



COMUNE DI MUGGIA Provincia di Trieste

SERVIZIO TERRITORIALE E AMBIENTE

AGENDA 21 LOCALE DEL COMUNE DI MUGGIA SULLA “MOBILITA’ SOSTENIBILE E RIQUALIFICAZIONE E RIVITALIZZAZIONE DEGLI SPAZI URBANI DI USO PUBBLICO”

VERBALE

Incontro 5 - ASSEMBLEA DEL FORUM, INCONTRO PUBBLICO LUNEDI' 10 DICEMBRE 2007

L'Assemblea inizia alle ore 16.45 con il saluto del moderatore della giornata, arch. Ileana Toscano dell'associazione Kallipolis, che dà il benvenuto ai membri del Forum e a tutti i convenuti. L'arch. Toscano illustra le finalità dell'incontro, ovvero l'approfondimento delle tematiche emerse durante i lavori fin qui svolti nell'ambito del processo di Agenda21 Locale. Aggiunge, inoltre, che verranno qui evidenziate le criticità del territorio e, grazie all'intervento dei relatori invitati, si avrà l'occasione di conoscere sia altre esperienze dei processi di Agenda21 sia esempi di progetti già realizzati.

L'associazione Kallipolis presenta un breve filmato, accompagnato da un sottofondo sonoro, sulla “Passeggiata di quartiere” svoltasi il 10 novembre 2007, e la cui finalità è stata quella di rilevare le problematiche relative alla mobilità da parte degli abitanti dei diversi Rioni di Muggia.

L'arch. Toscano, con l'aiuto di alcune *slides*, mostra le mappe del territorio muggesano, costruite attraverso la sovrapposizione dei percorsi segnalati dai membri del Forum, nel corso dei precedenti incontri dei Tavoli Tematici. Il moderatore segnala l'utilizzo dei mezzi privati e dei mezzi pubblici nei collegamenti centro-periferia e Muggia-Trieste, riporta le valutazioni dei membri del Forum circa gli arredi ed il verde urbani, le barriere architettoniche esistenti, la manutenzione delle infrastrutture, la percezione della sicurezza; evidenzia i tragitti relativi ai percorsi a piedi e rileva come la periferia sia utilizzata soprattutto nel tempo libero, anche attraverso l'impiego della bicicletta. Conclude con delle considerazioni sulla balneazione e la possibilità di fare di Muggia un polo di attrazione turistica.

Toscano cede la parola agli esperti, ovvero il dottor Gianni Lidiano Cavallini, direttore del Servizio di Agenda21 della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia che interviene con un approfondimento sulle “Buone pratiche di Agenda 21”, il prof. ing. Roberto Camus, Preside della Facoltà di Ingegneria - Università degli Studi di Trieste - che interviene con un approfondimento relativo al Tavolo Tematico 2, “Comportamento e mobilità”, l'architetto Adriano Venudo professore a contratto presso la Facoltà di Architettura - Università degli Studi di Trieste -, che interviene con un approfondimento relativo al Tavolo Tematico 1, “Lo spazio della mobilità”, e l'architetto Paola Cigalotto, libera professionista e professoressa a contratto presso la Facoltà di Architettura - Università degli Studi di Trieste - che interviene con un approfondimento relativo al Tavolo Tematico 3, “Ambiente e mobilità alternativa”.

Alle ore 17.00, il prof. ing. Camus, dopo aver salutato gli astanti e ringraziato il Comune di Muggia per l'invito, inizia la sua relazione che ha per oggetto la rilevazione sulla mobilità nella Provincia di Trieste relativa al periodo 2003/2004. Partendo dai risultati seguiti all'indagine origine/destinazione, relativi ai trasporti pubblici e privati, e attuata considerando le variabili quantitative legate al traffico e qualitative legate alla rete viaria, il prof. Camus affronta le problematiche concrete e le proposte fattive in tema di: trasporti pubblici stradali, trasporti marittimi e interscambi modulari tra rotaie, strade e Porto. Camus illustra in particolare due proposte potenzialmente utili per Muggia: lo sdoppiamento del percorso della linea 20 di Trieste Trasporti (Muggia-Trieste), in modo da far sì che, ad ogni seconda partenza dal capolinea, ci sia una deviazione del percorso attuale, verso la zona rive/Stazione Ferroviaria di Trieste. Il Professore aggiunge che si tratterebbe di una linea "veloce" con un numero minore di fermate rispetto a quelle della linea 20 tradizionale. La seconda proposta di Camus si riferisce al DRTS, *Demand Responsive Transport System*, un sistema che permette di contrattare con l'azienda di trasporti pubblici il passaggio del mezzo pubblico, ridisegnando i percorsi pubblici in Muggia sulla base della domanda effettiva dei residenti.

