

LA CITTÀ
METROPOLITANA
DI TRIESTE
ANALISI TERRITORIALE
ECONOMICA
SOCIOLOGICA
GIURIDICA

Giovanni Carrosio
Marco Cesa
Igor Ciuffarin
Alessia Ottavia Cozzi
Romeo Danielis
Paola Di Biagi
Pietro Faraguna
Federico Gambini
Paolo Giangaspero
Claudia Marcon
Alessandra Marin
Giorgio Osti
Lucia Rotaris

LA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE

ANALISI TERRITORIALE

ECONOMICA

SOCIOLOGICA

GIURIDICA

Giovanni Carrosio, Marco Cesa, Igor Ciuffarin, Alessia Ottavia Cozzi, Romeo Danielis, Paola Di Biagi, Pietro Faraguna, Federico Gambini, Paolo Giangaspero, Claudia Marcon, Alessandra Marin, Giorgio Osti, Lucia Rotaris



Il volume è stato realizzato con il contributo della Regione Friuli Venezia Giulia ai sensi della L.R. 18/2011.

Direzione centrale lavoro, formazione, istruzione, pari opportunità, politiche giovanili, ricerca e università.

Proprietà letteraria riservata. I diritti di traduzione, memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale e parziale di questa pubblicazione, con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm, le fotocopie, le scansioni digitali e altro) sono riservati per tutti i Paesi.

La riproduzione o il riutilizzo editoriale con qualunque sistema di diffusione dei contenuti del presente rapporto di ricerca da parte di terzi dovrà essere accompagnata dai riferimenti alla presente edizione in forma esplicita ed evidente.

impaginazione grafica: Claudia Marcon

elaborazioni grafiche: Igor Ciuffarin e Claudia Marcon per il capitolo 1; Igor Ciuffarin per la prima parte del capitolo 2; Claudia Marcon per la seconda parte del capitolo 2 e per il capitolo 3.



Edizioni Università di Trieste

Via Weiss 21, 34128 Trieste

<http://eut.units.it>

<https://www.facebook.com/EUTEdizioniUniversitaTrieste>

1° edizione – Copyright 2015

ISBN 978-88-8303-667-5

INDICE

4 INTRODUZIONE

	AREA METROPOLITANA : ANALISI DEGLI ASPETTI URBANISTICO-TERRITORIALI <i>Igor Ciuffarin, Paola Di Biagi, Claudia Marcon, Alessandra Marin</i>
-------------	---

7	1. Definire un territorio? Non a partire dal suo perimetro, ma dal suo contenuto
11	2. Sistema ambientale e paesaggistico
24	3. Sistema infrastrutturale
46	4. Sistema insediativo e uso del suolo
67	5. Sistema dei patrimoni locali

	LE FUNZIONI DELLA CITTÀ METROPOLITANA <i>Romeo Danielis, Lucia Rotaris</i>
-------------	--

	PRIMA PARTE
85	CARATTERISTICHE ECONOMICHE DELLA CITTÀ METROPOLITANA
85	1. Introduzione
85	2. Caratterizzazione economica e industriale dei comuni del FVG
92	3. Le concentrazioni territoriali
99	4. Analisi dei flussi dei pendolari casa-lavoro/studio da e verso la concentrazione territoriale di trieste
106	5. Conclusioni
	SECONDA PARTE
108	FUNZIONI ECONOMICHE DELLA CITTÀ METROPOLITANA
108	1. Introduzione
108	2. Le competenze della città metropolitana e la programmazione e gestione dei Servizi Pubblici Locali

110	3. I servizi pubblici locali: assetto attuale nel FVG e prescrizioni dell’analisi economica
115	4. Conclusioni
116	Riferimenti bibliografici

	LA DESIDERABILITÀ SOCIALE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE <i>Giovanni Carrosio, Marco Cesa, Giorgio Osti</i>
-------------	---

118	1. La desiderabilità sociale della Città Metropolitana di Trieste
120	2. Le organizzazioni, le popolazioni, l’individuo nella morfologia della città
121	3. Trieste nasce come Città Metropolitana
122	4. La Città Metropolitana di Trieste nelle opinioni degli attori
126	Riferimenti bibliografici

	CITTÀ METROPOLITANA: IL QUADRO NORMATIVO STATALE E REGIONALE <i>Alessia Ottavia Cozzi, Pietro Faraguna, Federico Gambini, Paolo Giangaspero</i>
-------------	---

128	1. L’evoluzione del quadro normativo della città metropolitana nell’ordinamento italiano
130	2. La <i>governance</i> delle città metropolitane
133	3. Le funzioni
135	4. Le città metropolitane negli attuali disegni di legge costituzionale e ordinaria
136	5. I poteri conformativi dell’istituto della città metropolitana alla luce della potestà primaria ordinamentale della Regione Friuli Venezia Giulia
138	6. Le conseguenze in ordine alla ipotesi di istituzione della Città Metropolitana di Trieste

140 Riferimenti bibliografici

	CONCLUSIONI <i>Giovanni Carrosio, Marco Cesa, Igor Ciuffarin, Alessia Ottavia Cozzi, Romeo Danielis, Paola Di Biagi, Pietro Faraguna, Federico Gambini, Paolo Giangaspero, Claudia Marcon, Alessandra Marin, Giorgio Osti, Lucia Rotaris</i>
-------------	--

	PRIMA PARTE
142	1.1 Sintesi delle principali conclusioni concernenti l’analisi urbanistica della Città Metropolitana di Trieste
142	1.2 Sintesi delle principali conclusioni relative all’analisi economica della Città Metropolitana di Trieste
142	1.3 Sintesi delle principali conclusioni concernenti l’analisi sociologica della Città Metropolitana di Trieste
143	1.4 Sintesi delle principali conclusioni concernenti l’analisi giuridica della Città Metropolitana di Trieste
	SECONDA PARTE
144	2.1 Commenti all’ipotesi Città Metropolitana coincidente con la Provincia di Trieste
144	2.2 Commenti all’ipotesi Città Metropolitana coincidente con le Province di Trieste e Gorizia
145	2.3 Commenti all’ipotesi Città Metropolitana coincidente con l’area litoranea (Monfalcone, Trieste, Capodistria)

INTRODUZIONE

Verso la fine del 2012 la Regione Friuli Venezia Giulia ha conferito l'incarico all'Università degli Studi di Trieste di effettuare uno studio su un'ipotesi di "Città metropolitana di Trieste".

Il primo passo è stata la ricognizione degli ambiti disciplinari e delle competenze utili per analizzare il tema. Sono stati individuati quattro ambiti che indicheremo come:

- Ambito urbanistico-territoriale
- Ambito economico-trasportistico
- Ambito socio-politico
- Ambito giuridico-legislativo

Pur non essendo esaustivo, ciascuno di questi ambiti ha un sicuro rilievo nel definire e valutare l'impatto che la costituzione della città metropolitana potrebbe avere rispetto all'assetto territoriale, economico, sociale e amministrativo esistente.

Si è quindi formato un ampio gruppo di ricerca proveniente da studiosi appartenenti a quattro diversi Dipartimenti: il Dipartimento di Ingegneria e Architettura, il Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali, Matematiche e Statistiche, il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali e il Dipartimento di Scienze Giuridiche, del Linguaggio, dell'Interpretazione e della Traduzione. Per il Dipartimento di Ingegneria e Architettura hanno partecipato Paola Di Biagi, Alessandra Marin, Claudia Marcon e Igor Ciuffarin; per il Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali, Matematiche e Statistiche Romeo Danielis, Lucia Rotaris; per il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali Giorgio Osti, Giovanni Carrosio e Marco Cesa; e per il Dipartimento di Scienze Giuridiche, del Linguaggio, dell'Interpretazione e della Traduzione Paolo Giangaspero, Alessia Ottavia Cozzi, Pietro Faraguna e Federico Gambini.

La provenienza multidisciplinare del gruppo di ricerca ha permesso di evidenziare le specificità di ciascuna disciplina nell'affrontare il tema oggetto di studio e di metterle a confronto, facendole interagire, nel caso specifico dell'ipotesi della Città Metropolitana di Trieste.

Ambito urbanistico-territoriale

Il gruppo di lavoro del Dipartimento di Ingegneria e Architettura, guidato dalla prof.ssa Paola Di Biagi, sottolinea che l'introduzione

delle città metropolitane a partire dal 2014, attuando con un ritardo più che ventennale ciò che venne delineato dalla legge 142 di riforma delle autonomie locali del 1990, comporta la revisione delle competenze tra enti locali in materia di pianificazione territoriale e del progetto, di gestione delle reti infrastrutturali e della mobilità, di gestione dei servizi pubblici e di coordinamento dello sviluppo economico e sociale.

Sulla base delle esperienze di indagine e di ricerca già effettuate in altri contesti, il gruppo di ricerca ha individuato categorie di lettura e interpretazione dei patrimoni locali e dello stock di capitale fisso collettivo, osservati dal punto di vista della consistenza, dell'uso e della gestione che ne viene fatta.

La restituzione dei dati raccolti è stata affidata prevalentemente all'elaborazione cartografica tematizzata e all'elaborazione di immagini sintetiche.

Le quattro macro-categorie d'indagine utilizzate sono state quelle dei sistemi: ambientale e paesaggistico, infrastrutturale, insediativo e dell'uso del suolo, dei patrimoni locali (con una particolare attenzione agli aspetti storico-culturali).

Le scale di osservazione e descrizione utilizzate, che vanno dalla transfrontaliera e sovraregionale a quella dei due territori provinciali di Trieste e Gorizia, sono state finalizzate all'individuazione dei caratteri di continuità e delle polarità e specificità rilevanti a grande scala, così come delle trame più minute e delle risorse diffuse nel territorio locale.

Le letture per *layer* dei caratteri del territorio sono state associate a confronti diagrammatici, denominati come individuazioni degli "ambiti di coerenza", che consentono di comprendere come i diversi dati entrino in relazione e quali possibili effetti tale relazione produca sulla qualità e la complessità delle varie parti del territorio. Infine, si sono elaborate alcune immagini sintetiche dimostrative degli aspetti che maggiormente emergono dall'analisi di ogni sistema.

Dalla sovrapposizione di queste immagini è possibile osservare come emergano tre *figure* rilevanti di città metropolitane "possibili", *figure* che non alludono però solo a una "forma", ma acquisiscono lo "spessore" degli elementi del sistema insediativo e ambientale-ecologico che le contraddistinguono: la città estesa litoranea, la città della costa, la città tra Isonzo, Adriatico e Carso.

Analisi degli aspetti economico-trasportistici

Il gruppo di lavoro del Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali, Matematiche e Statistiche, guidato dal prof. Romeo Danielis, è partito dalla considerazione che in passato le città erano entità geografiche ben delimitate. Successivamente, la rilocalizzazione delle attività produttive e commerciali al di fuori dell'area urbana e lo sviluppo delle reti e dei mezzi di trasporto ha portato a rendere più incerti, confusi e sovrapposti i confini amministrativi della città, includendo il territorio circostante, del quale la città stessa costituisce il principale mercato, l'attrattore dei flussi di trasporto oltre che centro di servizi scolastici, amministrativi, commerciali e finanziari.

Alla luce di questo, il gruppo di ricerca si è concentrato sui *presupposti economici* che giustificano la città metropolitana, esaminando:

- L'integrazione economica (distretti, aree di specializzazione) tra le attività del settore primario e secondario;
- L'integrazione economica nel settore terziario avanzato;
- L'esistenza di bacini commerciali in relazione alla domanda e all'offerta;
- La specializzazione nelle funzioni della pubblica amministrazione e dei servizi pubblici e privati;
- L'esistenza di bacini del lavoro;

Inoltre, il gruppo di ricerca si è concentrato sui *presupposti trasportistici* che danno origine alla città metropolitana. L'analisi ha distinto tra la mobilità sistematica (casa-lavoro e casa-studio) e quella non-sistematica (acquisti, tempo libero, turismo) esaminando: l'origine e la destinazione dello spostamento e quindi ricostruendo la matrice origine/destinazione, la frequenza, il tempo impiegato, il motivo dello spostamento, il mezzo di trasporto utilizzato, la struttura demografica (sesso, età, stato civile) e sociale (professione, posizione professionale) dei pendolari, i punti geografici più importanti toccati nel percorso origine-destinazione. Un terzo aspetto ritenuto fondamentale dal gruppo di ricerca è l'analisi delle economie di scala, di densità e di rete che giustificano le *funzioni* da attribuire alla città metropolitana. Sulla base della letteratura economica, si è cercato di approfondire a quale scala sarebbe ottimale gestire e fornire i servizi pubblici locali quali i servizi idrici, il trasporto pubblico locale, i rifiuti, il gas e l'energia elettrica.

Ambito socio-politico

Il gruppo di lavoro del Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali, guidato dal prof. Giorgio Osti, si è occupato degli aspetti di *governance* della città metropolitana, individuando una serie di istituzioni ed enti intermedi (enti pubblici territoriali, associazioni di categoria, organizzazioni di volontariato, forme di privato sociale) che in forma variabile possono rappresentare l’ossatura socio-istituzionale della nuova entità. Il lavoro ha provato a cogliere la desiderabilità della città metropolitana, a partire dalle opinioni e dalle valutazioni espresse dai rappresentanti delle organizzazioni economiche, sociali, culturali e amministrative che dovrebbero operare per il suo funzionamento.

Nello specifico, si è chiesto ad un insieme di attori sociali rilevanti di esprimere opinioni in merito ad una serie di questioni cruciali quali la necessità o meno di dare vita ad una nuova istituzione, gli assetti istituzionali preferiti, la perimetrazione più adatta e quali sono le finalità e i benefici che, dal loro punto di vista, la città metropolitana potrebbe generare.

Per raccogliere le opinioni degli attori sono state percorse tre strade complementari:

- analisi di letteratura grigia: ricostruzione del dibattito sulla città metropolitana emergente da articoli di giornale, comunicati stampa, documentazione della commissione regionale per il riordino delle province, pareri espressi in sedi istituzionali;
- interviste in profondità a rappresentanti di organizzazioni di categoria, sindacali, culturali, sindaci selezionati sulla base della ricostruzione del dibattito;
- un questionario con risposte aperte e chiuse su sito web rivolto ai rappresentanti di associazioni di categoria, camere di commercio, sindacati, associazioni ambientaliste, organizzazioni culturali e religiose, sindaci dei comuni potenzialmente interessati sulla base delle perimetrazioni ipotizzate, utilities, organi di informazione, province di Trieste e Gorizia, centri di ricerca.

La scelta degli attori da intervistare è stata operata utilizzando come traccia di riferimento il lavoro dell’ISIG nel 2010, anche con l’obiettivo di aggiornare alcune rilevazioni già effettuate.

Ambito giuridico-legislativo

Il gruppo di lavoro del Dipartimento di Scienze Giuridiche, del Linguaggio, dell’Interpretazione e della Traduzione, guidato dal prof. Paolo Giangaspero, è partito dal presupposto che la città metropolitana sia un modello differenziato di “governo metropolitano”. L’obiettivo è stato quello di individuare e definire:

- Il quadro normativo di livello costituzionale e legislativo, statale e regionale entro cui collocare l’istituzione dell’ente locale: in particolare di valutare la disciplina nazionale in materia, e rapportarla alle peculiarità ordinamentali della Regione, con specifico riguardo ai poteri conformativi del sistema delle autonomie locali riconosciuti alla Regione Friuli Venezia Giulia in forza della potestà ordina mentale sugli enti locali;
- La procedura costitutiva e i soggetti istituzionali che ne sono coinvolti, sulla base delle previsioni statutarie, di quelle dei decreti di attuazione della potestà primaria in materia di ordinamento degli enti locali e della normativa regionale che a tali fonti ha dato seguito (legge sul referendum, legge sull’ordinamento delle autonomie locali);
- Il quadro delle funzioni da attribuire alla costituenda autonomia, anche alla luce dei vincoli e degli spazi di manovra lasciati alla disciplina regionale;
- Il rapporto tra le funzioni che saranno esercitate dall’istituendo livello di governo e quelle ad oggi di competenza della Provincia e dei Comuni;
- L’autonomia impositiva e finanziaria.

In ultima analisi, l’obiettivo dell’indagine giuridica è stato quello di approfondire per un verso il procedimento istitutivo, per un altro verso le possibilità regolative della Regione quanto all’assetto organizzativo e funzionale dell’istituendo ente locale.

Conclusioni

Lo studio si è concluso, alla data di maggio 2014, con una sezione che sintetizza le principali conclusioni raggiunte in ciascun ambito di ricerca e con un commento a tre distinte ipotesi di dimensionamento della città metropolitana di Trieste:

- Una perimetrazione della città metropolitana equivalente all’attuale provincia di Trieste;
- Una perimetrazione della città metropolitana equivalente alle attuali province di Trieste e Gorizia;
- Una perimetrazione della città metropolitana equivalente all’area litoranea comprendente Monfalcone, Trieste e Capodistria.

Per ciascuna di queste ipotesi, alla luce delle risultanze ottenute nella parte analitica, ogni specialistica ha effettuato le proprie valutazioni, rappresentate come: il punto di vista dell’urbanista, il punto di vista dell’economista, il punto di vista del sociologo e il punto di vista del giurista.

Sulla base delle valutazione espresse non emerge un ordinamento univoco di preferenza tra le tre ipotesi esaminate. Dal punto di vista tecnico, quindi, nessuna delle tre ipotesi è ritenuta decisamente superiore alle altre sotto ogni punto di vista. Sarà compito della politica, come è naturale, scegliere la soluzione da adottare, bilanciando i diversi pro e contro. La speranza comunque è che questo studio fornisca – questo sì che è compito degli specialisti – informazioni, spunti di riflessione e analisi utili a prendere decisioni più consapevoli.



AREA METROPOLITANA ANALISI DEGLI ASPETTI URBANISTICO TERRITORIALI

*Igor Ciuffarin
Paola Di Biagi
Claudia Marcon
Alessandra Marin*

1. DEFINIRE UN TERRITORIO? NON A PARTIRE DAL SUO
PERIMETRO, MA DAL SUO CONTENUTO

2. SISTEMA AMBIENTALE-PAESAGGISTICO

3. SISTEMA INFRASTRUTTURALE

4. SISTEMA INSEDIATIVO E USO DEL SUOLO

5. SISTEMA PATRIMONI LOCALI

DEFINIRE UN TERRITORIO? NON A PARTIRE DAL SUO PERIMETRO, MA DAL SUO CONTENUTO

Alessandra Marin

Premessa

Il processo di riordino del sistema delle autonomie territoriali avviato nel nostro Paese nel 2012, dopo alcune false partenze, sta producendo molteplici e contraddittori effetti.

Nel dibattito politico e nell’attenzione dell’opinione pubblica, il movente principale di questa operazione sembra essere quasi esclusivamente quello della riduzione della spesa pubblica, e specie dei “costi della politica”, ma la valenza di tali riforme, e soprattutto dell’introduzione di nuove tipologie di enti “di area vasta” – dati dalle Unioni di Comuni e dalle Convenzioni tra di essi o dalla creazione delle Città Metropolitane – assume dal punto di vista del governo del territorio (e della gestione efficace e sostenibile dello stesso) straordinaria rilevanza. L’introduzione delle nuove 10 Città Metropolitane a partire dal 2014, che attua con un ritardo più che ventennale ciò che venne delineato dalla legge 142 di riforma delle autonomie locali del 1990, comporta in quei casi (ma anche in quelli delle aree a notevole densità insediativa che volessero prenderne esempio) la revisione delle competenze tra enti locali in materia di pianificazione territoriale e del progetto e gestione delle reti infrastrutturali e della mobilità, di gestione dei servizi pubblici e di gestione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale¹. Una prospettiva che, se vista in associazione con quella del rilancio dell’intercomunalità nelle aree a forte frammentazione amministrativa, dal punto di vista urbanistico e del governo del territorio porta a sperare in una riapertura dell’attenzione sulle dimensioni strutturale e/o strategica e non conformativa della pianificazione territoriale, da svilupparsi negli ambiti delle Città Metropolitane così come in quelli delle Unioni di Comuni al fine di dare un adeguato scenario di riferimento alla produzione da parte dei Comuni (metropolitani o confluiti nelle unioni) di politiche e progettualità locali ben coordinate. Operando così ad una scala di intervento più e più volte rivelatasi impossibile da demandare alla competenza regionale, nonostante il reiterato tentativo fatto da numerose regioni di togliere via via importanza alla pianificazione d’area vasta, per conferire maggiore potere decisionale proprio ai piani regionali stessi e al limitato gruppo di stakeholders dotato della capacità di influire sulla loro redazione.

L’occasione data all’Università di Trieste di redigere uno studio di fattibilità relativo alle possibili configurazioni di un nuovo ente territoriale, la “Città metropolitana di Trieste”, è stata quindi interpretata dal gruppo di lavoro dedicato agli aspetti urbanistici e territoriali con il fine di verificare quali siano i potenziali caratteri identificativi di un ente di questo tipo per la porzione di territorio che potrebbe essere messa in relazione con Trieste, non a partire da aspetti di tipo tecnico-legislativo, ma sulla base della dotazione di risorse territoriali del contesto indagato.

Esperienze rilevanti

Per collocare in modo chiaro l’idea di Area o Città Metropolitana² la letteratura ha nel corso degli ultimi vent’anni chiaramente individuato quattro elementi fondamentali:

1. la perimetrazione dell’ambito da considerare metropolitano;
2. la definizione delle competenze dell’ente chiamato a gestire quest’area territoriale;
3. l’individuazione di relazioni e rapporti di sussidiarietà (orizzontali e verticali) con altri enti amministrativi e territoriali;
4. l’individuazione dei fattori “qualificanti” il territorio e dell’identificazione al suo interno di una rete di progettualità in atto.

Il percorso svolto dal gruppo di lavoro dedicato agli aspetti urbanistici e territoriali si è rivolto in primis a definire ipotesi di perimetrazione della futura, possibile Città Metropolitana di Trieste, e ha inteso mettere in risalto soprattutto la relazione tra gli aspetti “qualificanti” del territorio e la definizione di un ambito geografico di pertinenza.

Già a ridosso della introduzione dell’idea di Città Metropolitana, nel 1990, alcuni primi studi dedicati alla individuazione delle aree metropolitane segnalavano la necessità di riconoscere gli elementi necessari per valutare il grado di appartenenza delle singole realtà comunali a un ambito metropolitano attraverso la definizione di adeguati parametri economici, sociali, territoriali e di servizi³.

Questi studi mutuano dalla letteratura esistente⁴ la necessità di incrociare indicatori di tipo geomorfologico, socio-economico e relativo all’intensità dei rapporti di interdipendenza per definire diverse possibili forme e categorie concettuali. Vengono così individuati due tipi di approccio:

1. razional-sinottico o strutturale (un unico livello di governo superiore, che può razionalizzare gli interventi dei soggetti pubblici nell’area, ispirato alle contee metropolitane inglesi, così come sono state attive tra 1972 e 1986);

2. strategico-incrementale o funzionale (approccio flessibile, organizzazione istituzionale che si struttura in relazione alle diverse situazioni, specie attraverso l’attivazione di strumenti di coordinamento – comitati, intese, accordi di programma – finalizzati alla risoluzione di specifici temi).

E in seguito tre categorie concettuali di “metropoli”:

1. grande città: conurbazione della città centrale, caratterizzata dalla sostanziale continuità del tessuto urbano; la definizione si può basare sul diverso livello di addensamento o concentrazione, sia morfologica, sia di attività. Qualificata dalla parola chiave OMOGENEITÀ;

2. regione urbana o funzionale: valuta le interdipendenze esistenti tra soggetti localizzati nell’area e relativi flussi generati; possono essere strutture monocentriche o policentrico-reticolari, con differenti strutture gerarchiche; problema principale è riconoscere e valorizzare le specificità delle diverse comunità insediate. Qualificata dalla parola chiave ETEROGENEITÀ;

3. città capitale o città centrale, collocata in posizione gerarchicamente rilevante rispetto alla rete, che si sviluppa con altri poli territoriali. Complementare alla categoria 2, ha bisogno di dotarsi di un mix di servizi, soprattutto innovativi, rivolti non solo ai residenti, ma soprattutto a un bacino di utenza più ampio e residente altrove. Qualificata dalla parola chiave (SCARSA) COMPETITIVITÀ.

Questa e altre ricerche coeve sulle aree metropolitane tendono ad effettuare una lettura dei valori di diversi indici (accessibilità, relazioni, ecc.), tramite la quale vengono definiti differenti tipologie di situazione; ne viene poi fatta una lettura di tipo spaziale, che individua sostanzialmente quali “figure” si producano negli ambiti metropolitani connotati diversamente dalle varie tipologie.

Questo tipo di approccio inizia perciò a relazionarsi con la forma del territorio, per desumerne indicazioni relative alle modalità di rappresentare l’area o la Città Metropolitana, senza ancora dare sostanziale importanza alla forma reale del territorio.

Nel 1997 Giuseppe Dematteis individua dei nuovi caratteri fondamentali per definire delimitazione e compiti della Città Metro-

politana, basandosi su un'idea di "regione-piano" piuttosto che di "regione gravitazionale"⁵. In particolare, due interrogativi nel suo contributo sembrano assumere notevole rilevanza:

1. che strumenti di governance si dà?
2. quali capacità mette in campo di pianificare lo sviluppo del territorio?

L'attenzione qui non sembra tanto (o solo) spostarsi sul piano, quanto sugli attori che partecipano della vita nella Città Metropolitana. Sulla stessa linea, Lanfranco Senn individua una modalità di valutare la "condizione metropolitana" basata su altri due elementi:

1) la città metropolitana deve avere la capacità di porsi alla guida dello sviluppo;

2) la città metropolitana deve rispondere a tre criteri fondamentali: la rilevanza quali-quantitativa delle relazioni (sistematicità), la progettualità degli stakeholders, la sostenibilità dei processi⁶.

Ancora più di recente⁷, altri studi mettono in evidenza la difficoltà nell'individuare il limite territoriale di un'area metropolitana, in quanto non è semplice definire con precisione lo spazio relazionale di tutti gli attori che partecipano allo sviluppo metropolitano.

Sulla base di questa riflessione, la Città Metropolitana viene definita come un ente territoriale la cui dimensione deve essere determinata attraverso processi bottom-up, un "aggregato territoriale a geometria variabile"⁸.

Sulla scorta di queste riflessioni – orientate ad un passaggio di attenzione dagli aspetti "gravitazionali" (ma riferiti ad uno spazio senza precisi caratteri fisici), a quelli funzionali, per giungere agli aspetti qualitativi in senso socio-economico e territoriale – ci si è dedicati poi alla lettura e al confronto con il caso triestino di alcuni casi-studio, alla scala sia italiana, sia europea⁹.

Da tale confronto si sono mutate alcune indicazioni di metodo per la definizione di possibili strategie di delimitazione dell'area su cui potrebbe insistere la Città Metropolitana di Trieste. Dal caso romano¹⁰ si è dedotta l'opportunità di un approccio complesso, legato a strategie innovative, di conoscenza e interpretazione dei sistemi territoriali, dei servizi e delle relazioni (con un particolare ruolo affidato ad aspetti culturali e della formazione universitaria). Ma l'utilizzo in sede di valutazione di indici e matrici che irrigidiscono i criteri di scelta è sembrato poco

adeguato alla effettiva rilevazione della qualità dei luoghi e delle attività che accolgono come indicatore.

Di maggiore interesse è stata riconosciuta la sperimentazione siciliana, peraltro comparabile con la rilevante esperienza della Comunidad de Madrid¹¹. Lo studio individua come temi da inserire nel percorso di definizione dell'ambito dell'area metropolitana (temi rilevanti in quanto su di essi il nuovo ente avrà competenza a pianificare e potere decisionale) il governo dei processi di urbanizzazione, le politiche di sviluppo territoriale, la questione ambientale, la pianificazione delle infrastrutture di trasporto e la distribuzione dei servizi di governo territoriale. La comparazione dei dati relativi a questi argomenti si ritiene possa fornire una lettura completa – sia quantitativa, sia qualitativa – delle dinamiche metropolitane.

Il metodo di osservazione scelto è finalizzato alla composizione di una visione unitaria del territorio, che travalichi soprattutto la pregressa tendenza ad osservare i soli aspetti antropico-quantitativi. Inoltre, l'esperienza si basa sull'idea che la scala metropolitana sia particolarmente adatta ad occuparsi dei temi ambientali e dell'equilibrio ecologico e tende a dimostrare che la predisposizione di strutture a rete preposte a mantenere (o ripristinare) la continuità ecologica in un territorio assuma valore di sistema che accoglie e mette in relazione anche i patrimoni culturali presenti nello stesso, sia concentrati che sparsi. Il tutto, con un'ovvia ricaduta sulla tutela e messa in valore delle matrici dell'identità territoriale.

La proposta di riconoscere e mettere a frutto dal punto di vista pianificatorio e normativo il paradigma della rete ecologica porta ad un ribaltamento di prospettiva: non più definire un ambito amministrativo che "ritaglia" un territorio, ma partire dalle qualità che ne costituiscono la consistenza primaria per definire un perimetro e le attività da associare all'area metropolitana. Il tutto, con la finalità di programmare un uso razionale delle risorse e operare per il riequilibrio e lo sviluppo dei sistemi territoriali, a partire dalle azioni di recupero e conservazione del patrimonio naturale, seminaturale e culturale di un territorio.

Uno sguardo sul territorio giuliano (e oltre)

Il metodo di lavoro desunto dal percorso di indagine sulle fonti bibliografiche e di ricerca è stato quindi utilizzato nel territorio in esame per individuare categorie di lettura e interpretazione dei

patrimoni locali e dello stock di capitale fisso collettivo, osservati dal punto di vista della consistenza, dell'uso e della gestione che ne viene fatta.

La restituzione dei dati raccolti è stata affidata prevalentemente all'elaborazione cartografica tematizzata e all'elaborazione di immagini sintetiche, al fine di mettere a disposizione di tutti una chiara modalità di restituzione degli aspetti del territorio esaminati e della prima interpretazione fatta degli stessi.

Le quattro macrocategorie d'indagine sono quelle dei sistemi:

1. ambientale e paesaggistico (con particolare attenzione alle specificità riconosciute e alle tutele già attive);
2. infrastrutturale (relativo all'insieme complesso dei servizi a rete);
3. insediativo e dell'uso del suolo (con un focus su economia turistica e territorio insediato);
4. dei patrimoni locali (con una particolare attenzione agli aspetti storico-culturali).

Le scale di osservazione e descrizione utilizzate, dalla transfrontaliera e sovraregionale a quella dei due territori provinciali di Trieste e Gorizia, sono state finalizzate all'individuazione dei caratteri di continuità e delle polarità e specificità rilevanti a grande scala, così come delle trame più minute e delle risorse diffuse nel territorio locale. Le letture per layer dei caratteri del territorio sono state associate a confronti diagrammatici, denominati come individuazioni degli "ambiti di coerenza", che consentono di comprendere come i diversi dati entrino in relazione, e quali possibili effetti tale relazione produca sulla qualità e la complessità delle varie parti del territorio; infine, si sono elaborate alcune immagini sintetiche dimostrative degli aspetti che maggiormente emergono dall'analisi di ogni sistema.

Proprio dalla sovrapposizione di queste immagini è possibile osservare come emergano dall'indagine urbanistica e territoriale tre *figure* rilevanti di Città Metropolitane "possibili", *figure* che non alludono però solo a una "forma", ma acquisiscono lo "spessore" degli elementi del sistema insediativo e ambientale-ecologico che le contraddistinguono.

1. La città estesa litoranea si caratterizza in primis per la sua configurazione transfrontaliera, che riprende soprattutto i caratteri dati dal patrimonio costruito, insediativo e infrastrutturale, e

dalla densità dei flussi che vi si generano, sia di tipo endogeno che esogeno. Una città che è accomunata soprattutto, ma non unicamente, dalle caratteristiche di origine antropica e che del modo di abitare, vivere e muoversi lungo la costa storicamente consolidato, a prescindere dalle ripetute modificazioni del confine, fa un elemento di rilevante interesse.

2. La città della costa si affianca come figura alla precedente, individuando però in questo caso come carattere dominante soprattutto quello dato dagli aspetti ambientali e naturalistici, e adattando quindi la sua conformazione a quella morfologica del territorio osservato in senso est-ovest, che vede il litorale e il Carso accostarsi in parallelo da Muggia fino a Monfalcone e alla foce dell'Isonzo, oltre la quale i territori soggetti a bonifica agricola e l'aprirsi dell'ambiente lagunare forniscono l'occasione di un potenziale prolungamento della figura, in sintonia con la rilevante dotazione di patrimoni di interesse ambientale e paesaggistico.

3. La città tra Isonzo, Adriatico e Carso è una terza immagine che si allarga a grande scala, con partenza e origine nei due centri provinciali giuliani, passando attraverso il Monfalconese. Fortemente supportata dalla lettura dei dati relativi al sistema insediativo e a quello infrastrutturale, assume ulteriore spessore e maggiore valenza se osservata anche dal punto di vista ambientale e da quello del patrimonio storico-culturale, dove acquisisce particolare rilevanza la presenza degli ambiti legati al fiume e al Carso.

Queste tre figure non ambiscono a ipotizzare il tracciato di perimetri certi – che si ritiene debbano essere da un lato messi in campo sulla base degli apporti alla ricerca delle discipline economiche, sociali e giuridiche, dall'altro definiti prioritariamente attraverso la verifica della volontà di adesione da parte dei cittadini a un nuovo ipotetico ente di governo territoriale – ma a suggerire affinità ed elementi che accomunano realtà tra loro molto diverse e fino ad oggi scarsamente capaci di dialogo (specie quando si è di fronte a Comuni con forte disomogeneità, sia dimensionale, sia relativa ai problemi da affrontare), per accostare una visione fondata su una concreta esplorazione della sfera fisica del territorio e di alcune pratiche che vi si svolgono alle ipotesi basate su indicatori e dati quantitativi utilizzati dagli altri approcci alla ricerca che si andranno ad illustrare nei prossimi capitoli.

1 Cfr. Legge n. 135, 7 agosto 2012, art. 18, comma 7; C. A. Barbieri, *Città metropolitane e Province, le potenzialità per il governo del territorio*, in Urbanistica Informazioni on line, dicembre 2012.

2 È importante rimarcare come i due termini non siano sinonimi: l'area metropolitana infatti corrisponde all'ente amministrativo, mentre la città metropolitana si configura come un ente territoriale. Cfr. M. Basta, E. Morchio, S. Sanguineti, *Aree metropolitane in Italia. Indagine empirica alla luce del Censimento 2001*, Alinea, Firenze 2009.

3 Ires Piemonte, *Studio preliminare per la delimitazione dell'area metropolitana di Torino*, W.P. 98, Torino 1991.

4 D. Cecchini, *Le aree urbane in Italia: scopi, metodi e primi risultati di una ricerca*, in Rivista economica del Mezzogiorno, n. 1, 1988, pp. 39-70; B. Dente, *Del governare le metropoli: obiettivi sostanziali e strumenti istituzionali*, in Stato e Mercato, n. 26, 1989; F. Sforzi, *Problemi di definizione di sistemi urbani*, in D. Martellato, F. Sforzi (a cura di), *Studi sui sistemi urbani*, Franco Angeli, Milano 1990, pp. 41-68.

5 G. Dematteis, *La città metropolitana: un'idea vecchia di fronte a problemi nuovi*, in Urbanistica Informazioni, n. 156, 1997.

6 L. Senn, *Conoscere e interpretare la città che cambia*, in Impresa e Stato, n.83-84, 2008, pp. 39-42.

7 M. Basta, E. Morchio, S. Sanguineti, *Aree metropolitane...*, cit.

8 R. Camagni, S. Lombardo, *La città metropolitana: strategie per il governo e la pianificazione*, Alinea Editrice, Firenze 1999.

9 A partire da un testo considerato fondativo, in quanto tra i primi ad affrontare il tema in modo concreto dopo la legge 142/1990: AA.VV., *Governare le città. L'accordo per la città metropolitana di Bologna*, Il Mulino, Bologna 1994.

10 C. Bellone, R. Strappini, *L'innovazione in Urbanistica tra Ricerca e Formazione*, Aracne, Roma 2005.

11 F. Schilleci, *Visioni metropolitane. Lo studio comparato tra l'Area Metropolitana di Palermo e la Comunidad de Madrid*, Alinea, Firenze 2008.

All'interno di un lavoro condiviso, coordinato da Paola Di Biagi e Alessandra Marin, è stata individuata una metodologia di ricerca e restituzione comune dei dati; l'elaborazione delle immagini e dei testi che seguono è ascrivibile agli autori riconosciuti nella pagina iniziale dei singoli sistemi.

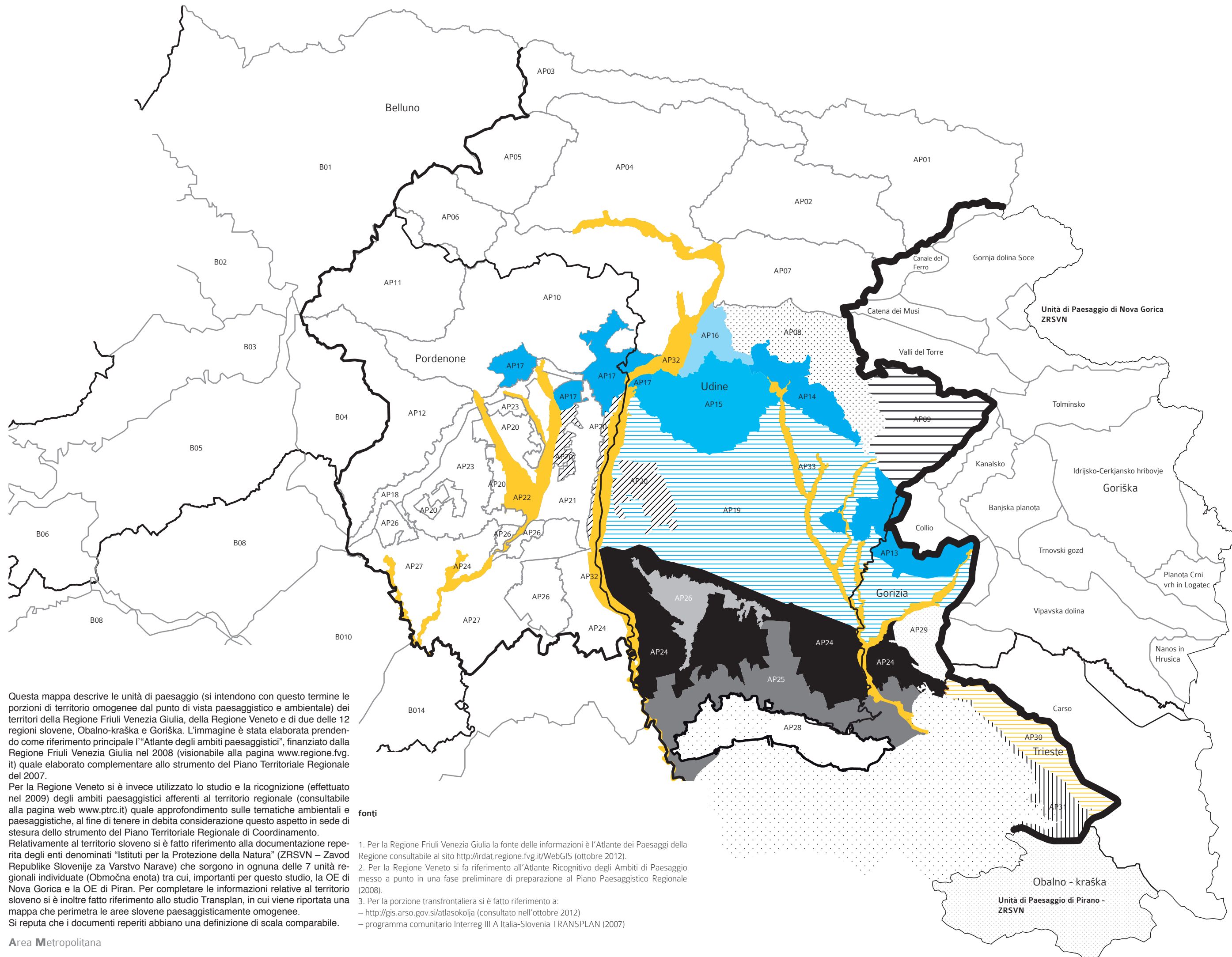
La cartografia di riferimento utilizzata per l'elaborazione delle immagini, che sono poi state adattate alle diverse necessità grafiche, è di 1:500.000 per le rappresentazioni alla scala regionale e di 1:100.000 per le rappresentazioni alla scala provinciale.





SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

Claudia Marcon



LEGENDA MACRO-PAESAGGI

- AP01 valcanale
- AP02 canal del ferro
- AP03 catena carnica
- AP04 canali della Carnia
- AP05 conca di Sauris
- AP06 Forni Savorgnani
- AP07 Catena dei Musi
- AP08 Valli del Torre, Cornappo e Chiarò
- AP09 Valli del Natisone
- AP10 Prealpi carniche
- AP11 Gruppo del Monte Pramaggiore
- AP12 Gruppo del Monte Cavallo e Col Nudo
- AP13 Collio Goriziano Colline di Buttrio e Rosazzo
- AP14 Colline di Tarcento e Faedis
- AP15 Colline moreniche del Tagliamento
- AP16 Campo di Osoppo e paludi di Artegna
- AP17 Rilievi collinari sovralluvionati conglomerati

- AP18 Insediamenti pedemontani e collinari del pordenonese
- AP19 alta pianura friulana con colonizzazioni agrarie antiche
- AP20 riordini fondiari dell'alta pianura
- AP21 alta pianura tra Tagliamento e Colvera
- AP22 Magredi e ghiaie del Meduna
- AP23 alta pianura tra Livenza e Colvera
- AP24 Bassa pianura delle bonifiche scolo naturale
- AP25 Bassa pianura delle bonifiche scolo meccanico
- AP26 Bassa pianura delle risorgive
- AP27 Bassa pianura dell'urbanizzazione diffusa
- AP28 laguna
- AP29 carso isontino
- AP30 carso triestino
- AP31 costiera Triestina e Muggia
- AP32 corridoio fluviale del Tagliamento
- AP33 corridoi fluviali del Torre, Isonzo, e Natisone
- AP34 corridoi fluviali del Meduna, Noncello, Livenza

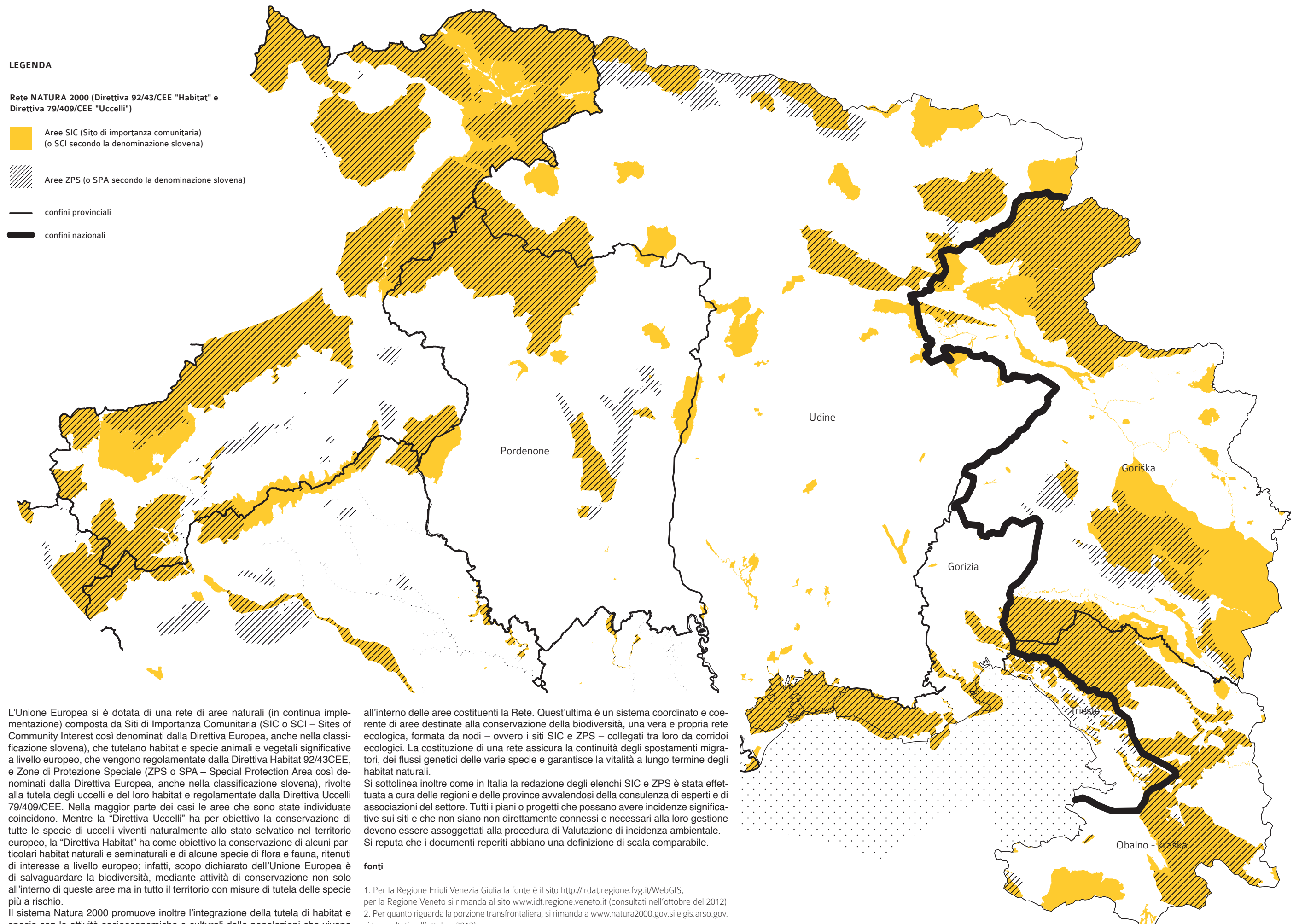
- B01 Dolomiti Ampezzane, Cadorine e del Comelico
- B02 Dolomiti Zoldane
- B03 Dolomiti Bellunesi
- B04 Alpago e Cansiglio
- B05 Valbelluna e Feltrino
- B06 Massiccio del Grappa
- B07 Altopiani di Lamon e Sovramonte
- B08 Prealpi e Colline Trevigiane
- B09 Alta Pianura tra Brenta e Piave
- B010 Alta Pianura di Sinistra Piave
- B011 Medio Corso del Piave
- B012 Fascia delle risorgive tra Brenta e Piave
- B013 Pianura Agropolitana Centrale
- B014 Pianure del Sandomatese e Portogruarese
- B015 Bonifiche e Lagune del Veneto Orientale

- confini provinciali
- confini nazionali

LEGENDA

Rete NATURA 2000 (Direttiva 92/43/CEE "Habitat" e Direttiva 79/409/CEE "Uccelli")

- Aree SIC (Sito di importanza comunitaria) (o SCI secondo la denominazione slovena)
- Aree ZPS (o SPA secondo la denominazione slovena)
- confini provinciali
- confini nazionali



L'Unione Europea si è dotata di una rete di aree naturali (in continua implementazione) composta da Siti di Importanza Comunitaria (SIC o SCI – Sites of Community Interest così denominati dalla Direttiva Europea, anche nella classificazione slovena), che tutelano habitat e specie animali e vegetali significative a livello europeo, che vengono regolamentate dalla Direttiva Habitat 92/43CEE, e Zone di Protezione Speciale (ZPS o SPA – Special Protection Area così denominati dalla Direttiva Europea, anche nella classificazione slovena), rivolte alla tutela degli uccelli e del loro habitat e regolamentate dalla Direttiva Uccelli 79/409/CEE. Nella maggior parte dei casi le aree che sono state individuate coincidono. Mentre la "Direttiva Uccelli" ha per obiettivo la conservazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico nel territorio europeo, la "Direttiva Habitat" ha come obiettivo la conservazione di alcuni particolari habitat naturali e seminaturali e di alcune specie di flora e fauna, ritenuti di interesse a livello europeo; infatti, scopo dichiarato dell'Unione Europea è di salvaguardare la biodiversità, mediante attività di conservazione non solo all'interno di queste aree ma in tutto il territorio con misure di tutela delle specie più a rischio.

