpevolmente l'art. 38, che riferendosi agli alberi di pregio (come quelli di cui trattasi), vieta su tutto il territorio comunale ogni intervento di abbattimento, modifica sostanziale della chioma e dell'apparato radicale di alberi, anche di proprietà privata. In ogni caso,

il comma 2 prevede che per *“interventi dettati da particolari necessità possono essere autorizzati dal Servizio Verde Pubblico, previa attenta valutazione della singola fattispecie, e sentite le Associazioni Ambientaliste riconosciute”*.

Nel caso di specie: **a)** non sono state dimostrate le richieste *particolari necessità*; **b)** è mancata l'autorizzazione del Servizio Verde Pubblico, che, al contrario, ha dichiarato di non disporre di elementi tecnici che possano giustificare l'intervento; **c)** è mancata la *previa attenta valutazione della singola fattispecie*, da intendersi quella specifica per ogni singolo albero; di contro, le cifre e le intenzioni del progettista sono poco trasparenti ed il parere espresso in linea generale dal Servizio Verde Pubblico è sostanzialmente negativo.

Per le motivazioni esposte, il progetto preliminare non può essere avallato per ragioni di merito e di diritto, risultando palesemente illegittimo. L'esponente, pertanto, preannuncia di far valere queste ed altre illegittimità nelle opportune sedi giurisdizionali laddove non vengano accolte le sue osservazioni.

Incoerenza dell'abbattimento di alberi secolari salvati con costose cure pochi anni fa

Il Comune, coerentemente con le scelte operate nel passato e nel rispetto delle norme vigenti e dei vincoli esistenti in loco, dovrebbe preservare gli alberi secolari di Piazza Libertà, per la cui riqualificazione e tutela ha appena - nel 2000 e 2004 - speso € 1.300.000,00 - per interventi di risistemazione del Giardino storico e di quello che ospita il monumento agli Esuli Istriani.

Ma, prima ancora, gli stessi alberi e quelli della stessa specie presenti a Trieste erano stato oggetto di un drastico e costoso intervento pubblico, per essere curati con endoterapie dalla Cameraria Orhidella che li stava decimando.

Orbene, non può che risultare l'incompatibilità e l'illegittimità del progetto preliminare approvato nella parte in cui consente la possibilità di eliminare suddetti alberi rispetto a tali precedenti azioni e alle disposizioni normative che sottopongono a tutela l'area verde di Piazza Libertà.

Le medesime illegittimità inficerebbero le delibere successive che dovessero permettere la possibilità di eseguire simili interventi, specie se consentissero margini di discrezionalità (*rectius*: arbitrio) ampi come quelli previsti nel progetto preliminare approvato, in cui si dichiara di voler tagliare un certo numero di grandi alberi, senza contare gli interventi di compressione dello spazio degli altri alberi per far posto alle esigenze della viabilità.

Inconciliabilità degli interventi progettati con lo specifico vincolo paesaggistico di cui al d.lgs.42/2004, che si estende alla parte della Piazza che fronteggia la Stazione

Il Giardino storico e gli alberi secolari, che fanno parte dell'area oggetto dell'intervento, sono soggetti a tutela, insistendo sulla parte della Piazza che fronteggia la stazione vincolo paesaggistico ex d.lgs.42/2004.

Contravvenendo all'art. 36 del Regolamento sul Verde Pubblico che dispone la conservazione e la tutela delle piante aventi circonferenza dei tronchi superiore a 30 cm rilevati a 1.30 m dal suolo, il progetto proposto prevede l'abbattimento di 13 alberi secolari per consentire l'allargamento del sedime stradale. Si viola, altresì, l'art. 38 del Regolamento, concernente gli alberi di pregio.

Del resto, tale l'intervento, come si osserva con il *parere del Servizio Verde Pubblico sul progetto preliminare approvato*, “così come proposto nell'elaborato in premessa comprometterebbe fortemente la vita di alcune piante di grandi dimensioni per l'eccessiva vicinanza dei manufatti edili rispetto allo sviluppo degli apparati radicali; è il caso delle piante n. 7, 37, 16 e comunque... comprometterebbe la stabilità o la sopravvivenza di numerose piante arboree di grandi dimensioni presenti, per le quali pur non si prevede l'abbattimento”.

Ancor più grave è che il Servizio Verde Pubblico con lo stesso parere rilevi di **“non avere elementi tecnici tali da poter riconoscere la necessità di abbattere delle piante”**; tuttavia tale richiesta potrebbe essere accolta laddove la necessità dell'abbattimento diventasse improcrastinabile e cioè *qualora la proposta della nuova viabilità rivestisse interesse pubblico per la collettività*.

Si ritiene che l'intervento di “riqualificazione” di Piazza Libertà così come proposto, non possessa nessuna caratteristica per integrare la qualità dell'interesse pubblico collettivo;

costituirebbe, invece, un gravissimo abuso permettere l'abbattimento degli alberi di Piazza Libertà, in diretta violazione delle norme Regolamentari, sulla base di un progetto carente di elementi tecnici giustificativi.

L'interesse pubblico prevalente nella fattispecie consiste nel non vedere compromessa la superficie di verde pubblico di Piazza Libertà (identificata con la categoria U2), che con la Variante proposta diminuirebbe da mq 9876 (Stato di Fatto) a mq 3049, con una differenza negativa di 6827 mq di verde pubblico.

Pur volendo considerare, il che non è, aumentata la superficie del giardino, intendendolo come l'impianto architettonico complessivo comprendente la parte di strada accorpata, si passerebbe da mq 3889 a 5467, con aumento di 1575 mq, insufficienti a compensare i 6827 mq di verde pubblico eliminati.

Ad ogni modo, ci si riserva di valutare se la decisione relativa all'abbattimento degli alberi presenti in loco, flora secolare di rilevato pregio ambientale, sia stata presa nel rispetto delle procedure di legge in materia di tutela dei beni ambientali e naturalistici.

Inconciliabilità degli interventi progettati con il complesso dei vincoli insistenti sull'area

Gli interventi previsti dal progetto preliminare approvato contrastano con i vincoli insistenti su Piazza Libertà, anche perché degli stessi non risulta sufficiente considerazione. In particolare, essi sono disposti ai sensi dell'art. 10, comma 4, lett. g) e dell'art. 12, comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42: due diversi vincoli, quello paesaggistico afferente la parte della Piazza che fronteggia la Stazione e riferito alle aree antistanti il muro Zaninovich, oltre a quello riferito alla ex Stazione delle Autocorriere.

Manca, infatti, una approfondita indagine di compatibilità degli interventi rispetto ai vincoli richiamati ed una relazione che consenta di comprendere le trasformazioni urbanistiche in relazione alle vicende evolutivo-storiche che ha subito la Piazza, come rilevato dalla Sovrintendenza. Ciò dipende dal fatto che sussiste il concreto rischio che le trasformazioni programmate comportino la compromissione definitiva valori paesaggistici, i quali sono parte della coscienza storico-culturale della città, cancellando, di conseguenza, anche la memoria storica dei luoghi e dei suoi abitanti, vere e proprie identità storico culturali di una comunità.

Ad ogni buon conto, si osserva che una corretta indagine di compatibilità degli interventi rispetto ai vincoli legali vada compiuta mettendo in relazione numerose variabili non solo paesaggistiche, quali i flussi e l'intensità del traffico presenti e stimati, i valori dell'inquinamento presenti e stimati, le ripercussioni sull'aspetto estetico funzionale dell'intervento e dei singoli edifici storici, ecc..

Per effetto delle numerose e gravi carenze del progetto preliminare - in parte emerse nel corso del procedimento - qualunque parere positivo in merito allo stesso comporterebbe il rischio di incorrere nei vizi di illegittimità legata ad eccesso di potere per carenza di adeguata istruttoria e manifesta arbitrarietà.

Mancata Valutazione di Impatto Ambientale

Tra le principali omissioni progettuali, data la tipologia e qualità degli interventi, emerge quella legata alla Valutazione di Impatto Ambientale, che risulta evidente se si pone attenzione al complesso delle osservazioni, opposizioni, preclusioni, condizioni e prescrizioni che le Autorità coinvolte nel procedimento, a vario titolo, hanno mosso all'elaborato progettuale. La necessaria ed obbligatoria Valutazione di Impatto Ambientale avrebbe sin dall'inizio dimostrato i limiti del progetto preliminare non solo sotto il profilo strettamente ambientale, ma anche per quanto concerne la sostenibilità delle scelte concernenti la viabilità, la mobilità, i flussi di traffico attuali e futuri, l'inquinamento.

Nella specie la **Valutazione dell'Impatto Ambientale del progetto era obbligatoria vertendosi nell'ipotesi di lavori di riassetto e di miglioramento di strade urbane, assoggettata come tale alle Direttive 85/337/CEE e 97/11/CE**. La direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, come modificata dalla direttiva del Consiglio 3 marzo 1997, 97/11/CE, deve essere interpretata nel senso che essa prevede la valutazione dell'impatto ambientale dei progetti di

riassetto e di miglioramento di strade urbane qualora si tratti di progetti di cui all'allegato I, punto 7, lett. b), o c), di tale direttiva, o qualora si tratti di progetti di cui all'allegato II, punti 10, lett. e), o 13, primo trattino, della direttiva medesima che possano, in considerazione della loro natura, delle loro dimensioni o della loro ubicazione e, all'occorrenza, tenuto conto della loro interazione con altri progetti, avere un notevole impatto ambientale (cfr. Corte di Giustizia delle Comunità Europee, Sez. III, 25/07/2008, Proc. C-142/07).

La disciplina in materia di valutazione di impatto ambientale, comunitaria, nazionale e regionale, è univoca nel definire che il procedimento V.I.A. ha lo scopo di prevedere e stimare l'impatto sull'ambiente, nel breve e nel lungo periodo, di interventi, programmi e progetti di opere pubbliche e private, ottimizzando le scelte relative ad un'opera, in quanto in grado di produrre rilevanti modificazioni dell'ambiente. La determinazione conclusiva deve pertanto essere basata su scelte progettuali di minore impatto sul territorio e su una valutazione comparativa finale in ordine al grado di compromissione del territorio che può ritenersi accettabile in relazione all'interesse per la realizzazione dell'opera (cfr. sul punto, TAR Lazio, 2 luglio 2002, n. 6076). La complessità di una tale valutazione e la contemperazione dei plurimi interessi contrapposti implicano la necessità di un procedimento esteso a tutti i soggetti titolari di situazioni giuridiche che potrebbero essere pregiudicati dall'opera o dall'intervento (cfr.: ex multis Tar Puglia-Bari, Sez. I, 10.04.2008, n. 894).

In effetti, un programma di riqualificazione urbana, con finalità dichiarata di migliorare la percorrenza pedonale, rendere meglio collegata, fruibile e accessibile la Piazza e rivalutare un'area più vasta, deve mirare al miglioramento o, per lo meno, alla conservazione delle condizioni attuali di traffico, di inquinamento atmosferico, acustico, ottico.

Ebbene, il progetto manca di una coerente V.I.A., con dati aggiornati e stime credibili sul flusso veicolare, considerato che i dati richiamati risalgono ad oltre sei anni, mentre mancano completamente quelli relativi all'immissione di fumi, rumori, ed ogni altra utile indagine.

Andava, ad esempio, stimato l'aumento del traffico previsto dai nuovi insediamenti e quali sarebbero le conseguenze in termini di aumento di inquinamento da smog e rumore per effetto del previsto abbattimento degli alberi di alto fusto di Piazza Libertà e della concentrazione di ben 14 linee degli autobus in un punto preciso della Piazza.

8

Valutazione dell'impatto del progetto sulla qualità dell'aria

Alle carenze suddette si cerca di porre parziale rimedio riportando di seguito l'analisi dei dati di alcuni inquinanti dell'aria rilevati dalla centralina dell'ARPA di Piazza Libertà a Trieste per gli anni 2005, 2006, 2007.

Parametro		2005	2006	2007	2010
Polveri PM 10					
Valore limite della media annuale	ug/mc	40	40	40	40
Media annua rilevata	ug/mc	24	26	28	
Valore limite media giornaliera	ug/mc	50	50	50	50
N° superamenti del valore limite giornaliero tollerati in un anno	n°	35	35	35	35
N° superamenti rilevati	n°	15	19	32	
Biossido di azoto					
Valore limite della media annuale	ug/mc	50	48	46	40
Media annua rilevata	ug/mc	<u>70</u>	<u>83</u>	<u>52</u>	
Valore limite orario	ug/mc	250	240	230	200
N° superamenti del valore limite orario tollerati in un anno	n°	18	18	18	18
N° superamenti rilevati	n°	5	<u>47</u>	4	

Note

Sottolineati i superamenti dei limiti di legge.

I limiti di legge sono quelli previsti dal D.M. 2 aprile 2002, n. 60.

Le relazioni annuali sulla qualità dell'aria a Trieste sono disponibili sul sito dell'ARPA del FVG.

Dall'analisi dei dati si rende possibile esporre alcune considerazioni sullo stato attuale della qualità dell'aria in Piazza Libertà:

Tra tutti i parametri rilevati dalla centralina di monitoraggio della qualità dell'aria quelli che superano o rischiano di superare i limiti di legge sono il biossido di azoto e le polveri PM 10.

Particolarmente critico è l'inquinamento da biossido di azoto, con un costante superamento del limite annuale che, tra l'altro, si abbasserà a 40 ug/mc nel 2010.

È difficile fare valutazioni sull'andamento tendenziale dei due agenti inquinanti in un arco di tempo così breve, in quanto la variabilità del fattore meteo, che sovrintende alla dispersione degli inquinanti, è prevalente rispetto alla variabilità del carico inquinante immesso nella bassa atmosfera, in primo luogo dal traffico veicolare. La media annuale ha comunque maggiore significato rispetto al numero dei superamenti. Con tutte le riserve del caso si può affermare che l'inquinamento, relativamente ai due parametri esaminati, ha una tendenza a forti variazioni per il biossido di azoto e ad un peggioramento per le polveri PM 10.

I dati registrati dalla centralina si riferiscono a quella determinata posizione nella Piazza: non risulta che siano state fatte rilevazioni sulla qualità dell'aria in altre posizioni. L'inquinamento rilevato potrebbe essere o sovrastimato o sottostimato rispetto a quello medio della Piazza: per stabilire, pertanto, se una modificazione dell'attuale viabilità migliorerà o meno la qualità dell'aria nella Piazza è necessario effettuare ante operam una campagna di misure integrative della qualità dell'aria, relativamente a questi due parametri.

Stime insufficienti, inattendibili e contraddittorie sui flussi di traffico

Come anticipato, estremamente carenti ed inattendibili sono i valori espressi in termini di flussi di traffico veicolare, per cui non è possibile fare alcun affidamento sulle considerazioni rilevate con il progetto. Dall'analisi dei dati sopra riportati appare già drastica la situazione dell'inquinamento, per cui ulteriori incrementi dei flussi di traffico, presumibili in vista dello sviluppo dell'area intorno alla Stazione, comporterebbero il collasso ed il degrado dell'area.

Una attenta ed aggiornata indagine appare di primaria importanza per valutare il merito e l'utilità del progetto preliminare, che alla luce di quanto esposto risulta già superato.

D'altronde, l'esigenza di operare in stretto coordinamento in relazione alle strategie e disposizioni del piano traffico del Comune è evidenziata da tutti gli Enti competenti.

Sebbene dalla *relazione illustrativa al progetto preliminare presentato* il problema del traffico sia stato considerato determinante per la progettazione planimetrica della nuova Piazza - tanto che si dichiara di avere compiuto approfondite indagini preliminari in coordinamento con il Comune - nel progetto sul Silos non sono esposti dati precisi sull'aumento del traffico previsto, richiamando analisi sul traffico della piazza Libertà risalenti al 2002. Mancano nel progetto analisi più dettagliate sui futuri sviluppi del traffico e strategie di decongestionamento della Piazza Libertà e auspicabili soluzioni di mobilità che consentano la riduzione delle emissioni e dell'inquinamento, già al di sopra dei limiti massimi consentiti.

Sulla base delle considerazioni che precedono, l'esponente nell'esprimere un giudizio totalmente negativo, sia sotto il profilo tecnico che politico, auspica che il progetto preliminare venga considerato inaccettabile; che vengano effettuate apposite indagini preliminari e studiate soluzioni alternative con la finalità di limitare l'inquinamento, per preservare il patrimonio ambientale, storico, artistico e la salute stessa dei cittadini.

Incoerenze e lacune del progetto preliminare in relazione alle esigenze della mobilità e del traffico

Con riferimento alla **Bretella di collegamento tra largo Santos e Piazza Duca degli Abruzzi** si osserva che con il parere rilasciato dal Servizio Mobilità e Traffico è stato già evidenziato (alla lettera d)) che l'impianto generale della viabilità - calibrato anche con i flussi del traffico indotti dal complesso commerciale del Silos e dall'intervento Greensisam, così come ipotizzati nello studio - potrebbe essere sostenibile e reggere *a condizione tassativa che la bretella di collegamento tra largo Santos e Piazza Duca degli Abruzzi resti disponibile ad un utilizzo pubblico, in quanto i flussi di traffico in uscita dal Porto e dal Silos e diretti sulle rive non potrebbero essere smaltiti solamente dal nodo di Piazza Libertà/Corso Cavour.*

Con il medesimo parere reso dal Servizio Mobilità e Traffico sul progetto preliminare approvato vengono disposte **prescrizioni con valore fondamentale**, ed in particolare quella per cui: *prima di realizzare le opere progettuali che andranno a configurare il nuovo assetto della Piazza e strade adiacenti, è necessario acquisire formalmente dall’Autorità Portuale la disponibilità all’utilizzo ad uso pubblico della bretella, la cui mancanza fa venir meno la sostenibilità del nuovo impianto viabilistico.*

È evidente che si tratta di condizioni imprescindibili e di primaria importanza, per cui le sorti dell’intero Programma vengono subordinate alla sussistenza delle condizioni richieste. Di conseguenza il progetto è già in bilico in quanto non potrà essere messo in atto senza lo scioglimento delle dette riserve.

Significativo, in ogni caso, è che il sistema della viabilità creato appena dopo la realizzazione degli interventi si troverebbe sull’orlo del tracollo e del caos, già al limite della sopportazione. Tale valutazione viene confermata dal *parere del Servizio Mobilità e Traffico*, laddove, al punto 3, si considera **“estremamente difficile che il nuovo assetto viario della Piazza possa sostenere ulteriori carichi veicolari oltre a quelli già preventivati, per cui in caso di nuovi insediamenti e/o maggior sviluppo di attività in Porto Vecchio i relativi flussi di traffico indotti non potrebbero essere smaltiti (...) appaiono quanto mai necessarie nuove connessioni viarie tra il porto e la città in modo da evitare in futuro una paralisi del nodo strategico di Piazza Libertà, e al punto c) in cui si ritiene che, l’assetto viabilistico e semaforico delle Piazza non abbia effettive capacità residue ai fini dello smaltimento del traffico in caso di nuove affluenze al momento non preventivabili, in quanto l’assetto vincolato a precisi nodi, abbinato al numero delle fasi semaforiche ammissibili e riportato alle corsie disponibili non offre margini di incremento.**

Con riferimento al **Porto Vecchio**:

sempre dal *parere del Servizio Mobilità e Traffico sul progetto preliminare approvato*, al punto 2., si considera che il nuovo assetto viario rispetto all’insediamento del Silos e all’intervento Greensisam risulti compatibile in base ai dati forniti dall’Autorità Portuale, tuttavia tali dati **appaiono in ogni caso poco cautelativi, e quindi poco attendibili.**

Sono, quindi, evidenti i limiti intrinseci del progetto preliminare approvato, che dimostra di non essere fondato su basi solide, né, in sostanza, utile e di non poter proiettare la sua efficacia nel lungo periodo.

Non si vede come si possa sostenere un progetto simile che a fronte della sicura compromissione definitiva di valori storici, culturali, ambientali, non garantisca il ben che minimo miglioramento delle condizioni di viabilità, né l’integrazione urbanistica.

Con riferimento alla **Strada**:

appare incoerente l’intenzione emergente dalla *relazione illustrativa al progetto preliminare presentato*, di operare sulla Piazza l’eliminazione della sosta su strada, essendo le sedi stradali destinate sostanzialmente al movimento dei veicoli, evitando restrizioni di carreggiata e penalizzazioni nei confronti del deflusso.

Come si pensa, infatti, di risolvere il problema del carico/scarico merci e delle soste momentanee dei numerosi negozi e locali presenti sulla piazza e nelle zone adiacenti?

In pratica, contravvenendo all’intenzione di riqualificare l’intera area, si finirebbero per danneggiare le attività commerciali della zona!

Peraltro, quale potrebbe essere la soluzione al parere reso dal Gruppo Ferrovie dello Stato sul progetto preliminare approvato, che si esprime favorevolmente a condizione che siano recepite nelle fasi approvative ed inserite alle successive fasi di progettazione le seguenti prescrizioni:

(4) la messa in disponibilità di ulteriori spazi di scambio veloce fronte/lati fabbricato di stazione con sosta breve/brevissima degli automezzi privati per carico/scarico viaggiatori e bagagli, che potrebbero essere individuati/ubicati agli angoli tra viale Miramare, via F. Gioia ed il fronte storico del fabbricato di Stazione.

Il parere espresso dal Gruppo Ferrovie dello Stato è, anche in questo caso come quello di molti degli altri Enti coinvolti, interlocutorio.

Bisogna evidenziare, tuttavia, che seppure tutte le istanze degli Enti venissero accolte il progetto attuativo definitivo sarebbe comunque inutile ai fini della soluzione traffico e dannoso per la città.

Con riferimento al nodo stradale **via Ghega - Piazza Libertà**: si osserva come lo stesso appaia pericoloso nella sua configurazione futura posto che presenterà svolte a destra ed a sinistra per 4 direttrici di traffico nei due sensi di marcia.

Con riferimento all'**uscita da Via Cellini**: si ritiene pericolosa la sua configurazione progettuale, che prevede una curva per lasciare posto alle corsie in arrivo da Barcola, a differenza dell'attuale che permette lo scorrimento lineare verso Roiano.

Inoltre, non appare logica **la configurazione delle tre corsie di via Cellini**, di cui solo due saranno dedicate al traffico proveniente da P.zza Oberdan, mentre l'altra sarà obbligatoriamente diretta verso via S. Anastasio, con conseguente intasamento del traffico proveniente dal centro.

Si considera, poi, incoerente il sistema di viabilità che ne deriva: chi si trovi, infatti, nella Piazza all'altezza di via Cellini (farmacia) per cambiare senso di marcia dovrebbe procedere fino a Roiano.

Con riferimento all'**uscita di via Pauliana**: così come prevista presenta una pericolosa curva a gomito.

Peraltro, una sola corsia sarà dedicata alla direttrice per Corso Cavour, l'altra verso Barcola, con conseguente intasamento del traffico che scende dall'Altopiano, Via Commerciale e Strada del Friuli.

Con riferimento **agli incroci ed ai semafori**: sia in uscita che in entrata in città saranno aumentati gli incroci regolati da semafori, il che renderebbe sicuramente meno fluido e scorrevole il traffico.

L'aumento delle soste ai semafori, di conseguenza, accrescerebbe il livello di inquinamento.

Con riferimento ai **sottopassaggi**:

- In una città con un'altissima percentuale di anziani i due sottopassaggi previsti non sono dotati di scale mobili, ascensori o ausili per i disabili, contravvenendo all'obbligo che prevede l'eliminazione delle barriere architettoniche.
- Nel progetto preliminare non è indicato se in caso di approvazione del progetto i sottopassaggi verrebbero o meno chiusi la notte, onde evitare che diventino luogo di ritrovo e di stazionamento per frequentatori poco raccomandabili, e nel caso che ciò avvenga, non è specificato come si possa attraversare di notte "l'autostrada" a sette corsie ed a doppio senso di marcia.
- il progetto propone di rimodellare il sottopassaggio esistente in prossimità di via Pauliana", tuttavia non si è pensato a come risolvere i problemi tuttora esistenti di allagamento anche nell'attuale sottopassaggio.

Con riferimenti all'**eliminazione delle barriere architettoniche**: tale capitolo nel progetto preliminare approvato è del tutto assente, sintomo di nessuna attenzione in merito, nonostante gli obblighi normativi.

Si osserva che sarebbe grave segno anche disporre interventi di eliminazione delle stesse barriere architettoniche in Piazza Libertà dopo avere compiuto quelli di "riqualificazione".

Con riferimento **alla Sala Tripovich**: con la *relazione illustrativa progetto preliminare presentato* si dichiara che la ristrutturazione e la nuova destinazione del Pala-Tripovich, una volta liberato dalle superfetazioni, potrà essere decisa e avvenire anche in tempi successivi al presente progetto.(?)

Facendo richiamo al *parere della Trieste Trasporti al progetto preliminare presentato*, secondo cui: Dalla approfondita disamina dell'assetto proposto nel programma di riqualificazione in oggetto, è emersa l'opportunità di provvedere, in tempi immediatamente successivi all'avvio del suddetto programma, al riutilizzo della Sala Tripovich per le finalità di terminal dei servizi di trasporto pubblico, per cui venne in origine progettata dall'architetto Nordio. (?)

Nel progetto preliminare non si indica come risolvere il problema dell'acustica della Sala Tripovich compromessa dal rumore del traffico e dei 14 capolinea degli autobus, che sembra dalle dichiarazioni del Sindaco, dovere rimanere teatro e sala concerti.

Un progetto di riqualificazione urbana non può di certo prescindere dalla valutazione dei dati testé analizzati.

Tutto ciò premesso, l'esponente auspica di ricevere una solerte risposta da parte del Comune di Trieste in merito ai motivi sopraesposti, oggetto delle presenti osservazioni.

Ilaria Ericani portavoce del
Comitato per la salvaguardia degli alberi di Piazza Libertà

Trieste 9 ottobre 2008