Riguardo il trasporto marittimo, il Professore rileva l'onerosità per i fruitori della linea Trieste-Muggia. Interviene il signor Edoardo Marchio, della *Casa del consumatore*, che sottolinea la mancanza di collegamenti nella fascia oraria 11.20-14.30.

Camus passa quindi ad esaminare il trasporto su ferro e l'ipotesi della metropolitana leggera (Trieste centro – Campo Marzio – Noghere), considerando che si tratta di uno studio piuttosto articolato per la Provincia di Trieste e che dalle simulazioni fatte risulta che il trasporto su ferro non può essere sostitutivo rispetto alle altre modalità di trasporto (soprattutto in considerazione della difficoltà nel raggiungere la zona Ospio). Il professore conclude la sua esposizione alle ore 17.30, affermando che vi è un debole scambio trasporti pubblici su strada/trasporto su ferro e che, forse, l'interscambio trasporti marittimi/trasporto su ferro potrebbe assumere una valenza maggiormente positiva, soprattutto nei collegamenti con Ferneti.

Il mediatore passa la parola al dottor Cavallini, il quale illustrando le buone pratiche di Agenda21, porta gli esempi virtuosi di Parigi, di Malmoe (Svezia del Sud), della Spagna, della Provincia di Torino, di Padova e di Milano. Sulla base dell'idea che tali buone pratiche sono state realizzate in realtà urbane estremamente più complesse ed articolate di quella di Muggia, e che quindi forse si tratta di pratiche a maggior ragione qui in qualche misura applicabili, il dottor Cavallini illustra alcuni progetti concretizzati nell'ambito del Processo di Agenda21 attivato a Parigi nel 2005: la realizzazione di comitati di pilotaggio, di un piano di accessibilità con la biciclette, la ristrutturazione di alcuni quartieri della città in base a criteri di bioedilizia e all'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, la creazione di un "Ufficio del Tempo" che lavora sulla gestione dei ritmi temporali della città, anche con un approccio di genere (servizi alle donne).

Cavallini continua con il caso di Malmoe che, avendo attivato il Processo di Agenda21 nel 1997, ha attuato interventi urbanistici e nelle zone portuali, impegnandosi fermamente per raggiungere elevati criteri di ecocompatibilità. Egli porta quindi l'esempio della rete di Agenda21 in Spagna, rilevante in quanto le pratiche connesse al processo di Ag21, che in Italia sono obbligatorie, lì sono attuate su base prettamente volontaristica ed hanno portato alla creazione di una Commissione tecnica con il compito precipuo di dare continuità alle diverse fasi del processo di agenda21, al di là dei naturali cambiamenti di natura politico-elettorale.

Passando alla dimensione nazionale, il direttore del Servizio di Agenda21 della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, espone il caso della Provincia di Torino che, avviando il Processo di Ag21 nel luglio del 2006, si è concentrata sulla tematica della messa in sicurezza, anche attraverso interventi di natura strutturale, dei percorsi casa-scuola. Particolarmente positive, evidenzia Cavallini, la decisione di coinvolgere tra gli *stakeholders*, alcuni giornali locali che si sono dimostrati ottimi divulgatori e promotori delle iniziative legate al processo e

quella della provincia di realizzare un “Manuale tecnico delle buone pratiche” come sostegno tecnico ai comuni del torinese nell’ambito del progetto per la ridefinizione della mobilità intorno ai plessi scolastici.