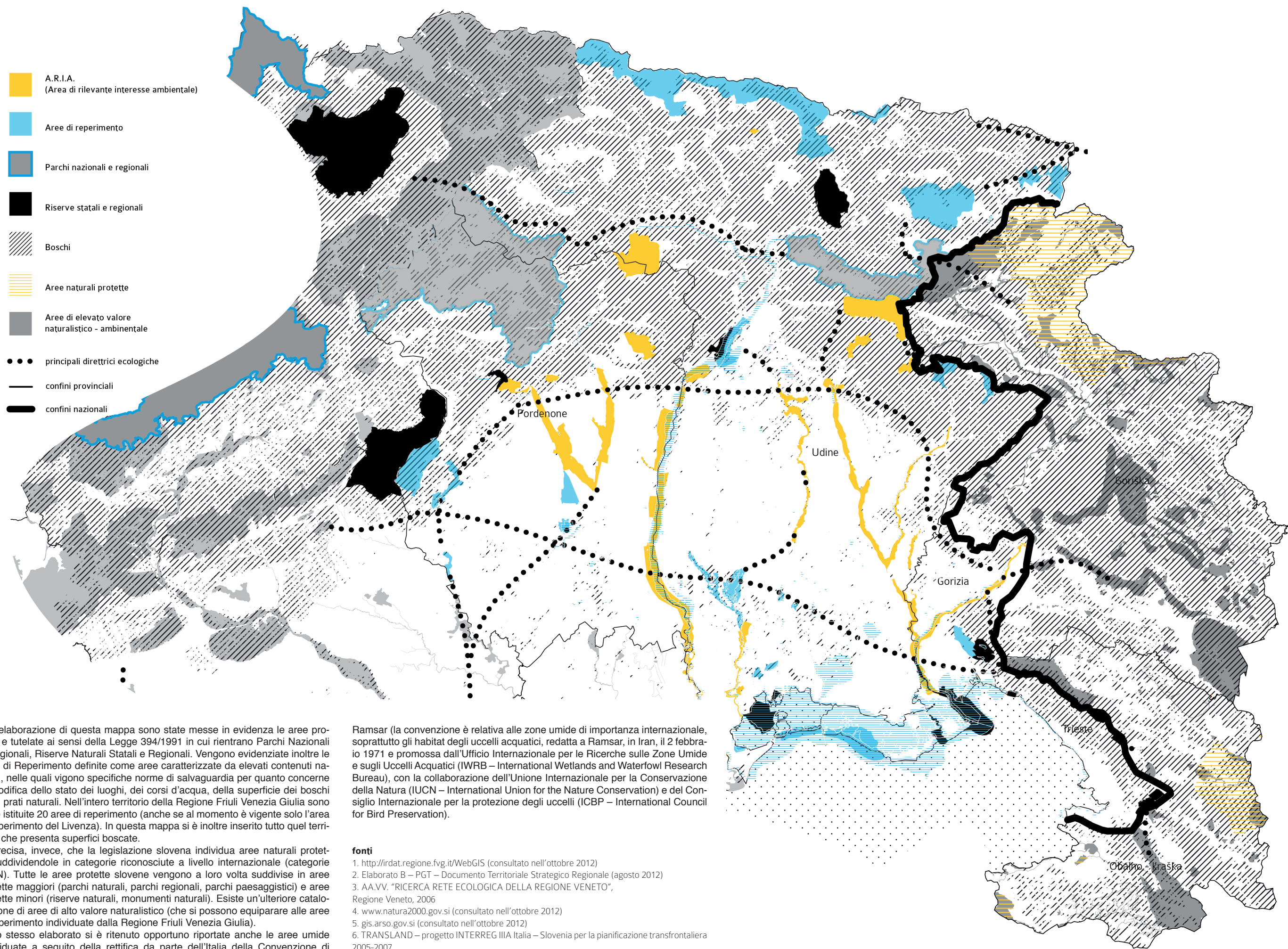
Il sistema Natura 2000 promuove inoltre l'integrazione della tutela di habitat e specie con le attività socioeconomiche e culturali delle popolazioni che vivono

all'interno delle aree costituenti la Rete. Quest'ultima è un sistema coordinato e coerente di aree destinate alla conservazione della biodiversità, una vera e propria rete ecologica, formata da nodi – ovvero i siti SIC e ZPS – collegati tra loro da corridoi ecologici. La costituzione di una rete assicura la continuità degli spostamenti migratori, dei flussi genetici delle varie specie e garantisce la vitalità a lungo termine degli habitat naturali.

Si sottolinea inoltre come in Italia la redazione degli elenchi SIC e ZPS è stata effettuata a cura delle regioni e delle province avvalendosi della consulenza di esperti e di associazioni del settore. Tutti i piani o progetti che possano avere incidenze significative sui siti e che non siano non direttamente connessi e necessari alla loro gestione devono essere assoggettati alla procedura di Valutazione di incidenza ambientale. Si reputa che i documenti reperiti abbiano una definizione di scala comparabile.

fonti

1. Per la Regione Friuli Venezia Giulia la fonte è il sito <http://irdat.regione.fvg.it/WebGIS>, per la Regione Veneto si rimanda al sito www.idt.regione.veneto.it (consultati nell'ottobre del 2012)
2. Per quanto riguarda la porzione transfrontaliera, si rimanda a www.natura2000.gov.si e gis.arso.gov.si (consultati nell'ottobre 2012)



Nell'elaborazione di questa mappa sono state messe in evidenza le aree protette e tutelate ai sensi della Legge 394/1991 in cui rientrano Parchi Nazionali e Regionali, Riserve Naturali Statali e Regionali. Vengono evidenziate inoltre le Aree di Reperimento definite come aree caratterizzate da elevati contenuti naturali, nelle quali vigono specifiche norme di salvaguardia per quanto concerne la modifica dello stato dei luoghi, dei corsi d'acqua, della superficie dei boschi e dei prati naturali. Nell'intero territorio della Regione Friuli Venezia Giulia sono state istituite 20 aree di reperimento (anche se al momento è vigente solo l'area di reperimento del Livenza). In questa mappa si è inoltre inserito tutto quel territorio che presenta superfici boscate.

Si precisa, invece, che la legislazione slovena individua aree naturali protette suddividendole in categorie riconosciute a livello internazionale (categorie IUCN). Tutte le aree protette slovene vengono a loro volta suddivise in aree protette maggiori (parchi naturali, parchi regionali, parchi paesaggistici) e aree protette minori (riserve naturali, monumenti naturali). Esiste un'ulteriore catalogazione di aree di alto valore naturalistico (che si possono equiparare alle aree di reperimento individuate dalla Regione Friuli Venezia Giulia).

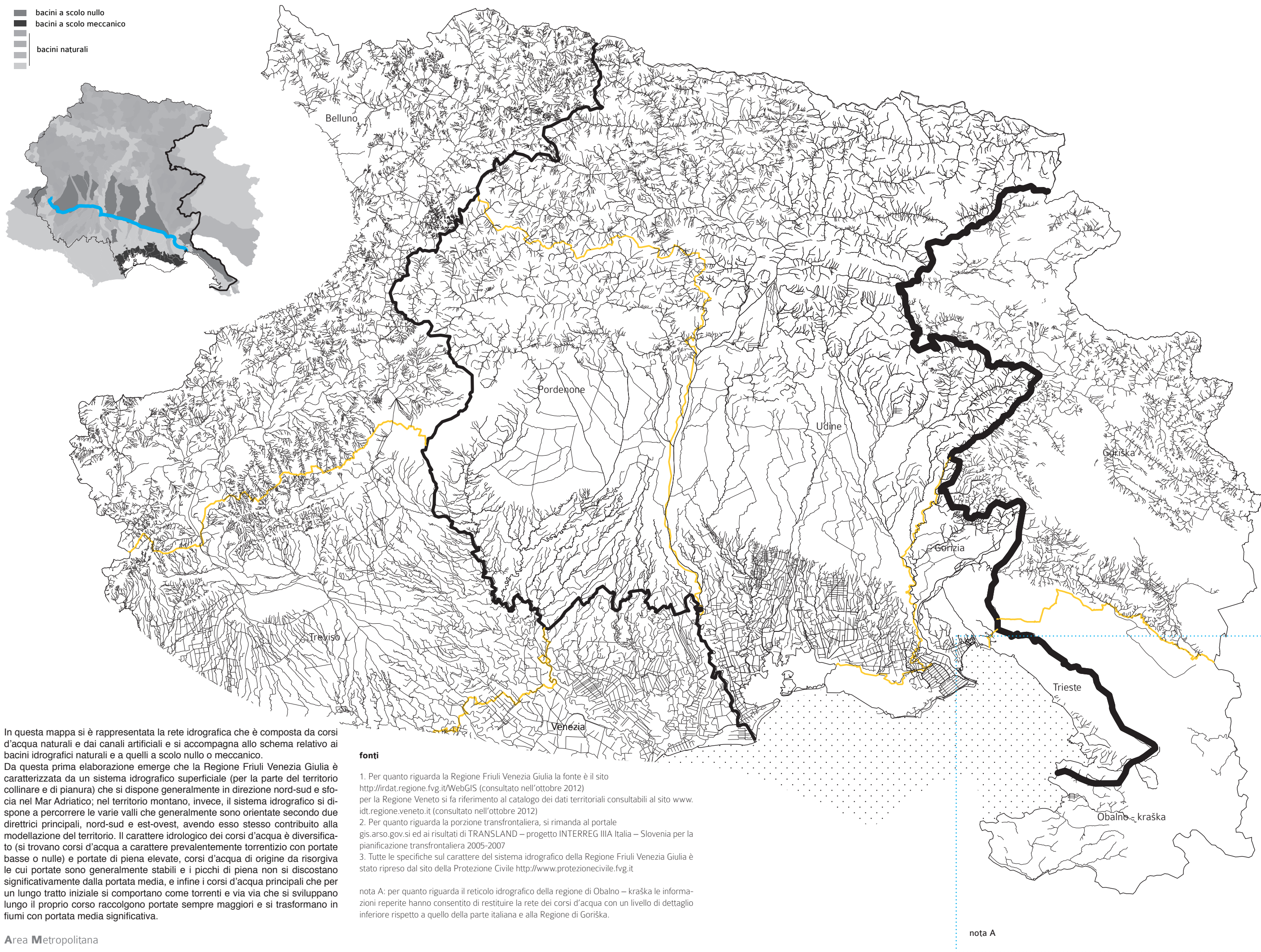
Nello stesso elaborato si è ritenuto opportuno riportare anche le aree umide individuate a seguito della rettifica da parte dell'Italia della Convenzione di

Ramsar (la convenzione è relativa alle zone umide di importanza internazionale, soprattutto gli habitat degli uccelli acquatici, redatta a Ramsar, in Iran, il 2 febbraio 1971 e promossa dall'Ufficio Internazionale per le Ricerche sulle Zone Umide e sugli Uccelli Acquatici (IWRB – International Wetlands and Waterfowl Research Bureau), con la collaborazione dell'Unione Internazionale per la Conservazione della Natura (IUCN – International Union for the Nature Conservation) e del Consiglio Internazionale per la protezione degli uccelli (ICBP – International Council for Bird Preservation).

fonti

1. <http://irdat.regione.fvg.it/WebGIS> (consultato nell'ottobre 2012)
2. Elaborato B – PGT – Documento Territoriale Strategico Regionale (agosto 2012)
3. AA.VV. "RICERCA RETE ECOLOGICA DELLA REGIONE VENETO", Regione Veneto, 2006
4. www.natura2000.gov.si (consultato nell'ottobre 2012)
5. gis.arso.gov.si (consultato nell'ottobre 2012)
6. TRANS LAND – progetto INTERREG IIIA Italia – Slovenia per la pianificazione transfrontaliera 2005-2007

■ bacini a scolo nullo
■ bacini a scolo meccanico
■ bacini naturali



In questa mappa si è rappresentata la rete idrografica che è composta da corsi d'acqua naturali e dai canali artificiali e si accompagna allo schema relativo ai bacini idrografici naturali e a quelli a scolo nullo o meccanico. Da questa prima elaborazione emerge che la Regione Friuli Venezia Giulia è caratterizzata da un sistema idrografico superficiale (per la parte del territorio collinare e di pianura) che si dispone generalmente in direzione nord-sud e sfocia nel Mar Adriatico; nel territorio montano, invece, il sistema idrografico si dispone a percorrere le varie valli che generalmente sono orientate secondo due direttrici principali, nord-sud e est-ovest, avendo esso stesso contribuito alla modellazione del territorio. Il carattere idrologico dei corsi d'acqua è diversificato (si trovano corsi d'acqua a carattere prevalentemente torrentizio con portate basse o nulle) e portate di piena elevate, corsi d'acqua di origine da risorgiva le cui portate sono generalmente stabili e i picchi di piena non si discostano significativamente dalla portata media, e infine i corsi d'acqua principali che per un lungo tratto iniziale si comportano come torrenti e via via che si sviluppano lungo il proprio corso raccolgono portate sempre maggiori e si trasformano in fiumi con portata media significativa.

fonti

1. Per quanto riguarda la Regione Friuli Venezia Giulia la fonte è il sito <http://iridat.regione.fvg.it/WebGIS> (consultato nell'ottobre 2012) per la Regione Veneto si fa riferimento al catalogo dei dati territoriali consultabili al sito www.idt.regione.veneto.it (consultato nell'ottobre 2012)
2. Per quanto riguarda la porzione transfrontaliera, si rimanda al portale gis.arso.gov.si ed ai risultati di TRANSLAND – progetto INTERREG IIIA Italia – Slovenia per la pianificazione transfrontaliera 2005-2007
3. Tutte le specifiche sul carattere del sistema idrografico della Regione Friuli Venezia Giulia è stato ripreso dal sito della Protezione Civile <http://www.protezionecivile.fvg.it>

nota A: per quanto riguarda il reticolo idrografico della regione di Obalno – kraška le informazioni reperite hanno consentito di restituire la rete dei corsi d'acqua con un livello di dettaglio inferiore rispetto a quello della parte italiana e alla Regione di Goriška.

1.1 macro paesaggi

Definizione dell'ambito di coerenza sulla base della carta tematica dei "macro paesaggi". Il perimetro individuato è stato ottenuto considerando il sistema del Carso Triestino e quello del Carso Isontino che sono "agganciati" al sistema della costiera di Trieste e Muggia.

1.2 Rete Natura 2000

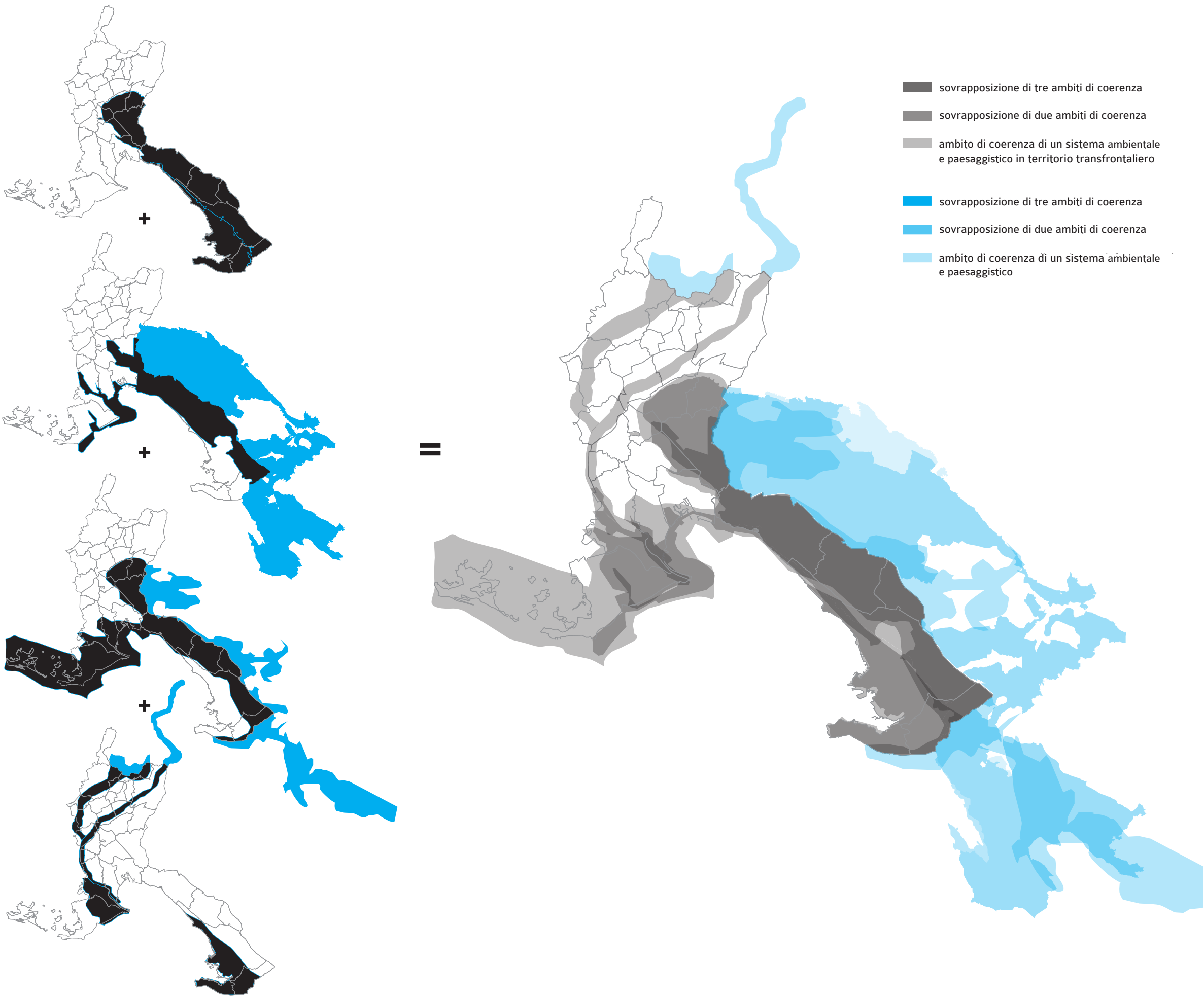
Definizione dell'ambito di coerenza sulla base della carta tematica di "Rete Natura 2000". Riprendendo i perimetri individuati delle aree SIC e ZPS si è giunti alla definizione di questo perimetro che tiene insieme i nodi contigui della rete. Si è inoltre ritenuto opportuno indicare la continuità che sussiste con il territorio sloveno.

1.3 corridoi ecologici e aree protette

Definizione dell'ambito di coerenza sulla base della carta tematica dei "Corridoi ecologici e aree protette". Analizzando il sistema delle aree protette (incluendo in questa classificazione i parchi, le riserve, le aree umide, le cosiddette A.R.I.A e aree di reperimento e i boschi) l'ambito di coerenza individuato va ad integrare quello precedente.

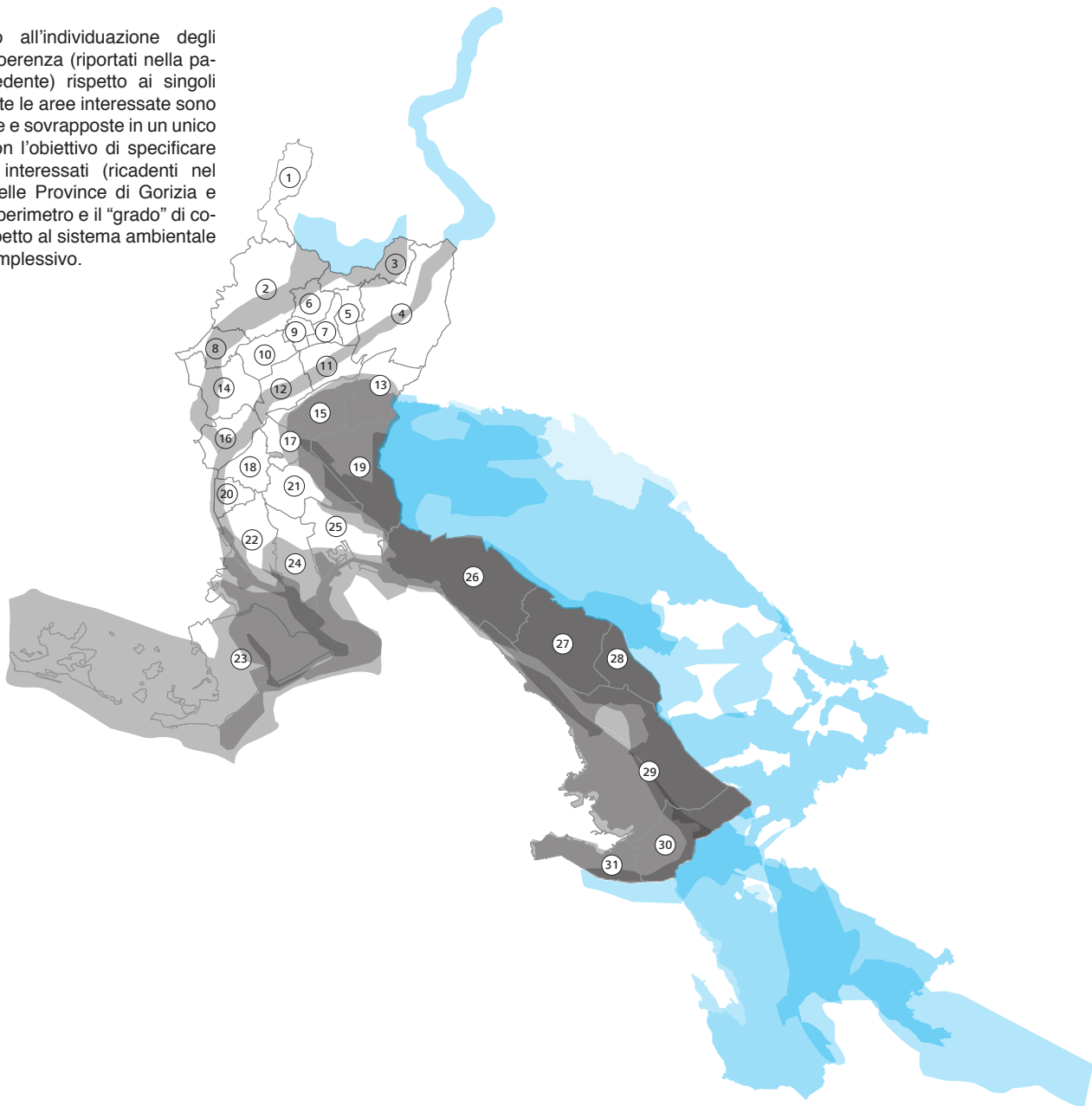
1.4 sistema delle acque naturali e artificiali

Definizione dell'ambito di coerenza sulla base della carta tematica dei "del sistema delle acque naturali e artificiali". Il sistema idrografico restituisce un'area che si riduce ad una piccola porzione della provincia di Trieste, in virtù del fatto che il territorio del carso isontino-triestino e quello del sistema della costa triestina possiedono caratteristiche idrogeologiche molto differenti: nel primo infatti si riscontra una totale assenza di un'idrografia superficiale dal momento che i suoli rocciosi sono estremamente permeabili e determinano un rapido drenaggio delle acque.



ambito di coerenza

In seguito all'individuazione degli ambiti di coerenza (riportati nella pagina precedente) rispetto ai singoli sistemi, tutte le aree interessate sono state riunite e sovrapposte in un unico schema con l'obiettivo di specificare i Comuni interessati (ricadenti nel territorio delle Province di Gorizia e Trieste), il perimetro e il "grado" di coerenza rispetto al sistema ambientale nel suo complessivo.

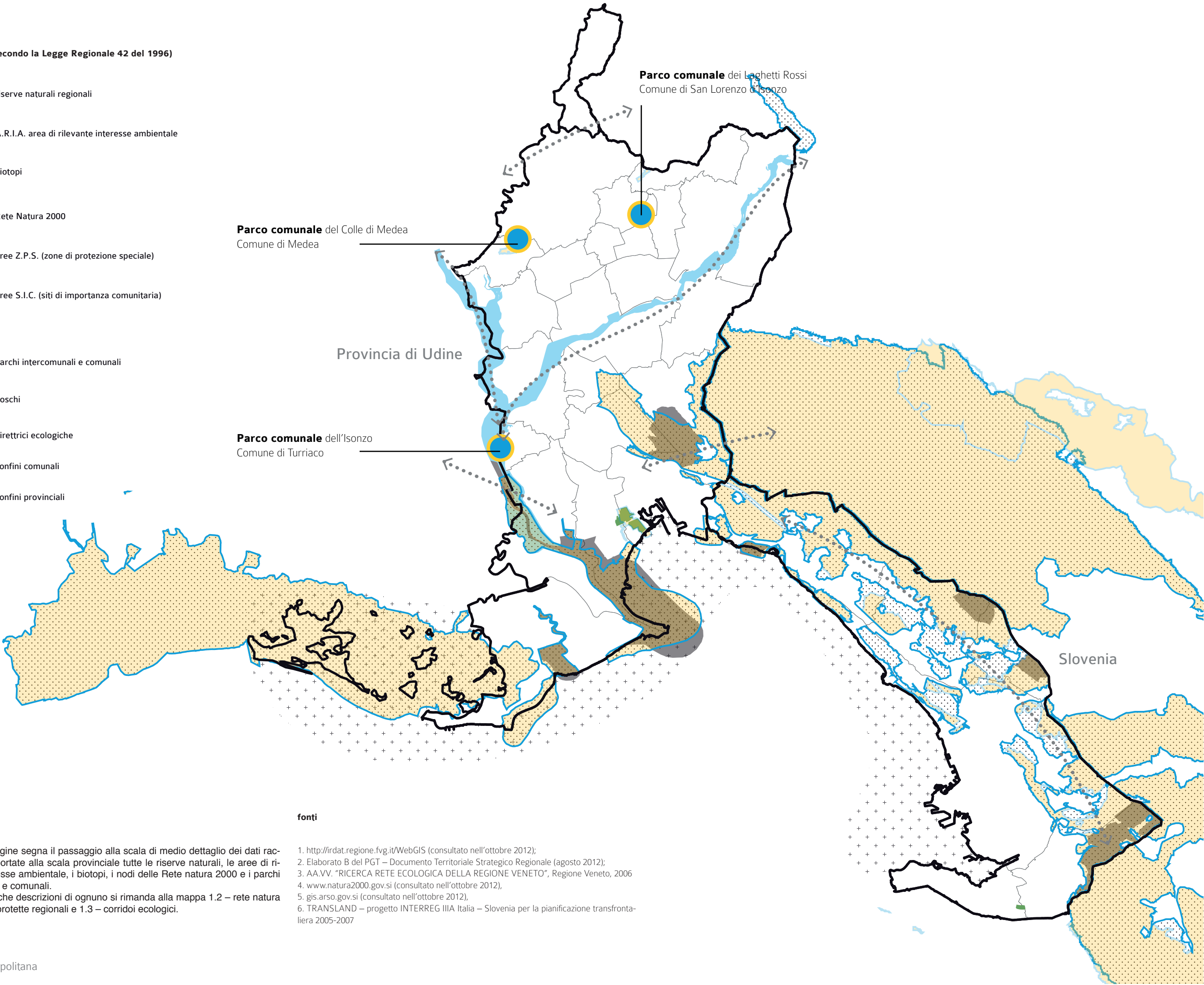


- | | | |
|---------------------------|--------------------------|----------------------------|
| 1 Dolegna | 13 Savogna | 26 Duino Aurisina |
| 2 Cormons | 14 Romans d'Isonzo | 27 Sgonico |
| 3 San Floriano del Collio | 15 Sagrado | 28 Monrupino |
| 4 Gorizia | 16 Villesse | 29 Trieste |
| 5 Mossa | 17 Fogliano - Redipuglia | 30 San Dorligo della Valle |
| 6 Capriva | 18 San Pier d'Isonzo | 31 Muggia |
| 7 San Lorenzo d'Isonzo | 19 Doberdò del Lago | |
| 8 Medea | 20 Turriaco | |
| 9 Moraro | 21 Ronchi dei Legionari | |
| 10 Mariano | 22 San Canzian d'Isonzo | |
| 11 Farra d'Isonzo | 23 Grado | |
| 12 Gradisca d'Isonzo | 24 Staranzano | |
| | 25 Monfalcone | |



LEGENDA (secondo la Legge Regionale 42 del 1996)

- riserve naturali regionali
- A.R.I.A. area di rilevante interesse ambientale
- biotopi
- Rete Natura 2000
- aree Z.P.S. (zone di protezione speciale)
- aree S.I.C. (siti di importanza comunitaria)
- parchi intercomunali e comunali
- boschi
- direttrici ecologiche
- confini comunali
- confini provinciali



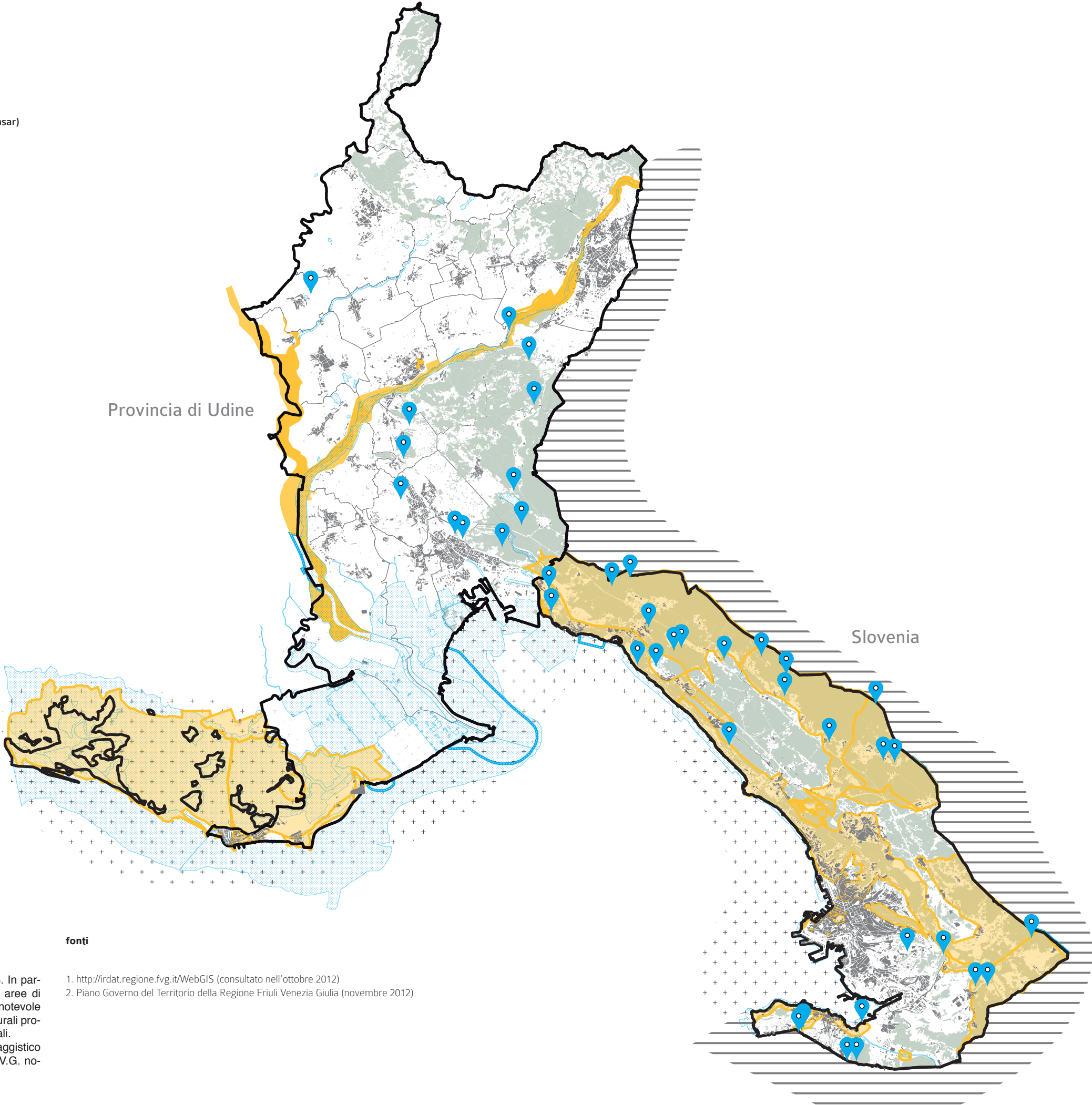
fonti

Questa immagine segna il passaggio alla scala di medio dettaglio dei dati raccolti: sono riportate alla scala provinciale tutte le riserve naturali, le aree di rilevante interesse ambientale, i biotopi, i nodi delle Rete natura 2000 e i parchi intercomunali e comunali.
Per le specifiche descrizioni di ognuno si rimanda alla mappa 1.2 – rete natura 2000 e aree protette regionali e 1.3 – corridoi ecologici.

- 1. <http://irdat.regione.fvg.it/WebGIS> (consultato nell'ottobre 2012);
- 2. Elaborato B del PGT – Documento Territoriale Strategico Regionale (agosto 2012);
- 3. AA.VV. "RICERCA RETE ECOLOGICA DELLA REGIONE VENETO", Regione Veneto, 2006
- 4. www.natura2000.gov.si (consultato nell'ottobre 2012),
- 5. gis.arso.gov.si (consultato nell'ottobre 2012),
- 6. TRANSLAND – progetto INTERREG IIIA Italia – Slovenia per la pianificazione transfrontaliera 2005-2007

LEGENDA

- aree umide "International Waterfowl Census" (IWC)
(vincolo ex Galasso 431/85 derivante dalla Convenzione di Ramsar)
- aree sottoposte a vincolo
art.136 D. Lgs. 42/2004 (aree di notevole interesse pubblico)
- aree protette sottoposte a vincolo
art.142 D. Lgs. 42/2004 (aree tutelate per legge)
- riserve regionali sottoposte a vincolo
art.142 D. Lgs. 42/2004 (aree tutelate per legge)
- aree archeologiche di
interesse paesaggistico
- agglomerati urbani
- boschi
- confini comunali
- confini provinciali



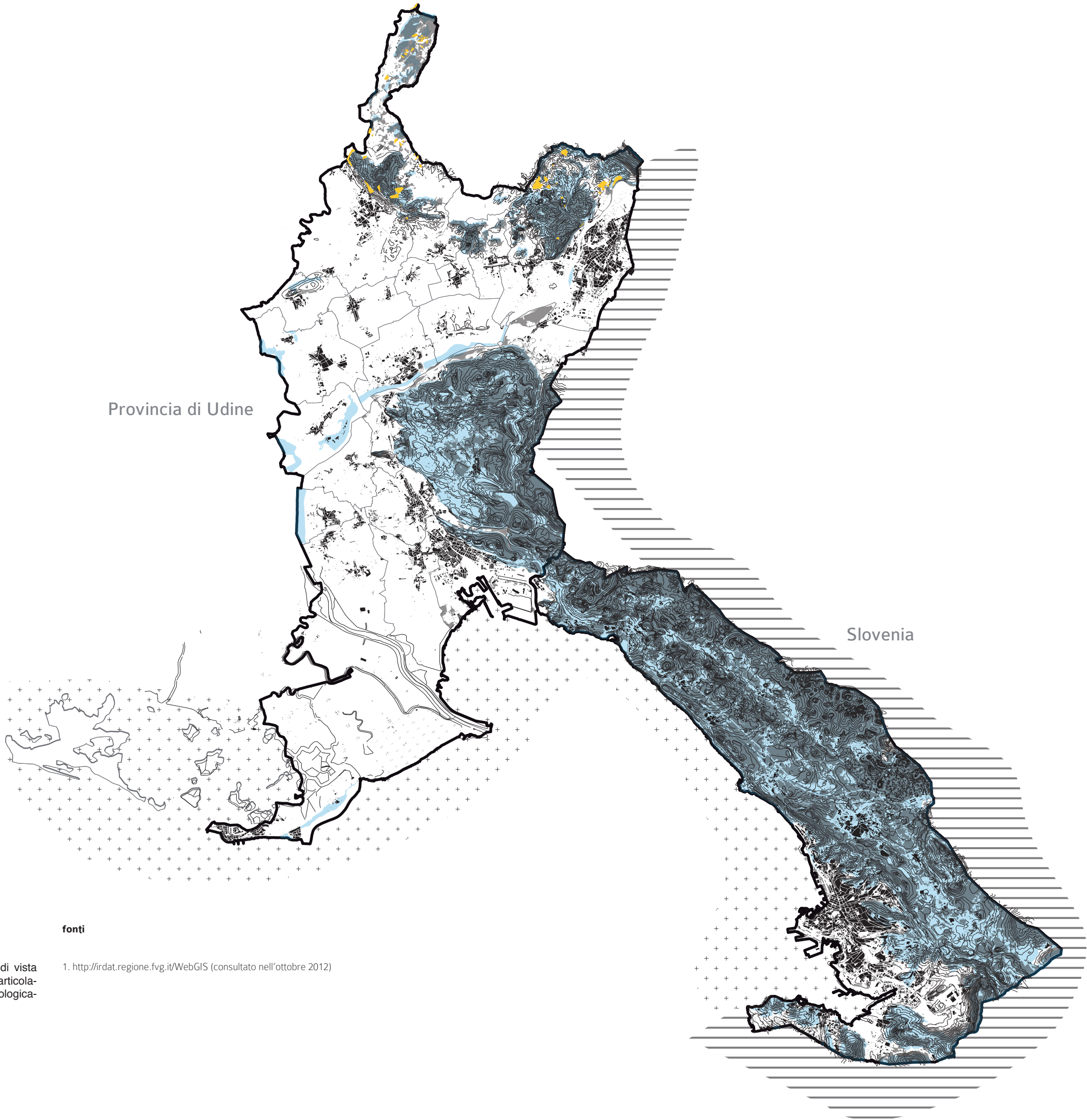
fonti

Questa mappa descrive le aree vincolate ai sensi della legge 42/2004. In particolare si fa riferimento all'articolo 136 che impone il vincolo per le aree di notevole interesse pubblico (in questo caso si considerano le aree di notevole interesse pubblico); all'art.142 che fa specifico riferimento alle aree naturali protette, ai corsi d'acqua, alle aree boscate, alle riserve e ai parchi regionali. Sono individuati inoltre aree archeologiche puntuali di interesse paesaggistico così come individuato dal PGT (Piano Governo del Territorio – R.A.F.V.G. novembre 2012).

- 1. <http://irdat.regione.fvg.it/WebGIS> (consultato nell'ottobre 2012)
- 2. Piano Governo del Territorio della Regione Friuli Venezia Giulia (novembre 2012)

LEGENDA

- pericolosità di frana
(normativa Piano Assetto Idrogeologico)
- aree sottoposte a vincolo idrogeologico
R.D.L. 3267/23
- foreste e boschi
- agglomerato urbano
- orografia
- confini comunali
- confini provinciali



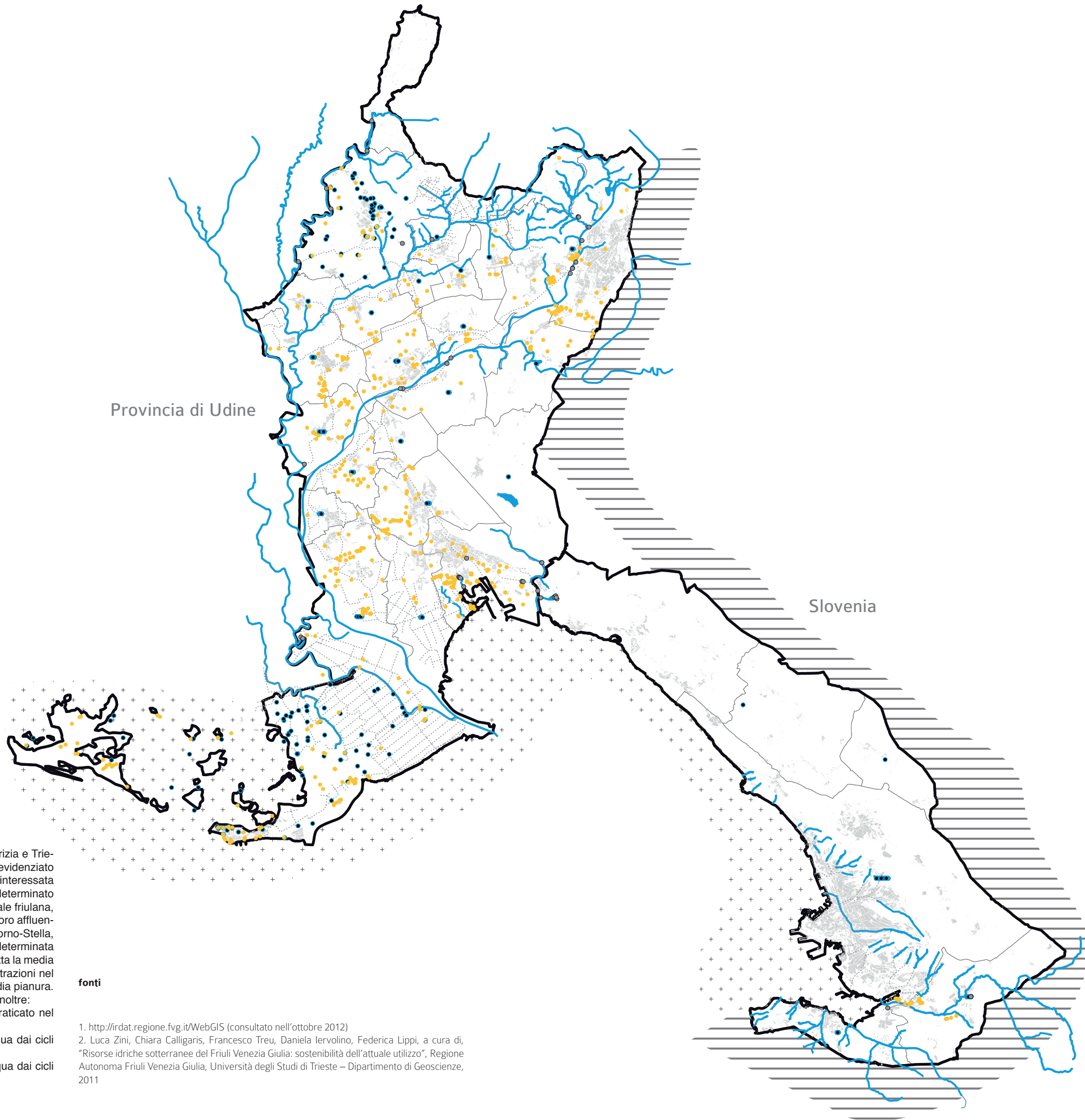
fonti

Questa mappa tiene assieme aspetti diversi del territorio dal punto di vista dell'analisi morfologica del territorio e delle criticità idrogeologiche. In particolare sono evidenziati: la configurazione del territorio, le aree vincolate idrologicamente (come da R.D.L. 3267/23) e le superfici coperte a bosco.

1. <http://irdat.regione.fvg.it/WebGIS> (consultato nell'ottobre 2012)

LEGENDA

- pozzo
- prese superficiali
- prese sotterranee
- acque naturali
- acque artificiali
- confini comunali
- confini provinciali



Viene qui rappresentata la rete idrografica delle due province di Gorizia e Trieste distinguendo i corsi d'acqua artificiali e quelli naturali. Come già evidenziato nello schema alla scala regionale, la Regione Friuli Venezia Giulia è interessata da una complessa e fitta rete idrografica. Il sistema idrografico, determinato dalla presenza della catena delle Alpi orientali e dalla piana alluvionale friulana, è incentrato sui cinque principali corpi idrici a carattere torrentizio, e loro affluenti, sfocianti nel mar Adriatico (da Est verso Ovest: Isonzo, Cormor, Corno-Stella, Tagliamento, Cellina-Meduna,) e sulla complessa rete idrografica determinata dalle acque di risorgiva provenienti dalle falde freatiche presenti in tutta la media pianura friulana, alimentate sia dagli apporti meteorici, sia dalle infiltrazioni nel sottosuolo dei principali corsi d'acqua lungo i percorsi dell'alta e media pianura. Nell'elaborazione di questa mappa si è reputato opportuno inserire inoltre:

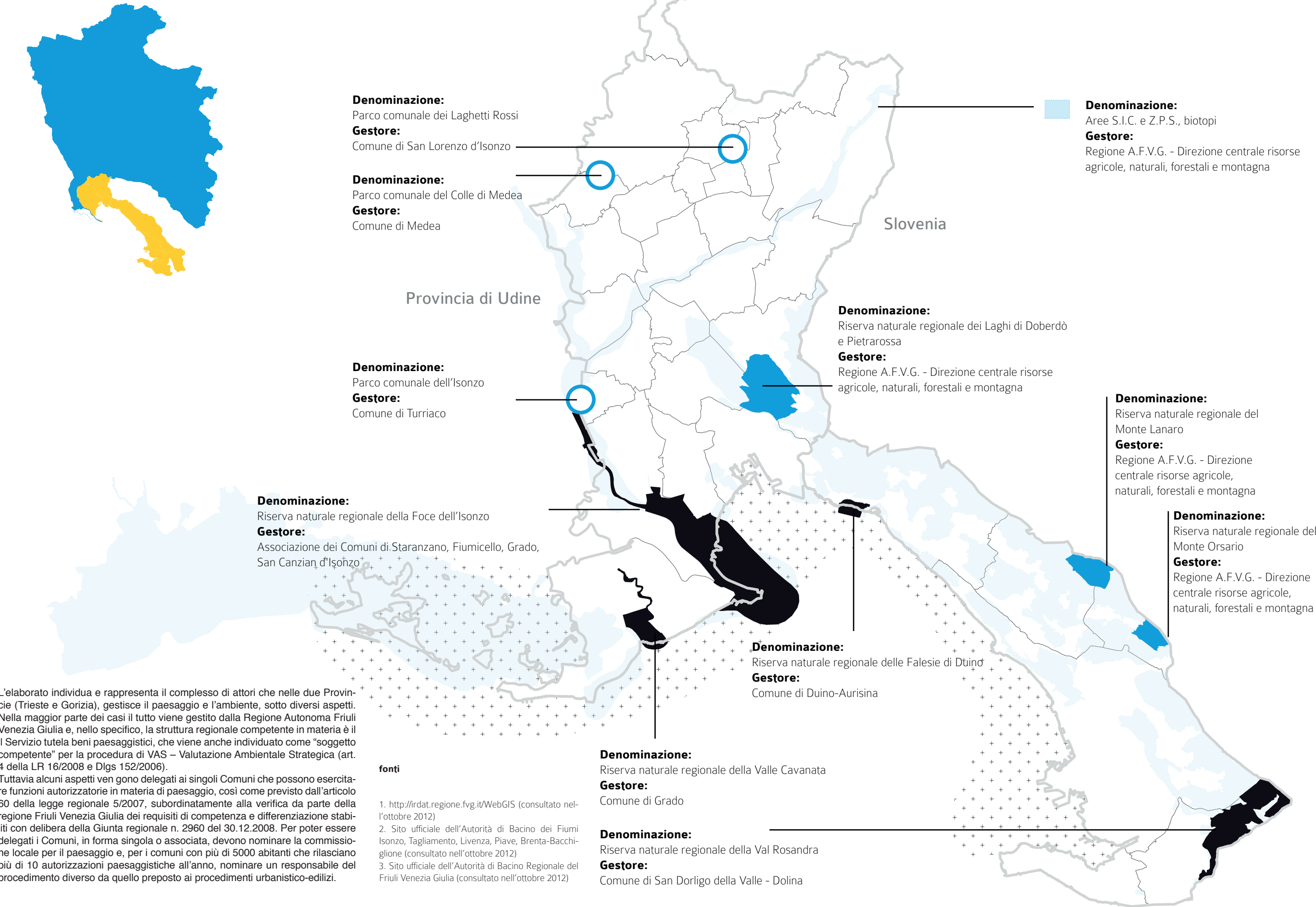
- i pozzi (intesi come manufatti costituiti da uno scavo circolare praticato nel terreno per attingere acqua da sottostanti strati acquiferi);
- le prese superficiali (dispositivi che permettono di prelevare l'acqua dai cicli naturali facenti parte di un impianto di derivazione);
- le prese sotterranee (dispositivi che permettono di prelevare l'acqua dai cicli naturali facenti parte di un impianto di derivazione).

fonti

1. <http://irdat.regione.fvg.it/WebGIS> (consultato nell'ottobre 2012)
2. Luca Zini, Chiara Calligaris, Francesco Treu, Daniela Iervolino, Federica Lippi, a cura di, "Risorse idriche sotterranee del Friuli Venezia Giulia: sostenibilità dell'attuale utilizzo", Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Università degli Studi di Trieste – Dipartimento di Geoscienze, 2011

Autorità di Bacino (ente misto stato-regioni)

- Autorità di Bacino del **fiume Isonzo**, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta, Bacchiglione
- Autorità di Bacino Regionale (**bacino del Levante**)



L'elaborato individua e rappresenta il complesso di attori che nelle due Provincie (Trieste e Gorizia), gestisce il paesaggio e l'ambiente, sotto diversi aspetti. Nella maggior parte dei casi il tutto viene gestito dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e, nello specifico, la struttura regionale competente in materia è il Servizio tutela beni paesaggistici, che viene anche individuato come "soggetto competente" per la procedura di VAS - Valutazione Ambientale Strategica (art. 4 della LR 16/2008 e Dlgs 152/2006). Tuttavia alcuni aspetti vengono delegati ai singoli Comuni che possono esercitare funzioni autorizzatorie in materia di paesaggio, così come previsto dall'articolo 60 della legge regionale 5/2007, subordinatamente alla verifica da parte della regione Friuli Venezia Giulia dei requisiti di competenza e differenziazione stabiliti con delibera della Giunta regionale n. 2960 del 30.12.2008. Per poter essere delegati i Comuni, in forma singola o associata, devono nominare la commissione locale per il paesaggio e, per i comuni con più di 5000 abitanti che rilasciano più di 10 autorizzazioni paesaggistiche all'anno, nominare un responsabile del procedimento diverso da quello preposto ai procedimenti urbanistico-edilizi.



SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Claudia Marcon

LEGENDA

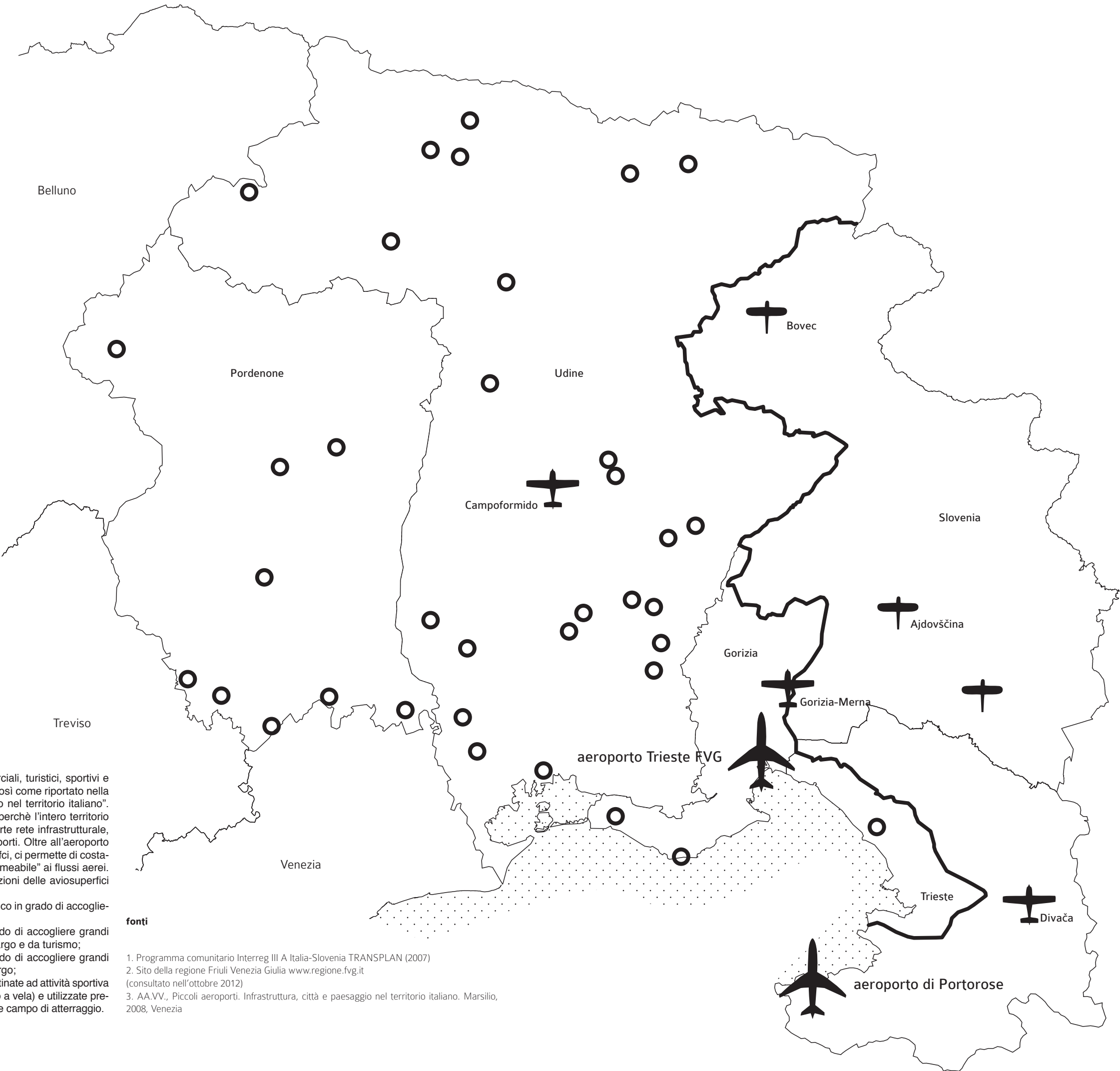
- aeroporto commerciale
- aeroporto turistico
- aeroporto sportivo
- aviosuperfici e piste di atterraggio al 2007

La mappa riporta la collocazione degli aeroporti commerciali, turistici, sportivi e delle aviosuperfici e piste di atterraggio censite al 2007, così come riportato nella ricerca “Piccoli aeroporti. Infrastruttura, città e paesaggio nel territorio italiano”. Si è reputato opportuno segnalare tutte le aviosuperfici perchè l'intero territorio friulano, così come in generale quello italiano, ha una forte rete infrastrutturale, soprattutto per quella legata alle comunicazioni e ai trasporti. Oltre all'aeroporto di Ronchi dei Legionari, l'elevata quantità di queste superfici, ci permette di costatare come in realtà questa Regione si possa definire “permeabile” ai flussi aerei. Per completezza di seguito si riportano le diverse definizioni delle aviosuperfici inserite in legenda:

- aeroporto commerciale: aeroporto civile aperto al pubblico in grado di accogliere grandi aerei di linea;
- aeroporto turistico: aeroporto molto piccolo non in grado di accogliere grandi aerei di linea, ma adatto per ultraleggeri e piccoli aerei cargo e da turismo;
- aeroporto sportivo: aeroporto molto piccolo non in grado di accogliere grandi aerei di linea,ma adatto per ultraleggeri e piccoli aerei cargo;
- aviosuperfici e piste di atterraggio censite, quasi tutte destinate ad attività sportiva e turistica (attrezzate per Ulm tre assi, delta a motore, volo a vela) e utilizzate prevalentemente il fine settimana, ma sempre disponibili come campo di atterraggio.

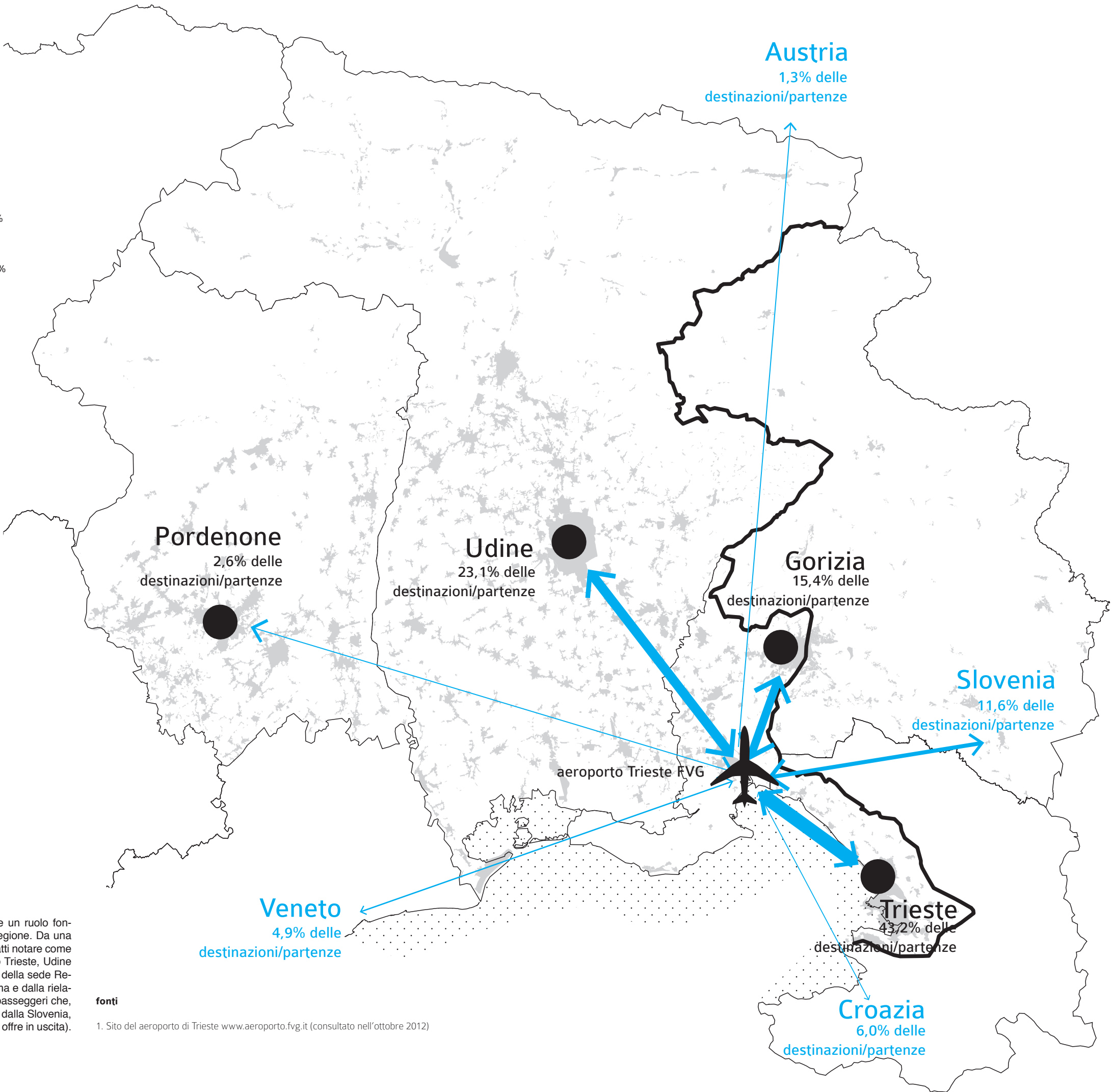
fonti

1. Programma comunitario Interreg III A Italia-Slovenia TRANSPLAN (2007)
2. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it (consultato nell'ottobre 2012)
3. AA.VV., Piccoli aeroporti. Infrastruttura, città e paesaggio nel territorio italiano. Marsilio, 2008, Venezia



LEGENDA

- capoluoghi di provincia
- ↔ destinazioni/partenze fino al 5%
- ↔ destinazioni/partenze comprese tra il 10% e il 20%
- ↔ destinazioni/partenze comprese tra il 20% e il 40%
- ↔ destinazioni/partenze maggiori del 40%



L'aeroporto di Trieste, con sede a Ronchi dei Legionari, riveste un ruolo fondamentale nel determinare flussi in ingresso e in uscita dalla Regione. Da una prima elaborazione dei dati e dalla loro graficizzazione si può infatti notare come le principali origini e destinazioni degli utenti dell'aeroporto sono Trieste, Udine e Gorizia (soprattutto per Udine e Trieste anche per la presenza della sede Regionale). È importante inoltre sottolineare come da questo schema e dalla rielaborazione dei dati, sia evidente che vi è una buona porzione di passeggeri che, sia in termini di origine sia in termini di destinazione, provengono dalla Slovenia, Croazia e dal Veneto (per diversità di destinazioni che l'aeroporto offre in uscita).

fonti
1. Sito del aeroporto di Trieste www.aeroporto.fvg.it (consultato nell'ottobre 2012)

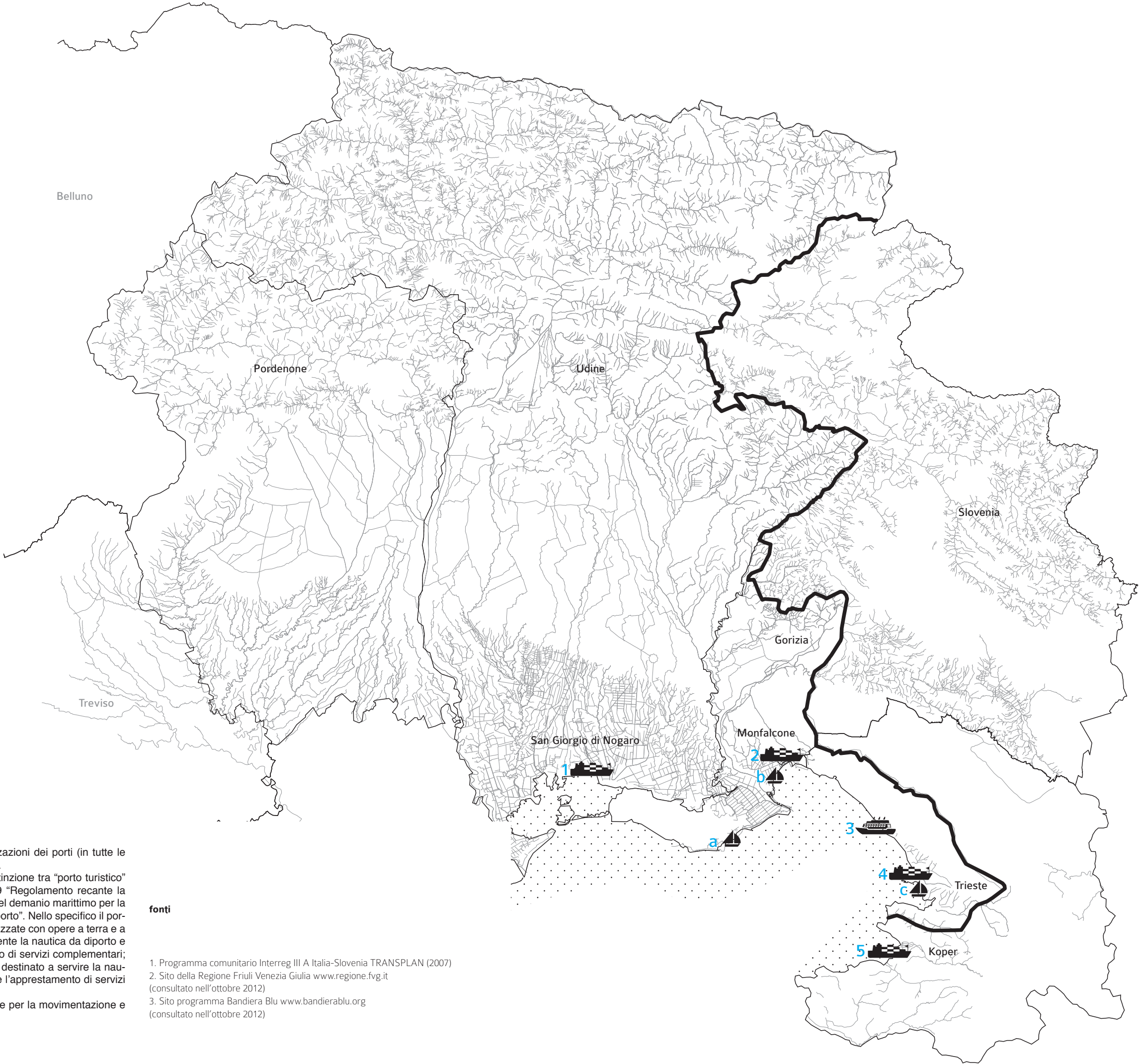
LEGENDA

 porto commerciale

 porto turistico

 approdi

- 1 Porto Commerciale di Nogaro
- 2 Porto Commerciale di Monfalcone
- 3 Porto turistico di Trieste
- 4 Porto Commerciale di Trieste
- 5 Porto di Capodistria
- a Porto San Vito (Grado)
- b Marina di Hannibal (Monfalcone)
- c Lega Navale Italiana (Trieste)



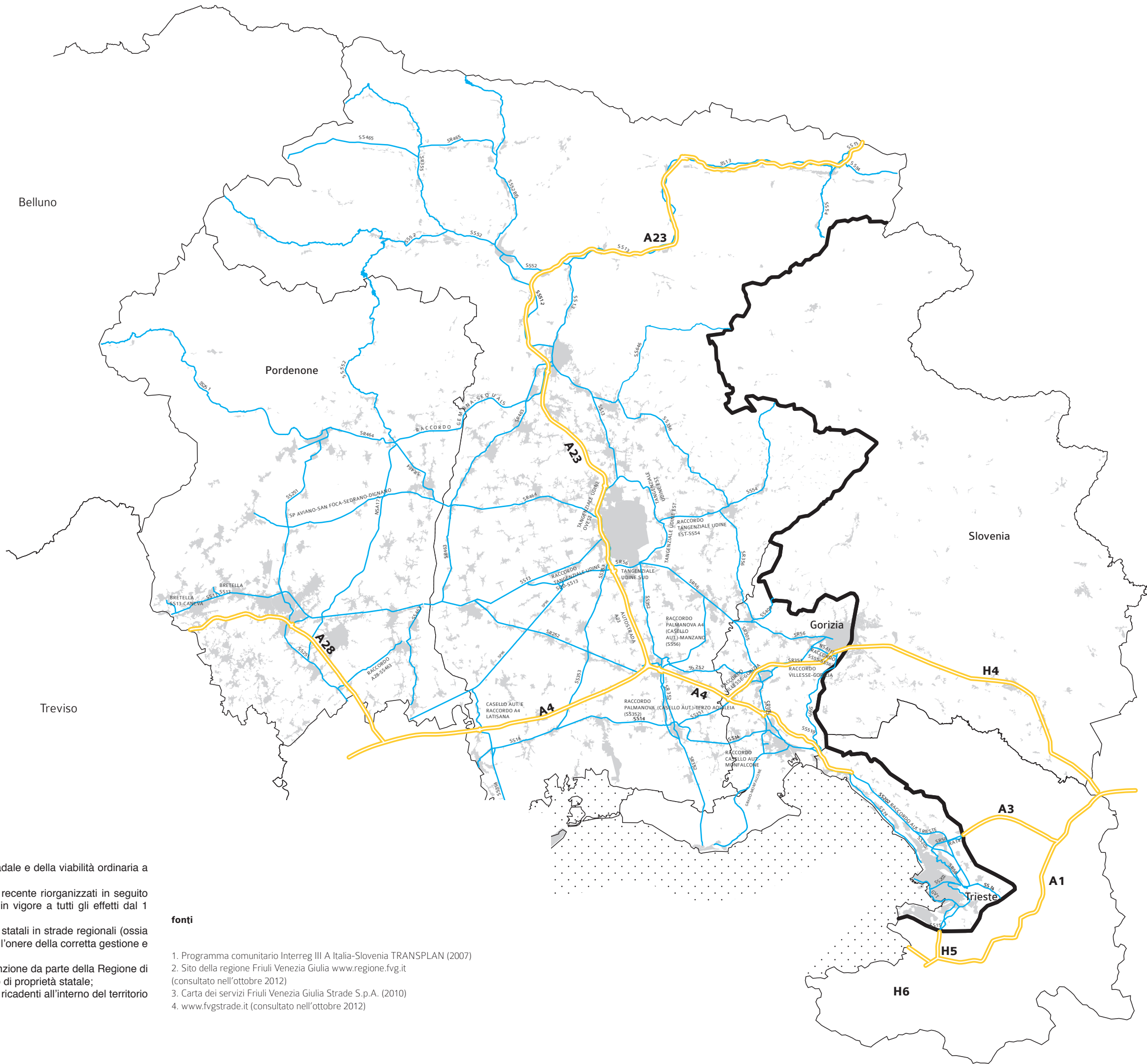
In questa mappa vengno riportate le esatte localizzazioni dei porti (in tutte le loro tipologie), alla scala regionale e transfrontaliera. Si specifica, anche in base alla legenda, che la distinzione tra “porto turistico” e “approdo” è definita nel D.P.R. 02/12/1997 n.509 “Regolamento recante la disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto”. Nello specifico il porto turistico è il complesso di strutture inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente e precipuamente la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; l'approdo consiste invece in un porto polifunzionale destinato a servire la nautica da diporto e il diportista nautico anche mediante l'apprestamento di servizi complementari. Il porto commerciale, infine, è un terminal polivalente per la movimentazione e lo scambio di merci.

fonti

- 1. Programma comunitario Interreg III A Italia-Slovenia TRANSPLAN (2007)
- 2. Sito della Regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it (consultato nell'ottobre 2012)
- 3. Sito programma Bandiera Blu www.bandierablu.org (consultato nell'ottobre 2012)

LEGENDA

- autostrade
- strade statali e regionali



L'immagine riporta la maglia della rete autostradale e della viabilità ordinaria a scala regionale.
I tracciati della viabilità ordinaria sono stati di recente riorganizzati in seguito all'emanazione del D. Lgs. 111/2004, entrato in vigore a tutti gli effetti dal 1 gennaio 2008, che nel dettaglio ha comportato:
– la conversione di circa 650,214 km di strade statali in strade regionali (ossia di proprietà della Regione che si accolla quindi l'onere della corretta gestione e manutenzione);
– l'assunzione dell'onere di gestione e manutenzione da parte della Regione di circa 269,616 km di strade che rimangono però di proprietà statale;
– la riduzione a 160,244 km delle strade statali ricadenti all'interno del territorio della Regione A.F.V.G.

fonti

1. Programma comunitario Interreg III A Italia-Slovenia TRANSPLAN (2007)
2. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it (consultato nell'ottobre 2012)
3. Carta dei servizi Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. (2010)
4. www.fvgstrade.it (consultato nell'ottobre 2012)

LEGENDA

- 1 Linea Venezia-Portogruaro-Trieste
- 2 Linea Venezia-Udine-Trieste
- 3 Linea Linea Trieste-Cervignano A.G.-Udine-Tarvisio
- 4 Linea Gemona-Sacile
- 5 Linea Casarsa-Portogruaro
- 6 Linea Udine-Cividale
- A Linea Trieste-Villa Opicina confine (per Sežana)
- B Linea Ronchi dei Legionari Nord-Ronchi dei Legionari Sud
- C Linea Gorizia-Nova Gorica
- D Linee P.M. Vat-Udine Parco / Bivio Cagnacco
- Rete ferroviaria della Regione Veneto
- Rete ferroviaria estera

Nella mappa sono state riportate le principali stazioni ferroviarie in cui si intersecano le diverse linee della Regione. L'intera infrastruttura ferroviaria in Friuli Venezia Giulia si estende per 469 km con, in attivo (ma di diversa importanza) 59 le stazioni. Costituiscono la rete fondamentale:

- la linea Venezia-Portogruaro (Latisana-Cervignano-Monfalcone-Trieste/Villa Opicina-Confini di Stato) che costituisce l'ultimo tratto nazionale della direttrice trasversale transeuropea su linea convenzionale con ingresso in Slovenia attraverso il valico alpino di Villa Opicina;
- la linea Venezia-Treviso (Sacile-Pordenone-Udine-Pontebba-Tarvisio-Confini di Stato), di collegamento con l'Austria attraverso il valico alpino di Tarvisio;
- la linea Monfalcone-Gorizia-Udine che collega le due linee citate tra loro e da cui si dirama verso la Slovenia un ulteriore tratto di linea transfrontaliero Gorizia-Nova Gorica.

Fanno parte della rete complementare:

- la linea Udine-Palmanova-Cervignano, di particolare rilevanza per il traffico merci da/per gli scali di Cervignano e Palmanova, dotati di appositi terminali intermodali per lo scambio "ferro-gomma";
- la linea Casarsa-Cordovado (-Portogruaro);
- la linea Sacile-Pinzano-Gemona del Friuli.

fonti

1. Programma comunitario Interreg III A Italia-Slovenia TRANSPLAN (2007)
2. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it (consultato nell'ottobre 2012)
3. Carta dei Servizi Friuli Venezia Giulia 2012 – Trenitalia
4. www.trenitalia.com (consultato nell'ottobre 2012)

LEGENDA

- ciclovie realizzate
- ciclovie finanziate / da finanziare
- collegamenti intermodali bici + bus da attivare
- collegamenti intermodali traghetti + bus da attivare
- ciclovie slovene

Nota: si è condotta una breve ricerca finalizzata ad analizzare gli sviluppi della rete ciclabile in un arco di tempo a partire dal 2006 al 2013.

La mappa restituisce lo sviluppo e il programma di implementazione dei percorsi ciclabili che attraversano la Regione e, in alcuni casi, consentono una connessione con il territorio sloveno e austriaco. Ad oggi sono presenti itinerari realizzati che hanno diverse difficoltà di percorrenza ed è inoltre possibile, attraverso il sistema Dolomiti Friulane Biking caricare le bici su alcuni bus, permettendo così al cicloturista di raggiungere alcune località montane del pordenonese e del Parco naturale delle Dolomiti Friulane. L'offerta degli itinerari ciclabili si compone prevalentemente di piste ciclabili su strade a traffico relativamente ridotto e itinerari pianeggianti che si trovano nei pressi del litorale: lungo il Tagliamento fino a Lignano, da Aquileia alla laguna di Grado.

fonti

1. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it (consultato nell'ottobre 2012)
2. Sito dedicato al turismo nella Regione Friuli Venezia Giulia: www.turismofvg.it (consultato nell'ottobre 2012)
3. Sito turismo Slovenia www.slovenia.info (consultato nell'ottobre 2012)

LEGENDA

- FVG1 – Alpe Adria
- FVG2 – Mare Adriatico
- variante prelagunare (in progetto)
- FVG3 – Pedemontano
- FVG4 – Pianura Friulana
- FVG5 – Isonzo
- FVG6 – Tagliamento
- FVG7 – Livenza
- FVG8 – Carnico
- FVG9 – Bassa Podenonese
- percorso sloveno

- legenda_itinerari_intermodalità bici + mezzi pubblici
- Linee marittime con servizio barca + bici (annuale)
 - Linee marittime con servizio barca + bici (estivo)
 - Linee tramviarie con servizio tram + bici
 - Stazioni con servizio treno + bici
 - Punti di imbarco per servizio barca + bici
 - Fermate per servizio tram + bici

Nota: I dati disponibili sono aggiornati al 2011. Si precisa inoltre che con “percorsi ciclabili” si intendono in questo caso tutti i tracciati, non necessariamente realizzati in sede propria, che consentono l’attraversamento del territorio in bicicletta.

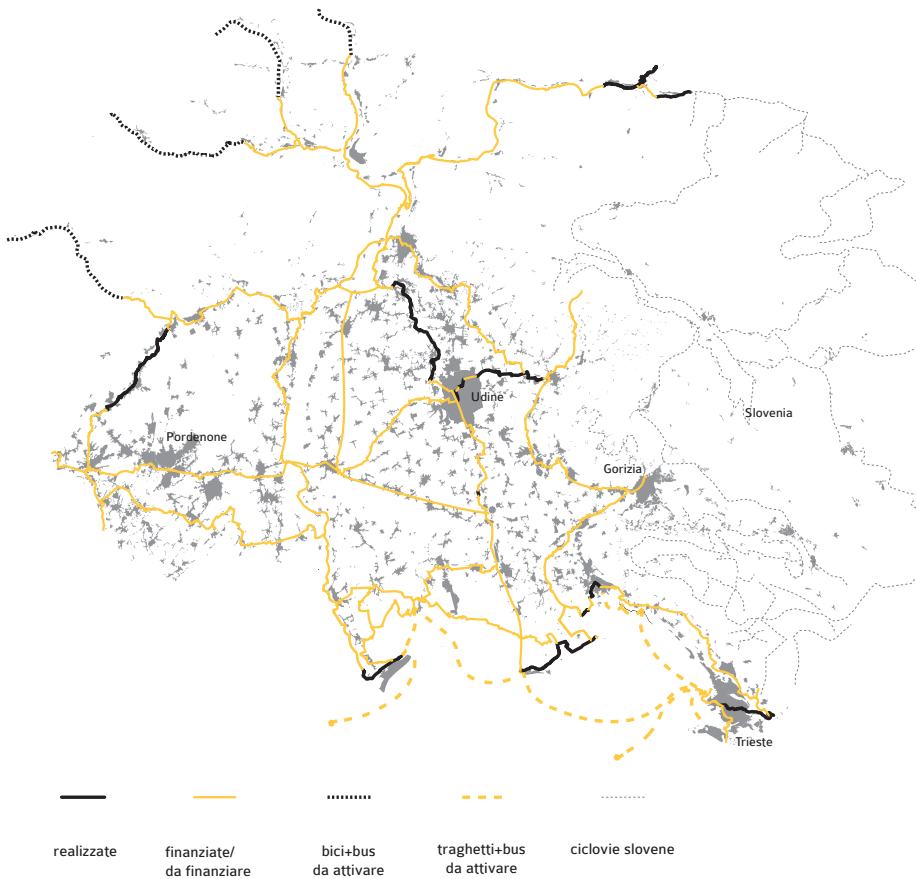
fonti

La mappa riporta la rete dei principali tracciati ciclabili che connettono le varie parti del territorio regionale allo stato attuale di realizzazione.

1. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it (consultato nell’ottobre 2012)
2. Sito dedicato al turismo nella Regione Friuli Venezia Giulia: www.turismo.fvg.it (consultato nell’ottobre 2012)
3. Biblioteca online per itinerari in bicicletta www.pedalitalia.it
4. Sito turismo Slovenia www.slovenia.info (consultato nell’ottobre 2012)

Piste ciclabili realizzate, finanziate, da finanziare. Aggiornato al 2006

2006



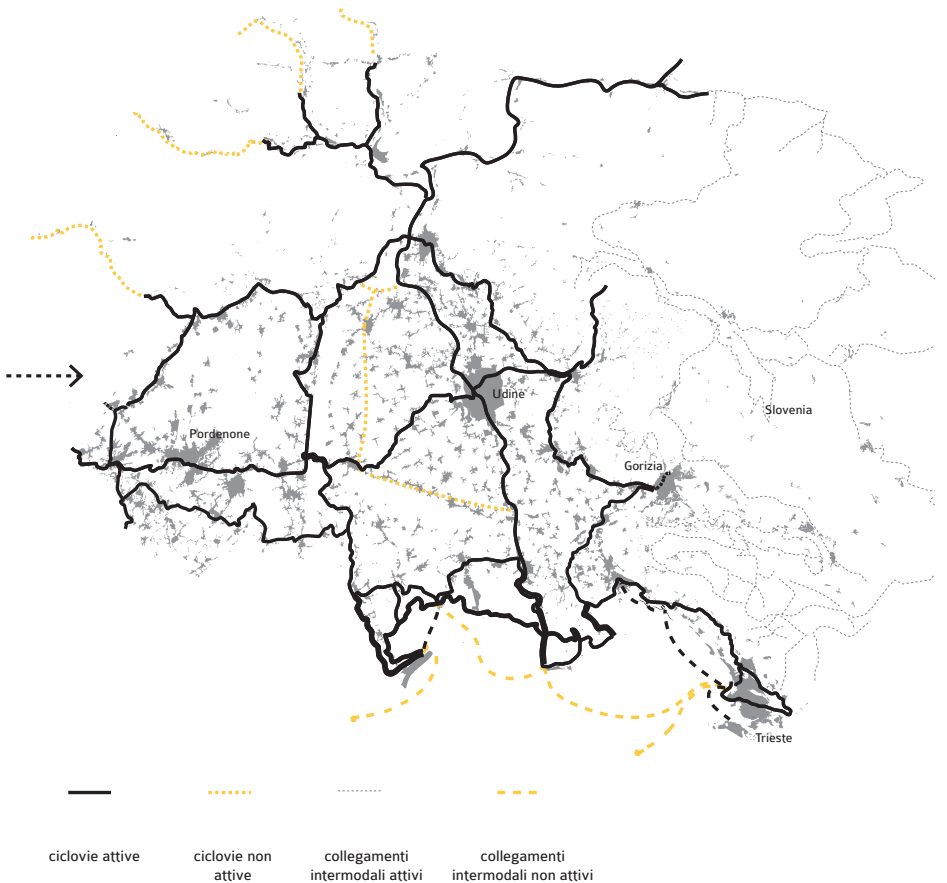
Piste ciclabili attive. Aggiornato al 2011

2011



Piste ciclabili attive e non attive. Aggiornato al 2011

2011

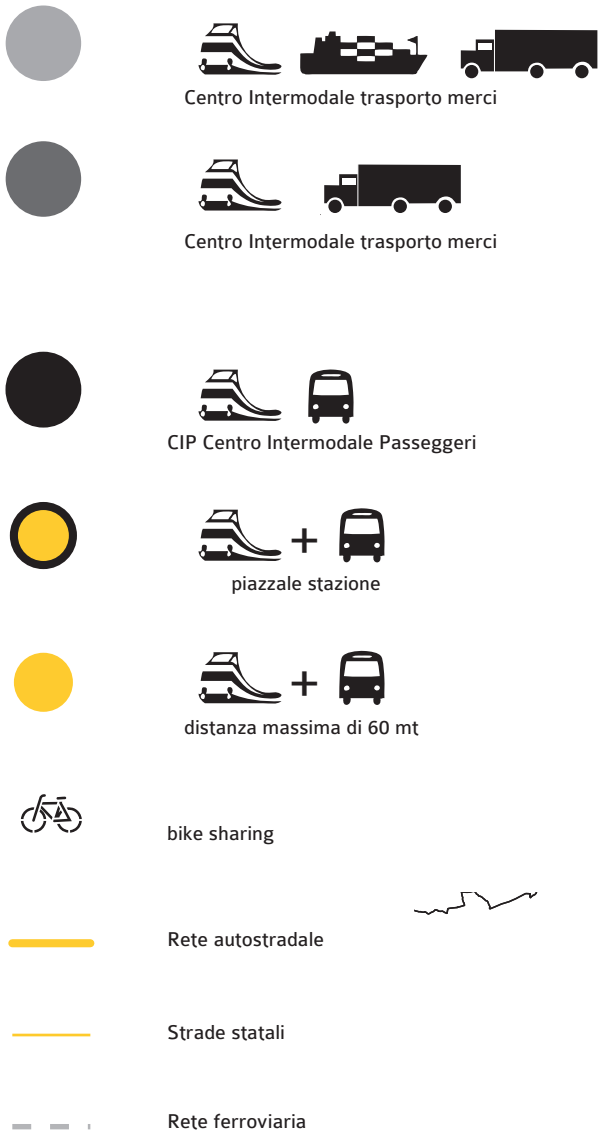


fonti

Questa tavola è stata realizzata al fine di evidenziare lo stato di avanzamento del programma di realizzazione della rete ciclabile alla scala territoriale negli anni compresi tra il 2006 e il 2011. In relazione ad alcuni documenti aggiornati al 2011, viene evidenziato come la maggior parte delle piste ciclabili sono state realizzate e che mancano ancora solo alcuni tratti (soprattutto per la ciclovia Alpe Adria) come quello aall'altezza di Ugovizza e prima di Pontebba, mentre la pista è completa da Camporosso al confine con l'Austria, dove prosegue fino a Villach.

1. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it (consultato nell'ottobre 2012)
2. Sito dedicato al turismo nella Regione Friuli Venezia Giulia: www.turismofvg.it (consultato nell'ottobre 2012)
3. Biblioteca online per itinerari in bicicletta: www.pedalitalia.it (consultato nell'ottobre 2012)
4. Sito turismo Slovenia www.slovenia.info (consultato nell'ottobre 2012)

LEGENDA



In questa mappa vengono riportati tutti i nodi intermodali della Regione Friuli Venezia Giulia. Da quanto si evince è facile comprendere come la in Regione si sia prestata attenzione all'efficienza dei servizi logistici e allo sviluppo della vocazione intermodale dei poli logistici regionali, temi che ancora oggi sono al centro delle politiche regionali.

Per i principali nodi di interscambio dal sito della Regione si apprende che per:

- l'interporto di Cervignano del Friuli, nel contesto della struttura interportuale si inseriscono, prioritariamente, la conclusione del terzo e quinto lotto, nonché la progettazione e realizzazione della bretella di allaccio all'autostrada A4.
- l'interporto centro ingrosso di Pordenone, con riferimento alla struttura pordenonese, riveste carattere prioritario la realizzazione del III e IV lotto del nuovo centro logistico e la realizzazione dell'area intermodale.
- il polo intermodale di Ronchi dei Legionari, propedeutico alla realizzazione del Polo è l'intervento di spostamento dei pozzi siti nell'area interessata e la realizzazione del Polo Intermodale annesso all'Aeroporto di Ronchi dei Legionari.
- l'autoporto di Gorizia-S. Andrea, per il pieno sviluppo dell'Autoporto di Gorizia assumono carattere prioritario i lavori del III lotto e il completamento del nuovo piazzale intermodale.
- autoporto di Ferneti, per la valorizzazione del terminal di Ferneti assume rilevanza la realizzazione di nuovi magazzini in funzione di stoccaggio retroportuale delle merci.
- aeroporto FVG di Ronchi dei Legionari, i fini del pieno sviluppo dello scalo di Ronchi, si segnala il carattere strategico rivestito dal rilascio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della concessione quarantennale per la gestione dell'infrastruttura aeroportuale.

Si precisa inoltre che i nodi intermodali inseriti in legenda sono stati classificati in:

- centri intermodali per lo scambio delle merci (quindi di carattere prettamente commerciale) trasportate su ferro/nave e su ferro/gomma
- CIP – Centri Intermondali Passeggeri;
- nodi costituiti da stazione ferroviaria e stazione autobus/corriere dislocate nello stesso luogo ma non costituenti una struttura unitaria;
- nodi costituiti da stazione ferroviaria e stazione autobus/corriere dislocate ad una distanza massima di 60 m.

fonti

1. Marco Mazzarino (IUAV), Andrea Porceddu (UNITS), L'accessibilità territoriale al trasporto intermodale: un caso studio di logistica distrettuale
2. Sito Ferrovie dello Stato: www.fsitaliane.it (consultato nell'ottobre 2012)

LEGENDA

- Autostrada
- Casello autostradale



La rete autostradale fra le province di Trieste e Gorizia è composta dal tracciato dell'A4, cosiddetta autostrada Torino-Trieste. La provincia di Gorizia è già servita dal nuovo raccordo Villesse-Gorizia che ad oggi è in fase di conversione e integrazione alla rete autostradale. Il potenziamento dell'infrastruttura autostradale con la costruzione di questo nuovo raccordo si pone come obiettivo, tra gli altri, del potenziamento della connessione con il territorio transfrontaliero. Si specifica inoltre che le autostrade, alla scala delle due province, A4 Mestre-Lisert (tratto in territorio regionale: Latisana-Lisert); A23, tratto Palmanova-Udine, RA17 Villesse-Gorizia sono in concessione ad Autovie Venete S.p.A.

fonti

1. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it
2. Provincia di Gorizia. www.provincia.gorizia.it
3. Provincia di Trieste. www.provincia.trieste.it
4. Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. www.fvgstrade.it
5. Portale Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto e Logistica del sistema camerale www.trail.unioncamere.it (consultati nell'ottobre 2012)

LEGENDA

Strade statali e regionali

In questa mappa vengono ripresi i tracciati delle strade statali e regionali comprese all'interno del territorio della provincia di Gorizia e Trieste. È importante sottolineare come la rete di viabilità ordinaria ha subito di recente profondi mutamenti nella gestione. Con il decreto legislativo 111/2004, che è divenuto efficace dal 1 gennaio 2008, sono state assegnate alla proprietà e alla gestione regionale 650,214 km di ex strade statali, mentre 269,616 km sono rimaste di proprietà statale e sono gestite dalla Regione e 160,244 km sono rimaste allo Stato.

Per gestire le strade di proprietà regionale e quelle di proprietà statale affidate in gestione la Regione ha costituito la Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. a socio unico regionale. Relativamente alla gestione la rete di viabilità ordinaria è così suddivisa nelle provincie interessate nel presente studio:

- Strade regionali gestite da Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A.: SR14 “della Venezia Giulia” (nel tratto della strada costiera triestina); SR 55 “dell’Isonzo” tra la SS 14 e la SS 55 presso San Giovanni al Timavo; SR 56 “di Gorizia”; SR 56 “variante”; SR 58 “della Carniola”; SR 305 “di Redipuglia”; SR 351 “di Cervignano”; SR 409 “di Plessiva”; SR 519 “di Jamiano”.
- Strade di proprietà statale gestite da S.p.A. Friuli Venezia Giulia Strade: SS 14 “della Venezia Giulia” dal confine regionale con il Veneto alla SR 14 “Costiera triestina”; SS 677 “di Ronchi dei Legionari”.
- Strade statali gestite da ANAS S.p.A.: SS 14 “della Venezia Giulia” da innesto con SR 58 al confine di Stato; SS 14 “Raccordo” dalla SS 14 all’innesto con la SS 55 in località Lisert; SS 15 “via Flavia”; SS 55 “dell’Isonzo” dalla SS 14 “Raccordo” al confine di Stato; SS 202 “Molo VII – Cattinara”.

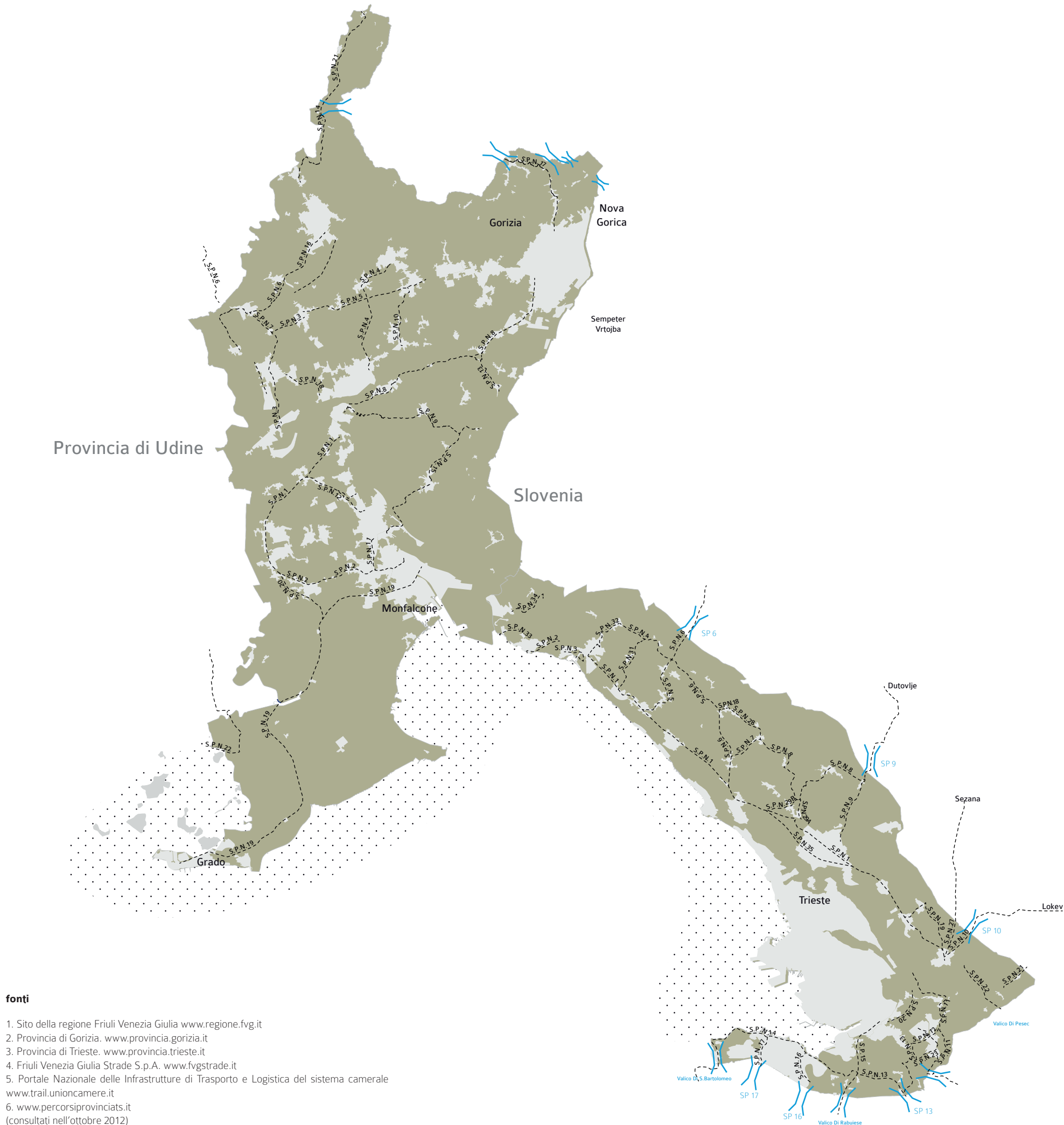
fonti

1. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it
2. Provincia di Gorizia. www.provincia.gorizia.it
3. Provincia di Trieste. www.provincia.trieste.it
4. Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. www.fvgstrade.it
5. Portale Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto e Logistica del sistema camerale www.trail.unioncamere.it (consultati nell’ottobre 2012)



LEGENDA

----- Strade provinciali

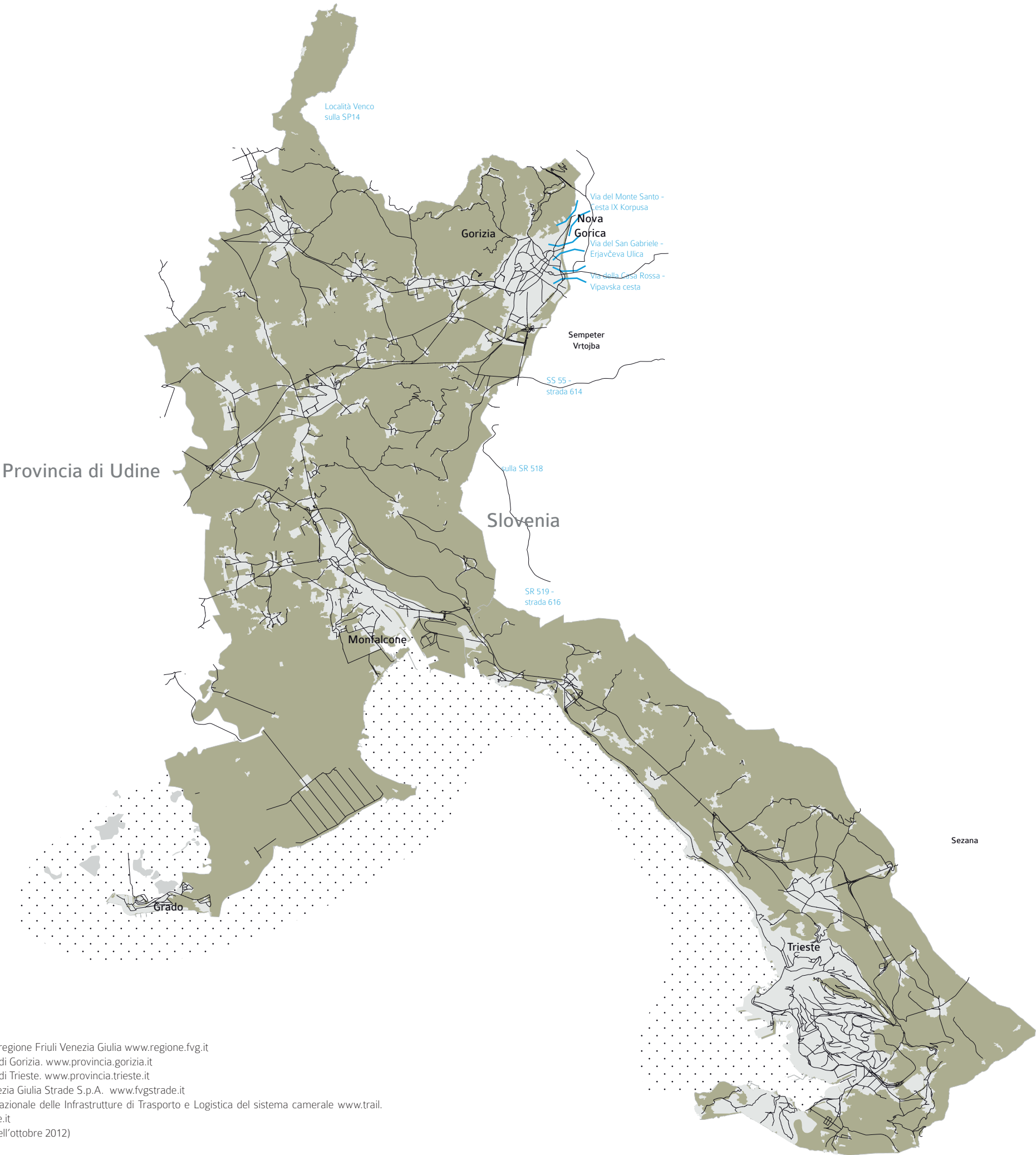


fonti

1. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it
2. Provincia di Gorizia. www.provincia.gorizia.it
3. Provincia di Trieste. www.provincia.trieste.it
4. Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. www.fvgstrade.it
5. Portale Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto e Logistica del sistema camerale www.trail.unioncamere.it
6. www.percorsiprovinciati.it
(consultati nell'ottobre 2012)

LEGENDA

Strade comunali

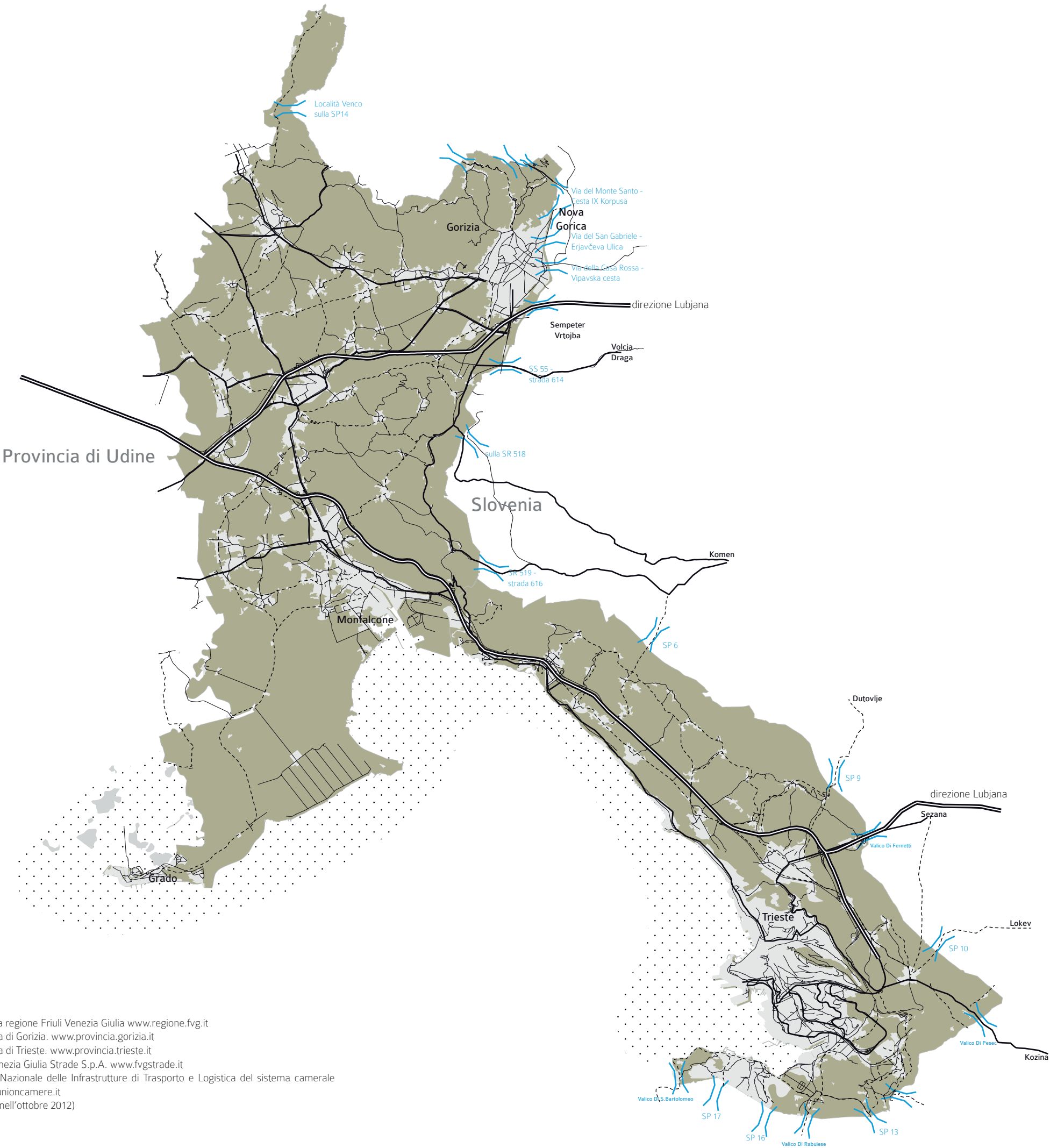


fonti

- 1. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it
- 2. Provincia di Gorizia. www.provincia.gorizia.it
- 3. Provincia di Trieste. www.provincia.trieste.it
- 4. Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. www.fvgstrade.it
- 5. Portale Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto e Logistica del sistema camerale www.trail.unioncamere.it (consultati nell'ottobre 2012)

LEGENDA

- Autostrada
- Strade statali e regionali
- Strade provinciali
- Strade comunali
- Caselli autostradali
- Valico internazionale



fonti

1. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it
2. Provincia di Gorizia. www.provincia.gorizia.it
3. Provincia di Trieste. www.provincia.trieste.it
4. Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. www.fvgstrade.it
5. Portale Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto e Logistica del sistema camerale www.trail.unioncamere.it (consultati nell'ottobre 2012)

LEGENDA

Sistema infrastrutturale puntuale

- Universit 
- Ospedale
- Centro di ricerca
- Centro commerciale
- Aeroporto
- Porto
- Stazione ferroviaria
- Tribunali, corti d'appello, circoli di corte d'assise
- Comandi superiori dei Carabinieri

Sistema infrastrutturale a rete

- Rete autostradale
- Rete strade statali e regionali
- Rete strade provinciali
- Rete ferroviaria
- Aeroporto Friuli Venezia Giulia
- Porto di Monfalcone
- Porto di Trieste
- Porto di Capodistria. Luka Koper

- Area Science Park Trieste
- Elettra-Sincrotrone Trieste
- The internationa School of Trieste. www.istrieste.org
- Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale.
- SISSA International School for Advanced Studies. www.sissa.it
- Comando Provinciale dei Carabinieri di Trieste
- Comando Provinciale dei Carabinieri di Gorizia
- Tribunali di Gorizia
- Tribunali di Trieste
- Corte di Appello sede Regione Friuli Venezia Giulia
- Corte d'Assise di Trieste
- Corte d'Appello d'Assise di Trieste
- TAR - Tribunale Amministrativo Regionale Friuli Venezia Giulia
- Corte dei Conti sede Regione Friuli Venezia Giulia

fonti

Immagine sintetica della relazione tra il sistema della rete infrastrutturale e quello puntuale costituito dai servizi cosiddetti "rari".
  importante sottolineare come, nel caso specifico della voce inserita in legenda, dei Centri Commerciali, si   ritenuto opportuno individuare i siti su cui sorgono strutture commerciali con una superficie di vendita superiore ai 20.000 mq (quindi centri commerciali di medie dimensioni e superiori, cos  come da classificazione del Consiglio Nazionale dei Centri Commerciali).

- 1. Consiglio Nazionale dei Centri Commerciali www.cncc.it
- 2. Elenco centri commerciali. Architettiregione n.38 maggio 2005, pag. 16-17.
- 3. Elenco degli istituti di ricerca autorizzati. Ministero dell'Istruzione, dell'Universit  e della Ricerca assieme al Consorzio Universitario Cineca. https://loginmiur.cineca.it
- 4. Ufficio Scolastico Provinciale di Trieste. www.istruzione-trieste.it
- 5. Portale Istituzionale Comune di Gorizia. Polo Universitario. www3.comune.gorizia.it
- 6. Sito ufficiale carabinieri. www.carabinieri.it (consultati nell'ottobre 2012)
- 7. Sito del Ministero della Salute sloveno www.mz.gov.si

- 1 Universit  degli Studi di Trieste
- 2 Centro Polifunzionale di Gorizia. Universit  degli Studi di Udine
- 3 Universit  Popolare di Trieste
- 4 Universit  della Terza Et 
- s1 Universit  di Nova Gorica
- s2 Universit  del litorale
- 1 Villesse (Gorizia) Ikea. Villesse Shopping 2013
- 2 Trieste C.C. "Torri d'Europa"
- s1 Koper-Capodistria Centro commerciale Mercator
- s2 Koper-Capodistria Centro commerciale Planet Tus
- s3 Nova Gorica Centro commerciale Qlandia
- s4 Nova Gorica Centro commerciale Mercator
- 1 Ospedale Cattinara
- 2 Ospedale Maggiore
- 3 Ospedale di Monfalcone Azienda per i Servizi Sanitari n 2 Isontina
- 4 Ospedale di Gorizia Azienda per i Servizi Sanitari n 2 Isontina
- s1 Ospedale Generale Izola
- s2 Ospedale Generale Dr. Franco Derganc, Sempeter a Nova Gorica
- s3 Ospedale ortopedico Valdoltra

LEGENDA

RETE ELETTRICA

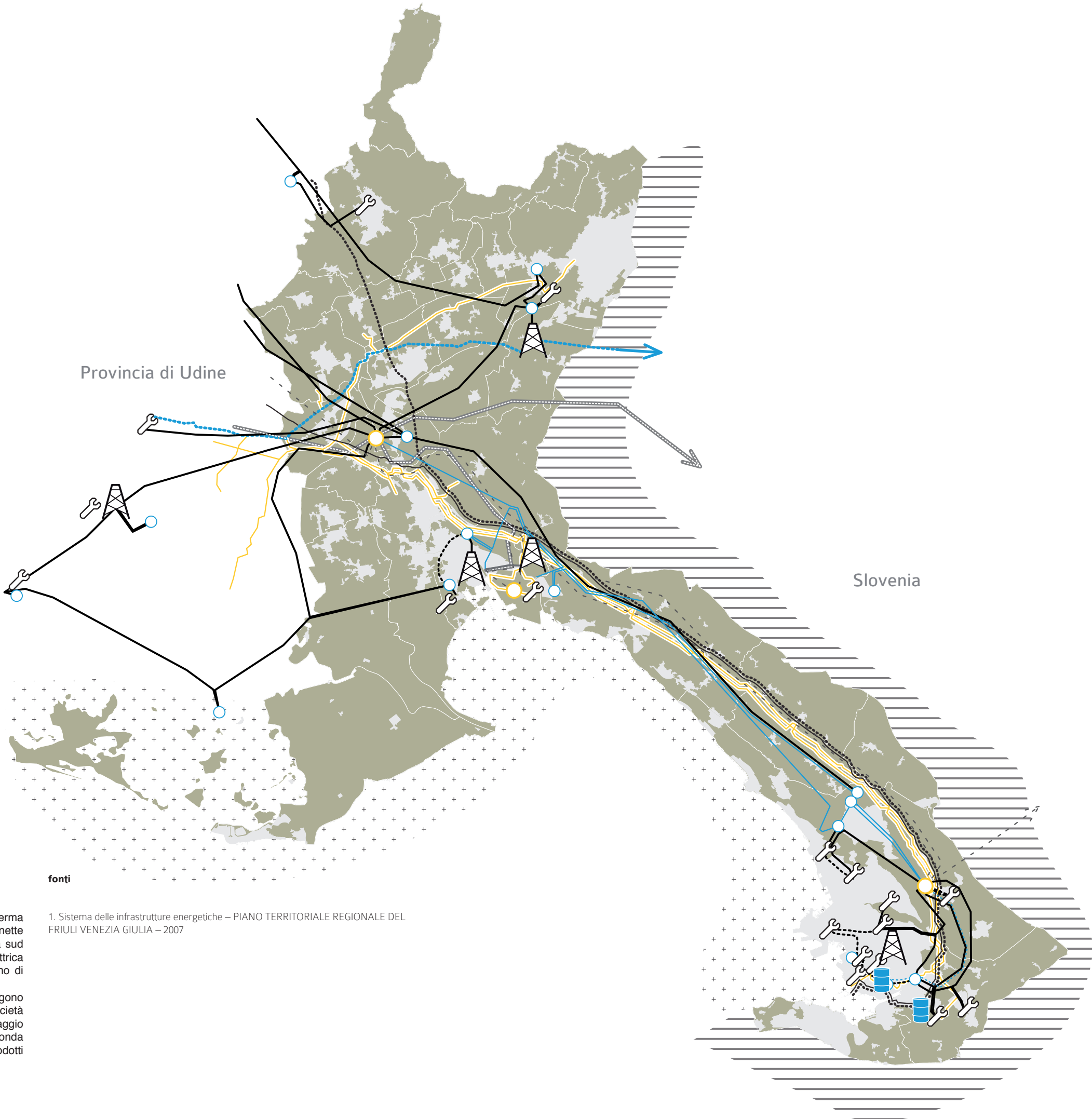
-  Centrale termoelettrica
-  Stazione elettrica non appartenente alla rete elettrica di trasmissione nazionale
-  Stazione elettrica appartenente alla rete elettrica di trasmissione nazionale
-  Cabina utente
-  Linea aerea 220 kV
-  Linea aerea 380 kV
-  Linea aerea 120-132 kV non appartenente alla rete elettrica di trasmissione nazionale
-  Linea aerea 120-132 kV appartenente alla rete elettrica di trasmissione nazionale
-  Linea in cavo 120-132 kV non appartenente alla rete elettrica di trasmissione nazionale
-  Linea in cavo 120-132 kV appartenente alla rete elettrica di trasmissione nazionale

GASDOTTI

-  Rete nazionale
-  Rete regionale

OLEODOTTI

-  Oleodotto SIOT
-  Oleodotto SI.LO.NE.
-  Stazione - deposito



fonti

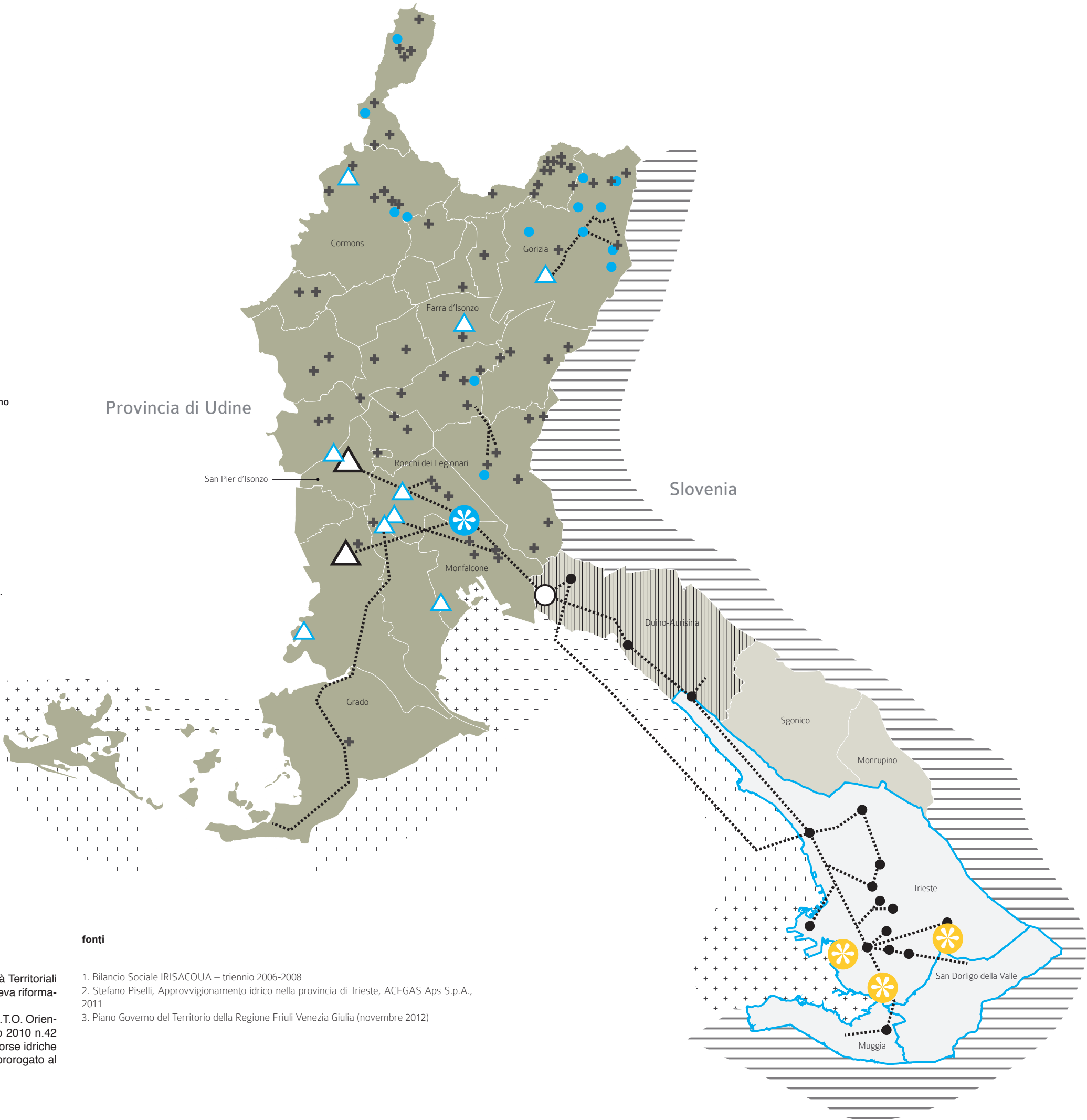
L'indagine condotta in riferimento ai tracciati delle reti energetiche conferma la robusta ossatura che corre parallela alla costa triestina e che connette i due grandi poli industriali siti nell'area del monfalconese e nella punta sud della provincia di Trieste. Emerge il dato relativo alla centrale termoelettrica di Monfalcone che garantisce almeno il 50% della totalità del fabbisogno di energia elettrica regionale. Per quanto riguarda gli oleodotti invece, sono due le società che ne detengono la gestione: la SI.LO.NE. (Sistema Logistico Nord-Est) e la SIOT (Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino). La prima gestisce la ricezione, lo stoccaggio e la movimentazione di oli di petrolio grezzi e prodotti petroliferi finiti. La seconda possiede l'oleodotto transalpino (TAL) che viene utilizzato per trasferire prodotti petroliferi grezzi verso le raffinerie dell'Austria e della Germania.

1. Sistema delle infrastrutture energetiche – PIANO TERRITORIALE REGIONALE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA – 2007

LEGENDA

RETE DISTRIBUZIONE IDRICA

-  Impianto di captazione
-  Impianto di risolleamento
-  Serbatoio
-  Impianti di depurazione delle acque fognarie gestiti da ACEGAS Aps
-  Vasca di oscillazione in località "Le Mucille"
-  Serbatoio e/o impianto di sollevamento
-  Impianto di captazione a servizio del territorio triestino
-  Impianto acquedotto "G. Randaccio" di San Giovanni di Duino
-  Gestione ciclo idrico integrato - ACEGAS Aps
-  Gestione ciclo idrico integrato - Iris Acqua
-  Rete acquedottistica gestita in parte dalla Società Acquedotto del Carso S.p.A. e dalla Società ACEGAS Aps
-  Gestione delle reti di fognatura e depurazione da parte della Società ACEGAS Aps e rete acquedottistica da Società Acquedotto del Carso S.p.A.
-  Rete di adduzione principale

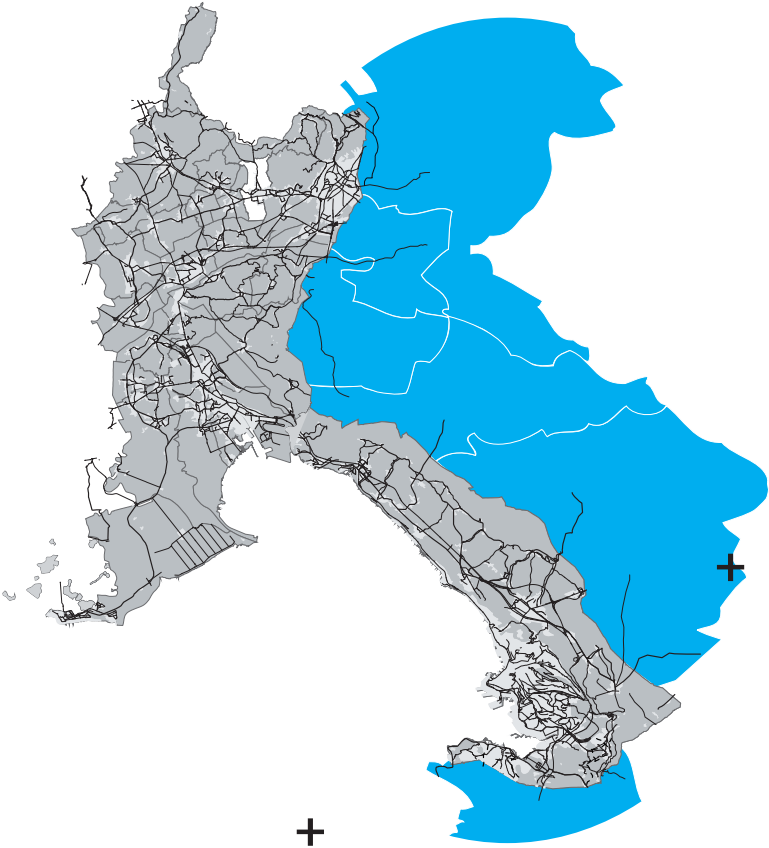


fonti

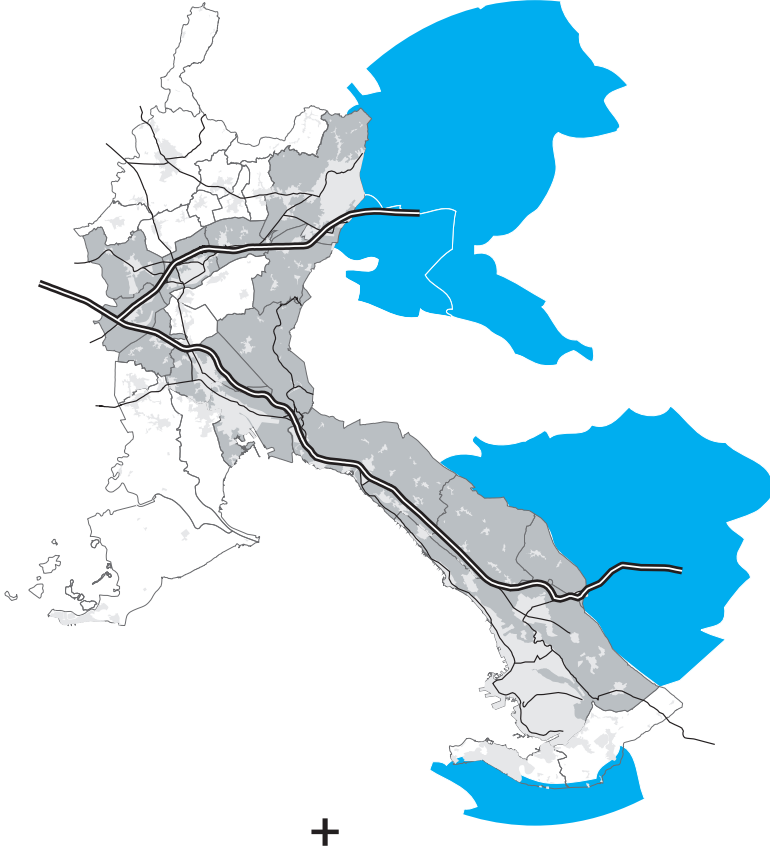
La Regione Friuli Venezia Giulia è stata suddivisa in A.T.O. (Autorità Territoriali Ottimali) in seguito all'approvazione della Legge 36/1994 che intendeva riformare profondamente la normativa in materia di risorse idriche. Gli A.T.O. individuati sono: l'A.T.O. Centrale, l'A.T.O. Occidentale, l'A.T.O. Orientale Gorizia, l'A.T.O. Orientale Triestino. Con la legge del 26 marzo 2010 n.42 si è deciso per la soppressione degli A.T.O. per la gestione delle risorse idriche e per la gestione dei rifiuti urbani entro il 27 marzo 2011 (termine prorogato al 12 dicembre 2012).

1. Bilancio Sociale IRISACQUA – triennio 2006-2008
2. Stefano Piselli, Approvvigionamento idrico nella provincia di Trieste, ACEGAS Aps S.p.A., 2011
3. Piano Governo del Territorio della Regione Friuli Venezia Giulia (novembre 2012)

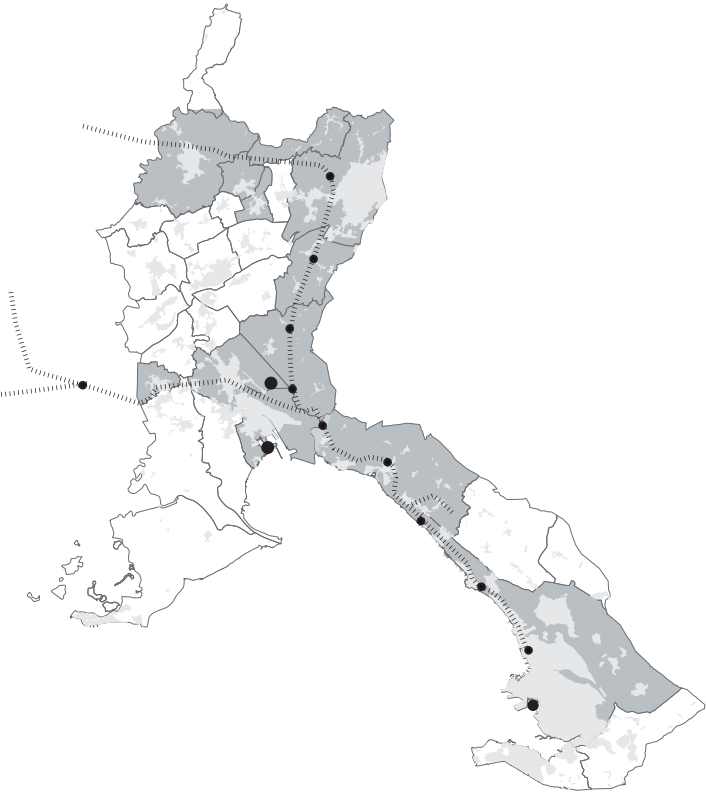
2.1 strade comunali e provinciali



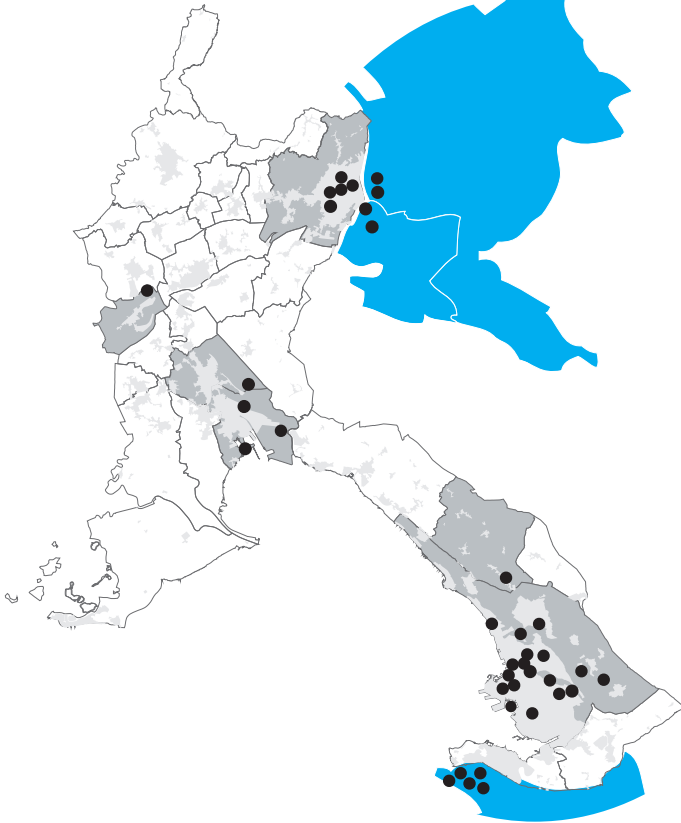
2.2 strade statali, regionali e autostrade



2.3 ferrovia, porti, aeroporti



2.4 nodi dell'infrastruttura

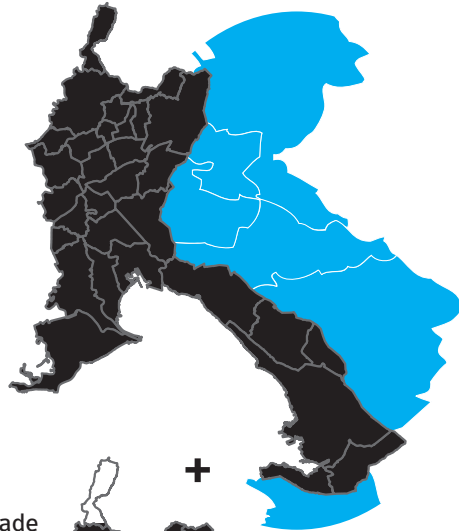


2.5 rete infrastrutturale della mobilità locale

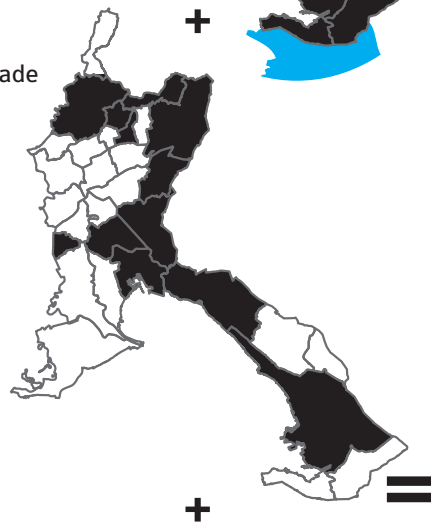
La struttura complessiva della mobilità delle due province è ottenuta sovrapponendo la rete della viabilità ordinaria e autostradale, i tracciati ferroviari e i nodi infrastrutturali rappresentati da porti, aeroporti e servizi rari. Da questa operazione di sintesi emerge, come anche rilevato nella parte del sistema ambientale paesaggistico, un'ossatura robusta che tiene insieme il sistema dell'intero territorio della provincia triestina e parte di quella goriziana.



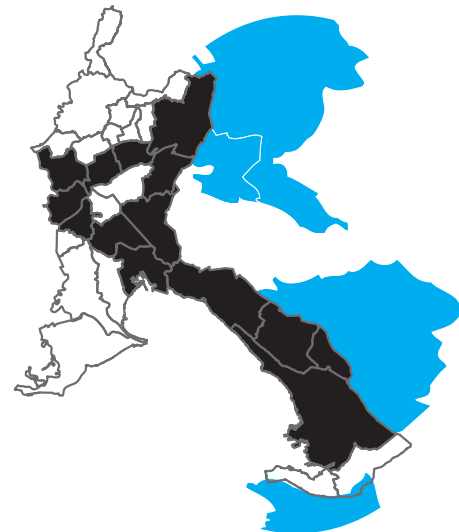
strade comunali e provinciali
ambiti di coerenza



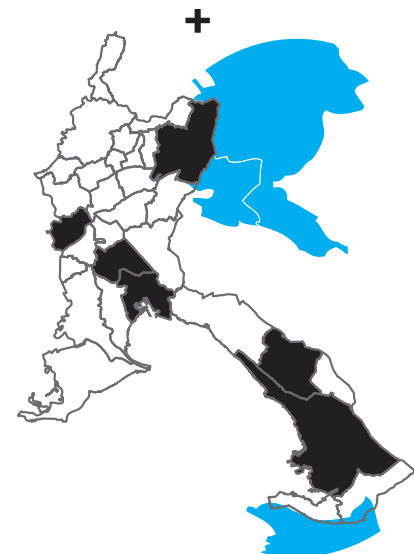
strade statali, regionali e autostrade
ambiti di coerenza



ferrovia, porti, aeroporti
ambiti di coerenza



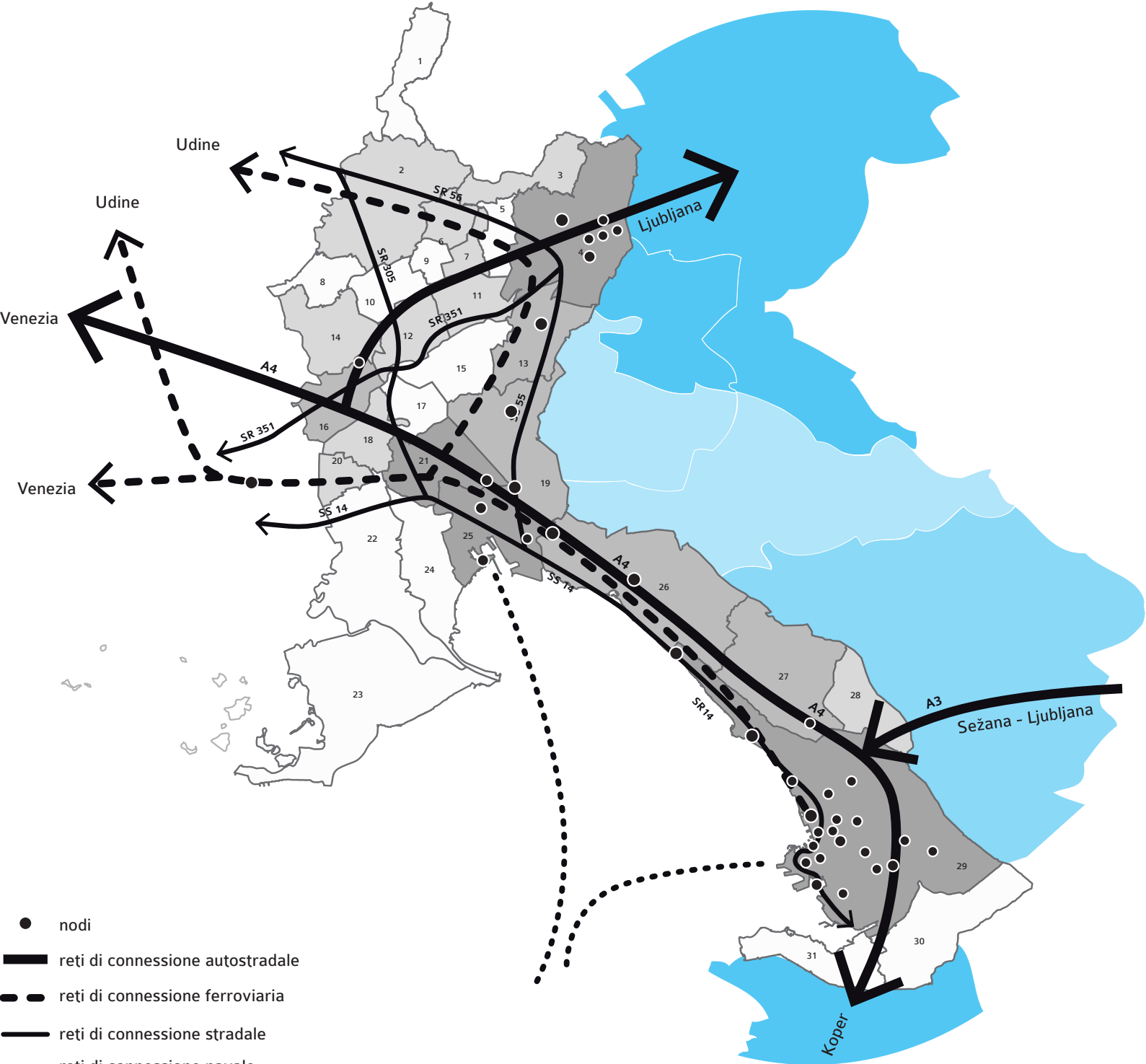
nodi dell'infrastruttura
ambiti di coerenza



direttrici della rete infrastrutturale della mobilità locale

Nel tentativo di avere degli elementi che siano il più possibile confrontabili tra i diversi sistemi, pur tenendo in considerazione che si tratta di sistemi molto diversificati tra loro, successivamente all'analisi effettuata sul sistema infrastrutturale (alla scala regionale e delle due province), si propone una caratterizzazione delle dinamiche della rete infrastrutturale della mobilità. Anche questa proposta, così come verrà fatto per tutti i sistemi, sarà uno dei supporti utili alla definizione della perimetrazione dell'area metropolitana. L'area di confine si considererà come l'area su cui influisce la azione connettiva delle diversi reti e dei sistemi individuati nel sistema infrastrutturale.

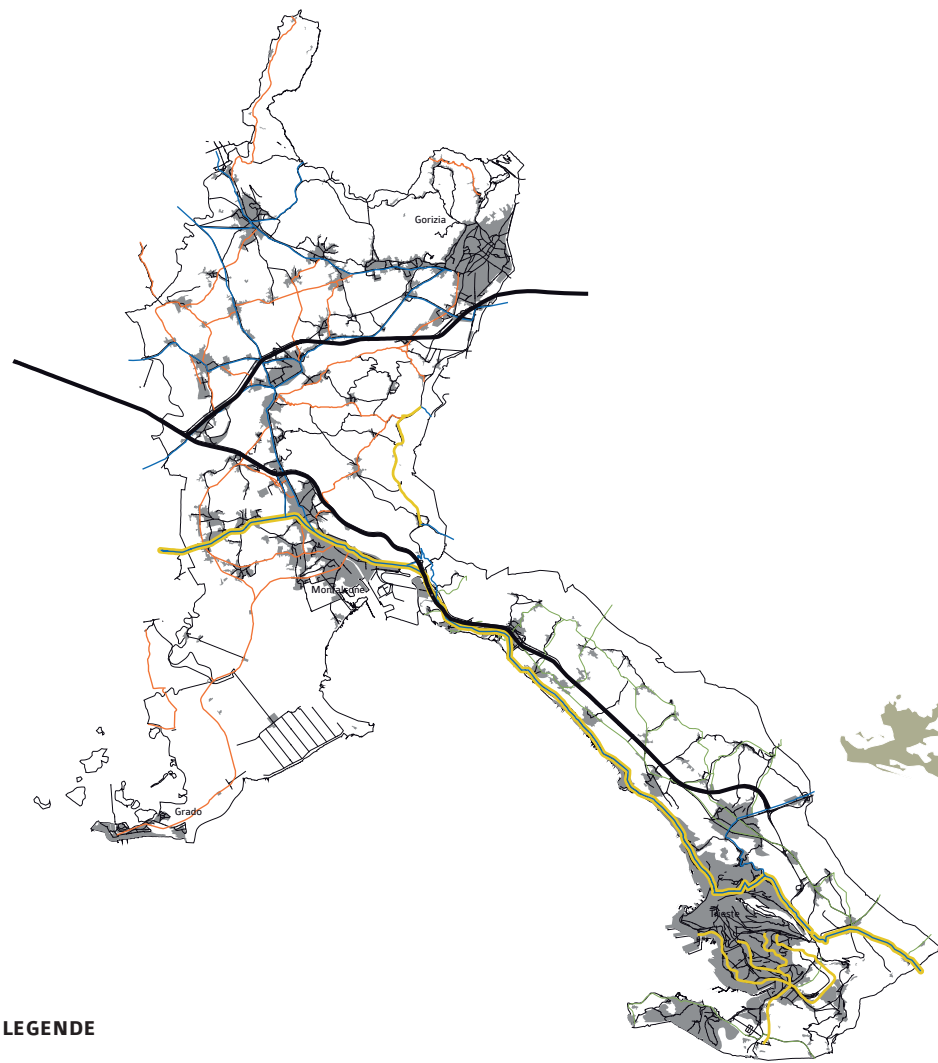
n.b: il criterio seguito per l'individuazione degli ambiti di coerenza è la messa in evidenza del territorio comunale (o della corrispondente porzione di territorio amministrativo in ambito sloveno) attraversato o su cui sussistono determinate componenti infrastrutturali che definiscono i diversi sistemi individuati



- nodi
- reti di connessione autostradale
- - - reti di connessione ferroviaria
- reti di connessione stradale
- ... reti di connessione navale
- sovrapposizione di tre ambiti di coerenza
- sovrapposizione di due ambiti di coerenza
- ambito di coerenza di un sistema infrastrutturale

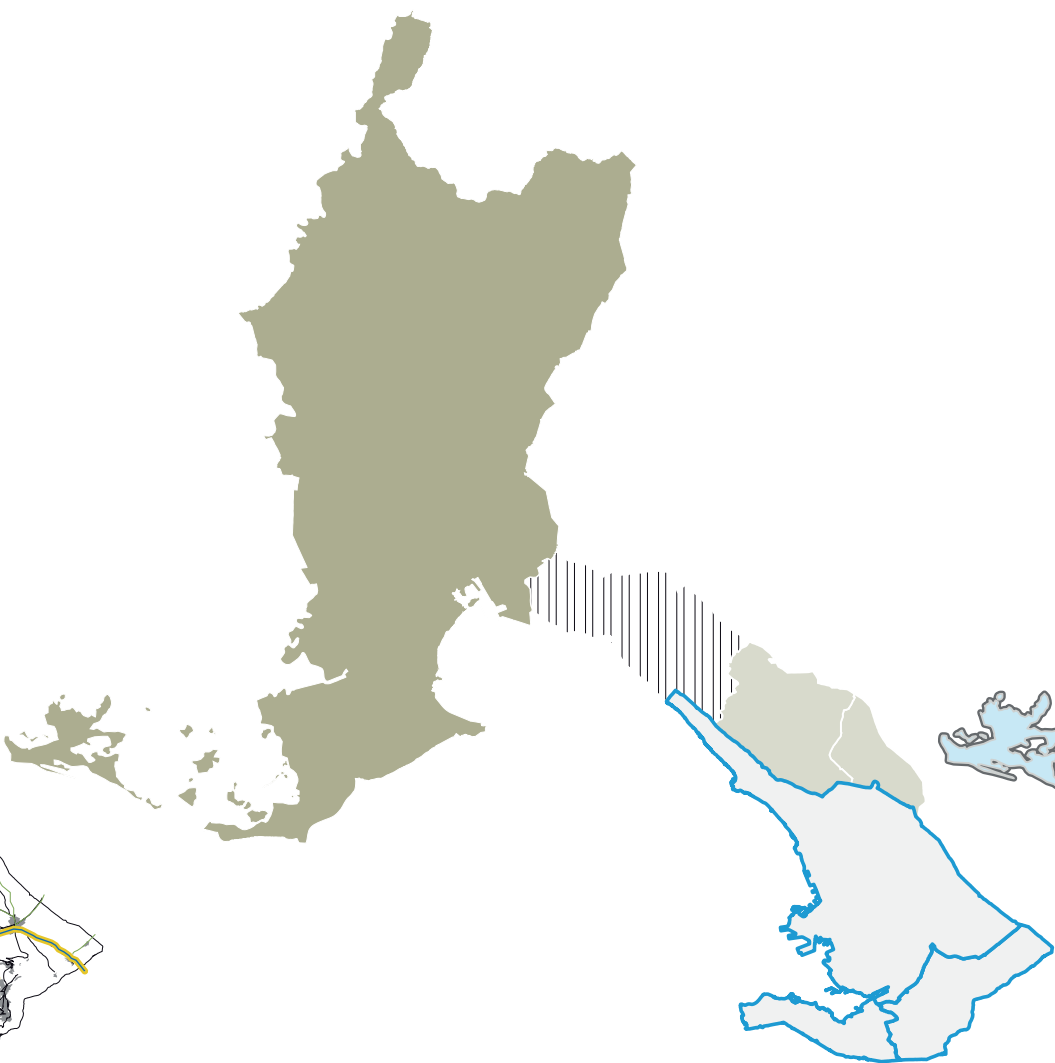
- in territorio transfrontaliero
- sovrapposizione di tre ambiti di coerenza
- sovrapposizione di due ambiti di coerenza
- ambito di coerenza di un sistema infrastrutturale

- 1 Dolegna
- 2 Cormons
- 3 San Floriano del Collio
- 4 Gorizia
- 5 Mossa
- 6 Capriva
- 7 San Lorenzo d'Isonzo
- 8 Medea
- 9 Moraro
- 10 Mariano
- 11 Farra d'Isonzo
- 12 Gradisca d'Isonzo
- 13 Savogna
- 14 Romans d'Isonzo
- 15 Sagrado
- 16 Villesse
- 17 Fogliano - Redipuglia
- 18 San Pier d'Isonzo
- 19 Doberdò del Lago
- 20 Turriaco
- 21 Ronchi dei Legionari
- 22 San Canzian d'Isonzo
- 23 Grado
- 24 Staranzano
- 25 Monfalcone
- 26 Duino Aurisina
- 27 Sgonico
- 28 Monrupino
- 29 Trieste
- 30 San Dorligo della Valle
- 31 Muggia



LEGENDE

- Autovie Venete S.p.A
- Friuli Venezia Strade S.p.A
- Anas – Azienda Nazionale Autonoma Delle Strade S.p.A
- Friuli Venezia Strade S.p.A e A.N.A.S. – Azienda Nazionale Autonoma Delle Strade S.p.A
- Provincia di Gorizia
- Provincia di Trieste
- Strade a gestione comunale



- Gestione ciclo idrico integrato - ACEGAS Aps
- Gestione ciclo idrico integrato - IrisAcqua
- Rete acquedottistica gestita in parte dalla Società Acquedotto del Carso S.p.A. e dalla Società ACEGAS Aps
- Gestione delle reti di fognatura e depurazione da parte della Società ACEGAS Aps e rete acquedottistica da Società Acquedotto del Carso S.p.A.



- Gestione raccolta rifiuti urbani - IRIS ISONTINA SPA
- Gestione in autonomia
- Gestione raccolta rifiuti urbani - Gruppo ACEGAS Aps
- Gestione raccolta rifiuti urbani - ITALSPURGHI Smaltimento - Gruppo ACEGAS Aps
- Gestione raccolta rifiuti urbani -San Dorligo della Valle, Monrupino e Sgonico hanno gestito il servizio in autonomia affidando in appalto a ditte private il servizio di raccolta

fonti

1. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it
2. Provincia di Gorizia. www.provincia.gorizia.it
3. Provincia di Trieste. www.provincia.trieste.it
4. Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. www.fvgstrade.it
5. Portale Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto e Logistica del sistema camerale www.trail.unioncamere.it (consultati nell'ottobre 2012)

○

+



Gestione raccolta rifiuti urbani -San Dorligo della Valle, Monrupino e Sgonico hanno gestito il servizio in autonomia affidando in appalto a ditte private il servizio di raccolta

Slovenia

GO ---> TS
rifiuti urbani
25.000 t

TS ---> GO
rifiuti urbani
920 t

L'impianto di compostaggio sito in comune di Trieste raccoglie residui vegetali derivanti da lavorazioni e manutenzioni di giardini e aree verdi anche provenienti dalla Provincia di Gorizia (nello specifico vengono conferiti il 3% sul totale della frazione di residui vegetali prodotti nel goriziano).

1. Atti del convegno sul tema “Il labirinto dei rifiuti: orientarsi tra problemi locali, innovazione tecnologica e consenso pubblico”, a cura della dott.ssa Beatrice Miorini – Dip. Tecnico Scientifico Sezione Regionale del Catasto dei Rifiuti – ARPA FVG – marzo 2011
2. Provincia di Trieste – Programma provinciale d’attuazione del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti 2009
3. Piano Regionale di Gestione dei rifiuti urbani e Rapporto ambientale di VAS art.199 D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 Norme in materia ambientale



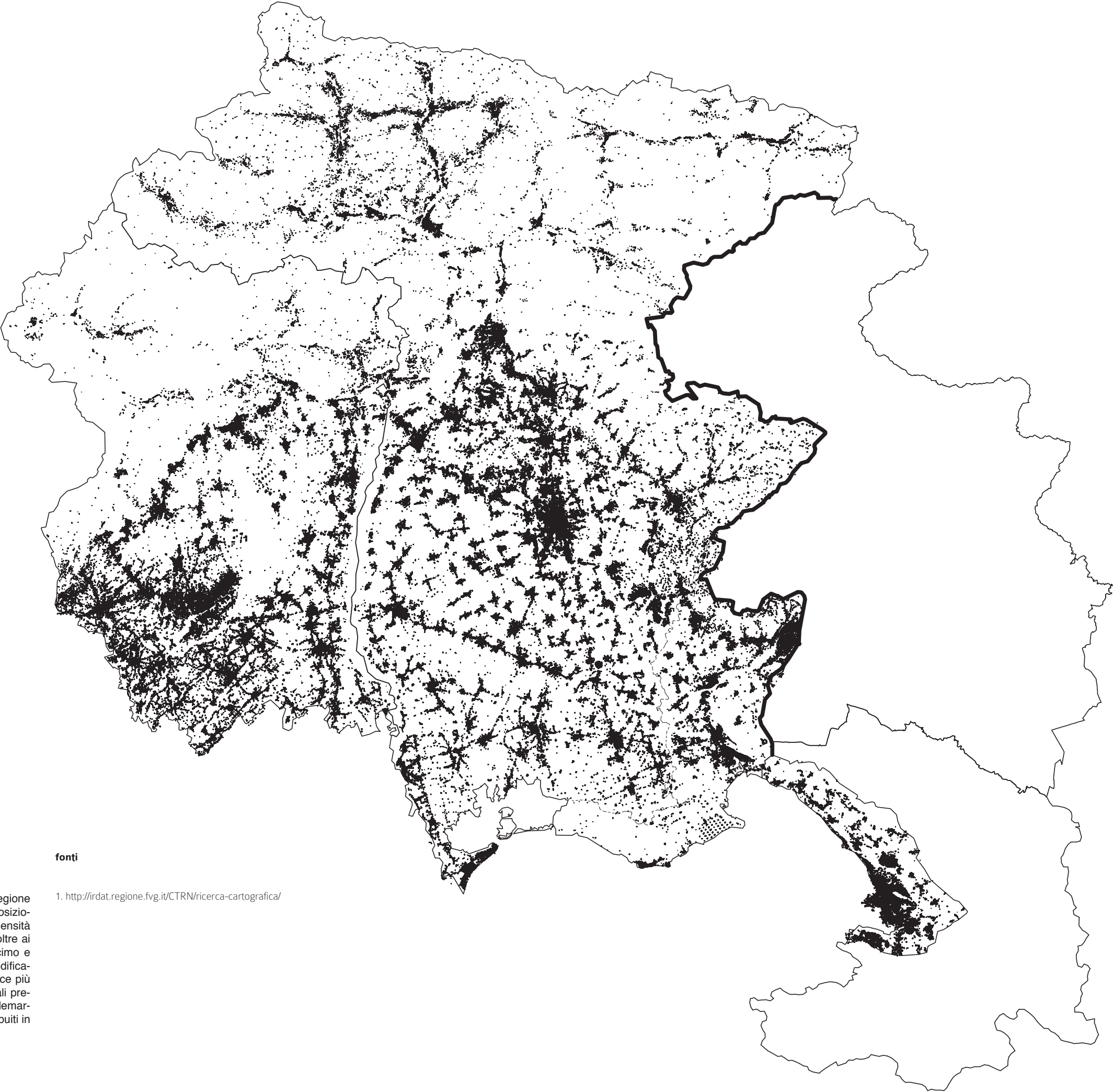
SISTEMA INSEDIATIVO E USO DEL SUOLO

Igor Ciuffarin
Claudia Marcon

I. Ciuffarin ha elaborato le schede 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.7, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12 e gli schemi con l'individuazione degli ambiti.
C. Marcon ha elaborato le schede 3.1, 3.5, 3.6, 3.8 e 3.13.

LEGENDA

 sistema dell'edificato



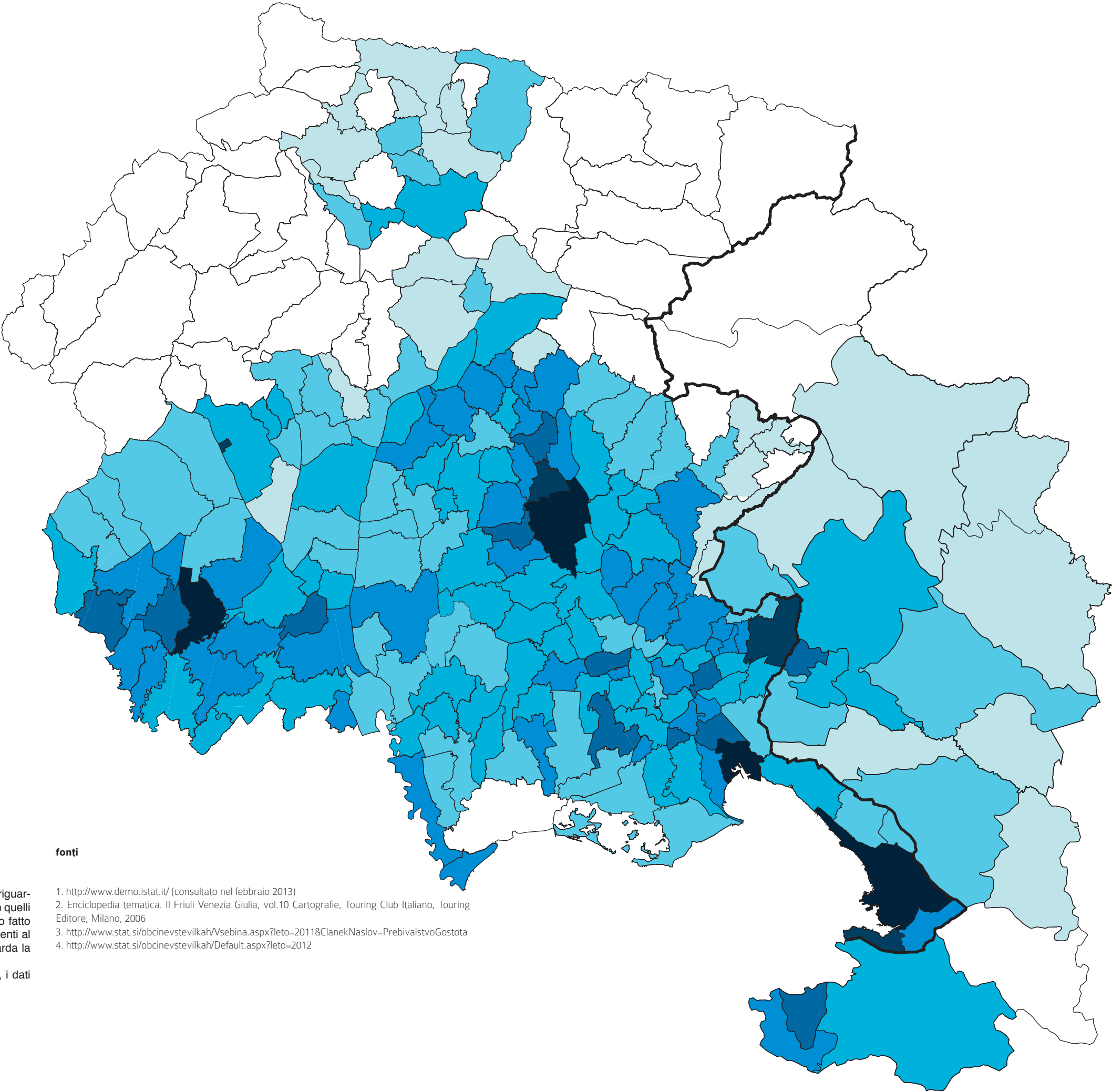
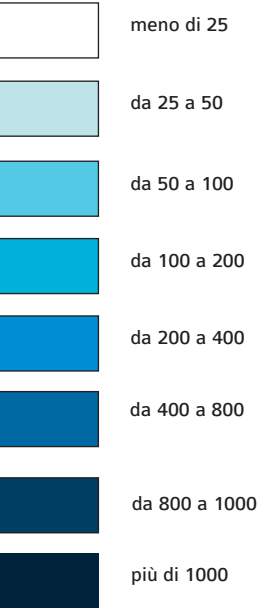
fonti

1. <http://irdat.regione.fvg.it/CTRN/ricerca-cartografica/>

La mappa è stata elaborata a partire dai dati disponibili sul sito della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. Con questo disegno si evidenzia la disposizione e concentrazione del sistema dell'edificato sul territorio regionale. La densità maggiore si riscontra nell'area sud della provincia di Pordenone dove, oltre ai complessi insediamenti di Pordenone, Sacile, Cordenons, Azzano Decimo e San Vito al Tagliamento, è visibile una ricca presenza del cosiddetto "edificato sparso". Nell'area della bassa friulana est, gli insediamenti sono invece più compatti e allineati lungo le più importanti tracce naturali e infrastrutturali presenti sul territorio (l'autostrada A4, i fiumi Isonzo e Natisone e la linea di demarcazione dell'altopiano carsico). In provincia di Udine i centri si sono distribuiti in maniera concentrica attorno al capoluogo friulano.

LEGENDA

Densità della popolazione



fonti

Per la realizzazione di questa mappa si sono incrociati i dati dell'istat, riguardanti la popolazione residente al 30 giugno 2012 nei comuni del FVG, con quelli della Slovenia rilevati nel 2009. Per quanto riguarda i dati italiani è stato fatto un confronto con i valori riportati nell'enciclopedia tematica del FVG risalenti al 2004, utile a confermare l'assenza di grosse variazioni per quanto riguarda la popolazione residente.
Dei quattro comuni con una densità abitativa maggiore a 1000 ab/Kmq, i dati sono:
Trieste = 2 424,88 ab./km²
Monfalcone = 1 359,85 ab./km² (dato relativo al 31 gennaio 2010)
Udine = 1 769,3 ab./km²
Pordenone = 1 360,4 ab./km²

1. <http://www.demo.istat.it/> (consultato nel febbraio 2013)
2. Enciclopedia tematica. Il Friuli Venezia Giulia, vol.10 Cartografie, Touring Club Italiano, Touring Editore, Milano, 2006
3. <http://www.stat.si/obcinevstevilkah/Vsebina.aspx?leto=2011&ClanekNaslov=PrebivalstvoGostota>
4. <http://www.stat.si/obcinevstevilkah/Default.aspx?leto=2012>

LEGENDA

- Sistemi indutziali, artigianali e misti
- principali ambiti a vocazione turistica
- attrezzature commerciali e insediamenti direzionali
- 1

Consorzio per lo sviluppo industriale del comune di Monfalcone
Monfalcone
Staranzano
- 2

Consorzio per lo sviluppo industriale della zona dell'Aussa-Corno
Cervignano
Torviscosa San Giorgio di Nogaro
Terzo di Aquileia
Carlino
- 3

Consorzio per il nucleo di industrializzazione della provincia di Pordenone
Maniago
Meduno
Montereale Valcellina
Claut
Cimolais
Erto e Casso
- 4

Consorzio per lo sviluppo industriale economico e sociale dello Spilimberghese
Spilimbergo
- 5

Consorzio per lo sviluppo industriale e artigianale di Gorizia
Gorizia
Savogna d-Isonzo
- 6

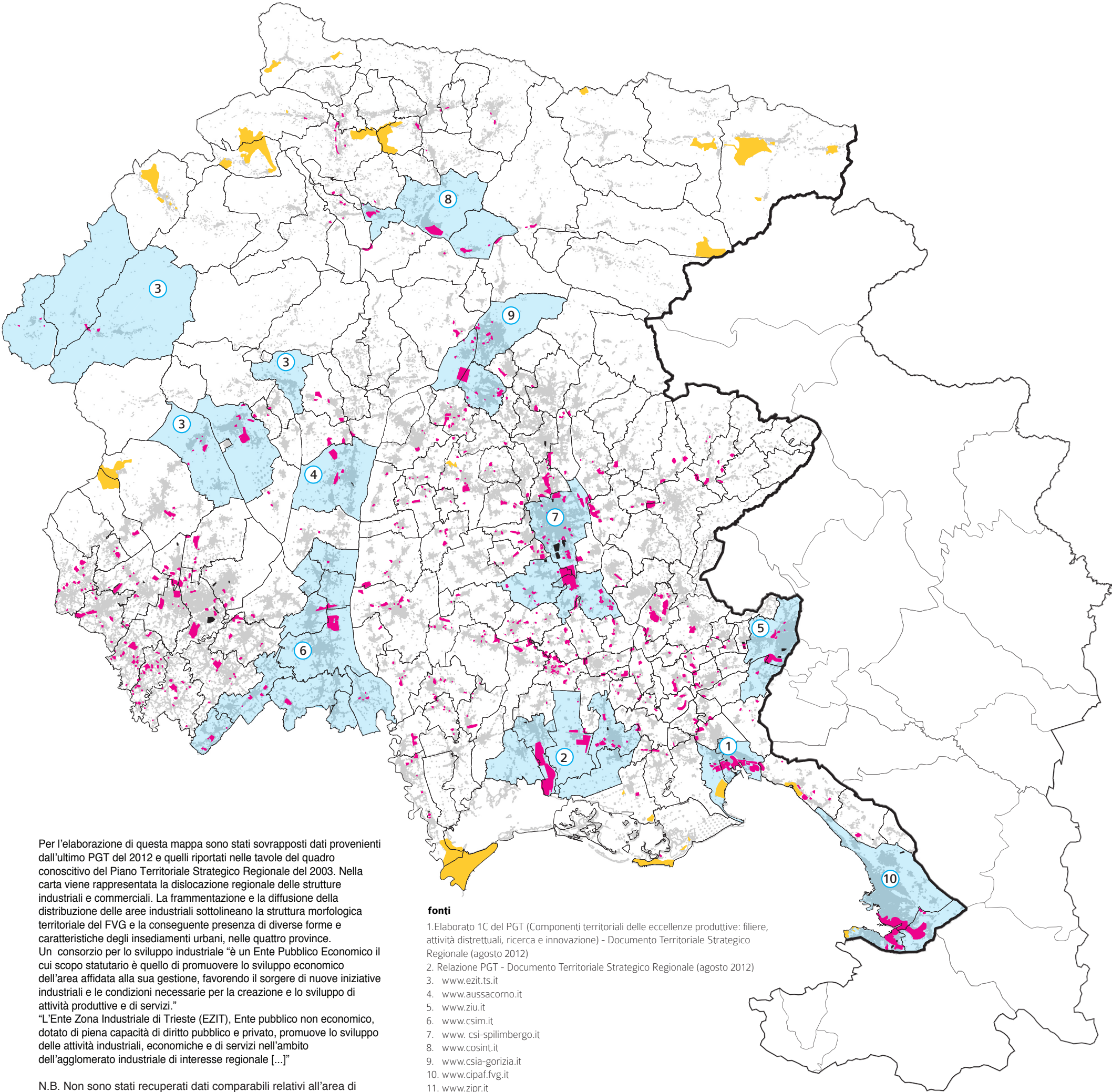
Consorzio per lo sviluppo industriale Ponte Rosso
Arzene
Casarsa della Delizia
Chions
Cordovado
Morsano al Tagliamento
Pravidomini
San Martino aal Tagliamento
San Vito al Tagliamento
Sesto al Reghena
Valvasone
- 7

Consorzio per lo sviluppo industriale del Friuli Centrale
Udine
Pavia di Udine
Pozzuolo del Friuli
- 8

Consorzio per lo sviluppo industriale di Tolmezzo (CO.S.IN.T.)
Amaro
Tolmezzo
Villa Santina
- 9

Consorzio per lo sviluppo industriale ed economico della zona pedemontana Altro Friuli (C.I.P.A.F.)
Gemona
Osoppo
Buia
- 10

Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT)
Trieste
San Dorligo della Valle
Muggia



Per l'elaborazione di questa mappa sono stati sovrapposti dati provenienti dall'ultimo PGT del 2012 e quelli riportati nelle tavole del quadro conoscitivo del Piano Territoriale Strategico Regionale del 2003. Nella carta viene rappresentata la dislocazione regionale delle strutture industriali e commerciali. La frammentazione e la diffusione della distribuzione delle aree industriali sottolineano la struttura morfologica territoriale del FVG e la conseguente presenza di diverse forme e caratteristiche degli insediamenti urbani, nelle quattro province. Un consorzio per lo sviluppo industriale "è un Ente Pubblico Economico il cui scopo statutario è quello di promuovere lo sviluppo economico dell'area affidata alla sua gestione, favorendo il sorgere di nuove iniziative industriali e le condizioni necessarie per la creazione e lo sviluppo di attività produttive e di servizi."

"L'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT), Ente pubblico non economico, dotato di piena capacità di diritto pubblico e privato, promuove lo sviluppo delle attività industriali, economiche e di servizi nell'ambito dell'agglomerato industriale di interesse regionale [...]"

N.B. Non sono stati recuperati dati comparabili relativi all'area di studio Slovena

fonti

1. Elaborato 1C del PGT (Componenti territoriali delle eccellenze produttive: filiere, attività distrettuali, ricerca e innovazione) - Documento Territoriale Strategico Regionale (agosto 2012)
2. Relazione PGT - Documento Territoriale Strategico Regionale (agosto 2012)
3. www.ezit.ts.it
4. www.aussacorno.it
5. www.ziu.it
6. www.csim.it
7. www.csi-spilimbergo.it
8. www.cosint.it
9. www.csia-gorizia.it
10. www.cipaf.fvg.it
11. www.zipr.it
12. www.nipmaniago.it

LEGENDA

Distretto industriale del coltello

Arba
Cavasso
Nuovo
Fanna
Maniago

Meduno
Montereale Valcellina
Sequals
Vajont
Vivaro

Distretto industriale del mobile

Azzano Decimo
Buggera
Budoia
Caneva
Chions
Fontanafredda

Pasiano di
Pordenone
Polcenigo
Prata di Pordenone
Pravissdomini
Sacile

CO.MEC. - Distretto industriale della componentistica e della termoelettromeccanica

Aviano
Azzano Decimo
Bertiolo
Budoia
Casarsa della Delizia
Castions di Strada
Chions
Codroipo
Cordenons
Fiume Veneto
Fontanafredda
Palazzolo dello Stella
Pocenia

Polcenigo
Porcia
Pordenone
Rivignano
Roveredo in Piano
San Quirino
San Vito al Tagliamento
Sedegliano
Talmassons
Teor
Varmo
Zoppola

Distretto industriale dell'agro-alimentare

Coseano
Dignano
Magagna
Ragogna

Rive d'Arcano
San Daniele del
Friuli
Forgaria nel Friuli

Distretto industriale delle tecnologie digitali

Tavagnacco
Reana
Rojale
Udine

Distretto industriale della sedia

Aiello del Friuli
Buttrio
Chiopris-Viscone
Corno di Rosazzo
Manzano
Moimacco

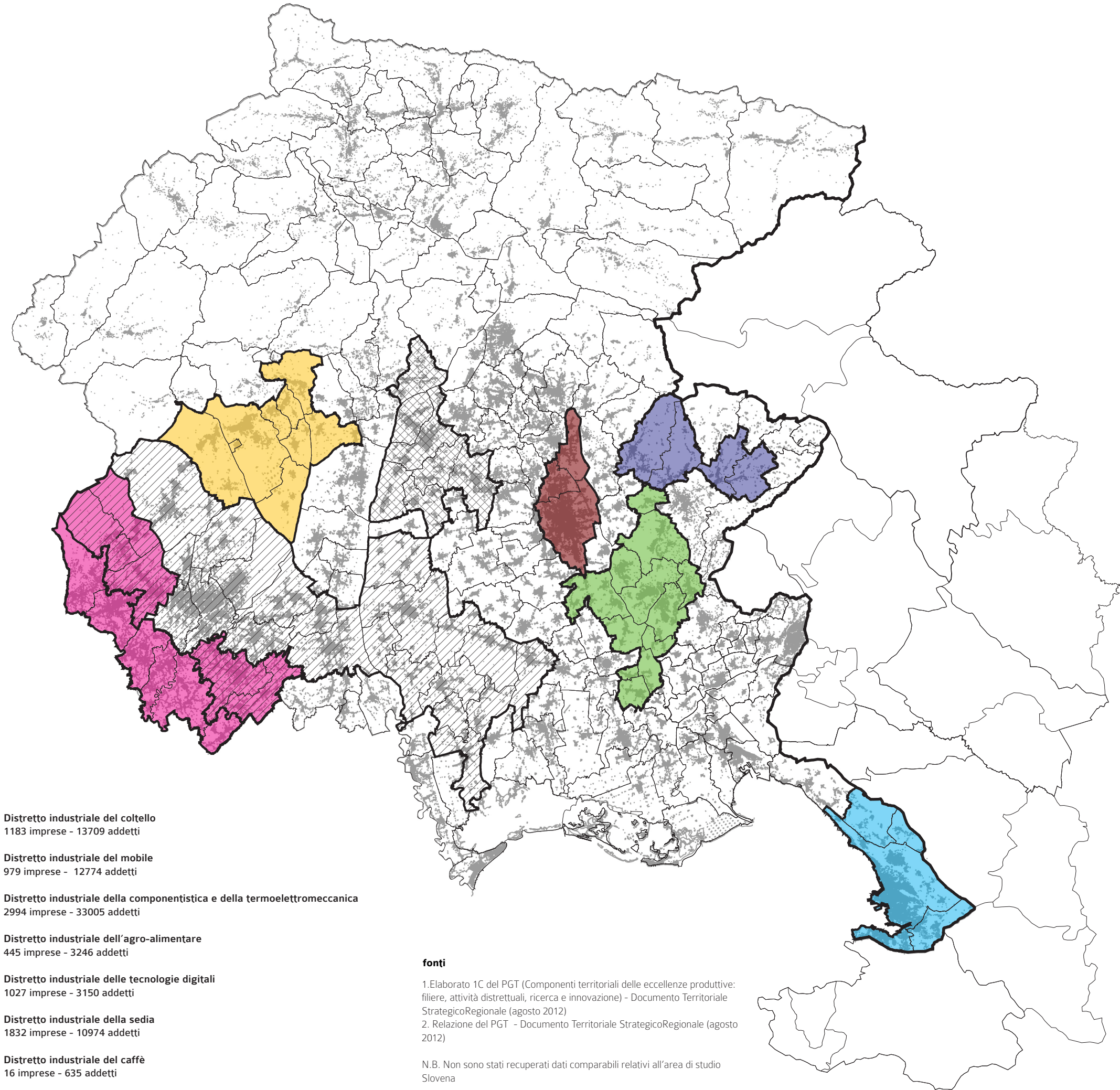
Pavia di Udine
Premariacco
San Giovanni al Natisone
San Vito al Torre
Trivignano Udinese

Distretto industriale del caffè

Muggia
Monrupino
San Dorligo della Valle
Sgonico
Trieste

Distretto artigianale della pietra piasentina

Faedis
Torreano
San Pietro al Natisone
San Leonardo



fonti

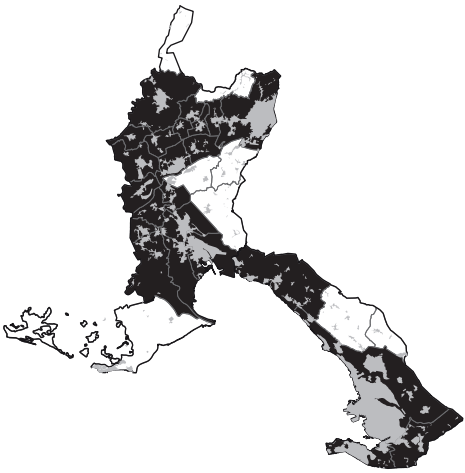
1.Elaborato 1C del PGT (Componenti territoriali delle eccellenze produttive: filiere, attività distrettuali, ricerca e innovazione) - Documento Territoriale StrategicoRegionale (agosto 2012)

2. Relazione del PGT - Documento Territoriale StrategicoRegionale (agosto 2012)

N.B. Non sono stati recuperati dati comparabili relativi all'area di studio Slovena

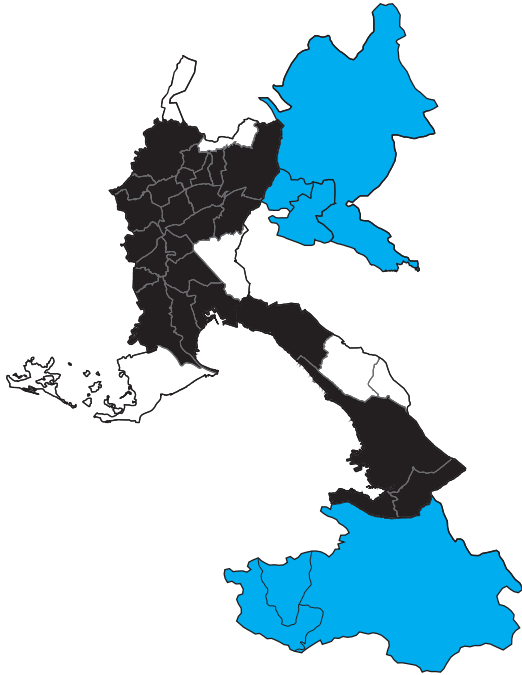
3.1 sistema dell'edificato

Le aree campite in colore nero sono ricavate dallo schema "morfologia del costruito". Sono state perimetrate le principali agglomerazioni urbane



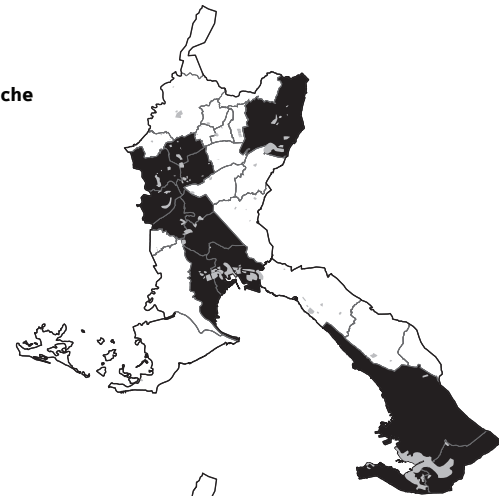
3.2 densità insediativa

Per la definizione di questo ambito di coerenza si è scelto di colorare in nero e azzurro i comuni con una densità insediativa maggiore di 100 abitanti per Km².



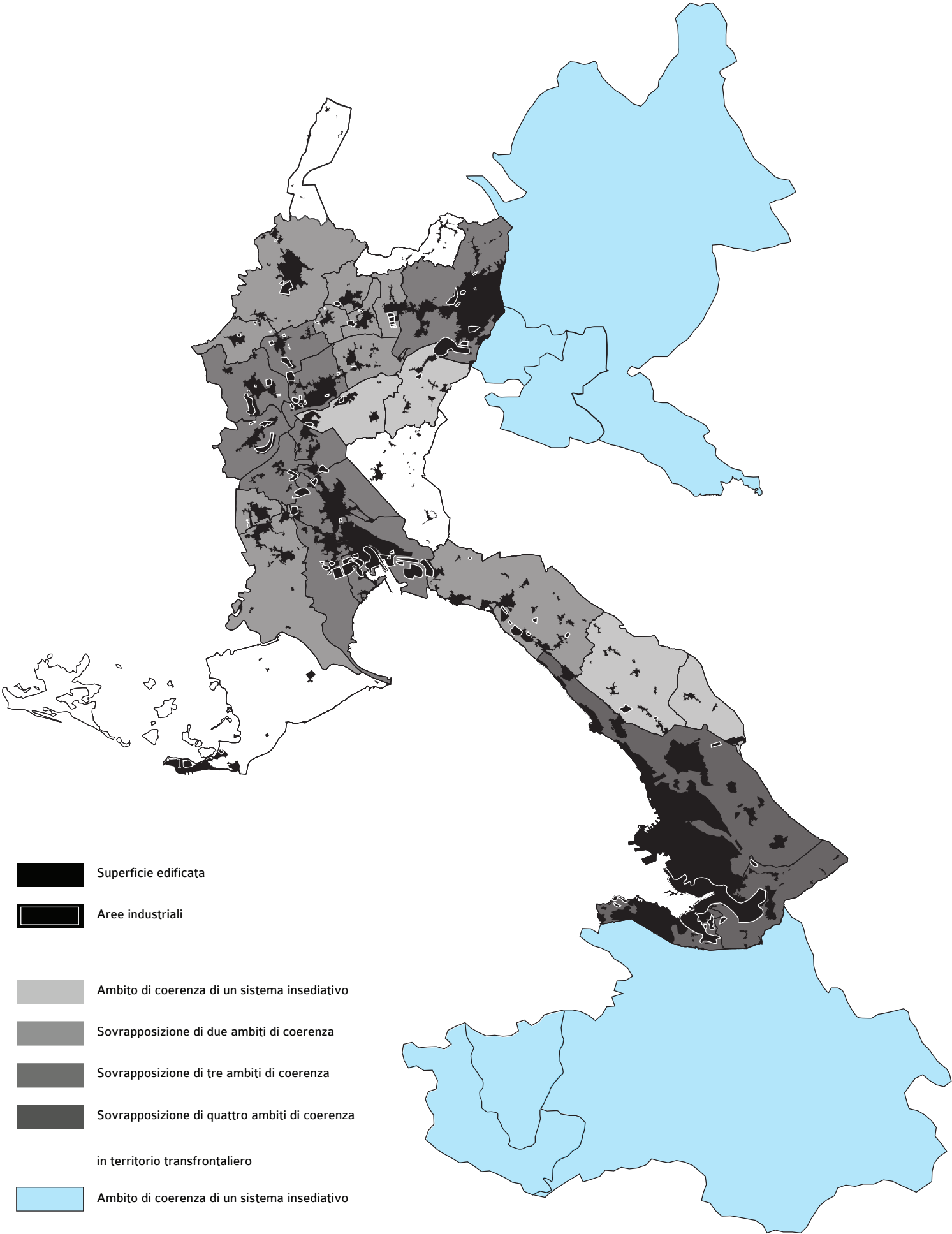
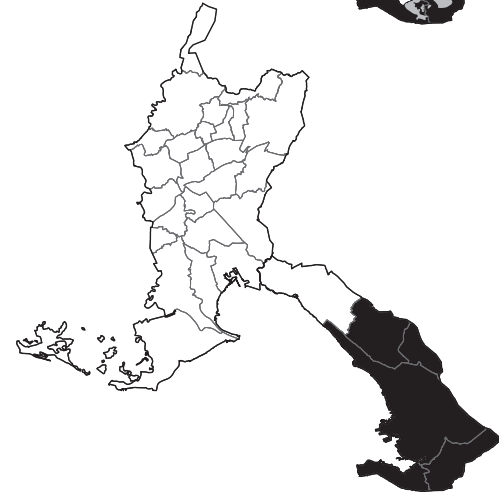
3.3 nodi produttivi e sttività economiche

In questo schema sono state campite con in nero le aree industriali, i centri direzionali e le aree a vocazione turistica delle due province di Trieste e Gorizia.

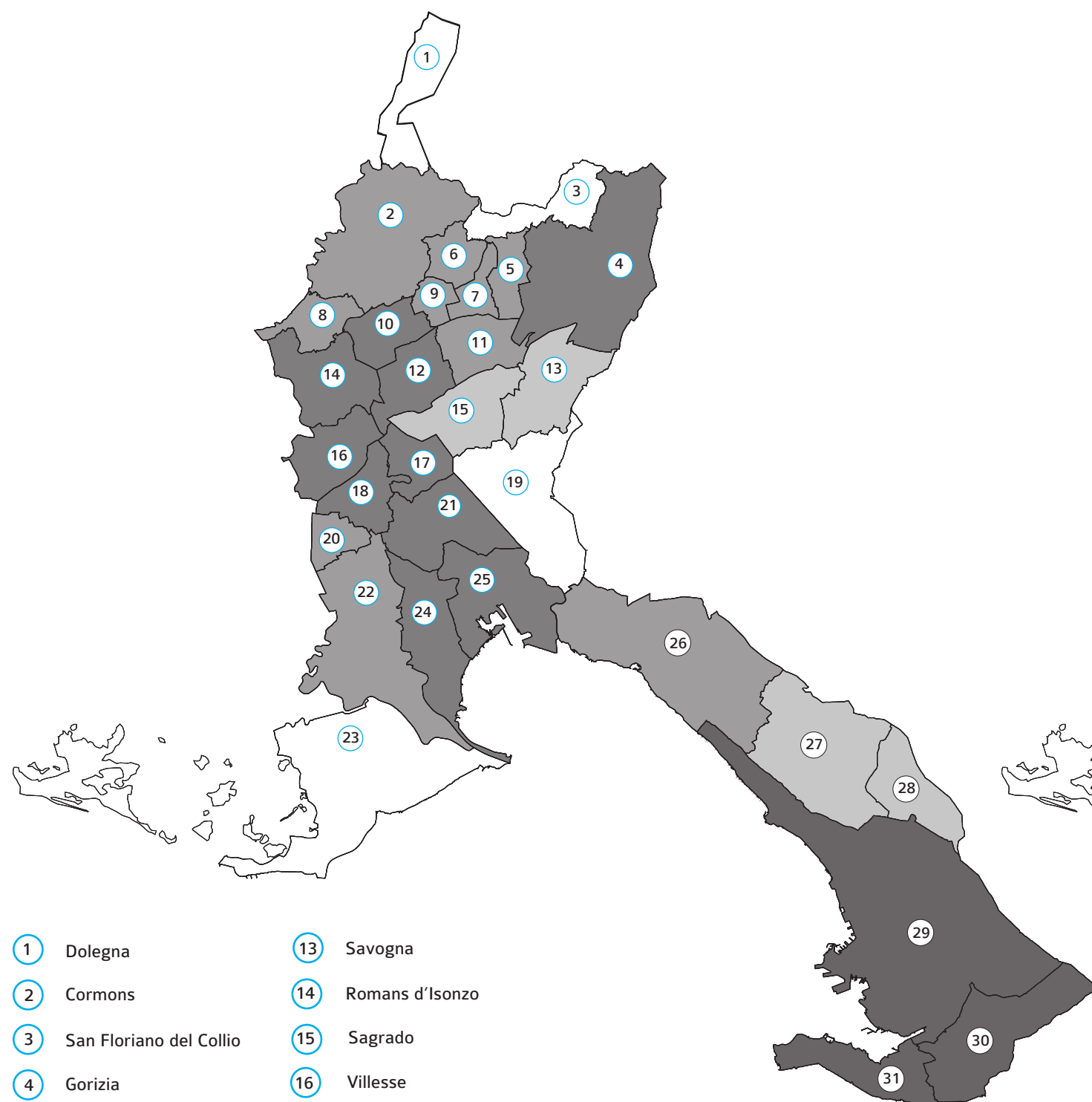


3.4 distretti produttivi

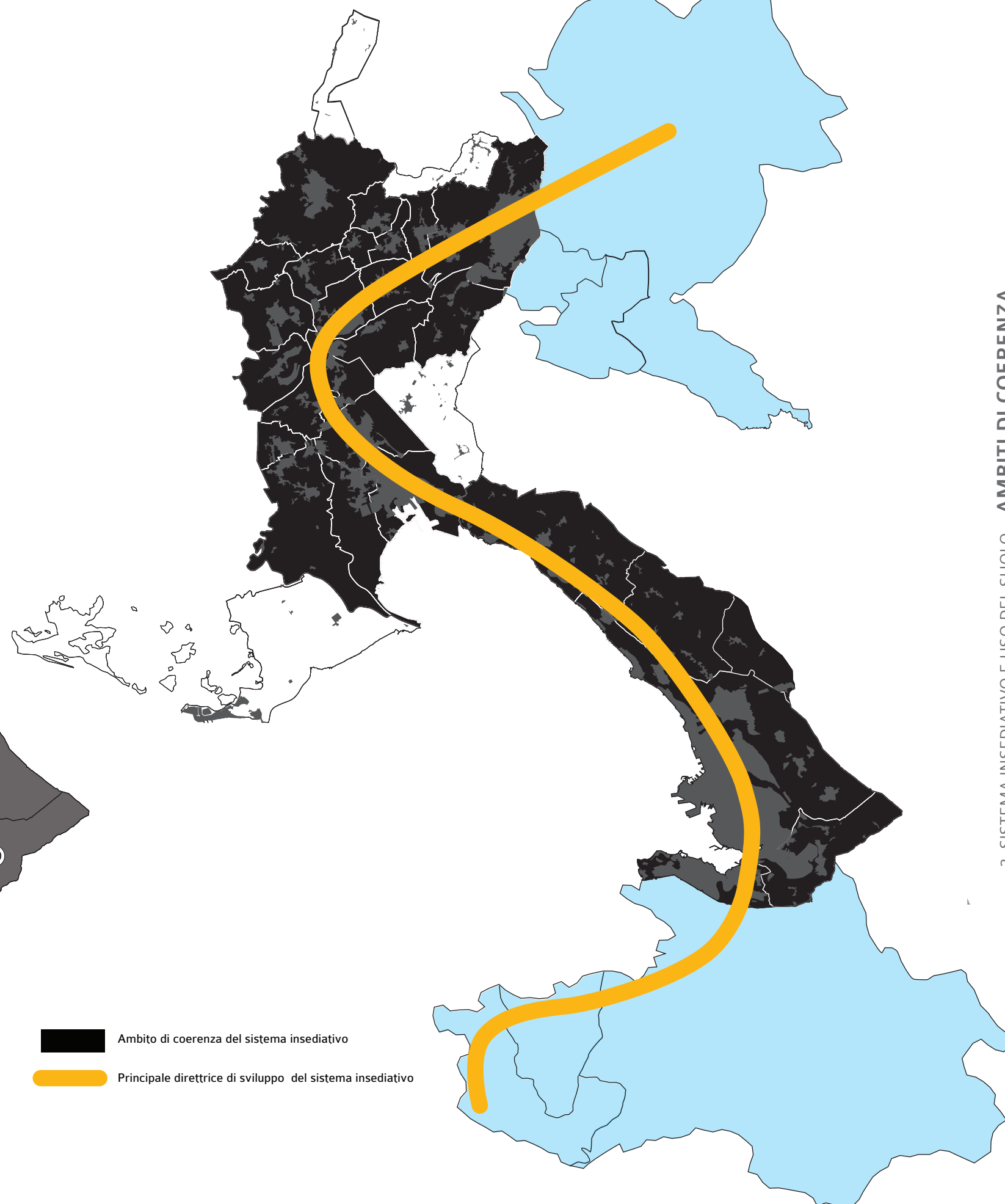
Lo schema evidenzia la presenza di un unico distretto produttivo nelle province di Trieste e Gorizia. Il distretto industriale del caffè comprende tutti i comuni della provincia di Trieste ad eccezione di Duino Aurisina. Nonostante le aziende siano soltanto 16, generano un'occupazione di 635 unità.



- Superficie edificata
- Aree industriali
- Ambito di coerenza di un sistema insediativo
- Sovrapposizione di due ambiti di coerenza
- Sovrapposizione di tre ambiti di coerenza
- Sovrapposizione di quattro ambiti di coerenza
- in territorio transfrontaliero
- Ambito di coerenza di un sistema insediativo

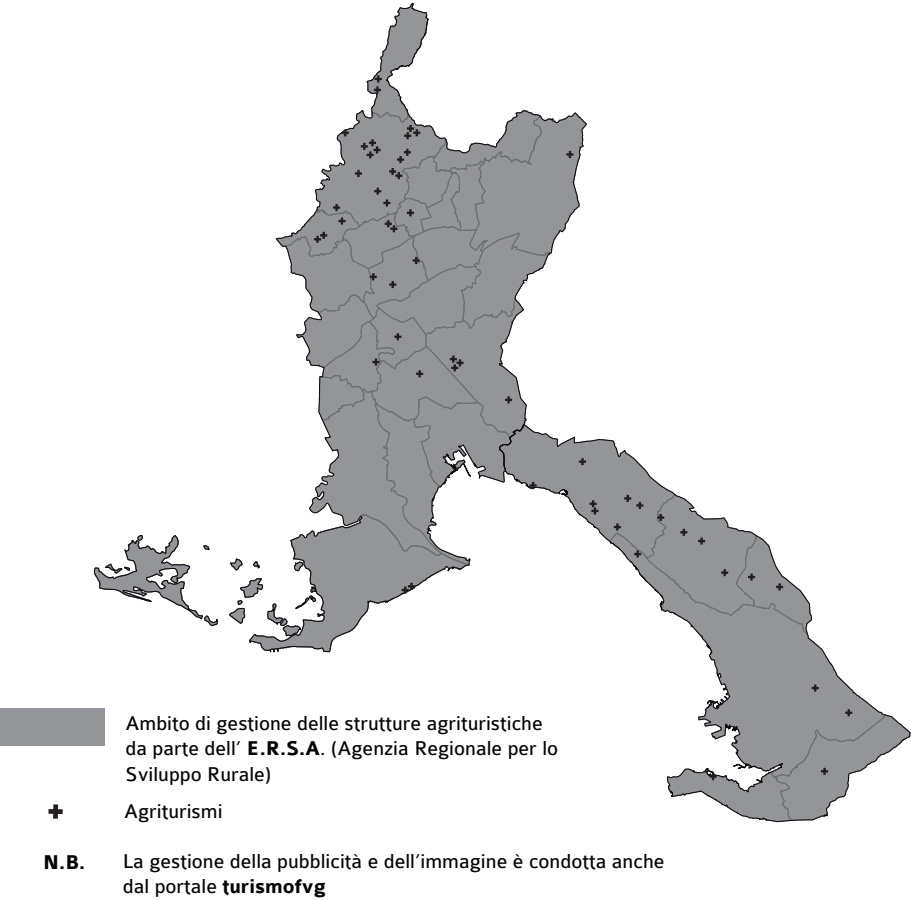


- | | | |
|---------------------------|-------------------------|----------------------------|
| ① Dolegna | ⑬ Savogna | |
| ② Cormons | ⑭ Romans d'Isonzo | |
| ③ San Floriano del Collio | ⑮ Sagrado | |
| ④ Gorizia | ⑯ Villesse | |
| ⑤ Mossa | ⑰ Fogliano - Redipuglia | |
| ⑥ Capriva | ⑱ San Pier d'Isonzo | |
| ⑦ San Lorenzo d'Isonzo | ⑲ Doberdò del Lago | ②⑥ Duino Aurisina |
| ⑧ Medea | ⑳ Turriaco | ②⑦ Sgonico |
| ⑨ Moraro | ㉑ Ronchi dei Legionari | ②⑧ Monrupino |
| ⑩ Mariano | ㉒ San Canzian d'Isonzo | ②⑨ Trieste |
| ⑪ Farra d'Isonzo | ㉓ Grado | ③① San Dorligo della Valle |
| ⑫ Gradisca d'Isonzo | ㉔ Staranzano | ③② Muggia |
| ⑫ Monfalcone | | |

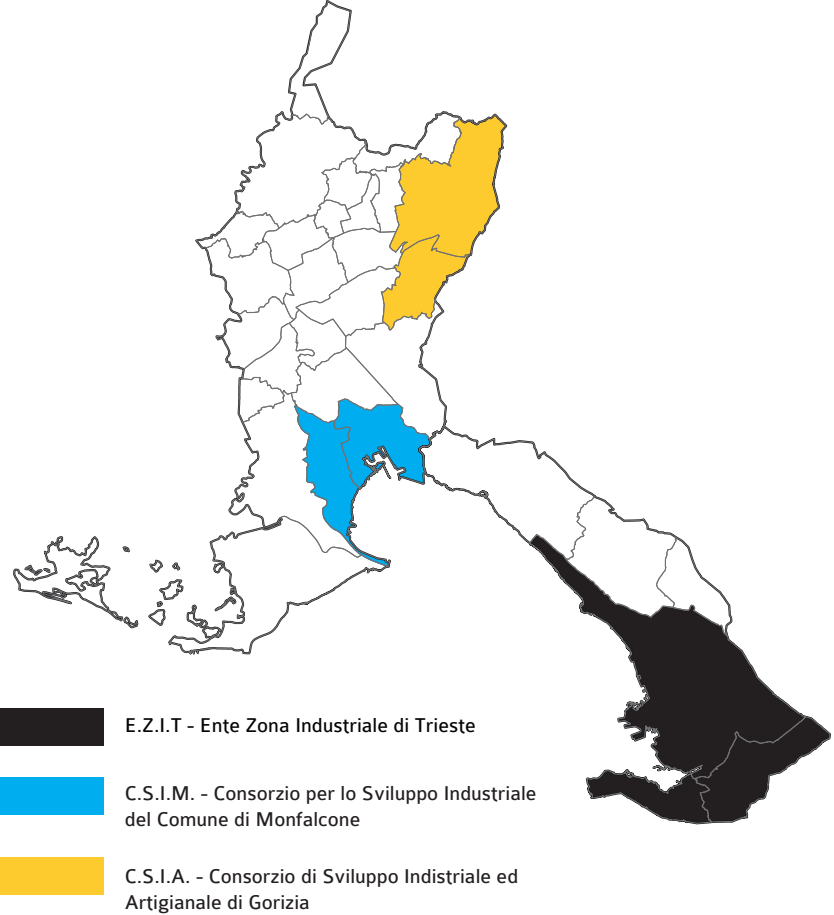


- | |
|--|
| Ambito di coerenza del sistema insediativo |
| Principale direttrice di sviluppo del sistema insediativo |

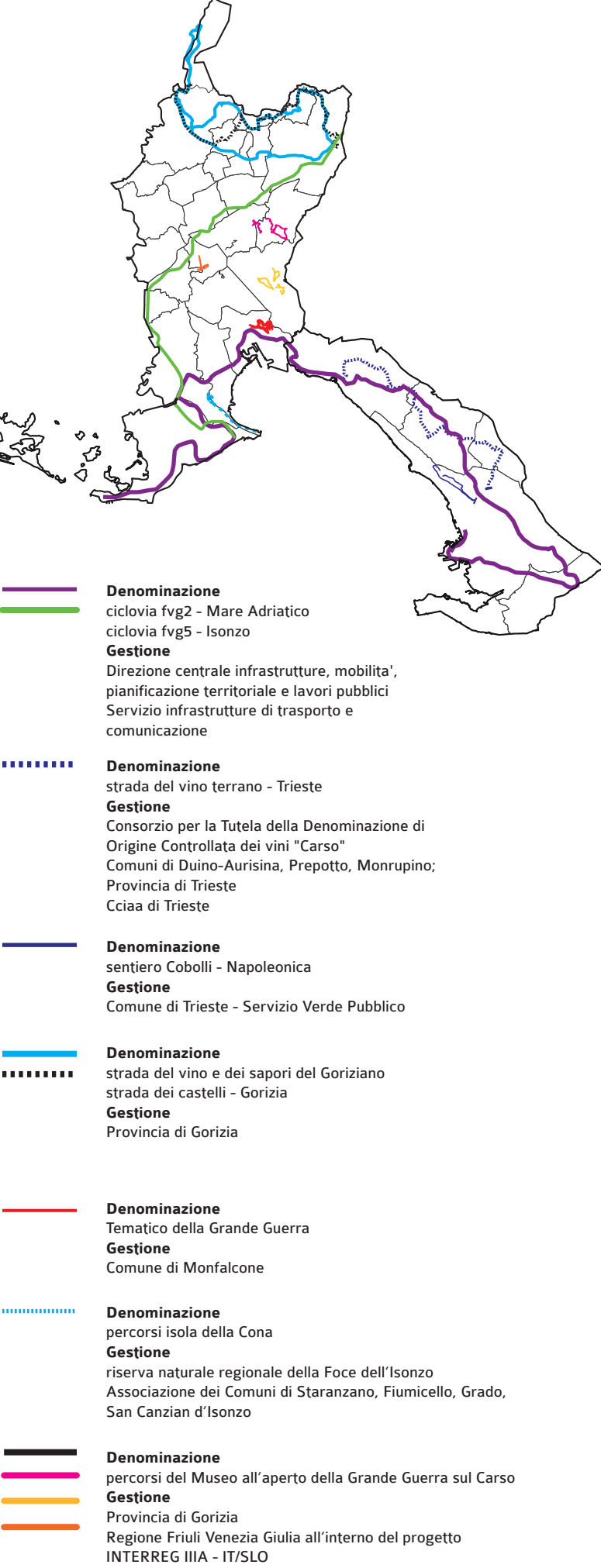
Gestione delle strutture agrituristiche



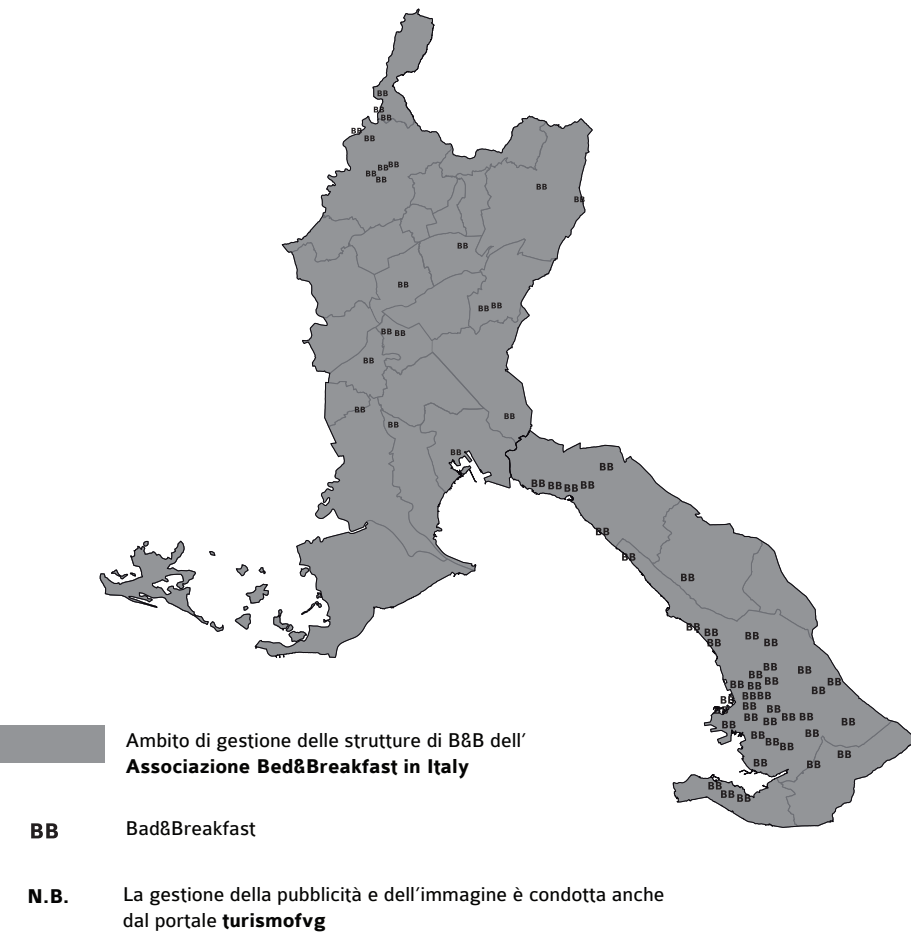
Gestione delle attività industriali



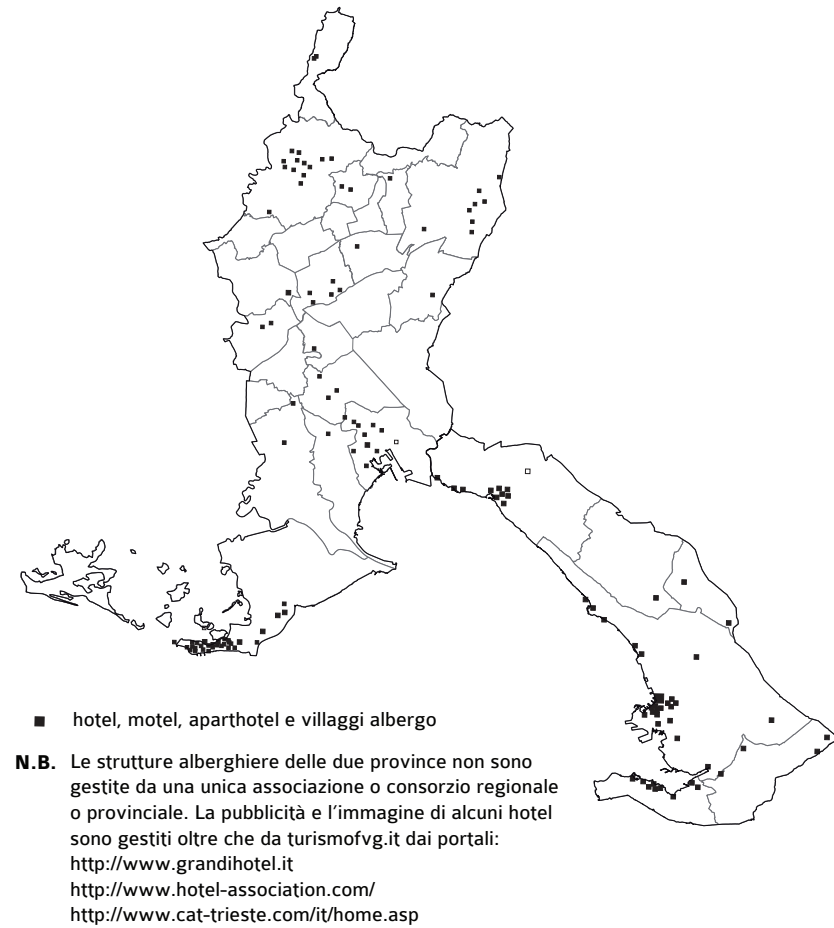
Gestione delle strade del turismo



Gestione delle strutture ricettive di Bed&Breakfast



Gestione delle strutture alberghiere



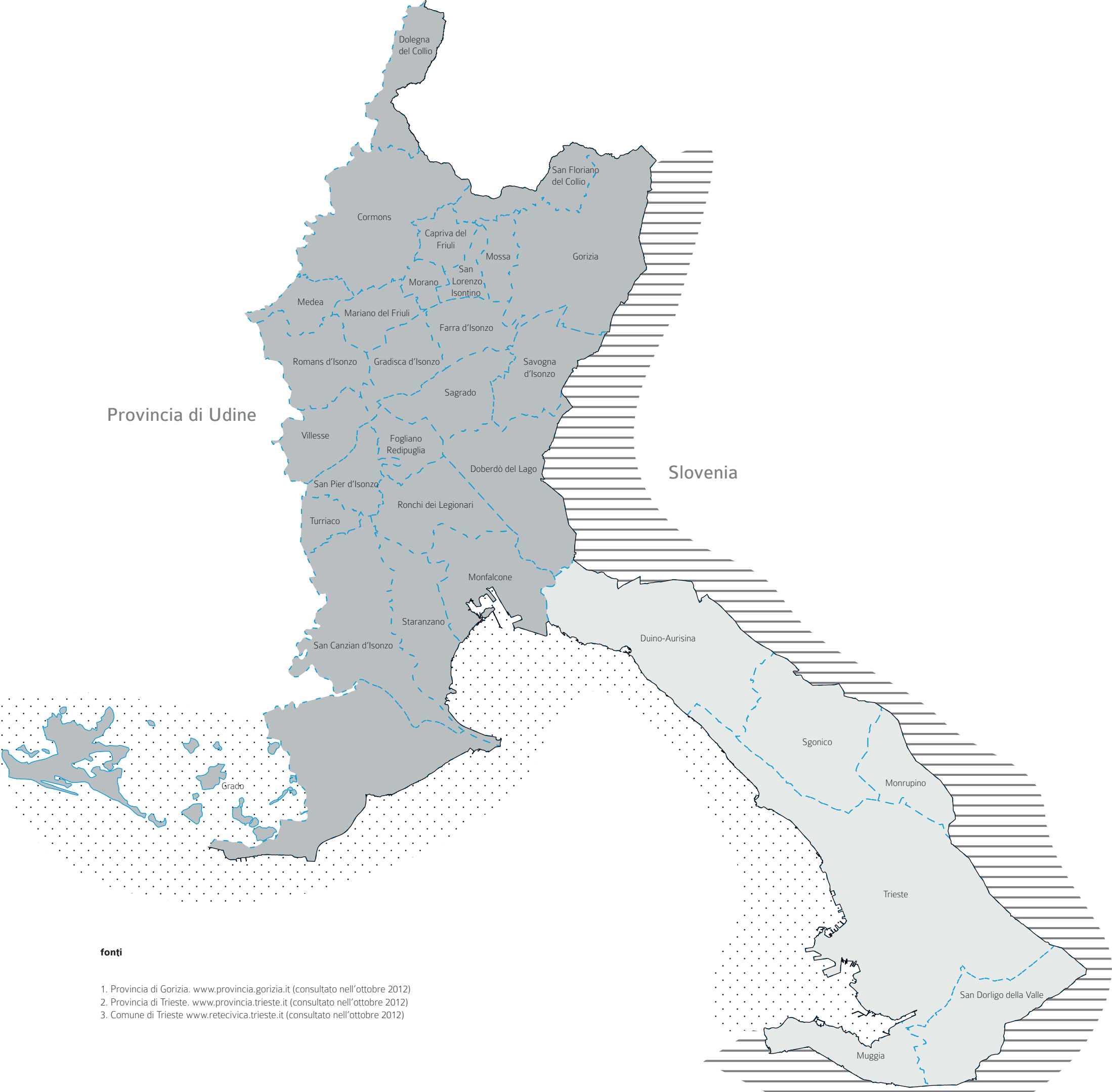
LEGENDA

Confine amministrativo regionale

Confini amministrativi comunali

Provincia di Gorizia

Provincia di Trieste



fonti

- 1. Provincia di Gorizia. www.provincia.gorizia.it (consultato nell'ottobre 2012)
- 2. Provincia di Trieste. www.provincia.trieste.it (consultato nell'ottobre 2012)
- 3. Comune di Trieste www.retecivica.trieste.it (consultato nell'ottobre 2012)

LEGENDA

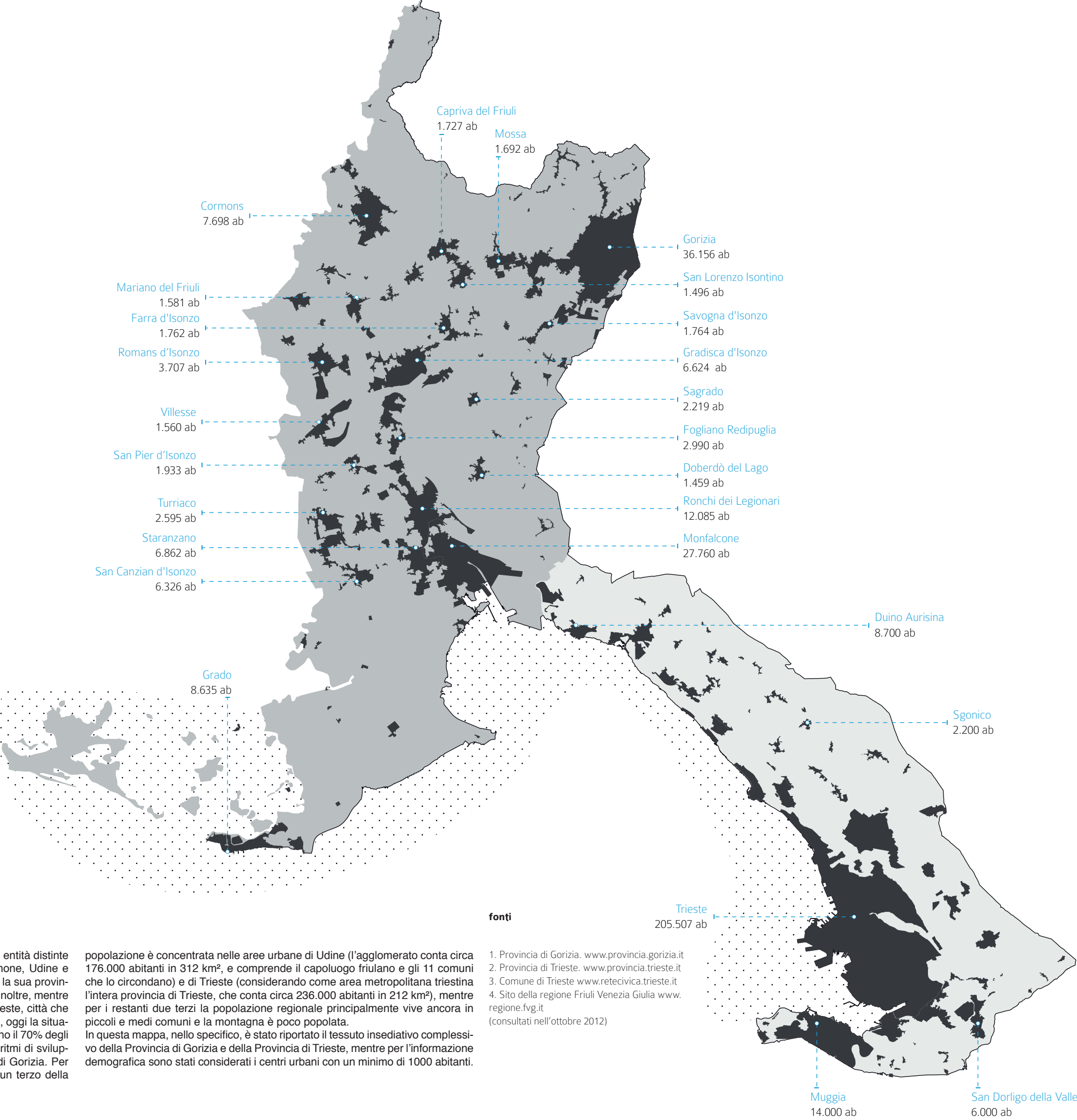
Centri urbani capoluogo

Centri urbani comunali

Centri urbani

Provincia di Trieste

Provincia di Trieste



La Regione Friuli-Venezia Giulia è formata principalmente da due entità distinte per tradizioni culturali, storiche e produttive: il Friuli (con Pordenone, Udine e parte della provincia di Gorizia), e la Venezia Giulia, con Trieste e la sua provincia, cui andrebbe aggiunta anche parte della provincia di Gorizia. Inoltre, mentre in passato era ben evidente la differenza tra il grande porto di Trieste, città che godeva di un relativo benessere e il Friuli, zona agricola depressa, oggi la situazione è molto mutata. Le provincie di Udine e Pordenone raccolgono il 70% degli abitanti, possiedono un elevato tenore di vita e vantano altissimi ritmi di sviluppo economico, condizioni similari si sono create nella provincia di Gorizia. Per quanto riguarda la distribuzione della popolazione sul territorio, un terzo della

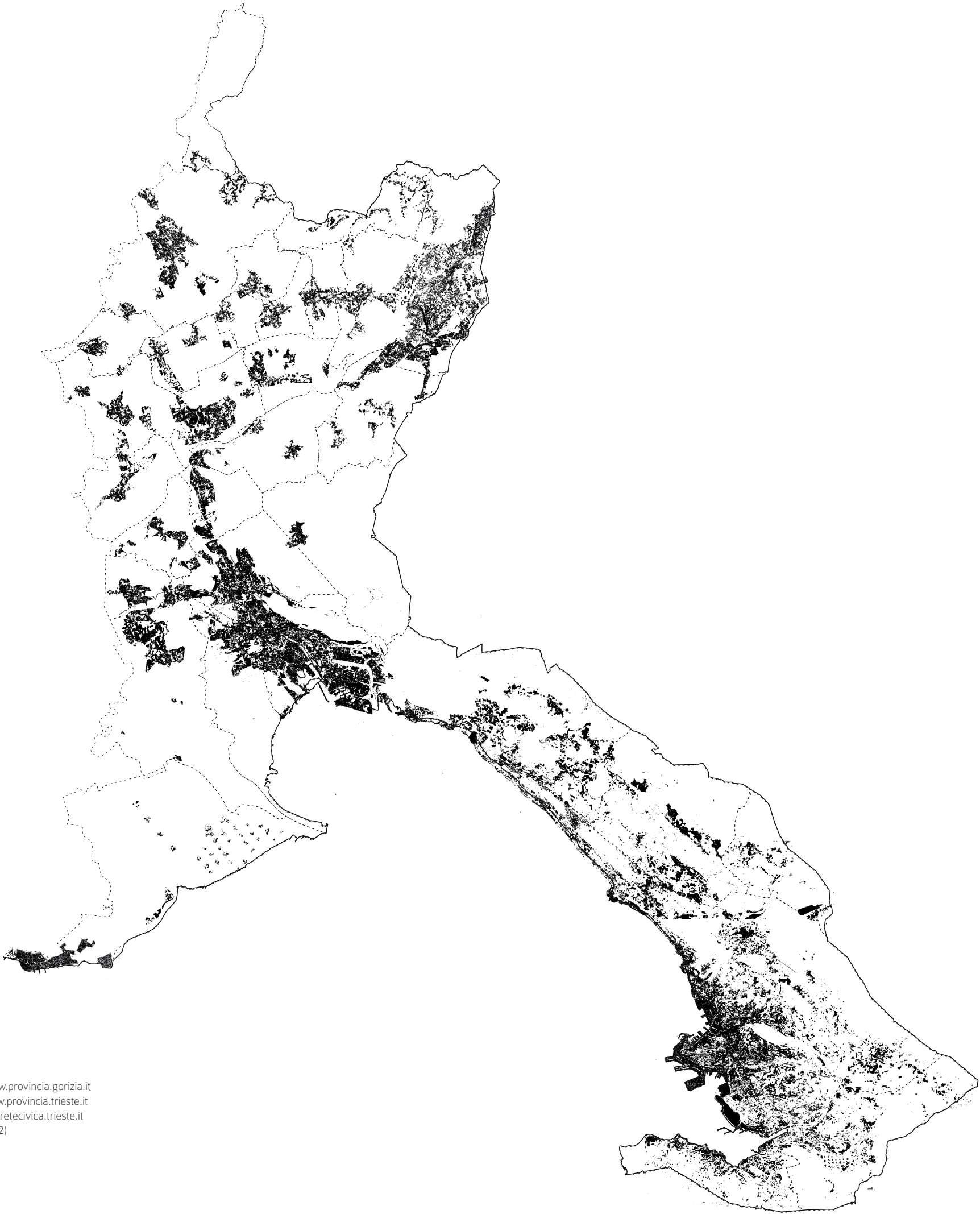
popolazione è concentrata nelle aree urbane di Udine (l'agglomerato conta circa 176.000 abitanti in 312 km², e comprende il capoluogo friulano e gli 11 comuni che lo circondano) e di Trieste (considerando come area metropolitana triestina l'intera provincia di Trieste, che conta circa 236.000 abitanti in 212 km²), mentre per i restanti due terzi la popolazione regionale principalmente vive ancora in piccoli e medi comuni e la montagna è poco popolata. In questa mappa, nello specifico, è stato riportato il tessuto insediativo complessivo della Provincia di Gorizia e della Provincia di Trieste, mentre per l'informazione demografica sono stati considerati i centri urbani con un minimo di 1000 abitanti.

fonti

1. Provincia di Gorizia. www.provincia.gorizia.it
2. Provincia di Trieste. www.provincia.trieste.it
3. Comune di Trieste www.retecivica.trieste.it
4. Sito della regione Friuli Venezia Giulia www.regione.fvg.it (consultati nell'ottobre 2012)

LEGENDA

-  Pieni
-  Confini amministrativi comunali
-  Confine amministrativo regionale



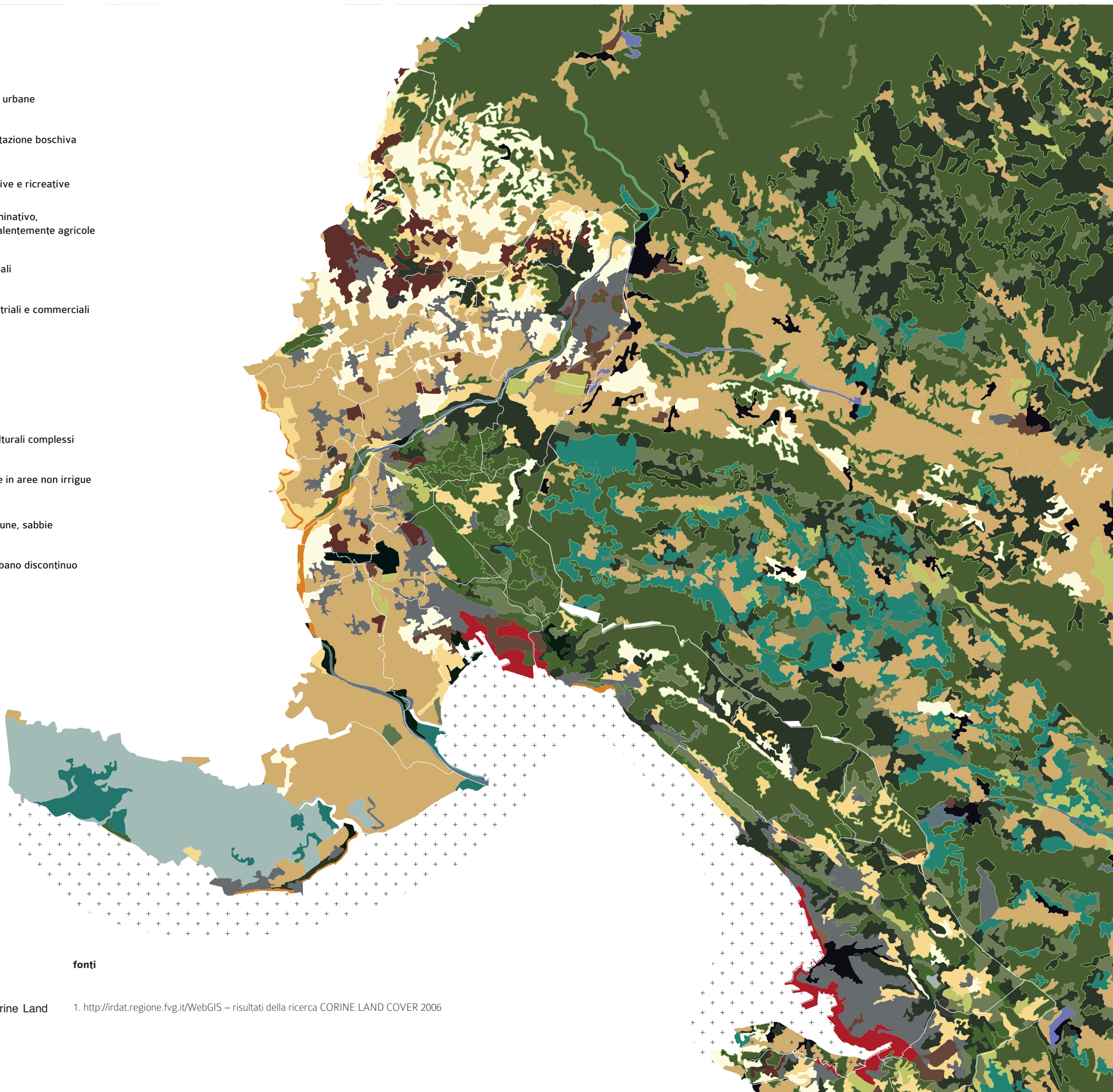
fonti

La mappa evidenzia la distribuzione sul territorio dei “pieni” ossia dell’ambiente costruito. Emerge che l’edificato ricadente nel territorio della provincia di Gorizia si distribuisce secondo un sistema policentrico che non ha risentito significativamente di fenomeni di dispersione. Osservando il territorio triestino invece, gli insediamenti sono meno compatti e la tendenza alla dispersione è più marcata.

- 1. Provincia di Gorizia. www.provincia.gorizia.it
- 2. Provincia di Trieste. www.provincia.trieste.it
- 3. Comune di Trieste www.retecivica.trieste.it (consultati nell’ottobre 2012)

LEGENDA

	reti e tracciati infrastrutturali		aree verdi urbane
	prati stabili (pascoli)		aree vegetazione boschiva
	paludi		aree sportive e ricreative
	laguna		aree a seminativo, aree prevalentemente agricole
	frutteti e frutti minori		aree portuali
	estuari		aree industriali e commerciali
	corsi d'acqua		aeroporti
	brughiere e cespuglieti		vigneti
	boschi misti		sistemi colturali complessi
	boschi latifoglie		seminative in aree non irrigue
	boschi conifere		spiagge, dune, sabbie
	bacini acqua		tessuto urbano discontinuo
	tessuto urbano continuo		



fonti

La carta rappresenta l'uso del suolo dai dati forniti dalla ricerca Corine Land Cover aggiornata al 2006.

1. <http://irdat.regione.fvg.it/WebGIS> – risultati della ricerca CORINE LAND COVER 2006

Legenda Corine Land Cover 2006

Reti e tracciati infrastrutturali

Larghezza minima da considerare: 100 m.

Autostrade, ferrovie, comprese le superfici annesse (stazioni, binari, terrapieni, ecc.) e le reti ferroviarie più larghe di 100 m che penetrano nella città. Sono qui compresi i grandi svincoli stradali e le stazioni di smistamento, ma non le linee elettriche ad alta tensione con vegetazione bassa che attraversano aree forestali.

Prati stabili e pascoli

Superfici a copertura erbacea densa a composizione floristica rappresentata principalmente da graminacee, non soggette a rotazione. Sono per lo più pascolate ma il foraggio può essere raccolto meccanicamente. Ne fanno parte i prati permanenti e temporanei e le marcite. Sono comprese inoltre aree con siepi. Le colture foraggere (prati artificiali inclusi in brevi rotazioni) sono da classificare come seminativi (2. 1. 1).

Paludi

(paludi interne) Terre basse generalmente inondate in inverno e più o meno saturate d'acqua durante tutte le stagioni. (paludi salmastre) Terre basse con vegetazione, situate al di sotto del livello di alta marea, suscettibili pertanto di inondazione da parte delle acque del mare. Spesso in via di riempimento, colonizzate a poco a poco da piante alofile.

Laguna

Aree coperte da acque salate o salmastre, separate dal mare da barre di terra o altri elementi topografici simili. Queste superfici idriche possono essere messe in comunicazione con il mare in certi punti particolari, permanentemente o periodicamente.

Frutteti e frutti minori

Impianti di alberi o arbusti fruttiferi: colture pure o miste di specie produttrici di frutta o alberi da frutto in associazione con superfici stabilmente erbate. Ne fanno parte i castagneti da frutto e i nocciuleti. I frutteti di meno di 25 ha compresi nei terreni agricoli (prati stabili o seminativi) ritenuti importanti sono da comprendere nella classe 2.4.2. (Sistemi colturali e particellari complessi). I frutteti con presenza di diverse associazioni di alberi sono da includere in questa classe.

Estuari

Parte terminale dei fiumi, alla foce, che subisce l'influenza delle acque.

Corsi d'acqua

Corsi di acqua naturali o artificiali che servono per il deflusso delle acque. Larghezza minima da considerare: 100 m

Brughiere e cespuglieti

Formazioni vegetali basse e chiuse, composte principalmente di cespugli, arbusti e piante erbacee (eriche, rovi, ginestre dei vari tipi ecc.). Vi sono comprese le formazioni a pino mugo.

Boschi misti

Formazioni vegetali, costituite principalmente da alberi ma anche da cespugli e arbusti, dove non dominano né le latifoglie, né le conifere.

Boschi latifoglie

Formazioni vegetali, costituite principalmente da alberi ma anche da cespugli e arbusti, nelle quali dominano le specie forestali a latifoglie. La superficie a latifoglie deve coprire almeno il 75% dell'unità, altrimenti è da classificare bosco misto.

Boschi conifere

Formazioni vegetali costituite principalmente da alberi ma anche da cespugli e arbusti, nelle quali dominano le specie forestali conifere. La superficie a conifere deve coprire almeno il 75% dell'unità, altrimenti è da classificare bosco misto. N.B.: vi sono comprese le conifere a rapido accrescimento.

Bacini acqua

Superfici naturali o artificiali coperte da acque.

Tessuto urbano continuo

Spazi strutturati dagli edifici e dalla viabilità. Gli edifici, la viabilità e le superfici ricoperte artificialmente occupano più dell'80% della superficie totale. La vegetazione non lineare e il suolo nudo rappresentano l'eccezione. Sono qui compresi cimiteri senza vegetazione. Problema particolare degli abitati a sviluppo lineare (villes – rue): anche se la larghezza delle costruzioni che fiancheggiano la strada, compresa la strada stessa, raggiunge solo 75 m, e a condizione che la superficie totale superi i 25 ha, queste aree saranno classificate come tessuto urbano continuo (o discontinuo se le aree non sono congiunte).

Aree verdi urbane

Spazi ricoperti di vegetazione compresi nel tessuto urbano. Ne fanno parte cimiteri con abbondante vegetazione e parchi urbani.

Aree vegetazione boschiva

Vegetazione arbustiva o erbacea con alberi sparsi. Formazioni che possono derivare dalla degradazione della foresta o da una rinnovazione della stessa per ricolonizzazione di aree non forestali.

Aree sportive e ricreative

Aree utilizzate per camping, attività sportive, parchi di divertimento, campi da golf, ippodromi, rovine archeologiche e non, ecc. Ne fanno parte i parchi attrezzati (aree dotate intensamente di attrezzature ricreative, da picnic, ecc.) compresi nel tessuto urbano. N.B.: sono escluse le piste da sci, da classificare, di norma, come 2.3. I. (2.3. I. Prati stabili)e 3.2.1 (Boschi di conifere)

Aree a seminativo e aree prevalentemente agricole

Le colture agrarie occupano più del 25 e meno del 75% della superficie totale dell'unità.

Aree portuali

Infrastrutture delle zone portuali compresi i binari, i

cantieri navali e i porti da diporto. Quando i moli hanno meno di 100 m., di larghezza, la superficie dei bacini (d'acqua dolce o salata) delimitati dagli stessi è da comprendere nel calcolo dei 25 ha.

Aree industriali e commerciali

Aree a copertura artificiale (in cemento, asfaltate o stabilizzate: per esempio terra battuta), senza vegetazione, che occupano la maggior parte del terreno. (Più del 50% della superficie). La zona comprende anche edifici e/o aree con vegetazione. Le zone industriali e commerciali ubicate nei tessuti urbani continui e discontinui sono da considerare solo se si distinguono nettamente dall'abitato. (Insieme industriale di aree superiore a 25 ha con gli spazi associati: muri di cinta, parcheggi, depositi, ecc.). Le stazioni centrali delle città fanno parte di questa categoria, ma non i grandi magazzini integrati in edifici di abitazione, i sanatori, gli stabilimenti termali, gli ospedali, le case di riposo, le prigioni, ecc.

Aeroporti

Infrastrutture degli aeroporti: piste, edifici e superfici associate. Sono da considerare solo le superfici che sono interessate dall'attività aeroportuale (anche se alcune parti di queste sono utilizzate occasionalmente per agricoltura-foraggio). Di norma queste aree sono delimitate da recinzioni o strade. In molti casi, l'area aeroportuale figura sulle carte topografiche a grande scala (1:25.000 e 1:50.000). Non sono compresi i piccoli aeroporti da turismo (con piste consolidate) ed edifici di dimensioni molto piccole.

Vigneti

Superfici piantate a vigna

Sistemi colturali complessi

Mosaico di piccoli appezzamenti con varie colture annuali, prati stabili e colture permanenti, occupanti ciascuno meno del 75% della superficie totale dell'unità. Vi sono compresi gli "orti per pensionati" e simili.. Eventuali "lotti" superanti i 25 ha sono da includere nelle zone agricole.

Seminative in aree non irrigue

Sono da considerare perimetri irrigui solo quelli individuabili per fotointerpretazione, satellitare o aerea, per la presenza di canali e impianti di pompaggio. Cereali, leguminose in pieno campo, colture foraggere, coltivazioni industriali, radici commestibili e maggesi. Vi sono compresi i vivai e le colture orticole, in pieno campo, in serra e sotto plastica, come anche gli impianti per la produzione di piante medicinali, aromatiche e culinarie. Vi sono comprese le colture foraggere (prati artificiali), ma non i prati stabili.

Spiagge, dune, sabbie

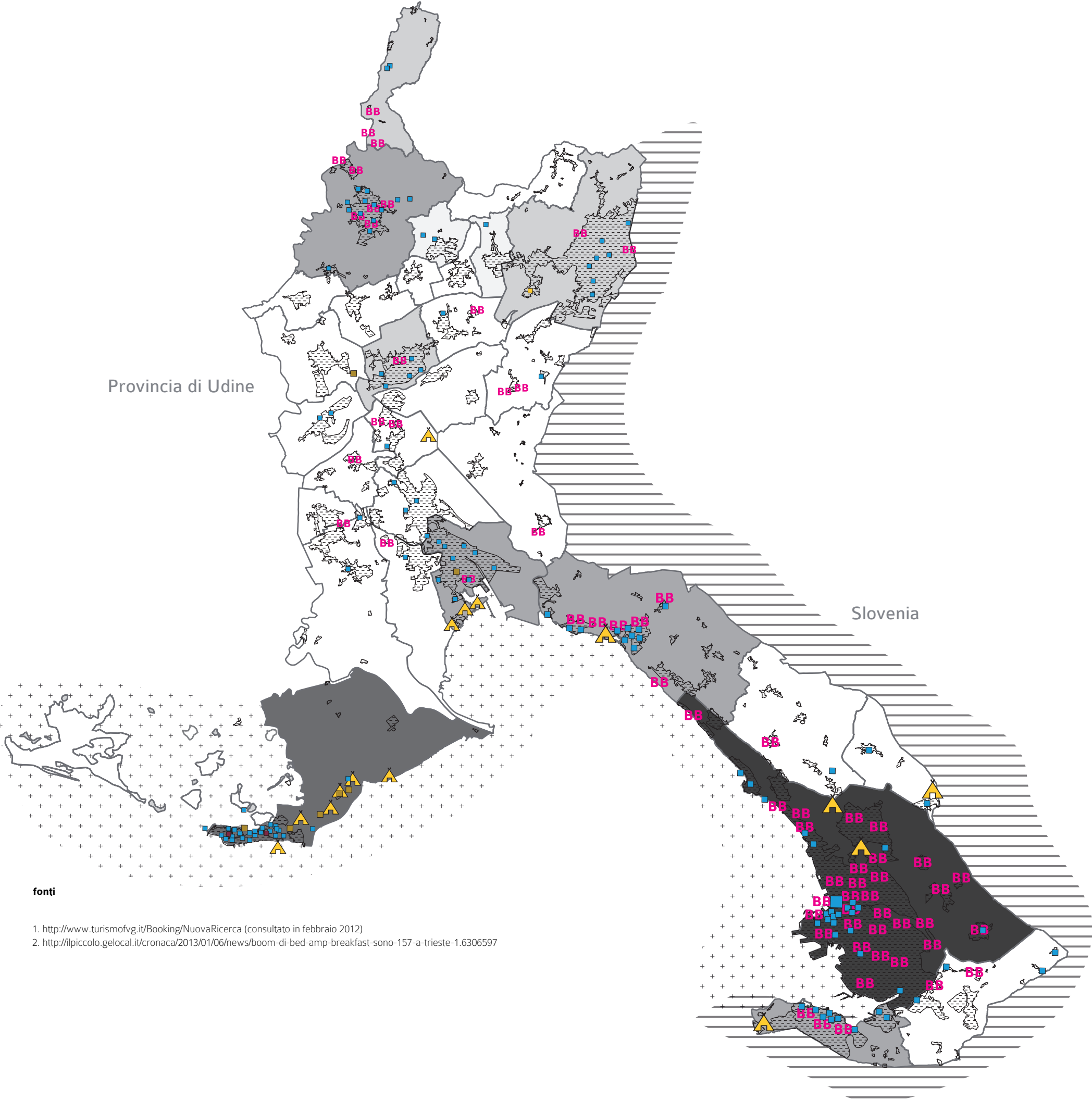
Le spiagge, le dune e le distese di sabbia e di ciottoli di ambienti litorali e continentali, compresi i letti sassosi dei corsi d'acqua a regime torrentizio. Le dune ricoperte di vegetazione (erbacea o legnosa) devono essere classificate nelle voci corrispondenti: boschi (3.1.1., 3.1.2. e 3.1.3 rispettivamente boschi di latifoglie, conifere, misti), prati (2.3. 1.) o aree a pascolo naturale (3.2. 1.)

Tessuto urbano discontinuo

Spazi caratterizzati dalla presenza di edifici. Gli edifici, la viabilità e le superfici a copertura artificiale coesistono con superfici coperte da vegetazione e con suolo nudo, che occupano in maniera discontinua aree non trascurabili. Gli edifici, la viabilità e le superfici ricoperte artificialmente coprono dal 50 all'80% della superficie totale. Si dovrà tenere conto di questa densità per le costruzioni localizzate all'interno di spazi naturali (foreste o spazi erbosi). Questa voce non comprende: le abitazioni agricole sparse delle periferie delle città o nelle zone di coltura estensiva comprendenti edifici adibiti a impianti di trasformazione e ricovero; le residenze secondarie disperse negli spazi naturali o agricoli. Comprende invece cimiteri senza vegetazione.

LEGENDA

- albergo / hotel
- 15 strutture alberghiere
- motel
- villaggi albergo
- aparthotel
- BB
- Campeggio
- più di 100 strutture per il pernottamento (Comune di Trieste)
- circa 40 strutture (Comune di Grado)
- tra 10 e 20 strutture (Comuni di Duino Aurisina, Muggia, Cormons e Monfalcone)
- tra 5 e 10 strutture (Comuni di Gorizia e Sagrado)
- meno di 5 strutture
- sistema dell'edificato



fonti

La mappa mostra la distribuzione, sul territorio delle province di Trieste e Gorizia, delle strutture per il pernottamento. La Provincia di Trieste, ha visto, negli ultimi anni, un raddoppio nel numero di strutture iscritte all'albo del Comune grazie a un aumento del flusso turistico. All'inizio del 2013, i locali per questo tipo di soggiorno, ammontano a 103 secondo il portale dedicato alla promozione turistica del FVG. La distribuzione di strutture alberghiere sul territorio della provincia di Trieste è fortemente relazionata alla costa e alle infrastrutture viarie transfrontaliere. La maggior concentrazione di hotel è riscontrabile, oltre che nella zona del centro storico e del borgo teresiano, anche nel centro del comune di Muggia, nell'insediamento di Duino e Sistiana, lungo la strada costiera SS14 e in prossimità dei vaichi di Ferneti e Pesek.

- 1. <http://www.turismofvg.it/Booking/NuovaRicerca> (consultato in febbraio 2012)
- 2. <http://ilpiccolo.gelocal.it/cronaca/2013/01/06/news/boom-di-bed-amp-breakfast-sono-157-a-trieste-1.6306597>

Elenco dei Bed and Breakfast **BB**

PROVINCIA DI TRIESTE

Comune di Trieste

- Stirenca – loc. Padriciano
- Domus Diaz – v. Diaz
- Antica Scorcola – v. Romagna
- Garden – v. Catullo
- Casa della Luce – v. Orsenigo
- Belcinque – v. Belpoggio
- Ai moretti – p.za Venezia
- La Casa dei Bassotti – v. Lazzaretto Vecchio
- Atelier Lidia Polla – v. Coroneo
- Aachen Furlan – v. Battisti
- Ad Hoc – v. Paduina
- Ai ciuffi – v. Beccaria
- Amelie – v. San Francesco
- Battisti – v. Battisti
- Al Cedas – v.le Miramare
- Le Ortensie di via Rossetti – v. Rossetti
- Priscilla – v. revoltella,
- Matic – v. Revoltella
- Il Melograno – v. del Ghirlandaio
- Katynando – v. Combi
- 276 – st. per Longera
- Grim – v. Revoltella
- Brass – v. San Maurizio
- GattoRosso – v. della Maiolica
- Ai sette olivi – salita di Contovello
- Al Ferdinando – v. dell'Eremo
- Cassio – v. dell'Eremo
- Al Laghetto – loc. Basovizza
- Al Mitico Eremita – v. Fra Pace da Vedano
- Al Parco – v. Giulia
- Crispi – v. Crispi
- Bidermaier – v.le XX Settembre
- Giulia – v. Giulia
- Al Ponterosso – p.za Ponterosso
- Ametista – p.za della Libertà
- Decò – v. Scala Belvedere
- Empire 1970 – v. Torrebianca
- Al Tramonto – salita di Contovello
- Casa Barcolana – v.le Miramare
- AllaCasa Sconta – via dei Moreri
- Alla Scuderia – v. Monte san Gabriele
- All'ancora blu – v. Commerciale
- Allo scoglio – v. dello Scoglio
- Ariamarina – v. Madonna del Mare
- Downtown – v. Venezian
- Bora di Trieste – v. Raffineria
- Bramasole – v. dei Caldana
- Zenzero e Cannella – v. dei Caldana
- Carma – v. Tor San Piero
- Chiara – v. Cisternone
- Family Life – largo Roiano
- Cattinara – st. di Fiume
- Colors – v. Vittoria Colonna
- Gens Julia – v. San Michele
- Dell'Acqua – v. Cesare dell'Acqua
- Diana – loc. Opicina
- Dreamhouse – st. Costiera
- La Culla di Trieste – v. Marchesetti
- Mariposa – v. della Guardia
- La Nuvola Bianca – v. Bidischini
- Le Casite – loc. Trebiciano

- Lorenzo – v. Carducci
- Matilde – v. Giulia
- Melisa – loc. Gropada
- Mimosa – v. Schmidl
- Miramare – v.le Miramare
- Palazzo Brigido – v. Pozzo del Mare
- Palazzo Panfilli – v. della Geppa
- Panorama – v. della Bellavista
- Petra – v. Mazzini
- Rive Cittavecchia – v. Cadorna
- Robinia – v. di Conconello
- Santa Caterina – v. Santa Caterina
- Sofia – v. Solitro
- Sole Nero – v. San Francesco
- St. Jack – v. Frausin
- Stirenca – loc. Padriciano
- Tre Rose – v. T. Grossi
- Trieste – v. della Galleria
- Trieste Plus – v. Udine
- Trieste Art – Erta Sant'Anna
- Vastu Vidya – v. Muzio
- Vento di Bora – v. Bartoletti
- Villa Albori – v. Nazionale
- Villa Fausta – salita di Gretta

Comune di San Dorligo

- Glavina Danjel – Sant'Antonio in Bosco
- Bellavista – San Giuseppe Esterno
- Serli – v. Puglie di Domio

Comune di Muggia

- A Giuditta – v. d'Annunzio
- Al Borgo – v. Forti
- Ambrosia – loc. Fontanella
- Le Vele – lungomare Venezia

Comune di Duino Aurisina

- Strupeton – loc. Malchina
- Oltremare – loc. Sistiana
- Adria – loc. Sistiana
- Baia Arcobaleno – loc. Sistiana
- Canovella – loc. Aurisina
- Castello – loc. Duino
- Da Rosy – loc. Sistiana
- Le Falesie – loc. Sistiana
- Pane e Tulipani – loc. Duino
- Solemare – loc. Sistiana
- Stella Maris – loc. Duino

Comune di Sgonico

- Alla ciuciarella – loc. Gabrovizza

Elenco degli Hotel

PROVINCIA DI TRIESTE

Comune di Trieste

- Hotel *
- Porta Cavana – v. San Michele
 - Capitelli – v. dei Capitelli

- Hotel Istria – v. Timeus
- Brioni – v. Ginnastica
- Mignon – Junker
- Gianni – v. Lazzaretto Vecchio
- Villa Nazareth – v. dell'Istria
- Al ristoro – v. Malaspina
- Nuovo Albergo Centro – v. Roma

Hotel **

- Center Hotel – v. Kosovel
- Centrale – v. Ponchielli
- Da Pepi – v. Kosovel
- Alla Valle – loc. Barne
- Tritone – v.le Miramare
- Alabarda Flora – v. Valdirivo

Hotel ***

- James Joice – v. Cavazzeni
- Al Viale – v. Nordio
- Roma – v. Ghega
- Milano – v. Ghega
- Italia – v. Geppa
- Colombia – v. Geppa
- Novo Hotel Impero – v. Sant'Anastasio
- Abbazia – v. Geppa
- Filoxenia – v. Mazzini
- Best Western Union – v. Cristoforo Belli
- Riviera & Maximilian's – st. Costiera
- Alla Posta – p.za Oberdan
- Città di Parenzo – v. degli Artisti
- Tre Merli Beach Hotel – v.le Miramare

Hotel ****

- StarHotels Savoia Excelsior Palace – Riva del Mandracchio
- Continentale – v. San Nicolò
- Vis a Vis – v. Dello Squero Vecchio
- Le Corderie – v. di Calvola
- Coppe – v. Mazzini
- Hotel Victoria – v. Oriani
- Urban Hotel Design – androna Chiusa
- Grand Hotel Duchi d'Aosta – p.za dell'Unità
- Miramare – v.le Miramare
- NH Trieste – corso Cavour

Hotel *****

- Grief Maria Theresia – v.le Miramare

Comune di Duino Aurisina

- Dama Bianca (*) – loc. Duino Porto
- Aurora Garni (*) – loc. Duino
- Al pescatore (**) – loc. Duino
- Baia degli Uscocchi (**) – loc. Villaggio del Pescatore
- Allegra Fattoria (**) – loc. Malchina
- Ai sette Nani (**) – loc. Sistiana
- Alla Dolina (**) – loc. Sistiana
- Villa Gruber (**) – loc. Duino Porto
- Posta (****) – loc. Sistiana
- Belvedere (****) – loc. Sistiana
- Tre Noci (****) – loc. Sistiana
- Eden (****) – loc. Sistiana
- Duino Park Hotel (****) – loc. Duino
- Locanda Gaudeamus (****) – loc. Sistiana
- Idea Hotel Trieste (****) – loc. Duino

Comune di Muggia

- Dulcinea (*) – v. Battisti
- Corallo (*) – v. Roma
- La Bussola (*) – v. Manzoni
- Gaia (*) – v. Flavia d'Aquilinia
- Alla Stazione – st. provinciale dei Farnei
- Oasi (**) – v. Flavia d'Aquilinia
- Al Lido (****) – v. Battisti
- Park Hotel (****) – v. dei Bonomo
- San Rocco (****) – st. per Lazzaretto

Comune di San Dorligo della Valle

- Locanda Mario (*) – loc. Draga Santa Elia
- Pesek Hotel (**) – loc. Pesek
- Albergo Sonia (****) – loc. Domio
- La Fontana (****) – loc. San Giuseppe della Chiusa

Comune di Monrupino

- Krizman (****) – loc. Repen
- Ferneti (****) – loc. Ferneti

Comune di Sgonico

- Milic (**) – loc. Borgo Grotta Gigante

Elenco dei Campeggi

PROVINCIA DI TRIESTE

Comune di Trieste

- Pian del Grisa – loc. Contovello
- Obleisco – st. Nuova per Opicina

Comune di Monrupino

- Excelsior – loc. Ferneti

Comune di Duino Aurisina

- Marepineta – loc. Sistiana

Comune di Muggia

- San Bartolomeo – st. per Lazzaretto

Elenco dei Bed and Breakfast **BB**

PROVINCIA DI GORIZIA

Comune di Cormons

- La casa di Alice – v. Ara Pacis
- Kriza Margherita – Riva della Torre
- Villa Bianca – v. Acquedotto – Brazzano
- Da Cila – v. Piave
- B&B Morena di Picech Morena – v. Bancaria

Comune di Doberdò del Lago

- Villa Al Bosco – v. I Maggio – Jamiano

Comune di Dolegna del Collio

- 1. Il girasole – loc. Vencò
- 2. Alla Torre Antica – loc. Ruttars
- 3. Casa delle rose – frazione Ruttars, Dolegna del Collio

Comune di Farra d'Isonzo

- 1. Al gloriet – v. Guido Pellizzari, Frazione Villanova Alberghi

Comune di Fogliano Redipuglia

- 1. XWeek – v. Cau de Soto
- 2. L'Ensoleillée – v. Santa Maria

Comune di Gorizia

- 1. Al castello – v.le G. D'annunzio
- 2. Flumen – v. Brigata Cuneo
- 3. Casa Spina – v. Rastello

Comune di Gradisca d'Isonzo

- 1. Attenti Ai Gatti – v. degli Eroi

Comune di Grado

- 1. Albergo Meumle al Ponte – v.le Dello Sport

Comune di Monfalcone

- 1. Bed&breakfast di Faretto Mara – v. S.Gabriele

Comune di San Pier d'Isonzo

- 1. Yasmine – v. Falzari

Comune di Savogna d'Isonzo

- 1. Panoramik – v. Cotici – San Michele del Carso
- 2. Trattoria Gostilna Albergo Devetak – Frazione S. Michele del Carso

Comune di Staranzano

- 1. Alle rose – v. Vittorio Veneto, Frazione Dobbia

Comune di Turriaco

- 1. Casa Paschi – v. Marconi

Elenco degli Hotel

PROVINCIA DI GORIZIA

Comune di Capriva del Friuli

- 1. Vinnaeria La Baita SRL Albergo – v. degli Alpini
- 2. Tavernetta al Castello – loc. Spessa

Comune di Cormons

- 1. Alla Pergola – v. Matteotti ***
- 2. Albergo Da Gon – v. Gaetano Donizetti

- 3. Albergo ristorante Felcaro – v. San Giovanni
- 4. La Favorita – v. Savaian
- 5. Affittacamere Cà di Silvio – v. San Daniele
- 6. Affittacamere Federici Mauro – Riva della Torre
- 7. Affittacamere Tana dei Ghiri di Gandrus Guglielmo – loc. Monte – Monte Quarin
- 8. Giardinetto Alloggi di Zoppolatti Ezio – v. Matteotti
- 9. Casa Castellan di Castellan Dino – p.za XXIV Maggio
- 10. Residenza turistica alberghiera La Subida – loc. Monte
- 11. Residenza turistico alberghiera Terra & Vini – v. XXIV Maggio

Comune di Farra d'Isonzo

- 1. Albergo Ristorante Ai Due Leoni – v. Giuseppe Verdi

Comune di Fogliano Redipuglia

- 1. Hotel ristorante ai cacciatori – v. III Armata

Comune di Gorizia

- 1. Grand Hotel Entourage – p.za Sant’Antonio ***
- 2. Hotel Best Western Gorizia Palace – corso Italia ****
- 3. Hotel alla Transalpina – v. Caprin ***
- 4. Hotel Nanut – v. Trieste ***
- 5. Hotel Internazionale – v. Trieste ***
- 6. Hotel Locanda da Sandro – v. Santa Chiara *
- 7. La corte sconta del 101 sas – corso Italia
- 8. Albergo Isonzo – Strada Mainizza

Comune di Gradisca d'Isonzo

- 1. Albergo Ristorante al Ponte – v.le Trieste ***
- 2. Albergo alla Rusticana S.N.C. Albergo Ristorante – v. Udine
- 3. Albergo Al Trieste – p.le dell'Unità
- 4. Hotel Al Pellegrino di Cementano Serafina & C. S.N.C. – Piazza G.Marconi
- 5. Hotel Franz Srl – v. Trieste

Comune di Grado

- 1. Hotel Abbazia – v. Colombo ****
- 2. Argentina – v.le Italia ***
- 3. Helvetia – v.le Kennedy ***
- 4. Regina – v. Caprin ***
- 5. Hotel Savoy – v. Carducci ****
- 6. Hotel Hannover – p.za XXVI Maggio
- 7. Metropoli Uno srl Metropoli – p.tta S.Marco
- 8. Nauthotel sas – v. Da Verrazzano
- 9. Gran Hotel Astoria Centro Talassoterapia – Ig. S.Grisogono
- 10. Hotel Ville Bianchi – v.le Regina Elena
- 11. Albergo Hotel Friuli – riva Foscolo
- 12. Albergo alla spiaggia – v. Mazzini
- 13. Cooperativa Albergatori Agenzia Grado Promhotels – riva Gregori
- 14. Albergo Hotel Capri – v. Vespucci
- 15. Albergo Hotel Ristorante Marea – v. Provveditori
- 16. Hotel Touring – v.le John Fitzgerald Kennedy
- 17. Albergo Hotel Rialto – v.le Turismo
- 18. Hotel Villa Erica di Nadalin A. – v.le Dante Alighieri
- 19. Albergo Hotel Sorriso – via Galilei
- 20. Albergo Meublè Euro – via Manzoni

- 21. Le Palme di Longo Sara&C. S.N.C. v.le del Sole
- 22. Albergo Adria –v.le Europa Unita

- 23. Albergo al Parco – v. Giosue' Carducci
- 24. Albergo Ambriabella Di Canciani Genoveffa & Zehd Elsbeth S.N.C. – v. Aldo Smareglia
- 25. Albergo Antares – v. Delle Scuole
- 26. Albergo Città di Trieste – p.za XXVI Maggio
- 27. Albergo Diana – v. Verdi

Comune di Monfalcone

- 1. Hotel al Gelso – v. S.Ambrogio
- 2. Albergo Excelsior srl – v. Arena
- 3. Albergo Hotel alla Terrazza – v. I Maggio
- 4. Albergo Lussino – v. Duca D'Aosta
- 5. Lombardia – p.za della Repubblica ***
- 6. Sam Hotel – v. C.Cosulich ***
- 7. Hotel alla Carlina sas – v. I Maggio **
- 8. Albergo ai Campi di Cizzo Alvaro – v. Napoli
- 9. Albergo Italia L.U. Per Faximile – v. Colombo Cesare
- 10. Albergo Ristorante Sirenetta – v. Grado
- 11. Monfalcone Palace Hotel – v. Cosulich Callisto

Comune di Mossa

- 1. Locanda Mora Del Gelso – v. Blanchis, 43 – loc. Preval

Comune di Ronchi dei Legionari

- 1. Best Western Hotel Major Aeroporto Trieste – v. Micca
- 2. Albergo Doge Inn – v.le Serenissima
- 3. Albergo Furlan – v. Mazzini Giuseppe

Comune di Staranzano

- 1. Albergo La Caravella – v. VI Giugno

Comune di Villesse

- 1. Al Tai D'Isonzo – v. Monte Santo
- 2. Al Ciavedal – v. Aquileia

Elenco dei Campeggi



PROVINCIA DI GORIZIA

Comune di Fogliano Redipuglia

- 1. AgriCampeggio Parco Rurale “Alture di Polazzo” v. Fornaci

Comune di Grado

- 1. Camping Village Belvedere Pineta
- 2. Camping Isola Del Paradiso
- 3. Villaggio Turistico Europa
- 4. Camping Punta Spin
- 5. Camping Tenuta Primo
- 6. Camping Al Bosco
- 7. Villaggio Ca Laguna
- 8. Agriturismo all'argine Campeggio agriturismo: Fossalòn Via Averno

Comune di Monfalcone

- 1. Villaggio Turistico Albatros Marina Julia (v. Giarrette Marina Julia)
- 2. Camping Isola Panzano Lido (v. Bagni)
- 3. HANNIBAL VILLAGGIO (v. Bagni Nuova – Monfalcone)

LEGENDA



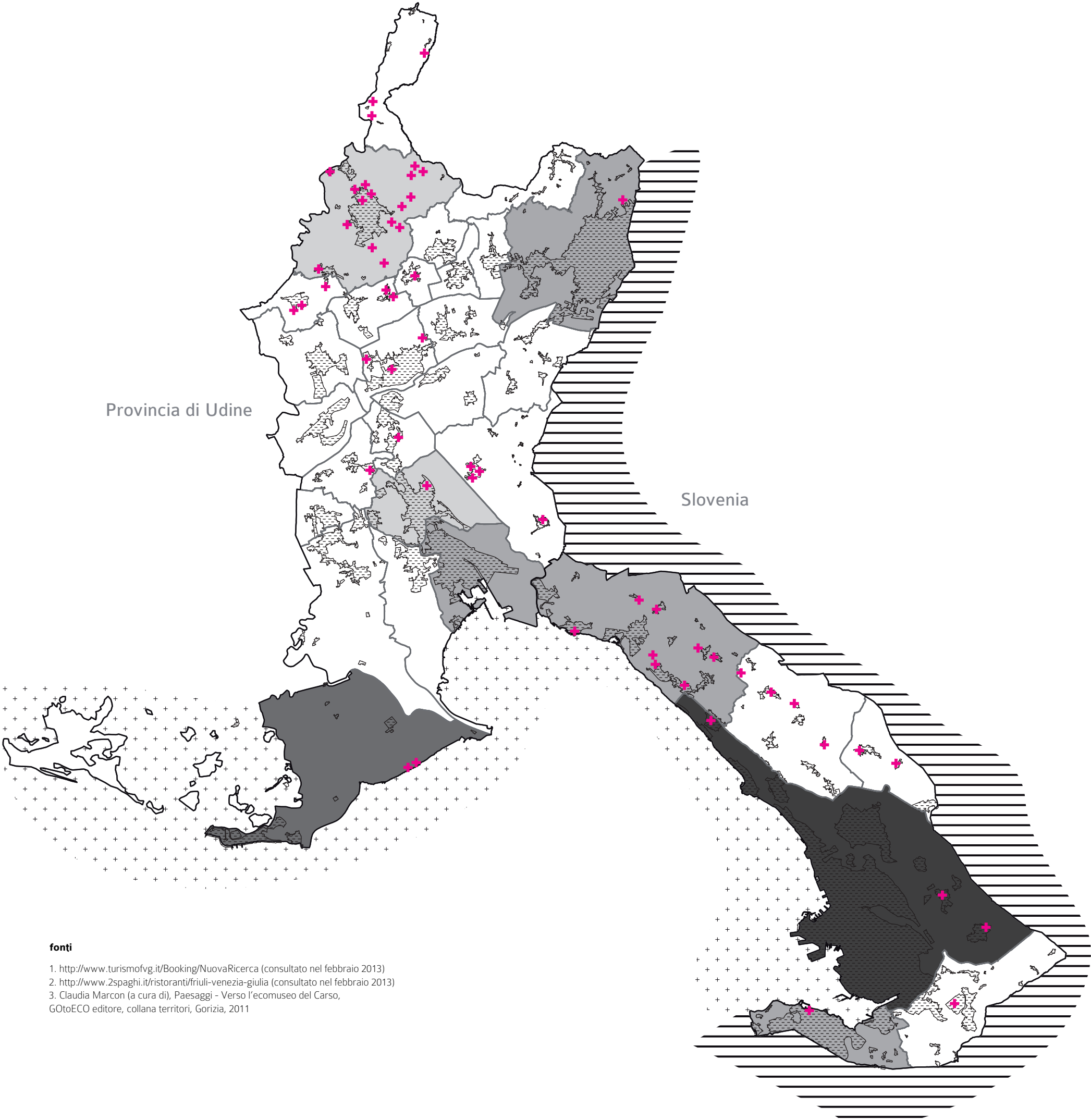
Provincia di Trieste - Agriturismi ✚

- Comune di Trieste**
-Al Selvadigo - loc. Basovizza
-Grgic - loc. Padriciano
-Agriturismo BiBC - loc. Santa Croce
- Comune di Muggia**
-Ittiturismo La Terrazza - molo Colombo,Muggia
- Comune di San Dorligo**
-Agriturismo Zobec Edi - Bagnoli della Rosandra
- Comune di Monrupino**
-Milic - loc. Sagrado (TS)
-Country Eden - loc. Monrupino
- Comune di Sgonico**
-Fattoria Carsica Baijta - v. Sales
-Agriturismo Gruden - loc. Samatorza
-Skerlj - v. Sales
-Papageno - loc. Rupinpiccolo
- Comune di Duino Aurisina**
-Hisa Klarceva - loc. Ceroglie
-Radovic Nevo - loc. Aurisina
-Terra del Carso - loc. San Pelagio
-Lupinic - loc. Prepotto
-Le torri di Slivia - loc. Aurisina Cave
-Hermada - loc. Ceroglie
-Società Agricola La Mezzaluna - loc. Malchina
-Camping Agrituristico Carso - loc. Aurisina Cave

Per quanto riguarda la dislocazione di ristoranti e agriturismi sul territorio delle due province, si possono notare alcune particolarità: i comuni di Trieste e Grado hanno il più elevato numero di ristoranti (rispettivamente 179 e 45), ma sono quasi del tutto sprovvisti di strutture agrituristiche. Un buon equilibrio nell'offerta ristorativa è riscontrabile nei comuni di Duino Aurisina (TS) e Cormons (GO): il primo con 8 agriturismi e 22 ristoranti, il secondo con 16 agriturismi e 10 ristoranti. Sul resto del territorio provinciale, fatta eccezione per Gorizia, l'offerta ritorativa non supera mai i 5 esercizi per comune.

fonti

1. <http://www.turismofvg.it/Booking/NuovaRicerca> (consultato nel febbraio 2013)
2. <http://www.2spaghi.it/ristoranti/friuli-venezia-giulia> (consultato nel febbraio 2013)
3. Claudia Marcon (a cura di), Paesaggi - Verso l'ecomuseo del Carso, GOTOECO editore, collana territori, Gorizia, 2011



Provincia di Trieste – Agriturismi

Comune di Trieste

- 1. Al Selvadigo – loc. Basovizza
- 2. Grgic – loc. Padriciano
- 3. Agriturismo BiBC – loc. Santa Croce

Comune di Muggia

- 4. Ittiturismo La Terrazza – molo Colombo, Muggia

Comune di San Dorligo

- 5. Agriturismo Zobec Edi – Bagnoli della Rosandra

Comune di Monrupino

- 6. Milic – loc. Sagrado (TS)
- 7. Country Eden – loc. Monrupino

Comune di Sgonico

- 8. Fattoria Carsica Baiĵta – v. Sales
- 9. Agriturismo Gruden – loc. Samatorza
- 10. Skerlj – v. Sales
- 11. Papageno – loc. Rupinpiccolo

Comune di Duino Aurisina

- 12. Hisa Klarceva – loc. Ceroglie
- 13. Radovic Nevo – loc. Aurisina
- 14. Terra del Carso – loc. San Pelagio
- 15. Lupinic – loc. Prepotto
- 16. Le torri di Slivia – loc. Aurisina Cave
- 17. Hermada – loc. Ceroglie
- 18. Società Agricola La Mezzaluna – loc. Malchina
- 19. Camping Agrituristico Carso – loc. Aurisina Cave

Provincia di Gorizia – Agriturismi

Comune di Cormons

- 1. Alloggio Agrituristico Zegla – loc. Zegla
- 2. Borgo San Daniele di Mauri Mauro v. San Daniele
- 3. Keber Edi – loc. Zegla
- 4. Al confine di società agricola Russian loc. Plessiva
- 5. Al Poc da Subide di Cucit Marisa loc. Monte
- 6. Villa Beatrice di Stecchina Fabio – v. Colombicchio
- 7. Borg Da Ocjs – v. Parini
- 8. Casa del Riccio di Terrosi Vagnoli Waiz Del Mestri – loc. Monte
- 9. Casa Mafalda – loc. Pradis
- 10.Casa Riz – loc. Giassico
- 11.Domus Rustica – v. Sottomonte – Brazzano
- 12.II GalloRosso – loc. Pradis
- 13.Kitzmuller Thomas – v. XXIV Maggio – Brazzano
- 14. La Boatina di Pali Loretto – v. Corona
- 15.Magnas di Visintin Andrea – v. Corona
- 16.Pizzut – loc. Monte
- 17.Polencic Isidoro – loc. Plessiva
- 18.Ciase dal Orcul – loc. Monte
- 19.Agriturismo Tonut – v. Isonzo

Comune di Doberdò del Lago

- 1. Agriturismo – Ferfoggia Marino – v./ulica Giardino 6
- 2. Agriturismo – Iarż Alberta – v./ulica Trieste 25
- 3. Agriturismo – Frandolic Rosina – v./ulica Župan i 8, Jamiano
- 4. Agriturismo Kovac (az agricola,fattoria didattica,agriturismo) – Lakovi Ivan – vicolo Draga 3
- 5. Agriturismo – Pri Cirili – v./ulica Bratuž 6
- 6. Agriturismo – Stolfa Maria – v./ulica Vallone 1

Comune di Dolegna del Collio

- 1. Azienda Agricola Tiare – loc. Sant'Elena
- 2. Agrisosta Da Luisa – loc. Vencò
- 3. Agriturismo Al Granatiere – loc. Scriò

Comune di Farra d’Isonzo

- 1. Al Pozzo – Strada dei Campi

Comune di Fogliano Redipuglia

- 1. Agriturismo la Tradizione – v. Ulivi
- 2. Agriturismo ai trosi – v. Sant’Elia
- 3. Al Glicine – v.Stazione, Polazzo

Comune di Gorizia

- 1. Alloggi agrituristici silicanum – v. degli Scogli
- 2. Carlo Brumat, v. Montesanto

Comune di Gradisca d’Isonzo

- 1. Agriturismo Lorenzon Fabio – S.M. Maddalena
- 2. Azienda Agricola S.Elena S.R.L. – v. Gasparini
- 3. Agriturismo ai Feudi – P. e F. Venuti

Comune di Grado

- 1. Agriturismo al tetto verde – v.le della Vittoria – Fossa-lon
- 2. Hostaria agriturstica al lido
- 3. Val Cavanata – v. Muggia, Fossalon
- 4. La Casa Rossa – loc. Zemole, Fossalon

Comune di Mariano del Friuli

- 1. da Villy – v. Gorizia – Frazione Corona
- 2. Villa de Finetti – v. Trieste
- 3. Godeas Ivan – v. Manzoni

Comune di Medea

- 1. Agriturismo Lis Rosis, v. Trieste
- 2. Hotel Kogoj **** v. Zorutti
- 3. Agriturismo La Vall – v. Atleti Azzurri d'Italia

Comune di Moraro

- 1. Agriturismo al Diaul di Gianmaria e Marta – v. Cristo-foro Colombo

Comune di Ronchi dei Legionari

- 1. Agriturismo Da La Efa – v. Monte Sei Busi
- 2. Ai Dodici – v. dei Mitraglieri – Vermegliano
- 3. Dai Cristofui – v. Mostegane Interna

Comune di San Canzian d’Isonzo

- 1. Ai Due Pini – v.N. Sauro – Pieris

Comune di Villesse

- 1. La Tor – v. Aquileia

Da Compiti, prospettive, contesto territoriale, realizzato a cura della Direzione centrale risorse agricole, naturali, forestali e montagna – Ispettorato provinciale agricoltura di Gorizia e Trieste

LEGENDA

- Sistemi industriali, artigianali e misti
- principali ambiti a vocazione turistica
- attrezzature commerciali e insediamenti direzionali

- 1 **Consorzio per lo sviluppo industriale e artigianale di Gorizia**
Gorizia
Savogna d-Isonzo

“Il Consorzio di Sviluppo Industriale e Artigianale di Gorizia (C.S.I.A.) – Ente Pubblico Economico - ha lo scopo di favorire l'insediamento e lo sviluppo di iniziative industriali ed artigianali nell'area industriale goriziana, di sostenere e potenziare le attività esistenti, di provvedere alla promozione e alla programmazione dello sviluppo economico-produttivo del territorio in un'ottica di crescita sostenibile”

- 2 **Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT)**
Trieste
San Dorligo della Valle
Muggia

“L'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT), Ente pubblico non economico, dotato di piena capacità di diritto pubblico e privato, promuove lo sviluppo delle attività industriali, economiche e di servizi nell'ambito dell'agglomerato industriale di interesse regionale [...]”

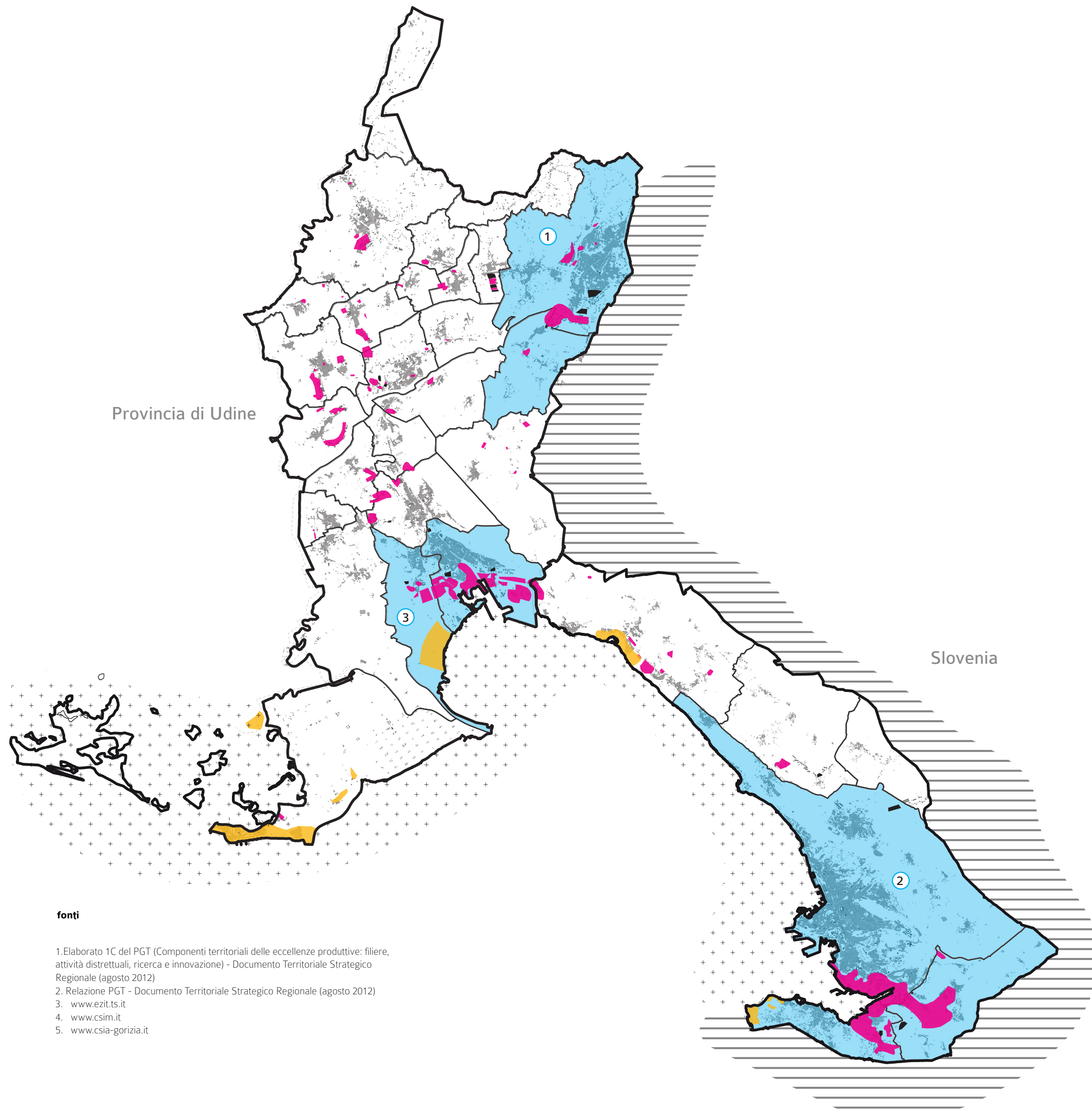
- 3 **Consorzio per lo sviluppo industriale del comune di Monfalcone**
Monfalcone
Staranzano

“Il C.S.I.M. ha lo scopo di promuovere lo sviluppo economico e di favorire il sorgere di nuove iniziative industriali nell'ambito del territorio di competenza.

Il Consorzio si propone quale volano dell'economia e svolge varie funzioni, tra le quali spiccano l'acquisizione di aree per fini istituzionali, la vendita e la concessione alle imprese di lotti in aree attrezzate, la costruzione di fabbricati, impianti, laboratori per attività industriali ed artigianali.

L'Ente tra i propri obiettivi si è rivolto con particolare attenzione alla riqualificazione ambientale e allo sviluppo sostenibile del territorio, favorendo una tipologia industriale con parametri rispondenti alla certificazione ambientale.

Il Consorzio promuove anche la ricerca tecnologica, la progettazione e la sperimentazione finalizzate allo sviluppo delle attività imprenditoriali. Inoltre, con l'entrata in vigore della L.R. 2/2002 sulla disciplina organica del turismo, il Consorzio si occupa della gestione, promozione e commercializzazione nel campo turistico.”



fonti

1. Elaborato 1C del PGT (Componenti territoriali delle eccellenze produttive: filiere, attività distrettuali, ricerca e innovazione) - Documento Territoriale Strategico Regionale (agosto 2012)
2. Relazione PGT - Documento Territoriale Strategico Regionale (agosto 2012)
3. www.ezit.ts.it
4. www.csim.it
5. www.csia-gorizia.it

LEGENDA

- sistema dell'edificato
- provincia di Trieste
- provincia di Gorizia
- ciclovia fvg2 - Mare Adriatico
- ciclovia fvg5 - Isonzo
- strada del vino terrano - Trieste
- sentiero Cobolli - Napoleonica
- strada del vino e dei sapori del Goriziano
- strada dei castelli - Gorizia
- circuito di Redipuglia - la memoria della Grande Guerra
- percorsi / trincee

A1 - circuito del monte Sei Busi

A2 - circuito della trincea delle frasche

A3 - circuito di Iamiano
- ricoveri e gallerie fortificate

B1 - circuito del monte San Michele

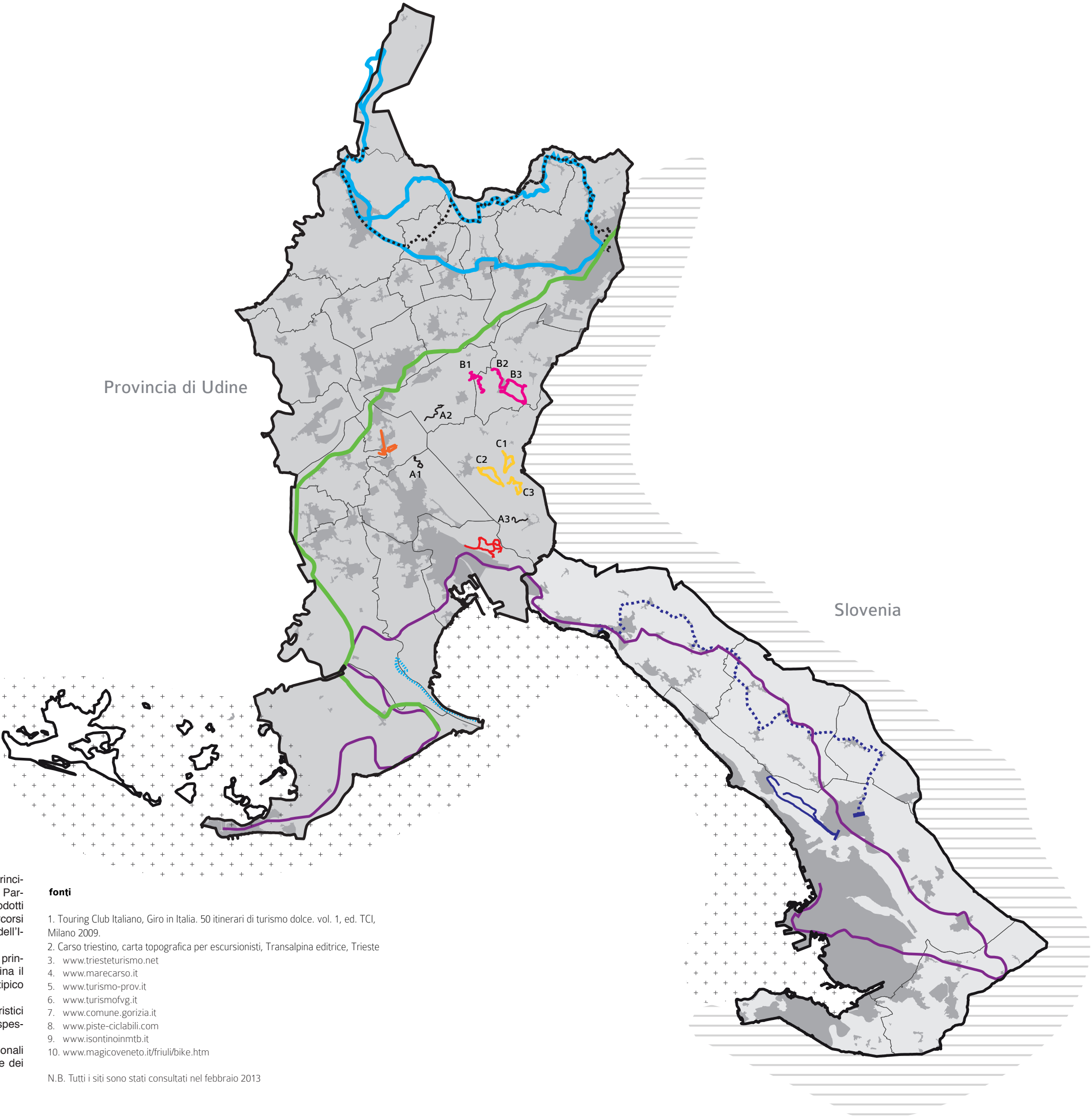
B2 - circuito di Cotici

B3 - circuito di Iamiano
- altri percorsi

C1 - circuito di Micoli

C2 - circuito del Castellazzo

C3 - circuito di Bonetti
- percorsi Isola della Cona
- Parco Tematico della Grande Guerra



Le strade del turismo nelle province di Trieste e Gorizia sono legate a tre principali temi: la riscoperta dei luoghi e delle tracce della Grande Guerra (es. Il Parco Tematico della Grande Guerra a Monfalcone), la degustazione dei prodotti enogastronomici del Carso (le strade del vino di Trieste e Gorizia) e i percorsi naturalistici ciclopedonali (dai più importanti sentieri del Carso, ai percorsi dell'Isola della Cona, alle ciclovie FVG2 e 5).

La strada del vino terrano è un itinerario enogastronomico che coinvolge i principali borghi carsici della provincia di Trieste. Da Opicina a Duino Aurisina il percorso intercetta circa 15 trattorie o ristoranti che servono il Terrano, tipico vino carsico.

Sul Carso triestino e goriziano si struttura poi una fitta rete di percorsi turistici legati a trincee, fortificazioni e musei della Grande Guerra che sconfinano spesso in Slovenia.

L'area del Collio goriziano è invece sede di numerosi percorsi ciclopedonali come quelli della "valle del Preval", la famosa "strada del vino del vino e dei sapori del goriziano" e il recente percorso "slow collio".

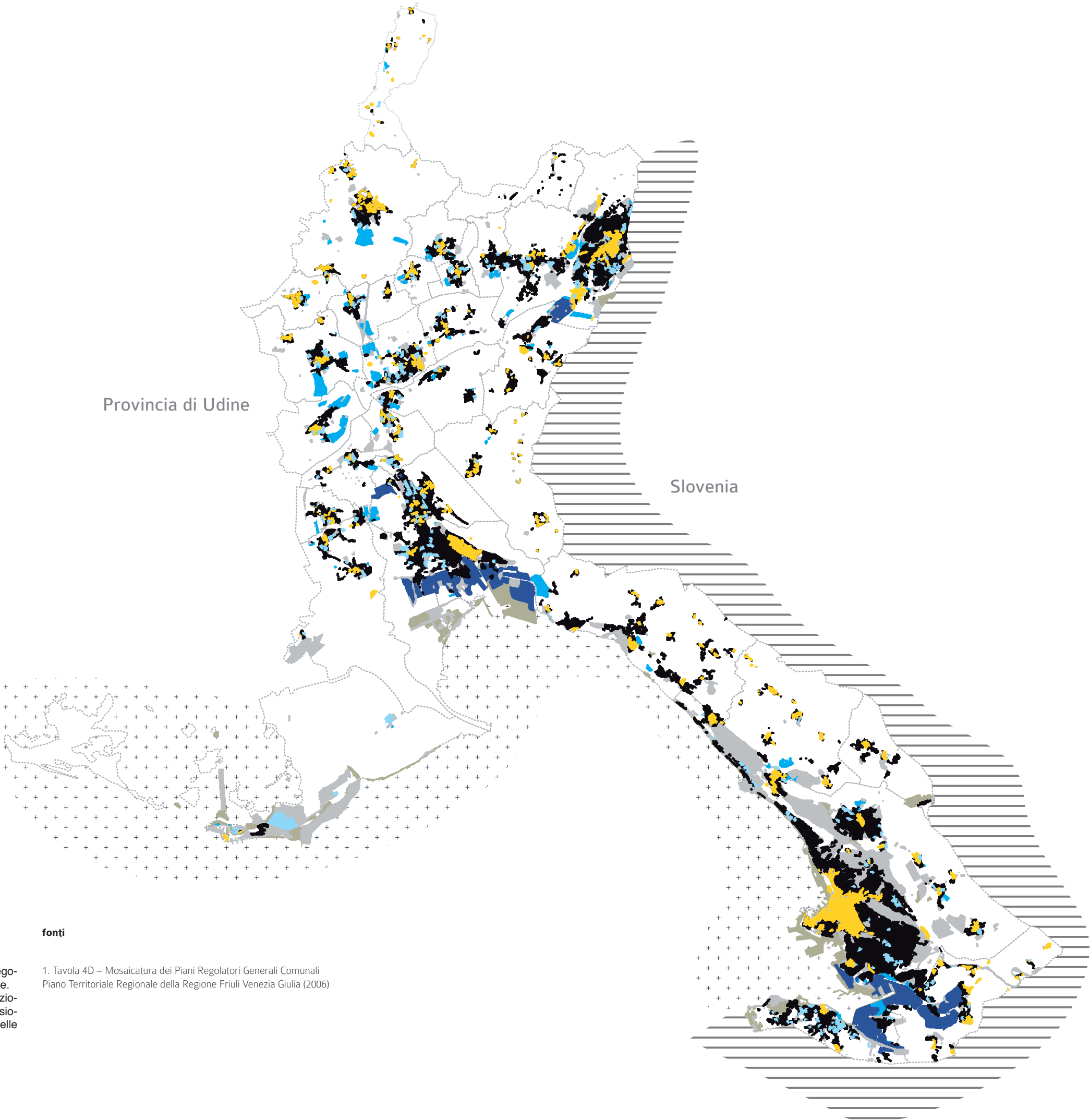
fonti

1. Touring Club Italiano, Giro in Italia. 50 itinerari di turismo dolce. vol. 1, ed. TCI, Milano 2009.
2. Carso triestino, carta topografica per escursionisti, Transalpina editrice, Trieste
3. www.triesteturismo.net
4. www.marecarso.it
5. www.turismo-prov.it
6. www.turismofvg.it
7. www.comune.gorizia.it
8. www.piste-ciclabili.com
9. www.isontinoimtb.it
10. www.magicoveneto.it/friuli/bike.htm

N.B. Tutti i siti sono stati consultati nel febbraio 2013

LEGENDA

- Antica formazione
- Consolidamento
- Espansione
- Servizi e attrezzature pubbliche
- Agglomerati industriali di interesse regionale
- Ambiti industriali-artigianali di interesse locale
- Attrezzature portuali



La mappa è stata ottenuta a partire da una composizione dei diversi piani regolatori generali comunali dei comuni costituenti le province di Gorizia e Trieste. In particolare vengono messe in evidenza i tessuti urbani di più antica formazione, il tessuto di consolidamento e quello di espansione realizzato e in previsione. Inoltre è possibile individuare dove sono collocate le aree industriali e quelle commerciali di interesse non solo locale, e le aree portuali.

fonti

1. Tavola 4D – Mosaicatura dei Piani Regolatori Generali Comunali
Piano Territoriale Regionale della Regione Friuli Venezia Giulia (2006)

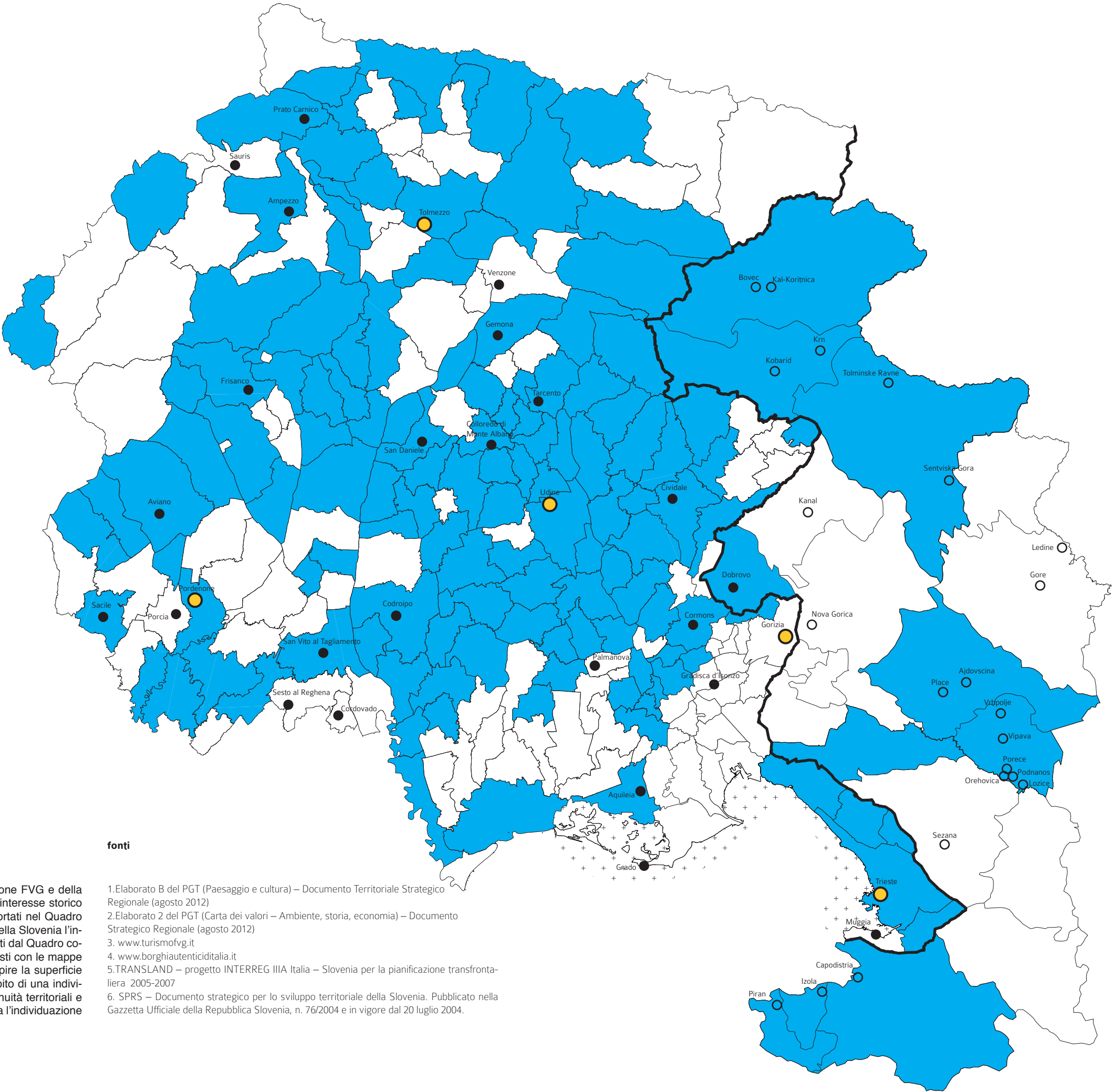


SISTEMA DEI PATRIMONI LOCALI

Igor Ciuffarin

LEGENDA

- Comuni con presenza di nuclei di interesse storico
- Città d'Arte
- Aree urbane di interesse storico artistico
- Centri storici / insediamenti del patrimonio urbano



fonti

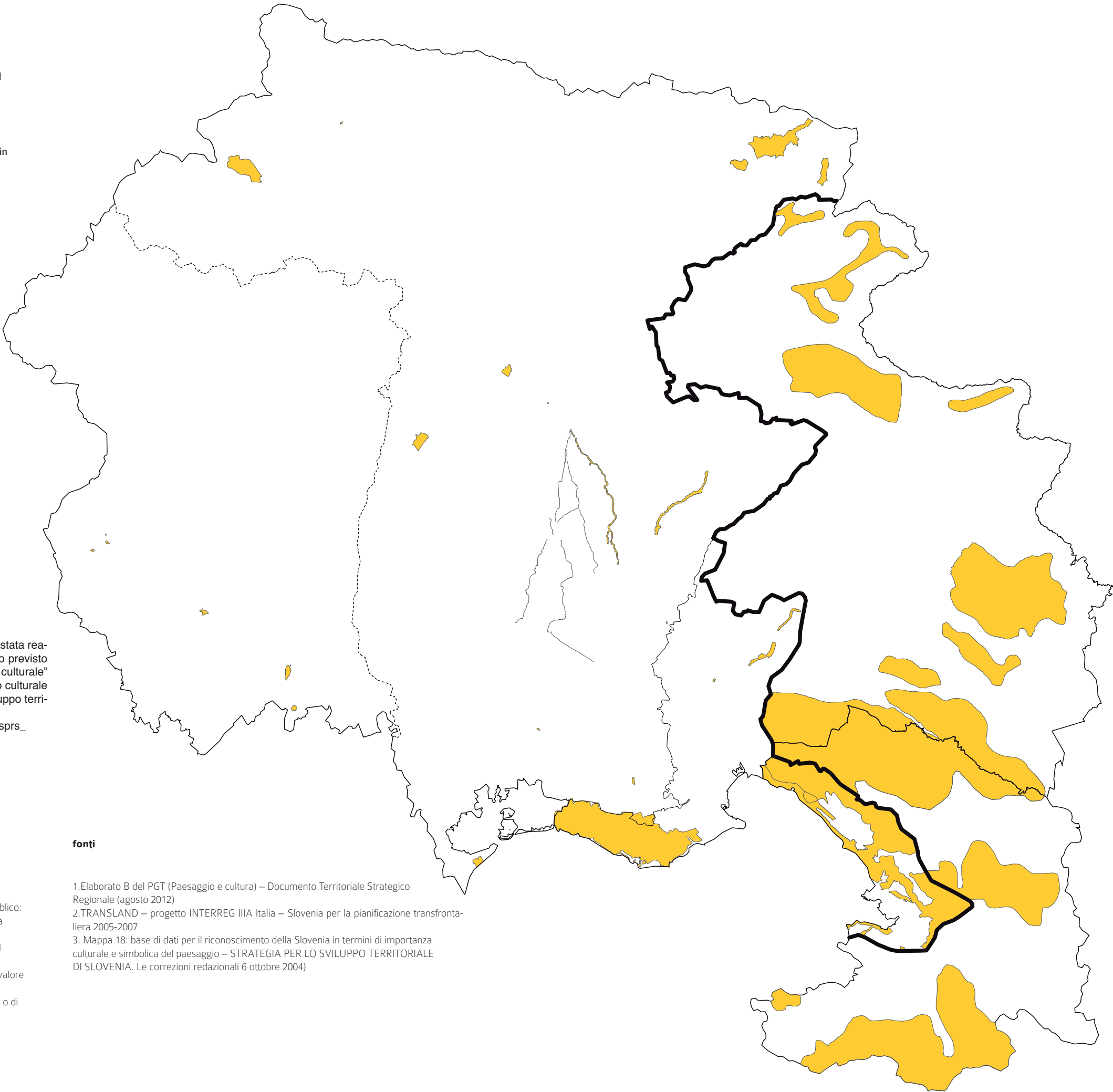
La mappa rappresenta la dislocazione sul territorio della regione FVG e della parte occidentali della Slovenia, dei principali centri abitati di interesse storico culturale. Per la parte italiana l'analisi si è basata sui dati riportati nel Quadro conoscitivo del PGT. Per quanto riguarda invece i 20 comuni della Slovenia l'individuazione dei centri storici è stata sostenuta dai dati derivanti dal Quadro conoscitivo della ricerca Transland (2007) e dal confronto di questi con le mappe ortografiche. Alla scala regionale si è ritenuto opportuno campire la superficie dei comuni con presenza di nuclei di interesse storico, a scapito di una individuazione di questi più puntuale, al fine di evidenziare le continuità territoriali e transfrontaliere. A questa rappresentazione è stata sovrapposta l'individuazione delle principali aree urbane di interesse storico artistico.

- 1.Elaborato B del PGT (Paesaggio e cultura) – Documento Territoriale Strategico Regionale (agosto 2012)
- 2.Elaborato 2 del PGT (Carta dei valori – Ambiente, storia, economia) – Documento Strategico Regionale (agosto 2012)
3. www.turismoofvg.it
4. www.borghiaautenticitalia.it
- 5.TRANS LAND – progetto INTERREG IIIA Italia – Slovenia per la pianificazione transfrontaliera 2005-2007
6. SPRS – Documento strategico per lo sviluppo territoriale della Slovenia. Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Slovenia, n. 76/2004 e in vigore dal 20 luglio 2004.

LEGENDA

Per la parte italiana: Aree vincolate ai sensi dell’art. 136 del D. Lgs 42/2004

Per la parte slovena: Aree di rilevante patrimonio culturale in uno spazio aperto



La mappa rappresenta le aree vincolate del patrimonio culturale ed è stata realizzata attraverso l'integrazione di diversi documenti. Il vincolo italiano previsto dall'art. 136 del D.Lgs 42/2004, è stato associato alle "aree di rilievo culturale" individuate dallo studio Transland e dalle "Aree di rilevante patrimonio culturale in uno spazio aperto" individuate dal documento "Strategia per lo sviluppo territoriale della slovenia" reperibile on line all'indirizzo:
http://www.mzip.gov.si/fileadmin/mzip.gov.si/pageuploads/publikacije/sprs_obrazlozitev.pdf

nota

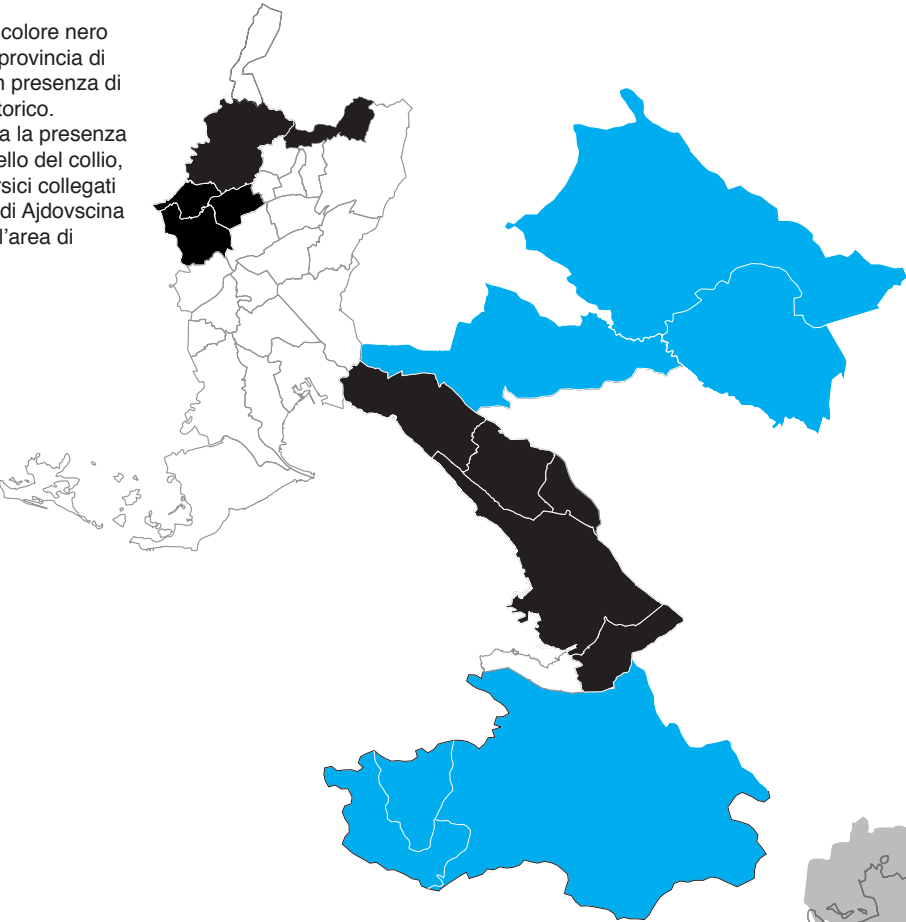
Art. 136 D.Lgs 42/2004
Immobili e aree di notevole interesse pubblico
1. Sono soggetti alle disposizioni di questo Titolo per il loro notevole interesse pubblico:
a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;
b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale;
d) le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

fonti

- 1.Elaborato B del PGT (Paesaggio e cultura) – Documento Territoriale Strategico Regionale (agosto 2012)
- 2.TRANS LAND – progetto INTERREG IIIA Italia – Slovenia per la pianificazione transfrontaliera 2005-2007
- 3. Mappa 18: base di dati per il riconoscimento della Slovenia in termini di importanza culturale e simbolica del paesaggio – STRATEGIA PER LO SVILUPPO TERRITORIALE DI SLOVENIA. Le correzioni redazionali 6 ottobre 2004)

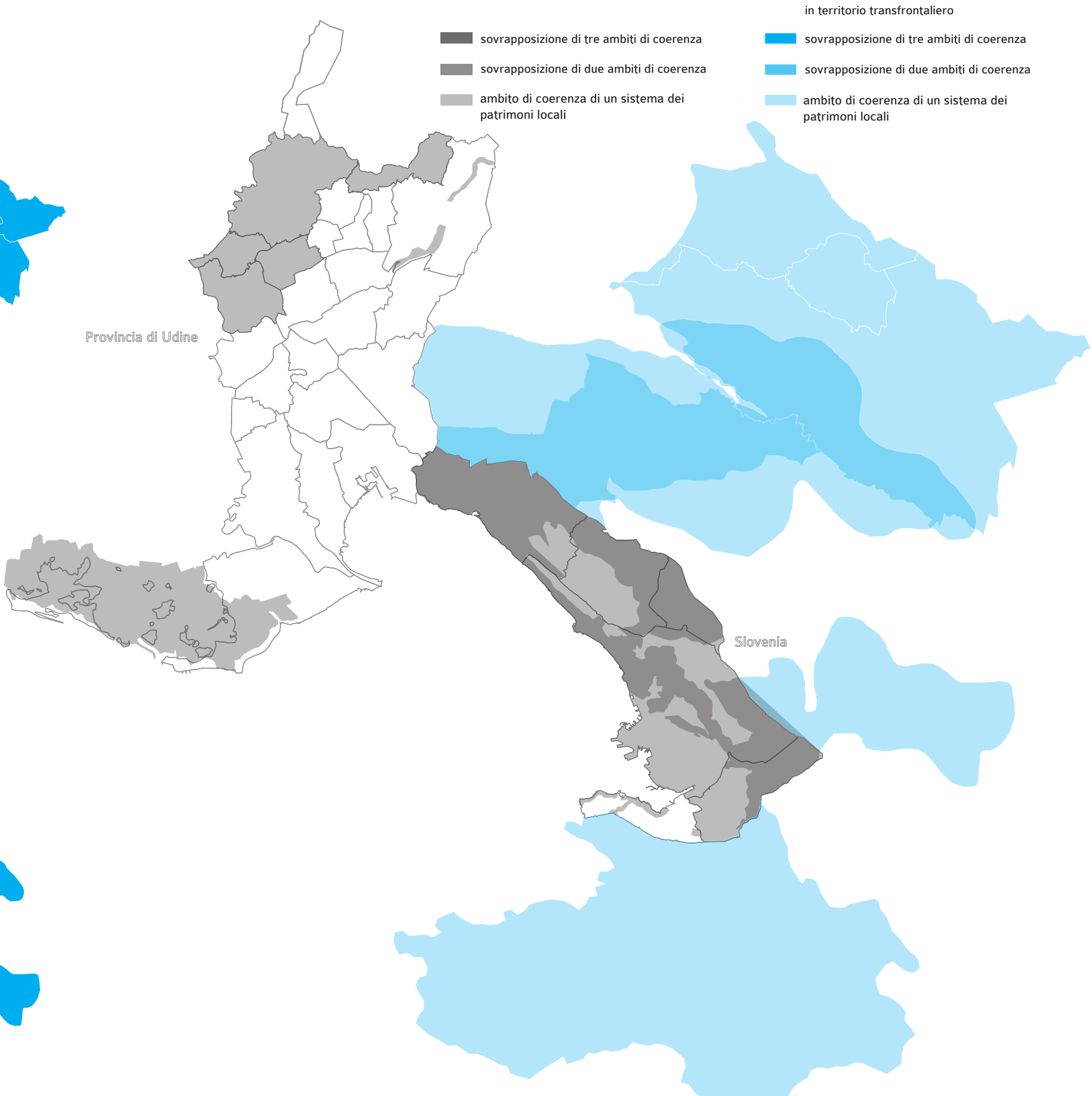
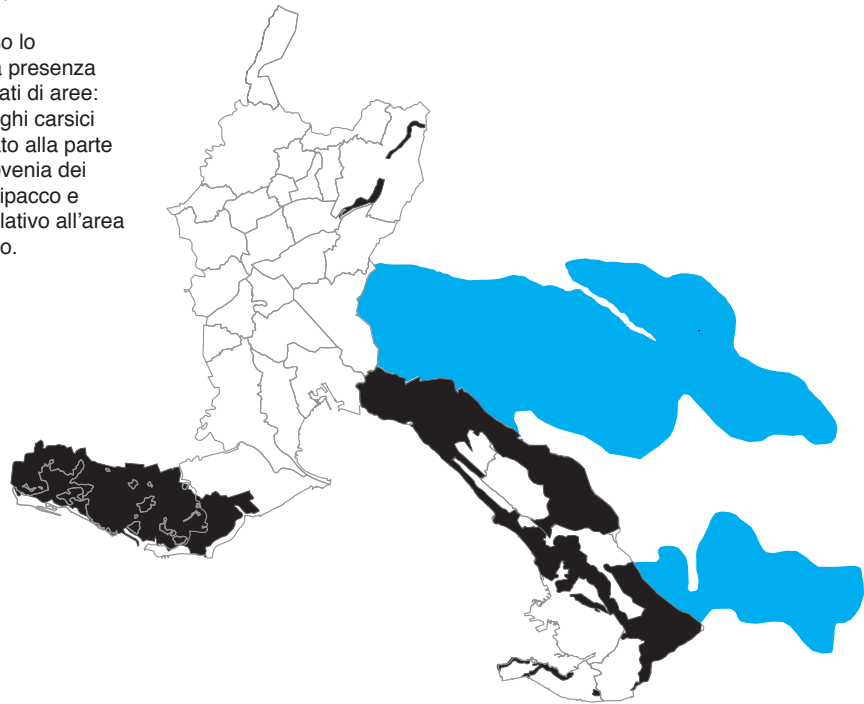
4.1 Aree di interesse storico

Le aree campite col colore nero sono i comuni della provincia di Trieste e Gorizia con presenza di nuclei di interesse storico. Lo schema sottolinea la presenza di alcuni sistemi: quello del collio, quello dei borghi carsici collegati all'area del comune di Ajdovscina e quello costiero dell'area di Capodistria



4.2 Aree vincolate

Anche in questo caso lo schema evidenzia la presenza di due sistemi separati di aree: quello relativo ai borghi carsici direttamente collegato alla parte occidentale della slovenia dei comuni di Komen, Vipacco e Ajdovscina; l'altro relativo all'area della laguna di Grado.



- sovrapposizione di tre ambiti di coerenza
-
- sovrapposizione di due ambiti di coerenza

■

ambito di coerenza di un sistema dei patrimoni locali

■

in territorio transfrontaliero

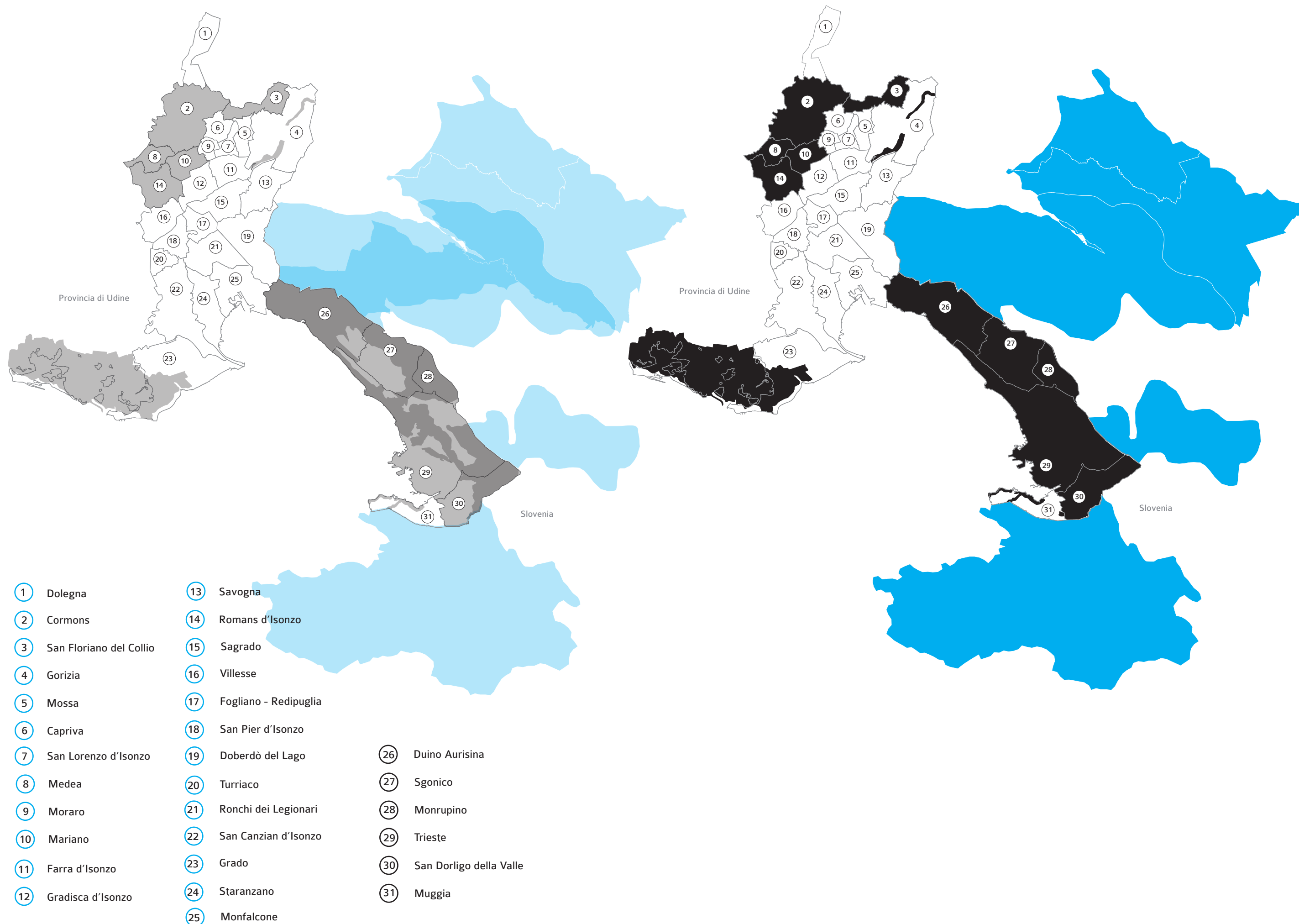
■

sovrapposizione di tre ambiti di coerenza

■

■

ambito di coerenza di un sistema dei patrimoni locali



Gestione luoghi di culto



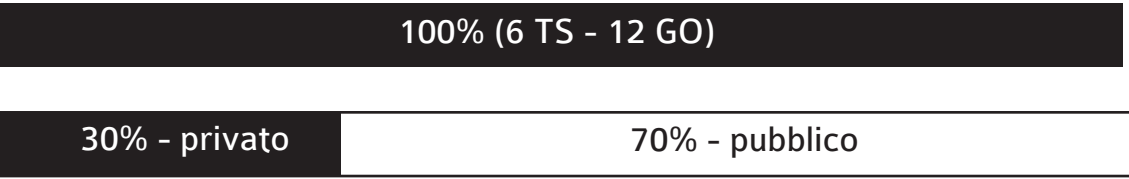
Nei territori della provincia di Trieste e Gorizia sono presenti 184 luoghi di culto cristiani e non. Di questi il 32% gestito dalla Diocesi di Trieste, mentre il 64% è gestito dall’Arcidiocesi di Gorizia (la cui “giurisdizione” si estende anche su alcuni comuni di Trieste). Nelle due province sono poi presenti 7 strutture religiose di culto non cristiano, corrispondenti circa al 4% del totale: 6 di queste sono presenti all’interno del comune di Trieste e una nel comune di Gorizia

Gestione siti e fortificazioni militari



I territori del carso triestino e soprattutto quello goriziano sono sede di importanti tracce e resti dei trascorsi avvenimenti bellici, soprattutto quelli riguardanti la Grande guerra. E’ stata individuata la presenza di oltre 150 siti e fortificazioni militari: si tratta di circa 80 castellieri, tracce di cinte murarie o rocche, di cui 11 nella provincia di Trieste e circa 70 siti con presenza di cimiteri militari, cippi o monumenti ai caduti, di cui 11 nella provincia di Trieste. In totale circa l’85% di questi luoghi si trova nella provincia di Gorizia. Complessivamente queste strutture o monumenti sono vincolate dalla Soprintendenza regionale ai Beni culturali e la gestione avviene al 100% a carico degli enti pubblici locali quali comuni e provincia e musei comunali.

Gestione castelli e dimore storiche



Nell’area presa in esame sono presenti 18 castelli (6 nella provincia di Trieste e 12 in quella di Gorizia) e 95 dimore storiche (12 nella provincia di Trieste e 83 in quella di Gorizia). La totalità delle dimore storiche delle due province sono gestite dalle rispettive amministrazioni comunali. Invece, circa il 30% dei castelli di questo territorio sono residenze private, mentre il restante 70% è gestito dai comuni; gran parte dei castelli della provincia di Trieste e alcuni castelli della provincia di Gorizia fanno parte del “Consorzio per la salvaguardia dei castelli storici del FVG”.

Gestione siti archeologia industriale



Sono stati individuati circa 32 siti locali di interesse archeologico industriale, 12 chiamati beni sistema e 20 chiamati beni puntuali; di questi 23 si trovano nella provincia di Trieste e 9 in quella di Gorizia. La gestione di questi manufatti di archeologia industriale (linee ferroviarie non più funzionanti, antichi opifici, centraline dismesse, ecc.) avviene in maniera abbastanza equilibrata da parte di enti pubblici come l’autorità portuale o le amministrazioni comunali e da parte di enti privati, quali spa, ferrovie dello stato, fondazioni, ecc.

Gestione offerta culturale (musei e teatri)



Nelle province di Trieste e Gorizia sono presenti 62 strutture museali e sale espositive di cui 37 nella provincia di Trieste e 25 in quella di Gorizia. Tali strutture sono gestite nella loro totalità da enti pubblici locali quali le amministrazioni comunali. I teatri presenti nell’area sono in totale 21, di cui 12 nella provincia di Trieste e 9 in quella di Gorizia. Nel territorio goriziano la gestione dei teatri risulta perlopiù pubblica essendo le strutture di proprietà dei rispettivi comuni. Per quanto riguarda la provincia di Trieste la gestione risulta essere perlopiù di natura privata, fatta eccezione per il teatro stabile Rossetti e per il teatro all’interno del comprensorio di San Giovanni.

LEGENDA

- Interesse storico ambientale riconosciuto negli strumenti di pianificazione territoriale comunale
- Sistema dell'edificato delle province di Trieste e Gorizia
- Ambito culturale "Isonzo e Grande Guerra"
- Ambito culturale "Storia e archeologia del carso"
- Ambito culturale "Città d'arte della costiera"
- Ambito culturale "Bassa pianura"

Questa mappa rappresenta la suddivisione del territorio delle due province di Trieste e Gorizia in ambiti culturali significativi, così come realizzato dallo studio per il PGT.

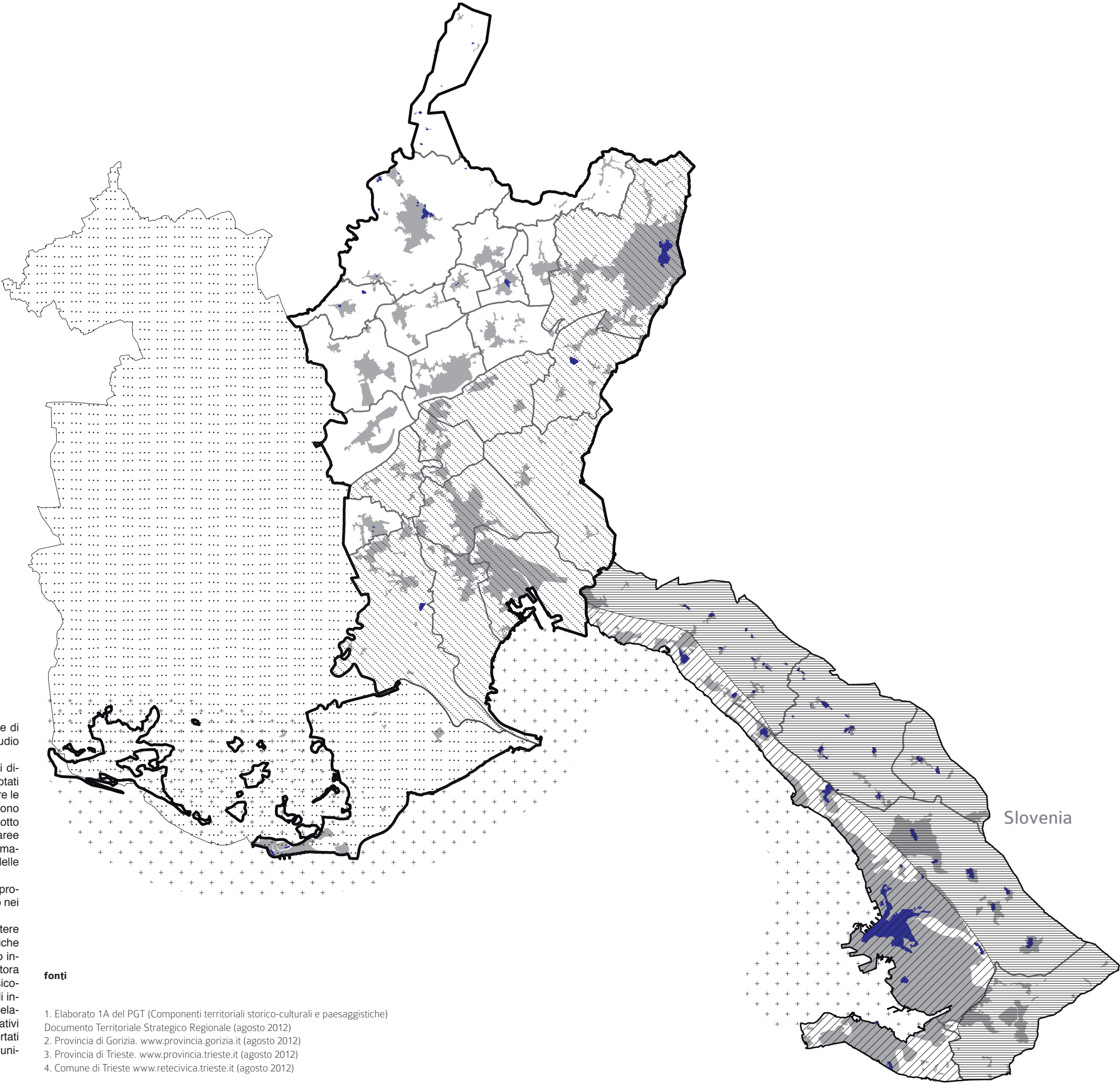
"Sintesi della conoscenza e lettura dei luoghi orientata a cogliere relazioni dirette con gli insediamenti e la loro storia, hanno quindi portato, visti i connotati identificativi più evidenti in certe aree del territorio, ad assumere e individuare le aree stesse [...] in relazione alle particolari morfologie che le contraddistinguono e alle testimonianze che le varie comunità insediate nel tempo hanno prodotto sottoforma di trasformazioni fisiche; trasformazioni per le quali ad oggi tali aree possono interpretarsi come ambiti vasti di unità territoriali di riferimento a matrice storico insediativa, accomunando in relazione tra loro, le risultanze delle attività antropiche e i beni di interesse ambientale che le circondano."

Nella mappa sono poi evidenziati, rispetto il sistema dell'edificato delle due province, le aree e/o i siti puntuali di interesse storico e ambientale riconosciuto nei PRG comunali.

"Gli insediamenti e i borghi sono valutati per il carattere storico e il carattere rurale. Non si considerano 'storici', se al loro interno vi sono solo sporadiche presenze di fatti edilizi antichi senza rapporti fisico funzionali tra loro. Sono invece oggetto [...] gli insediamenti di fondazione storica nel quale siano tuttora presenti edifici di epoca storica e sia percepibile il sistema delle relazioni fisico-funzionali all'origine del modo di aggregazione. Allo stesso tempo, anche gli insediamenti rurali, per essere classificati tali, devono manifestare ancora le relazioni tra insediamento e aree agricole, lasciando percepire i caratteri insediativi e architettonici tipici della civiltà contadina del luogo. Essi sono anche rapportati alle trasformazioni avvenute tra insediamento e paesaggio, considerandoli unitariamente e percependoli in relazione alle qualità dei 'margini'".

fonti

1. Elaborato 1A del PGT (Componenti territoriali storico-culturali e paesaggistiche) Documento Territoriale Strategico Regionale (agosto 2012)
2. Provincia di Gorizia. www.provincia.gorizia.it (agosto 2012)
3. Provincia di Trieste. www.provincia.trieste.it (agosto 2012)
4. Comune di Trieste www.retecivica.trieste.it (agosto 2012)



LEGENDA

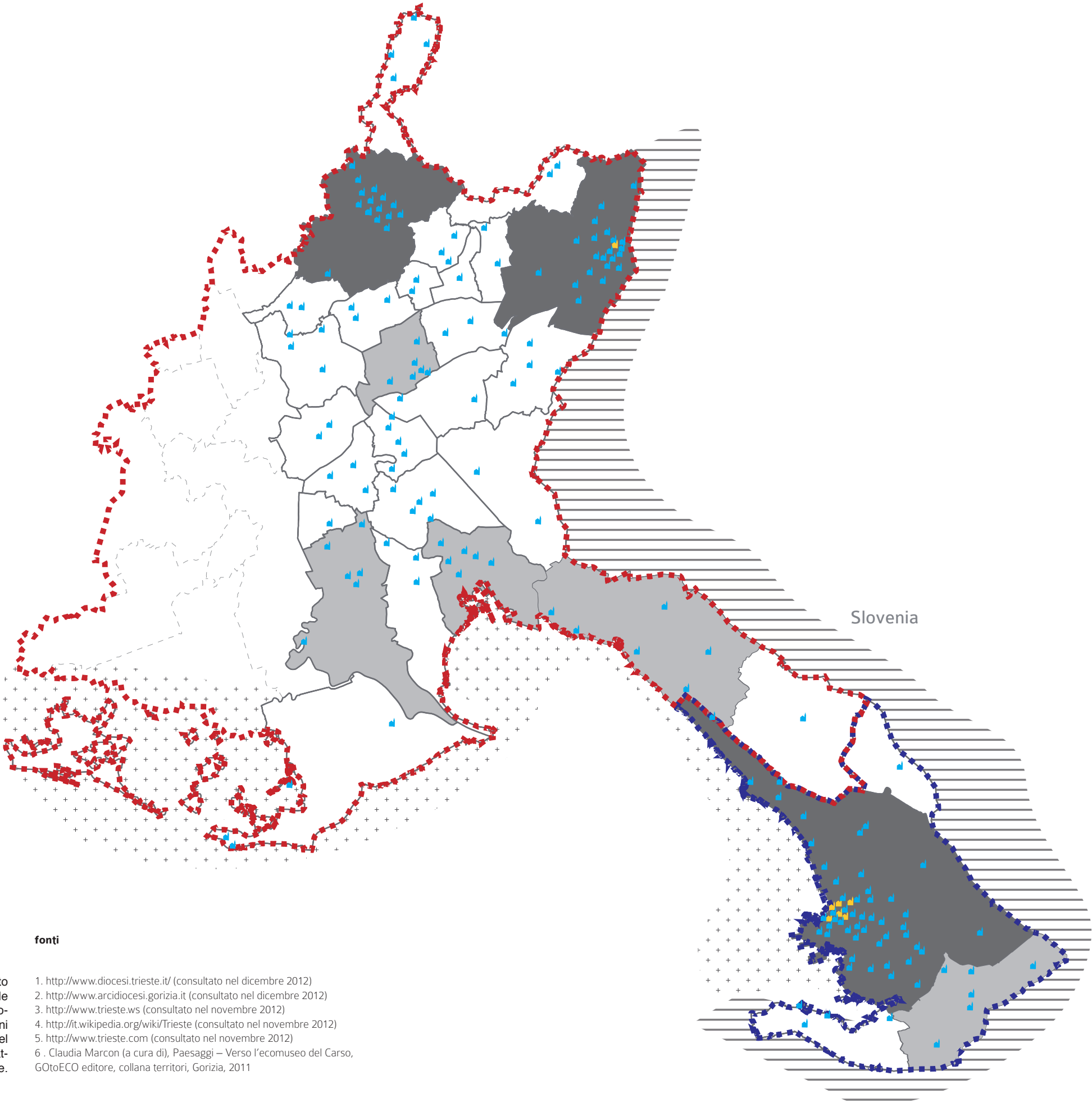
scala 1:500.000

LEGENDA

- luogo di culto cristiano-cattolico
- luogo di culto non cattolico

- arcidiocesi di Gorizia
- diocesi di Trieste

- Comuni
- > 15 siti religiosi
 - dai 5 ai 15 siti religiosi
 - < di 5 siti religiosi



fonti

La mappa qui elaborata sottolinea la differenza fra le due provincie in quanto territori ospiti di varie ordini religiose. Lo sviluppo commerciale di Trieste quale Porto Franco dell'impero asburgico, fece sì che la città risultasse un centro cosmopolita, ricco di razze e religioni diverse riflettendo nella città di Trieste alcuni esempi di architettura religiosa non comuni e di grande interesse artistico. Nel territorio goriziano troviamo invece un'alta densità di luoghi di culto cristiani cattolici mantenendo una uniformità nelle manifestazioni e le architetture religiose.

1. <http://www.diocesi.trieste.it/> (consultato nel dicembre 2012)
2. <http://www.arcidiocesi.gorizia.it> (consultato nel dicembre 2012)
3. <http://www.trieste.ws> (consultato nel novembre 2012)
4. <http://it.wikipedia.org/wiki/Trieste> (consultato nel novembre 2012)
5. <http://www.trieste.com> (consultato nel novembre 2012)
6. Claudia Marcon (a cura di), Paesaggi – Verso l'ecomuseo del Carso, GOTOECO editore, collana territori, Gorizia, 2011

Elenco dei luoghi di culto

PROVINCIA DI GORIZIA

Comune di Capriva del Friuli

- 1. Chiesa Parrocchiale
- 2. Chiesa della SS. Trinità
- 3. Cappella del Cimitero

Comune di Cormons

- 4. Duomo di Sant’Adalberto
- 5. Chiesa di Santa Caterina da Siena
- 6. Chiesa di San Leopoldo
- 7. Chiesa di San Quirino
- 8. Chiesa di San Lorenzo
- 9. Chiesetta Beata Vergine del Soccorso
- 10. Chiesa di San Giovanni
- 11. Chiesetta di Santa Fosca Vecchia
- 12. Chiesa San Rocco, loc. Brazzano
- 13. Chiesa di San Giorgio, loc. Brazzano
- 14. Chiesetta di Santo Stefano
- 15. Chiesa del SS. Crocifisso della Subida
- 16. Chiesa di Santa Maria
- 17. Chiesa di San Mauro

Comune di Doberdò del Lago

- 18. Chiesa di San Martino Vescovo
- 19. Chiesa di Sant’Antonio da Padova, loc. Jamiano

Comune di Dolegna del Collio

- 20. Chiesa di San Giuseppe
- 21. Chiesa di Sant’Anna e Gioacchino, loc. Lonzano Inferiore
- 22. Chiesa di San Leonardo, loc. Scriò
- 23. Sant’Elena, loc. Mernico

Comune di Farra d’Isonzo

- 24. Chiesa di Santa Maria Assunta
- 25. Chiesetta di Villanova, loc. Villanova di Farra

Comune di Fogliano Redipuglia

- 26. Chiesa di Sant’Elisabetta
- 27. Chiesetta di Santa Maria in Monte
- 28. Chiesetta del Sacratio
- 29. Chiesa di San Giacomo, loc. Redipuglia
- 30. Chiesa di Sant’Agata, loc. Polazzo

Comune di Gorizia

- 31. Duomo di Sant’Ilario e Taziano
- 32. Chiesa di Sant’Ignazio
- 33. Chiesetta di Santo Spirito
- 34. Sinagoga
- 35. Chiesa di San Giovanni
- 36. Chiesa di Sant’Anna
- 37. Chiesa di San Rocco
- 38. Chiesa dei Cappuccini
- 39. Chiesa del Sacro Cuore di Gesù
- 40. Chiesa Evangelica Metodista
- 41. Chiesa S.Andrea, loc. Straccis
- 42. Chiesa Parrocchiale, loc. Sant’Andrea
- 43. Chiesa di Sant’Andrea, loc. Sant’Andrea
- 44. Chiesa Parrocchiale, loc. Lucinico
- 45. Chiesa di San Mauro, loc. San Mauro
- 46. Chiesa Parrocchiale, loc. Piuma
- 47. Chiesetta, loc. Piuma
- 48. Chiesa Parrocchiale, loc. Piedimonte
- 49. Chiesa del Collegio Salesiano San Luigi

- 50. Chiesa della piazzutta
- 51. Cappella della immacolata
- 52. Chiesa di Sant’Antonio

Comune di Gradisca d’Isonzo

- 53. Duomo di San Pietro e Paolo
- 54. Chiesa di Santo Spirito
- 55. Chiesa di San Valeriano
- 56. Chiesa di Sant’Ignazio
- 57. Chiesa della Beata Vergine Addolorata
- 58. Cimitero israelitico

Comune di Grado

- 59. Basilica di Sant’Eufemia
- 60. Basilica di Santa Maria delle Grazie
- 61. Santuario di Santa Maria di Barbana
- 62. Chiesa Parrocchiale, loc. Fossalon

Comune di Mariano del Friuli

- 63. Chiesa della SS. Trinità
- 64. Chiesa di San Gottardo
- 65. Chiesa dei SS. Maria e Zenone, loc. Corona

Comune di Medea

- 66. Chiesa di Santa Maria Assunta
- 67. Chiesa di Sant’Antonio Abate

Comune di Monfalcone

- 68. Duomo di Sant’Ambrogio
- 69. Chiesetta di San Polo
- 70. Santuario della Beata Vergine Marcelliana
- 71. Chiesa di San Nicolò
- 72. Chiesa del Redentore
- 73. Chiesa del Rosario

Comune di Moraro

- 74. Chiesa di Sant’Andrea Apostolo
- 75. Chiesetta di Santa Maria Maddalena

Comune di Mossa

- 76. