



Comune di Monfalcone
Provincia di Gorizia
piazza della Repubblica 8
I-34074 Monfalcone | Go
www.comune.monfalcone.go.it

Piazza della Repubblica, 8
34074 Monfalcone (GO)
tel. 0481 494474 fax 0481 45889
PEC: comune.monfalcone@certgov.fvg.it
c. f. e p. iva 00123030314

Spett.le
Ministero dell' Ambiente e della tutela del territorio e del
Mare
Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni
ambientali
DGsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Direzione Generale per la crescita e la qualità dello
sviluppo
CRESS@PEC.minambiente.it

e per conoscenza:

Commissione Istruttoria IPPC
cippc@pec.minambiente.it

ISPRA
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale difesa dell' Ambiente, Energia e
sviluppo sostenibile
Servizio Valutazioni Ambientali
ambiente@certregione.fvg.it

Monfalcone, 14/06/2021

Oggetto: Procedimento ID_VIP: 5071. Procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. relativa al progetto di modifica della centrale termoelettrica di Monfalcone (GO) - A2A Energiefuture SpA. Trasmissione delibera consiglio del Comune di Monfalcone n. 22 dd. 31/05/2021.

Con la presente si porta a conoscenza che la scrivente Amministrazione Comunale ha approvato, con delibera di consiglio comunale n. 22 del 31/05/2021 che si allega, le "nuove direttive urbanistiche per la predisposizione del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale.

Nello specifico si riportano alcuni passaggi che hanno rilevanza rispetto al procedimento richiamato in oggetto.

Cap. 3 "Strategie di Piano"

"[...] Una visione d'insieme che caratterizza un piano armonico nel quale si fondono elementi ben definiti quali la creazione di una consolidata piattaforma logistica per i trasporti, una valorizzazione dell'economia del litorale adriatico, lo sviluppo delle aree industriali esistenti per una rinascita manifatturiera e dell'innovazione ad alto contenuto tecnologico che possono rappresentare nel prossimo futuro una valida alternativa alla monocoltura cantieristica.

Valorizzare le aree di pregio naturalistico storico e archeologico con un occhio attento alla sinergia tra l'ambiente carsico e il mare che fanno parte integrante della Città,

perseguendo un riordino urbanistico che sappia mitigare il danno derivante dall'eccessivo consumo del suolo perpetrato in questi anni con il recupero del centro urbano e rionale.

Tale percorso deve avvenire unitamente all'abbandono progressivo della massiccia ed ingiustificata produzione energetica presente in Città. Dalla geografia del territorio è necessario trarre il massimo vantaggio come già avvenuto nel passato più o meno recente per lo sviluppo commerciale dell'area senza peraltro sottostare a flussi di passaggio impattanti e improduttivi. Pertanto oltre a non consentire nuovi insediamento per la produzione di energia, come previsto dal comma 11 dall' art. 14 delle NTA del PRGC, si ritiene di non consentire nemmeno la riconversione di impianti esistenti che prevedano l'utilizzo di risorse fossili.

Per questo motivo, l'Amministrazione Comunale ritiene, di avvalersi della facoltà di apporre il regime di salvaguardia individuato dal comma 2 dell'art. 63 ter della LR 5/2007 e s.m.i."

Cap. 9 "Le zona ambientali e di interesse storico e archeologico"

"[...] La gestione del parco del Carso ha trovato definizione con una modifica al Piano del Carso Monfalconese, in corso di approvazione da parte della Regione ed è stato sviluppato in modo che la gestione sia unilaterale da parte del Comune che deve poter avere la regia su tutte le attività previste all'interno del territorio carsico.

Per quanto sopra esposto, ai fini della tutela dell'ambiente carsico, nell'ambito del territorio carsico monfalconese si ritiene necessario vietare la messa in opera di gasdotti.

Per questo motivo, l'Amministrazione Comunale ritiene di avvalersi della facoltà di apporre il regime di salvaguardia individuato dal comma 2 dell'art. 63 ter della LR 5/2007 e s.m.i."

Distinti saluti.

*Il Dirigente Area Tecnica
Servizio Gestione del Territorio
ing. Enrico Englaro
Documento informatico firmato
digitalmente ai sensi del D.Lgs.82/2005
e s.m.i e norme correlate*

N. verbale: 6

N. delibera: 22

dd. 31 maggio 2021

Deliberazione del CONSIGLIO COMUNALE adottata nella seduta del 31 maggio 2021 alle ore 09.00 con la presenza dei signori:

1) Massimo ASQUINI	P	14) Omar GRECO	A
2) Paolo BEARZI	P	15) Suzana KULIER	A
3) Maurizio BON	P	16) Elisabetta MACCARINI	P
4) Anna Maria CISINT	P	17) Cristiana MORSOLIN	P
5) Antonio DE LIETO	A	18) Giuseppe NICOLI	P
6) Ciro DEL PIZZO	P	19) Sergio PACOR	P
7) Fabio DELBELLO	P	20) Gualtiero PIN	P
8) Paolo Giuseppe FOGAR	P	21) Mauro STEFFÈ	P
9) Paolo FRIENNA	A	22) Danilo TANZARIELLO	P
10) Annamaria FURFARO	P	23) Paolo VENNI	P
11) Giuliana GARIMBERTI	P	24) Francesco VOLANTE	P
12) Antonio GARRITANI	P	25) Marianna ZOTTI	P
13) Lucia GIURISSA	P		

Totale presenti: 21

Totale assenti: 4

Presiede il Consigliere - Presidente Paolo BEARZI

Assiste il Segretario Generale Luca STABILE

Proponente

Area: AREA TECNICA

Servizio: Pianificazione Urbanistica ed Edilizia

Unità Operativa: Urbanistica

OGGETTO: Approvazione di nuove direttive urbanistiche per la predisposizione del nuovo Piano Regolatore Generale Comunale

RELAZIONE

Il Comune di Monfalcone è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale approvato con DPGR 052/Pres del 01-03-2000 e vigente dal 22-03-2000, redatto in base alla previgente LR 52/1991, sostituita integralmente dalla LR 5/07 e suo regolamento di attuazione DPREg. 086/2008.

Dal 2000 ad oggi sono state approvate 61 varianti allo strumento urbanistico che necessita non tanto di un semplice aggiornamento, ma di una vera e propria revisione ovvero di una sua completa riformulazione così come indicato dalle Linee Programmatiche del Sindaco che definiscono il livello strategico e le priorità da realizzare nel corso dell'attuale mandato.

L'Amministrazione Comunale ha quindi come obiettivo strategico quello di affrontare un percorso organico per dotare il territorio comunale di un nuovo strumento urbanistico generale, che abbia come riferimento la riforma dell'urbanistica regionale (LR 5/07 e il Piano Paesaggistico regionale in vigore dal 10-05-2018).

Il nuovo strumento urbanistico (PRGC) dovrà garantire la coerenza tra lo stato del territorio, l'immagine del futuro atteso dai cittadini per la propria città e la politica ambientale perseguita dal Comune di Monfalcone in un'ottica di reale trasparenza, ricercando le soluzioni che risultino meglio rispondenti agli obiettivi generali di sviluppo economico e sociale e a quelli di tutela, riequilibrio e valorizzazione del territorio, operando una valutazione preventiva degli effetti che le previsioni degli strumenti avranno sui sistemi territoriali. Lo strumento urbanistico dovrà altresì essere consentito di coniugare all'interno degli elaborati previsti dalla normativa regionale di settore, gli aspetti più propriamente tecnici con quelli capaci di produrre scenari ed immagini della città futura.

Inoltre il PRGC dovrà relazionarsi con gli altri strumenti urbanistici come la "variante localizzata del Piano Regolatore del Porto" in corso di approvazione da parte del Consiglio Superiore dei LLPP, il Piano del Traffico dell'area urbana costituita dai Comuni di Monfalcone, Staranzano e Ronchi dei Legionari – PTGU e il PUMS (Piano Urbano Mobilità sostenibile) vigenti, il piano della Zonizzazione acustica, il regolamento della Telefonia Mobile, i programmi e i Piani Territoriali Infraregionali del Consorzio per lo Sviluppo Economico di Monfalcone, eccetera, al fine di ricercare la massima coerenza e armonia possibile nella risoluzione di tematiche comuni, oltre ad un percorso partecipativo che accompagnerà in tutte le fasi lo strumento urbanistico comunale.

Previo espletamento di gara ad evidenza pubblica, l'incarico professionale per la redazione del nuovo PRGC è stato affidato nel 2014 al raggruppamento temporaneo costituito dallo Studio bresciano architetti Benevolo (ing. Leonardo Benevolo ora non più in vita, ing. Luigi Benevolo, arch. Alessandro Benevolo), dall'arch. Benno Andres Albrecht e dall'ing. Paolo Tesini, nonché il dott. Fulvio Iadarola di Gradisca d'Isonzo al quale è stato affidato lo studio e l'aggiornamento della relazione geologica.

Nel periodo tra il 2014 e il 2016 è stata avviata la procedura di VAS, organizzati incontri con i portatori di interesse e approvate le Direttive urbanistiche con DC 14/44 del 23-07-2014 fino alla consegna degli elaborati il 30-06-2016.

Non è seguita alcuna fase di verifica successiva in quanto l'incarico è stato sospeso l'8 agosto 2016 perché se il referendum popolare avesse portato alla fusione dei Comuni di Monfalcone e Ronchi e Staranzano lo strumento urbanistico sarebbe stato unico per i tre Comuni; il Piano Paesaggistico una volta entrato in vigore avrebbe anch'esso comportato delle modifiche sostanziali, e soprattutto c'è stato il cambio di Amministrazione Comunale.

L'attuale Amministrazione Comunale (insediata nel novembre 2016) ha ritenuto che il PRGC, per il futuro sviluppo della città, abbia da risolvere molti problemi rimasti senza soluzione e non affrontati in modo adeguato, tanto da aver approvato in Consiglio Comunale con proprio atto n. 7/28 in data 07-05-2018 e come previsto per legge (art. 63 bis comma 8 della LR 5/07) un nuovo documento di Direttive urbanistiche, quale elemento fondamentale del PRGC che ha portato i progettisti a rivedere in toto lo strumento generale.

Nel percorso di formazione del PRGC dopo le Direttive del 2018 e durante il corso dei lavori, nonché a seguito degli avvenimenti socio economici causati dalla pandemia del 2020, uno dei problemi più importanti riconosciuti dall'attuale Amministrazione Comunale è stato quello del "Commercio" e della più generale riqualificazione delle aree urbane centrali da sempre con vocazione commerciale rispetto le aree semi periferiche e periferiche classificate dal PRGC come "Zone H – commerciali" che, nel corso degli anni sono state interessate da realizzazioni di esercizi commerciali di grande distribuzione, alimentari e non, e che hanno perso la loro attrattività iniziale. Alcuni edifici sono dismessi causa trasferimento in altri siti (giudicati da studi di settore più consoni rispetto la precedente localizzazione) e con licenze commerciali entro i limiti della media distribuzione anziché della grande distribuzione.

Nel contempo, l'approvazione a seguito di intesa con la Regione FVG di una perimetrazione del centro storico dove all'interno dello stesso sono state limitate o vietate alcune attività commerciali o destinazioni d'uso non ritenute consone con il centro città e trasferite sul PRGC con una serie di normative specifiche introdotte con la variante n. 60 al PRGC in vigore, ha portato l'Amministrazione comunale a verificare l'effettivo "bisogno" di aree commerciali di tipo "H" in città.

Per fare questo è stato redatto un nuovo Piano Strategico del Commercio che, quale strumento finalizzato a disciplinare modalità di esercizio di attività di rilievo sociale, economico e ambientale relativamente all'intero territorio comunale, a seguito di approfondita analisi di tutte le zone commerciali presenti sullo strumento urbanistico generale, ha previsto di confermare l'inversione di tendenza rispetto la creazione di nuovi centri commerciali suggerendo nuove destinazioni d'uso per quegli edifici commerciali dismessi o in completo abbandono.

Il riferimento in particolare è per la zona di via C.A. Colombo a partire dalla rotatoria di via Timavo e in direzione Trieste, come rappresentato nell'elaborato grafico allegato al presente atto.

E' in questa porzione di territorio che le aree commerciali sono maggiormente degradate, dismesse e abbandonate. C'è necessità di rendere il territorio più flessibile con destinazioni d'uso che in quella zona possono essere legate sì al commercio (in modo minore) ma anche all'artigianato, alla trasformazione dei prodotti, alla nautica da diporto vicina e presente con numerosi e prestigiosi cantieri, alla logistica e anche al Porto commerciale.

Per questo motivo è stato necessario riproporre il Documento delle Direttive Urbanistiche del 2018 che viene genericamente aggiornato nel testo e che dedica particolare attenzione all'argomento "6. Il sistema del Commercio".

Nel contempo si pone il vincolo di salvaguardia di due anni come previsto dall'art. 63 ter comma 2 della LR 5/07 "Legge Urbanistica Regionale" per poter ragionevolmente modificare lo strumento urbanistico generale con quanto sopra detto.

Ai sensi del comma 3 del medesimo art. 20 della LR 5/2007, la salvaguardia non opera per gli interventi edilizi di manutenzione ordinaria e straordinaria, per gli interventi di restauro e risanamento conservativo, nonché per gli interventi di pubblica utilità e interesse pubblico, consentendo piena operatività alle attività commerciali presenti in zona, ma ponendo invece un vincolo di destinazione sui lotti da riqualificare o sui lotti liberi per i quali la normativa di piano e ancora prima, quella del PURG, stabiliscono l'obbligatorietà di piani attuativi per i nuovi interventi.

Le nuove strategie di Piano proposte dall'Amministrazione Comunale stabiliscono che, causa la massiccia e ingiustificata produzione di energia in città, detta tipologia di produzione deve essere progressivamente abbandonata.

A tal fine si ritiene opportuno che non siano consentite riconversioni di impianti esistenti che prevedano l'utilizzo di risorse fossili per la produzione di energia.

Inoltre, per la salvaguardia della zona carsica, si ritiene di vietare la messa in opera di gasdotti.

Per i motivi esposti nei due paragrafi precedenti, l'Amministrazione Comunale si avvale della facoltà di apporre il regime di salvaguardia previsto dal comma 2 dell'art. 63 ter della LR 5/07 e s.m.i.

Il documento delle Direttive allegate al presente atto sarà portato a conoscenza dell'Amministrazione Regionale, delle Amministrazioni statali interessate, degli Enti ed Aziende che esercitano pubblici servizi nonché dei Comuni contermini

IL CONSIGLIO COMUNALE

- Vista la relazione che precede;
- Visto il parere tecnico favorevole espresso dal dirigente dell'Area Tecnica ai sensi dell'art.49 del Dlgs267/2000 e ss.mm.ii.;
- Visto che tale documento è stato esaminato dalla Commissione Consiliare competente in data

DELIBERA

1) di approvare le nuove Direttive urbanistiche per la predisposizione del nuovo PRGC, così come allegate al presente atto, ai sensi delle leggi regionali vigenti e che vanno a sostituire integralmente quelle approvate con delibera consiliare n. 7/28 in data 07-05-2018 che viene abrogata.

2) di dare atto che il contenuto delle direttive sarà portato a conoscenza dell'Amministrazione Regionale, delle Amministrazioni statali interessate, di Enti ed Aziende che esercitano pubblici servizi nonché dei Comuni contermini.

3) di porre il vincolo di salvaguardia di due anni come previsto dall'art. 63 ter comma 2 della LR 5/07 "Legge Urbanistica Regionale" sulle aree commerciali "H" di via C.A. Colombo nel settore rappresentato dall'elaborato grafico allegato alla presente deliberazione, nonché dal punto di vista normativo e operativo, di porre la medesima salvaguardia per vietare la riconversione di impianti di produzione di energia esistenti che impiegano risorse fossili e sulla messa in opera di gasdotti nel territorio carsico Monfalconese.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Visto il parere tecnico favorevole espresso dal Dirigente dell'Area Tecnica, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000.

Visto che il presente atto non necessita del parere di regolarità contabile, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000

Dato atto che il presente provvedimento è stato esaminato dalla Commissione Consiliare II[^] nella seduta tenutasi, in modalità telematica, il giorno 13 maggio 2021.

Preso atto della su estesa proposta di deliberazione.

Accertato che la presente seduta è stata convocata e si tiene con modalità telematiche che garantiscono l'accertamento dell'identità degli intervenuti in videoconferenza;

Dato atto che tale modalità ha consentito a tutti i componenti del Consiglio comunale di partecipare alla discussione e alla votazione simultanea sul presente argomento all'ordine del giorno.

Dato atto che il provvedimento è stato trattato e dibattuto nella seduta consiliare del 17 c.m. come di seguito riportato sinteticamente:

*L'assessore **Antonio Garritani** ha illustrato il provvedimento*

Nel dibattito sono intervenuti i Consiglieri:

- **Paolo Giuseppe Fogar** del g.c. Partito Democratico: pone alcune domande ma rileva la necessità di poter contare su un lasso di tempo maggiore per poter valutare compiutamente questo provvedimento e ne chiede pertanto il rinvio*
- **Fabio Delbello** del g.c. Partito Democratico: espone intervento in particolare su un aspetto specifico delle direttive e sul coinvolgimento degli interlocutori; sono delle linee di indirizzo politico e dobbiamo interloquire con gli enti sovraordinati.*
- **Sindaco**: c'è una forte difesa della città che è stata vittima in passato delle ambiguità da parte di chi ha amministrato in precedenza. Il piano energetico è stato fatto dall'amministrazione Serracchiani e in sostanza dice che qui si può fare tutto. Oggi questa A.C. sta facendo realmente qualcosa e la posizione è assolutamente chiara*

*Udito l'intervento di replica del Consigliere **Fabio Delbello**: sulle direttive non partecipiamo al voto in quanto siamo in un grandissimo ritardo.*

*Il Presidente del Consiglio **Paolo Bearzi**, non essendoci ulteriori richieste di intervento né di dichiarazione di voto, ha posto in votazione il provvedimento per appello nominale, all'esito del quale è emerso la mancanza del numero legale.*

Nell'odierna seduta di seconda convocazione, il provvedimento viene ripreso dal punto in cui è stato sospeso nella seduta precedente, e pertanto il Presidente lo rimette in votazione:

Con

- **13 voti favorevoli***
- **5 voti contrari** (Fogar – Giurissa – Maccarini – Morsolin - Nicoli)*

Palesamente espressi mediante appello nominale da 18 consiglieri, non avendo partecipato al voto i Consiglieri Delbello, Furfaro e Pin

DELIBERA

di approvare la proposta di deliberazione nella stesura sopra riportata

Letto, approvato e sottoscritto.

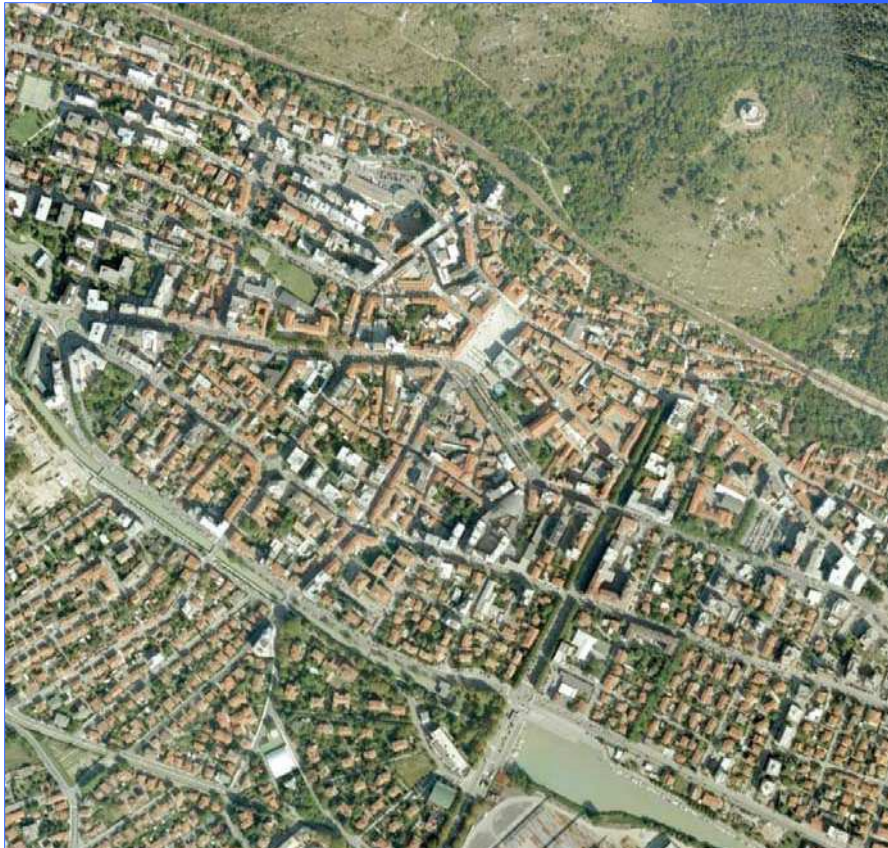
Il Consigliere - Presidente
Paolo BEARZI

Il Segretario Generale
Luca STABILE



Comune di Monfalcone
Provincia di Gorizia
piazza della Repubblica 8
I-34074 Monfalcone | Go
www.comune.monfalcone.go.it

MONFALCONE



DIRETTIVE per la formazione dello strumento urbanistico generale

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE.....	3
2. LO STATO DI FATTO	4
3. LE STRATEGIE DI PIANO	5
4. IL SISTEMA INSEDIATIVO RESIDENZIALE.....	6
5. IL SISTEMA DEI SERVIZI	7
6. IL SISTEMA DEL COMMERCIO.....	8
7. IL SISTEMA DELLE ZONE INDUSTRIALI PRODUTTIVE	9
8. IL SISTEMA DELLA MOBILITA' E DELLE INFRASTRUTTURE.....	12
9. LE ZONE AMBIENTALI E DI INTERESSE STORICO E ARCHEOLOGICO.....	13
10. LE ZONE TURISTICHE.....	14
11. LE ZONE AGRICOLE	15

1. INTRODUZIONE

La redazione dei Piani Comunali viene attualmente disciplinata dalla LR 5/2007 e s.m.i., secondo uno schema amministrativo già previsto dal precedente quadro legislativo (ex LR 52/91).

Tuttavia la redazione del Piano regolatore Generale Comunale e del Piano Struttura Comunale, in seguito definiti PRGC e PSC, sono condizionati da alcuni strumenti principali sovraordinati quali il Piano Regolatore del Porto (PRP) in fase di progettazione da parte della Regione, dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR) entrato in vigore il 10 maggio 2018, e del Piano per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici della regione (PAIR) vigente.

Nonostante il quadro di obiettiva incertezza, la redazione delle direttive per il nuovo piano operativo comunale vengono disciplinate come previsto dall'art. 63 bis comma 8 della LR 5/2007 e s.m.i.

Secondo la Norma, il Documento delle Direttive è il fondamento sul quale è costruita l'architettura dello strumento urbanistico ove si evidenzia, seppur in maniera sommaria e di prospettiva, le strategie per conseguire quegli obiettivi che l'amministrazione Comunale persegue attraverso la disciplina urbanistica, nell'attuare un piano comunale per la definizione degli interventi di attuazione, revisione o aggiornamento del piano medesimo.

Per queste ragioni l'attuale Amministrazione Comunale ha inteso abbandonare le Direttive impartite dalla precedente, approvate con delibera consiliare n.14/44 del 23 luglio 2014, in quanto contrastanti con le strategie dell'Amministrazione stessa.

Infatti nelle strategie generali la precedente Amministrazione limitava la pianificazione a lungo termine a causa di una non precisata "congiuntura economica" legata ad "interventi o ad attività al di fuori del controllo locale (realizzazione della linea AV/AC, riqualificazione del Porto, Polo intermodale di Ronchi, industria cantieristica ecc).

Ciò costituisce, di fatto, un pregiudizio che limita lo sviluppo del territorio e la conseguente stagnazione dello sviluppo economico e sociale dell'intera Città.

Tuttavia si confermano le operazioni preliminari svolte durante l'attività ricognitiva nella stesura del Documento di Sintesi del quadro conoscitivo, che costituisce la necessaria premessa a supporto delle linee guida del piano stesso.

L'Amministrazione Comunale di Monfalcone prevede la stesura di uno strumento urbanistico articolato in una componente strutturale (PSC) e una operativa (PRGC), che verranno adottate e successivamente approvate unitariamente.

La suddivisione del piano comunale in due strumenti, uno di natura strategica e uno di natura operativa consente una visione di lungo periodo con particolare riferimento all'inquadramento sovra comunale in stretta relazione alla destinazione funzionale e il regime urbanistico di ogni zona del territorio comunale.

Da evidenziare inoltre che il PRGC dovrà recepire quanto già prodotto, prima con l'atto d'indirizzo per la Giunta Comunale, quelle strategie previste con la perimetrazione delle "Aree d'interesse storico, artistico, architettonico ritenute meritevoli di particolare tutela" come disciplinato all'art. 1 c.4 del DLgs 222 del 25/11/16 in recepimento di quanto previsto dall'art. 52 del DLgs n. 42 del 2004, poi approvato con la variante n. 60 al PRGC.

Il presente documento sostituisce altresì le Direttive approvate da questa Amministrazione Comunale con DC 7/28 del 7 maggio 2018 perché si intende porre una maggior attenzione nella progettazione delle aree attualmente con destinazione commerciale poste tra la rotatoria di via Timavo e la via C. A. Colombo a seguito dello studio per un Nuovo Piano strategico del Commercio della città di Monfalcone.

Per tali motivi si intende utilizzare quanto previsto art. 63ter c.2 della LR 5/2007 come regime di salvaguardia a tutela di interessi da parte di terzi.

2. LO STATO DI FATTO

Dopo aver recuperato tutte le informazioni utili espresse dai numerosi portatori d'interesse presenti in Città che hanno formulato negli ultimi anni numerosi contributi e segnalazioni in seguito raccolti dall'Amministrazione Comunale nel tempo, unitamente all'utile lavoro di sintesi (Documento di Sintesi) che riporta una fotografia della Città allo stato attuale inserita all'intersezione dei principali corridoi di comunicazione tra Est e Ovest e tra Nord e Sud, emerge una realtà urbana fortemente legata al centro storico e rionale con una netta divisione tra ambiente carsico e il mare, attraversata da infrastrutture di collegamento viario e ferroviario obsolete e sottodimensionate.

L'attuale conurbazione stretta tra Carso e mare è cresciuta in maniera disordinata con una politica di sfruttamento estensivo del suolo negli ultimi 20 anni che convive con insediamenti industriali e siti d'interesse ambientale.

Questa crescita è avvenuta con varianti allo strumento urbanistico senza un quadro generale di riferimento in modo disordinato trascurando inoltre l'inevitabile relazione con i siti industriali e quelli d'interesse ambientale e storico.

A tal proposito emerge in modo chiaro che la città si è involuta urbanisticamente con un evidente deterioramento del patrimonio urbano del centro storico e soprattutto rionale, con una sensibile criticità relativa alla logistica dell'area industriale e portuale spesso confliggente con le aree di tutela ambientale e naturalistico.

A differenza del passato, i cittadini del territorio monfalconese hanno sancito la conclusione del possibile percorso pianificatorio intercomunale, iniziato negli anni settanta con il PRGI "Piccinato", a seguito dell'esito referendario che ha bocciato il progetto di fusione tra le Municipalità di Monfalcone, Ronchi dei Legionari e Staranzano.

Sotto questo profilo si è rafforzato il concetto di appartenenza al "Campanile" come valore identitario che porta direttamente ad una concezione urbanistica di riavvicinamento ai valori storici e alle radici culturali del luogo.

3. LE STRATEGIE DI PIANO

Necessità di una revisione totale dell'attuale piano comunale per risolvere i problemi rimasti aperti per lunghi anni.

Monfalcone deve saper affrontare le prossime sfide che l'economia e le mutate condizioni politiche globali impongono al territorio.

Necessario il "dialogo urbanistico" con i territori contermini per affrontare con maggior attenzione lo sviluppo del litorale che può offrire alla Città notevoli opportunità di crescita con l'economia del mare ad esso correlata.

Una visione d'insieme che caratterizza un piano armonico nel quale si fondono elementi ben definiti quali la creazione di una consolidata piattaforma logistica per i trasporti, una valorizzazione dell'economia del litorale adriatico, lo sviluppo delle aree industriali esistenti per una rinascita manifatturiera e dell'innovazione ad alto contenuto tecnologico che possono rappresentare nel prossimo futuro una valida alternativa alla monocultura cantieristica.

Valorizzare le aree di pregio naturalistico storico e archeologico con un occhio attento alla sinergia tra l'ambiente carsico e il mare che fanno parte integrante della Città, perseguendo un riordino urbanistico che sappia mitigare il danno derivante dall'eccessivo consumo del suolo perpetrato in questi anni con il recupero del centro urbano e rionale.

Tale percorso deve avvenire unitamente all'abbandono progressivo della massiccia ed ingiustificata produzione energetica presente in Città. Dalla geografia del territorio è necessario trarre il massimo vantaggio come già avvenuto nel passato più o meno recente per lo sviluppo commerciale dell'area senza peraltro sottostare a flussi di passaggio impattanti e improduttivi.

Pertanto oltre a non consentire nuovi insediamento per la produzione di energia, come previsto dal comma 11 dall' art. 14 delle NTA del PRGC, si ritiene di non consentire nemmeno la riconversione di impianti esistenti che prevedano l'utilizzo risorse fossili.

Per questo motivo, l'Amministrazione Comunale ritiene, di avvalersi della facoltà di apporre il regime di salvaguardia individuato dal comma 2 dell'art. 63 ter della LR 5/2007 e s.m.i.

Recependo la LR 5/2007 e il suo regolamento d'attuazione, gli stessi indicano la necessità di articolare la lettura e le previsioni strutturali per sistemi (e sub sistemi).

Si rende indispensabile definire il Sistema Ambientale e del Paesaggio, il Sistema della Mobilità ed infrastrutture tecnologiche ed energetiche ed il Sistema degli Insediamenti che a sua volta deve essere articolato in aree residenziali, produttive, commerciali, terziarie e rurali.

Tale lettura (tipica della pianificazione strutturale e strategica) viene affiancata da una ulteriore distinzione relativa agli "ambiti identitari", ovvero quei luoghi che definiscono l'identità collettiva e l'appartenenza di ciascuno con l'origine multipolare della Città. In questa direzione vanno le "invarianti strutturali" ovvero quegli elementi che contribuiscono nel loro insieme a formare le caratteristiche insediative o territoriali che debbono essere conservate, sia per la loro qualità che per far parte della irreversibile identità collettiva.

Questi nuclei identitari sono evidenti nel centro storico, a Panzano, alla Solvay con il suo villaggio,

sullo Zochet, a Marina Julia, a San Polo, ad Aris e in Via Romana; oggi si presentano aggregati all'interno della Città ma devono essere potenziati con servizi di quartiere e connessi con un sistema di viabilità migliorata anche sotto il profilo del servizio pubblico urbano e della mobilità dolce.

Se è decaduta l'ipotesi di una prospettiva di fusione delle Municipalità e quindi di una prospettiva urbanistica intercomunale, non è mutata l'esigenza di una previsione urbanistica della Città di Monfalcone con delle connessioni infrastrutturali con le realtà contermini delle aree costiere e della sinistra Isonzo che contemplino le dovute migliorie sia sulle vie stradali, che sulle vie d'acqua.

In particolar modo la connessione viaria di terra dovrà trovare una applicazione all'interno del livello strutturale del piano (PSC) con il PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile) approvato l'8 febbraio 2021.

La necessità di superare le barriere ferroviarie esistenti in Città come la liberalizzazione del tratto autostradale fino al casello di Redipuglia impongono, sono condizioni imprescindibili per la crescita della Città che vuole sgravare il traffico pesante dalle strade cittadine in linea con le logiche di pianificazione infrastrutturale regionali già attivate con le costruende nuove infrastrutture a servizio delle realtà produttive della Città.

Inoltre il collegamento della zona industriale e del litorale con l'arteria autostradale impone una stagione di nuovi cantieri unitamente al collegamento ferroviario con le realtà produttive della Città.

Il mare entrerà nel cuore della Città con il ripristino dell'approdo nautico nel punto più a Nord del Mediterraneo posizionato sul porticciolo "N. Sauro", i cui lavori dovrebbero iniziare entro i primi sei mesi del 2021.

4. IL SISTEMA INSEDIATIVO RESIDENZIALE

La prospettiva di una limitata crescita demografica in Città favorisce una nuova stagione della pianificazione urbanistica che deve limitare l'espansione e lo sfruttamento estensivo del suolo già peraltro fortemente compromesso e la riqualificazione dell'esistente soprattutto nelle aree dei Nuclei Storici centro e Panzano), che per definizione, costituiscono le aree di centro storico A.

E' stata approvata una nuova perimetrazione che contempla la tutela delle aree di centro storico come determinate nella Delibera di Giunta n. 76/284 del 16 novembre 2016 riguardante "Misure per la tutela ed il decoro del patrimonio storico e culturale della Città di Monfalcone" in modo da sviluppare quelle strategie urbanistiche che permettano il recupero e l'ammodernamento tecnologico del patrimonio edilizio e la rivitalizzazione del tessuto commerciale e terziario anche attraverso la valorizzazione e riqualificazione delle strade ed edifici di particolare valore storico ed architettonico. Questa perimetrazione è derivata dall'intesa sottoscritta tra il Comune di Monfalcone e la Regione FVG, e siglata il 15-06-2019. L'atto conseguente è stato quello di trasferire sul PRGC (variante 60) i contenuti dell'intesa per renderla operativa.

In particolare per la riqualificazione del centro storico (Zona A) e rionale il PRGC dovrà prevedere per quanto possibile una normativa sufficientemente dettagliata affinché si possa giungere all'attuazione degli interventi in maniera diretta senza l'ausilio di pianificazione attuativa o piani di recupero.

A tali misure bisogna affiancare una ridefinizione di un perimetro all'esterno del quale si debba impedire un'espansione urbana che rischia di privarsi di aree "cuscinetto" a protezione dalle infrastrutture principali o dai nuclei industriali e produttivi (anche alla luce di legittime richieste di privati di ritornare ad una zonizzazione agricola piuttosto che l'attuale zona "C").

Di conseguenza diventano invariati strutturali l'area del Carso e alcuni ambiti agricoli proprio per impedire la definitiva saturazione del territorio comunale.

Bisogna assolutamente procedere con la riqualificazione degli Ambiti "O", che attualmente rappresentano dei veri e propri "buchi neri" nel tessuto urbanistico della Città. Tale riqualificazione può avvenire con progetti di residenza sociale attraverso sinergie con soggetti pubblico/privati sia con progetti di valenza sociale (come il CRUA) o con residenze protette per anziani.

In generale si rende necessario un modello insediativo che avvantaggi i temi della sostenibilità ambientale con particolare riferimento alle politiche per l'efficientamento energetico di tutto il patrimonio edilizio cittadino.

Anche l'area pedecarsica va riqualificata in una logica di recupero storico ambientale. Essa rappresenta anche i nuclei urbani a ridosso delle "porte di collegamento" al Parco del Carso cittadino istituito nel 2016.

Per quanto riguarda le zone territoriali omogenee A-B-D-G-H-O-L2, prendendo atto delle mutate condizioni socio economiche che Monfalcone ha subito in questi ultimi anni, le destinazioni d'uso "direzionali" dovranno essere riferite fra l'altro, alle attività sanitarie e assistenziali riconosciute dalla legge, di ricerca tecnico scientifica, professionali di cui ai relativi Albi e Ordini riconosciuti dalla legge, nonché quelle relative alle attività bancarie. Tutto ciò è diventato strutturale nel PRGC che ha fatto propria detta normativa (variante 60) e che per quanto riguarda le attività direzionali, in particolar modo le associazioni, ha consentito solamente l'insediamento di quelle nautiche o nautico/sportive o sportive.

5. IL SISTEMA DEI SERVIZI

Si rende necessario provvedere nella stesura del nuovo piano urbanistico ad una ricognizione e valutazione della fruibilità e qualità dei servizi esistenti come parte essenziale per garantire un alto grado di vivibilità della Città.

Anche la valutazione delle strutture esistenti contribuisce alla costruzione di uno strumento urbanistico che si pone l'obiettivo di garantire le dovute tutele alle utenze sensibili come bambini anziani e disabili.

A tal proposito si dovrà operare in modo da garantire una qualità urbana omogenea in tutta la città con riguardo ai diversi nuclei storici e rionali.

Presidi sanitari, parchi giochi per i bambini, aree verdi, centri sportivi e di ritrovo giovanile devono essere alla base di un equilibrio urbano anche nelle zone esterne al centro storico.

In particolare bisogna intervenire nelle attrezzature e infrastrutture atte a creare quell'indispensabile sinergia tra ambiente carsico e mare.

La creazione delle "porte" sul Parco del Carso per la valorizzazione delle molteplici ricchezze che offrono le nostre colline carsiche, direttamente collegate al tessuto urbano e dotate di essenziali servizi di base, sono uno degli esempi assieme alla creazione della "porta sul mare" nel porticciolo N. Sauro di come ambiente carsico, città e mare diventino un tutt'uno nel contesto urbano di Monfalcone.

In tale direzione i percorsi ciclo pedonali rappresentano quelle infrastrutture imprescindibili per il collegamento di tali aree, in piena sicurezza e smarcati dalla viabilità veicolare ad alta percorrenza.

Non può essere sottovalutato il servizio di Trasporto Pubblico urbano che oggi presenta numerose lacune nel collegamento dei punti sensibili e d'interesse pubblico del Comune, infatti, i mezzi pubblici sono poco utilizzati ed alcune zone periferiche della città non sono servite da questi ultimi.

6. IL SISTEMA DEL COMMERCIO

La situazione distributiva della Città è meritevole di una totale e complessiva rivisitazione affinché si possa favorire un percorso, regolamentato anche nel piano di settore, che favorisca la creazione di un "centro commerciale del centro storico" che sia attrattivo anche all'utenza proveniente dalle province limitrofe.

E' necessario partire dall'indirizzo dettato dalla Delibera di Giunta n. 76/284 del 16 novembre 2016 riguardante "Misure per la tutela ed il decoro del patrimonio storico e culturale della Città di Monfalcone" in precedenza citata, che con le disposizioni vincolanti della variante n. 60 al PRGC ha limitato nelle zone di centro storico (sia in centro città, che a Panzano – riconosciuto centro storico con legge regionale speciale n. 28/1985) destinazioni d'uso e attività di commercializzazione prodotti.

Nel 2020 è stato affidato l'incarico professionale ad uno Studio specializzato che con un'analisi approfondita necessaria per "un piano strategico del commercio", ha gettato le basi per l'aggiornamento del Piano del Commercio vigente. Con detto studio è emerso che ormai si prende atto degli attuali insediamenti commerciali della grande distribuzione esistenti in città, che si sono consolidati e che offrono alla cittadinanza un servizio importante.

E' stata confermata invece l'inversione di rotta per quanto riguarda la creazione di altri centri commerciali con una dovuta revisione e valutazione sia per i lotti ancora liberi che a tutte quelle zone commerciali che oggi si trovano in stato di abbandono e che rappresentano sicuramente una potenziale situazione di inviluppo urbano.

Già in Via C. A. Colombo si sono intravisti tali pericoli con il trasferimento di attività commerciali di grande distribuzione in altri siti lasciando in abbandono gli edifici delle precedenti attività commerciali.

A tale scopo PRGC dovrà favorire gli interventi di recupero che puntano anche a una riconversione funzionale degli edifici con l'opportuna flessibilità, nelle aree identificate nell'allegata planimetria e con destinazioni d'uso legate alla logistica, all'artigianato, alla trasformazione dei prodotti e al commercio, tutto ciò in sinergia anche con le attività portuali e diportistiche.

Per questo motivo, l'Amministrazione Comunale ritiene, per quanto riguarda le aree di cui alla planimetria allegata, di avvalersi della facoltà di apporre il regime di salvaguardia individuato dal comma 2 dell'art. 63 ter della LR 5/2007 e s.m.i.

In base allo studio strategico del commercio le attività di grande distribuzione devono essere limitate, specie gli alimentari, pertanto è necessario rideterminare le superfici di vendita massime e verificare la permanenza delle superfici di vendita per quelle attività commerciali cessate da più di un anno.

Resta fermo l'incoraggiamento verso le riqualificazioni commerciali (anche alimentari) nel centro storico e rionale.

L'aspetto viabilistico riveste notevole importanza. Favorire il traffico privato affinché possa arrivare fino al cuore del centro commerciale del centro assume in questo momento un aspetto prioritario per il rilancio del comparto commerciale in forte crisi.

La creazione di nuovi parcheggi in centro può favorire anche la creazione futura di una nuova e più funzionale zona pedonale.

A tal proposito le aree di parcheggio dovranno prevedere le colonnine per l'erogazione di energia elettrica e tutti quei sistemi che possono favorire l'utenza privata che sempre più predilige la mobilità su mezzi elettrici.

7. IL SISTEMA DELLE ZONE INDUSTRIALI PRODUTTIVE

Monfalcone possiede due zone industriali distinte:

- 1) la zona industriale Lisert
- 2) la zona industriale Schiavetti Brancolo

gestite dal Consorzio per lo Sviluppo Economico del Monfalconese (ex Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Monfalcone).

Con il nuovo strumento urbanistico per facilità verranno così identificate:

ZIM = Zona industriale monfalconese suddivisa in

- 1) ZIL - zona industriale Lisert
- 2) ZIS - zona industriale Schiavetti Brancolo

Sono molteplici le linee di valorizzazione della produzione industriale monfalconese.

Esiste una produzione nella Zona Industriale del Lisert (ZIL) che si accompagna all'attività che riveste un ruolo prioritario ed è rappresentata dall'attività portuale.

Nella ZIL trovano locazione tutte quelle attività rivolte al mondo della nautica e correlate ed è in questa direzione che si vuole sviluppare tutto quel patrimonio territoriale che circonda il canale Est-Ovest ed è limitato a sud dalla Via Timavo. Di sotto alla quale ci sono le aree portuali che dovranno essere infrastrutturale secondo una logica che deve essere contenuta nel Piano Regolatore del Porto in capo all'Autorità dell'Alto Adriatico.

L'infrastrutturazione di banchina e area di retro-banchina deve essere conseguente ai traffici sviluppati che non possono prescindere dalla movimentazione anche di merci rinfuse atte alla lavorazione e trasformazione da parte delle Aziende del territorio. L'immediata vicinanza dell'area con l'A4 (casello del Lisert) e il collegamento ferroviario con la stazione di Monfalcone permette la creazione in ambito portuale di un polo dedicato alla logistica per i trasporti.

Da valorizzare anche la Zona Industriale dello Schiavetti-Brancolo (ZIS) ove si possano collocare quelle nuove attività manifatturiere ecosostenibili e di contenuto innovativo. Per questa ragione potrebbe essere utile ricercare nel piano un'adeguata sistemazione di un Centro d'Innovazione Tecnologica per le nuove aziende che richiedono un periodo d'incubazione operativa e per le loro "start up".

La ZIS deve essere collegata all'A4 (casello di Redipuglia) completando il collegamento da via dei Canneti alla rotonda esistente sulla SP 19 passando attraverso il Comune di Staranzano in loc. Bistrigna. Questa nuova infrastruttura, oltre a consentire al traffico pesante proveniente dall'autostrada di accedere alle grandi fabbriche di Monfalcone senza interessare le strade comunali, favorisce le lavorazioni di raggiungere agevolmente la rete autostradale. In questa direzione sviluppando e potenziando la linea ferroviaria già esistente si garantisce un analogo vantaggio alle merci di raggiungere la rete ferroviaria nazionale dalla stazione di Ronchi Sud.

La ZIS inoltre si affaccia su una banchina (ex De Franceschi) che con la futura previsione dell'inserimento della stessa nell'Ambito Portuale agevolerà qualche piccolo traffico in quell'area.

Anche nelle ZIM si dovrà prevedere con gli accorgimenti di flessibilità urbanistica agli interventi di recupero e riqualificazione degli ambiti industriali dismessi affinché sia possibile esercitare le possibili azioni di riconversione produttiva.

Infatti, anche se le zone industriali ricoprono un ruolo di pianificazione "sovraordinata" con i Piani Territoriali Infraregionali (PTI) approvati nel 2005 a seguito di un Accordo di Programma siglato nel 2001 tra Comuni di Monfalcone, e Staranzano, Consorzio e Regione, e se fin d'ora le modifiche apportate al sistema di pianificazione industriale era un elemento esclusivamente di competenza regionale, la modifica al decreto attuativo 086/2008 della LR 5/07 con DPR. 052/2018 del 07-03-2018 consente ai Comuni più flessibilità nel predisporre variazioni alle zone industriali e quindi ai PTI. E' in questo quadro di riferimento, lo strumento urbanistico è chiamato a risolvere definitivamente quelle che in passato sono state le situazioni d'incompatibilità tra le aree industriali, aree portuali e a servizio dell'intermodalità e quelle di tutela ambientale definendo delle sottili aree cuscinetto come confine tra il comparto produttivo

e quello di salvaguardia ambientale, in tutte le aree della ZIM.

8. IL SISTEMA DELLA MOBILITA' E DELLE INFRASTRUTTURE

Riveste massima importanza in Città lo sviluppo delle infrastrutture e l'ammodernamento della viabilità e della mobilità in generale.

Il traffico di attraversamento della Città può rappresentare un valore per l'arricchimento del mercato cittadino come è stato per decenni in città prima dell'avvento di una politica "talebano-ambientalista" che di fatto ha paralizzato la città ed ha condannato all'inviluppo lo scalo portuale monfalconese con la creazione di aree SIC su opere eseguite dall'uomo.

Ancor oggi paghiamo in termini di sviluppo economico le scelte fatte verso la fine degli anni '90.

Il traffico di attraversamento della Città deve essere distinto tra traffico diseconomico che è quello soprattutto legato al traffico pesante che è stato in gran parte risolto (come il trasporto delle bramme o di approvvigionamento alle fabbriche principali) e quello dell'utenza privata che potrebbe invece, passando da Monfalcone in maniera agevole, trovare delle opportunità economicamente favorevoli.

La richiesta di liberalizzazione del tratto autostradale tra Lisert e Redipuglia può sicuramente eliminare il traffico pesante parassitario.

Vanno resi scorrevoli i principali assi di attraversamento da est verso ovest e viceversa (Viale Verdi – Boito e l'asse vie Garibaldi – Bixio - Foscolo); mentre vanno potenziate le possibilità di parcheggio all'interno del centro commerciale cittadino, anche con progetti mirati alla realizzazione di nuovi parcheggi su multipiano.

La pianificazione del PUMS che la precedente Amministrazione Comunale non è stata in grado di portare a termine come lo strumento urbanistico, stata approvata l'8 febbraio 2021. Con questo strumento si dovrà conciliare il traffico privato con i percorsi ciclabili che dovranno essere messi in sicurezza e non in commistione con pedoni e vetture in maniera pericolosa come già avvenuto in Via Duca d'Aosta.

Il piano delle piste ciclabili riveste molta importanza per l'Amministrazione Comunale che vuole integrare i percorsi cittadini con nuovi tracciati, come l'ex ferrovia Fincantieri e comunque con un tracciato ad anello che colleghi la zona est alla zona ovest della città passando attraverso il centro storico e i Rioni, con un'asse di collegamento tra Carso e mare e più compiutamente con i Comuni limitrofi e con la vicina provincia di Trieste.

Il sistema ciclabile provinciale però deve essere potenziato soprattutto sulla dorsale che collega l'area goriziana al mare.

Unitamente alle piste ciclabili da ammodernare e migliorare nella nostra Città, c'è anche il tema del trasporto pubblico locale che in questi anni si dimostrato molto debole e poco usato.

Bisogna intervenire affinché venga abbandonato il sistema delle circolari ma venga adottato un sistema diverso per il collegamento più frequente ed efficiente dei vari rioni cittadini con il

centro e ai luoghi più sensibili come ospedale, cimitero, stazione ferroviaria, terme romane, grandi fabbriche, aree sportive e d'interesse collettivo.

Il trasporto pubblico extraurbano deve essere concepito non solo su gomma o ferro ma anche via acqua dal Porticciolo N. Sauro per il collegamento con la costa triestina e Grado. In tal senso il progetto che vedrà l'inizio dei lavori entro i primi sei mesi del 2021, prevede più che una piccola stazione marittima, un edificio polifunzionale allocato in porticciolo con una fermata bus in una zona che potrebbe essere di interscambio gomma- nave per il trasporto passeggeri.

Oltre alla mobilità cittadina riveste massima importanza la nascita di una stagione per la creazione di nuove infrastrutture.

Il porto di Monfalcone è sicuramente quello più importante perché rappresenta il cuore della piattaforma logistica dei trasporti che deve prender forma sul territorio monfalconese. La nascita del PRP è in capo all'Autorità di Sistema e sarà la pianificazione per la futura costruzione di nuovi piazzali, ferrovie, e aree di retro banchina per le quali il Comune di Monfalcone con questa Amministrazione si pone come soggetto imprescindibile sul tavolo delle decisioni strategiche.

Nelle strategie di quest' Amministrazione non c'è solo il Porto ma anche le nuove infrastrutture nelle zone industriali già precedentemente citate e soprattutto un collegamento diretto dalla rotatoria sulla SP. 19 direttamente al litorale monfalconese.

L'eliminazione della barriera ferroviaria della linea Trieste - Udine impone una progettualità per una nuova infrastruttura che dalla zona della rotatoria nei pressi di Via Pocar – S.Polo raggiunga la SP. 15 attraverso la zona di Selz a Ronchi dei legionari.

Anche la barriera rappresentata dalla lunetta ferroviaria di collegamento Ronchi Nord- Ronchi Sud deve essere eliminata con apposita infrastruttura.

Tali opere ovviamente possono avvenire con intervento Regionale Nazionale.

Anche le vie d'acqua come il canale Est-Ovest il canale Valentinis e il canale d'accesso al porto rivestono uguali importanza delle vie di terra e pertanto vanno tenute in efficienza con regolari opere di escavo.

9. LE ZONE AMBIENTALI E DI INTERESSE STORICO E ARCHEOLOGICO

Un grande patrimonio ambientale, storico e archeologico deve essere valorizzato con una nuova politica urbanistica che permetta di avere queste eccellenze per tutti i cittadini, come le risorgive del Biotopo Schiavetti Brancolo oppure come i laghetti carsici e i suoi corsi d'acqua.

Un patrimonio naturalistico che accomuna la tutela delle aree carsiche come le zone umide presenti sul territorio comunale.

Questi siti per la loro valorizzazione devono prevedere una porta d'ingresso nella quale collocare i dovuti servizi informativi e di ristorazione per un pieno utilizzo da parte del cittadino. Anche i percorsi pedonali all'interno di dette aree contribuiscono a tale scopo.

Le aree d'interesse ambientale devono aver una stretta correlazione con i siti d'interesse storico e archeologico come il museo della Rocca, i castellieri, le ville romane oppure il parco tematico della grande guerra.

Sono tutte risorse e memorie del territorio che purtroppo non sono state messe a sistema e valorizzate. Il compito del piano è di dare la giusta dimensione a tali temi attraverso una pianificazione che sappia sviluppare un profilo culturale tale da far conoscere la Città su queste importanti tematiche. E' chiara intenzione di quest'Amministrazione promuovere i siti d'interesse storico, archeologico e culturale anche per sviluppare un turismo conseguente.

Anche una carta tematica archeologica per l'individuazione dei siti da valorizzare, come i Castellieri, sarà parte integrante dello strumento urbanistico in quanto la previsione e la valorizzazione dei siti è prevista dal Piano Paesaggistico Regionale.

Nel parco del Carso questi temi troveranno piena applicazione assieme alla creazione di iniziative di carattere sportivo che in queste colline trovano il giusto esercizio.

La gestione del parco del Carso ha trovato definizione con una modifica al Piano del Carso Monfalconese, in corso di approvazione da parte della Regione ed è stato sviluppato in modo che la gestione sia unilaterale da parte del Comune che deve poter avere la regia su tutte le attività previste all'interno del territorio carsico.

Per quanto sopra esposto, ai fini della tutela dell'ambiente carsico, nell'ambito del territorio carsico monfalconese si ritiene necessario vietare la messa in opera di gasdotti.

Per questo motivo, l'Amministrazione Comunale ritiene di avvalersi della facoltà di apporre il regime di salvaguardia individuato dal comma 2 dell'art. 63 ter della LR 5/2007 e s.m.i.

Le aree carsiche devono essere messe in collegamento con un servizio pubblico dedicato e con tracciati ciclo-pedonali di connessione anche con il tessuto urbano. Riveste priorità il collegamento tra mare e Carso attraversando il centro cittadino lungo il Viale S. Marco. Più in generale va ricercata la creazione di corridoi ambientali anche con i comuni contermini.

Anche la nuova gestione delle Terme Romane passa attraverso una nuova pianificazione urbanistica che oggi vede quell'ambito decaduto nei termini attuativi e richiede una nuova perimetrazione sulla scorta dei nuovi investimenti da attuare.

Le terme Romane rappresentano un patrimonio importante per la città nella sua valenza storica, culturale e archeologica ed è un tassello di collegamento al comparto turistico che può svilupparsi in Città.

Bisognerà tenere conto delle indicazioni prescritte dal PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE vigente dal 10 maggio 2018, per quanto non già direttamente cogente e inderogabile.

10. LE ZONE TURISTICHE

Oltre all'attività industriale l'Amministrazione di Monfalcone intende dare un futuro sostenibile anche alla potenzialità turistica per la quale, non si può non partire da Marina Julia che da decenni attende un compiuto sviluppo.

Oggi l'Amministrazione Comunale è già intervenuta molto efficacemente per apportare a quell'area dei miglioramenti per una finalità turistica e sportiva del comparto. Con investimenti mai stanziati nel passato si è già creato un luogo di pratica sportiva sulle discipline del vento ed anche la spiaggia ha incominciato ad essere frequentata con una certa assiduità grazie all'intervento dell'Amministrazione che ha rilevato, dopo anni di insoliti dibattiti, un'area da dedicare a parcheggio nelle immediate vicinanze della scalinata d'accesso alla spiaggia.

Sulla linea già tracciata dall'Amministrazione Comunale vanno ricercate le linee di sviluppo urbanistico del comparto che però non può essere trattato come sito turistico stagionale, ma deve avere anche le caratteristiche residenziali di un quartiere a tutti gli effetti facente parte della città con i servizi, attrezzature e collegamenti consequenziali.

Non solo Marina Julia, ma anche le Terme Romane (con una valorizzazione del termalismo quale elemento di spicco nei servizi) o il Parco del Carso, Monfalcone può e deve sviluppare un'attrazione turistica così anche nel mondo della nautica da diporto viste le grandi potenzialità della zona e la collocazione della città nel luogo più a Nord del Mediterraneo

Sicuramente l'Isola dei Bagni a Marina Nova può esercitare tale ruolo assieme alle realtà già presenti nel golfo di Panzano, e del canale Est-Ovest.

Un nuovo inquadramento urbanistico potrà far crescere le attività connesse alla nautica, in cui gran parte delle strutture dovranno essere in grado di erogare servizi di supporto (es. refitting), oltre all'insediamento di nuovi posti barca.

Ma accanto allo sviluppo nautico verrà presto valorizzato il luogo geograficamente più a nord del mare Mediterraneo e rimarcare la tradizione identitaria legata alla pesca professionale.

11. LE ZONE AGRICOLE

Sono esigue le zone agricole del Comune. Negli ultimi anni sono state erose da una politica di espansione edificatoria insensata.

Vanno conservate quelle attualmente esistenti con un possibile sviluppo degli orti urbani. Le aree agricole possono rappresentare anche dei “cuscinetti” tra zone d’impatto come quelle industriali e quelle residenziali.

Anche a nord della SP. 19 esiste una fascia agricola che potrebbe essere valorizzata con orti urbani oppure con trasformazioni a destinazione sportiva, ricreativa o di residenza protetta per segnare in tal modo un’area di cuscinetto con la zona industriale e commerciale sita a sud della SP. 19.