Riguardo Padova, Cavallini ricorda la creazione di una “Consulta per le politiche della mobilità” – le cui assemblee sono convocate periodicamente dall’Assessore all’Ambiente e i cui membri sono stakeholders in carica per un periodo di 3 anni - con il compito di raccogliere le problematiche individuate dai partecipanti, per trovare attraverso modalità partecipative, soluzioni strutturali, funzionali ed organizzative.

Il caso della Provincia di Milano, conclude Cavallini, è interessante anche in quanto promotrice dell’evento “Inbici, prima conferenza nazionale della bicicletta” che ha riunito altre regioni, province e comuni presentando l’utilità di questo mezzo di locomozione alternativo nell’ambito di una specifica analisi ecologica ed economica della mobilità sul territorio.

Alle ore 18.00 l’architetto Toscano passa la parola all’architetto Adriano Venudo che illustra una serie di progetti volti a dimostrare come il nostro relazionarci con le realtà stradali, spesso prevalentemente conflittuale, possa costituire anche un’occasione di sviluppo. In particolare, Venudo mostra esempi di “strade come parco”, “strade come attrezzature per il turismo” e “strade come piazza”. L’Architetto, dopo aver mostrato un intervento lungo una strada di Cosenza, in cui particolare attenzione è stata posta nella progettazione del bordo stradale, illustra la proposta di intervenire sui nodi di congiunzione tra gli svincoli autostradali ed i paesi a valle della “Salerno-Reggio Calabria”, conferendo ai cittadini locali dei “crediti di cubatura” ed ideando dei parchi e dei punti verdi.

Venudo parla poi del caso di Verona e della proposta di costruire un sistema di percorsi trasversali con a fianco attrezzature, spazi verdi, arredi funzionali e così via, e di come a Cavallino (VE) si sia operata una riqualificazione della “strada delle tre acque” (mare, fiume, laguna), coinvolgendo i fruitori dei campeggi a margine con la realizzazione di aiuole, dotate di contenitori per la raccolta differenziata dei rifiuti, e con l’ideazione di un’illuminazione “a pergola” che durante l’estate rischiara i mercatini degli agricoltori locali.

Riguardo la tratta Latisana-Lignano, l’architetto Venudo ricorda di aver proposto di differenziare i flussi di traffico, deviandoli su altre due strade e di realizzare rotonde molto ampie, “da abitare”, vendendo i relativi spazi interni come fori commerciali. Venudo parla anche di *living street*, viale urbano realizzato differenziando le utenze sulle diverse corsie ed evidenziando tale differenziazione attraverso l’uso di asfalto colorato.

Ancora, Venudo illustra il caso di Jesolo, città senza piazze - dove, attraverso l’uso di asfalti colorati, si sono individuati percorsi chiari per chi va a piedi – e, ancora, di Cavallino, dove gli spazi relativi ad un parcheggio per automobili, verranno usati anche come parco giochi e punti verdi.

Interviene l’ingegner Camus che sottolinea come idee innovative ed approcci originali siano fondamentali per quanto riguarda il problema della viabilità, ma come essi debbano sempre essere accompagnati dalla verifica tecnica di funzionalità dell’opera.

Alle ore 18.30 l’architetto Paola Cigalotto inizia la sua relazione che verte su una serie di “progetti del suolo” e, da urbanista, sottolinea gli aspetti della leggibilità della città anche come recupero di identità degli spazi urbani, dell’importanza di percorsi sicuri che colleghino punti notevoli del territorio e del funzionamento del sistema delle strade come manufatti complessi. L’architetto Cigalotto afferma che gli spazi urbani sono spesso poveri, poco confortevoli per i pedoni, ed articola la sua esposizione su tre punti: il processo di riconquista della strada anche attraverso la riduzione degli spazi stradali utili ai movimenti delle automobili, spesso sovrabbondanti; il ridisegnare gli spazi creando “strade residenziali” dove l’automobilista capisca, leggendo il territorio, di non essere l’esclusivo fruitore dello spazio stradale; la descrizione di alcuni esempi di riqualificazione significativa a Barcellona, Parigi, Trebiciano (Trieste). In particolare, Paola Cigalotto ricorda la Trasformazione dei Champs Elysées a Parigi, la riqualificazione della Barcellona degli anni ’80 e ’90 e la realizzazione di

una rotonda allargata collocata in un quartiere degradato al centro della quale è stato inserito uno spazio pubblico altamente riqualificante.

L'Architetto continua dicendo che gli spazi pedonali sono spazi dilatati nella città contemporanea, e ciò rende più complessa la progettazione urbanistica. Ricorda quali sono i criteri cardine del Ministero dei Lavori Pubblici francese nella realizzazione di spazi pubblici: sensibilità ad un'utenza diversificata, necessità di sicurezza, facilità nella manutenzione. Cigalotto dà particolare rilievo all'esigenza della continuità degli spazi urbani nell'ottica della creazione di luoghi che valorizzino anche la dimensione ricreativa.

Avvicinandosi a realtà locali, l'architetto Cigalotto cita il caso della località di Trebiciano, caratterizzata dalla presenza di slarghi, da una rete viaria sottile e ramificata, e da una fusione armonica col paesaggio naturale delle doline circostanti operata anche grazie ad un'abile ricucitura delle parti antiche e di quelle nuove della città con l'ambiente carsico. Per Trebiciano è stata avanzata la proposta di segnalare gli ingressi nella parte antica come già avviene in alcune zone austriache e di creare percorsi pedonali e ciclabili, le cosiddette *greenways*, connessioni ecobiologiche, degli assi ciclo-pedonali.

L'ultimo esempio si riferisce al Parco Intercomunale delle Colline Carniche: l'Architetto mostra alcune immagini in successione cronologica e fa notare come l'avanzata del bosco nel tempo ha portato ad una cancellazione della rete antica di collegamenti tra i tre passi, rete che segnalava una serie di percorsi tematici.

Infine, alle ore 19.00, Ileana Toscano presenta le animatrici dell'Arci Nuova Associazione: Diana Tomasi, Karmen Petrovic e Costanza Iannone. Prende la parola Costanza, che rende partecipi i convenuti di una sintesi delle attività del *Laboratorio dei bambini e delle bambine* - trasformato, per volere dei suoi membri, in *Laboratorio dei ragazzi e delle ragazze* - e racconta che il lavoro del laboratorio è iniziato partendo da un *brainstorming* sul tema "muoversi a Muggia" e come in questa occasione i ragazzi abbiano avuto l'occasione di individuare le criticità circa il tema della mobilità a Muggia, soprattutto nei percorsi casa-scuola. Costanza segnala ai convenuti le idee emerse dai ragazzi per quanto riguarda le alternative all'utilizzo dello spazio del Piazzale Alto Adriatico: costruirvi una discoteca, un cinema, un acquario, un parco giochi, un ricovero per poveri. I ragazzi hanno conferito "multe morali", compilato "schede di effrazione" ed affrontato il problema dell'inquinamento, e, a proposito, si sono sbizzarriti nell'ideare mezzi di trasporto ecocompatibili ed ecologici piuttosto fantasiosi. L'animatrice, poi, sottolinea che alcune problematiche individuate dai ragazzi coincidono con quelle indicate dal Forum degli adulti e conclude mostrando alcune immagini dell'attività del Laboratorio ed informando i presenti che i ragazzi stanno costruendo un plastico della "Muggia ideale". Le animatrici dell'Arci ringraziano l'Insegnante Edgardo Mauri dell'Istituto Comprensivo "G.Lucio" per la collaborazione e le foto scattate in occasione dei diversi incontri.

I lavori del Forum si concludono con la comunicazione da parte di Ileana Toscano che il prossimo incontro si terrà il giorno 17 dicembre presso la Sala Congressi di Porto San Rocco. L'architetto Toscano, alle ore 19.05, ringrazia i convenuti per la loro partecipazione e chiude i lavori congedandoli.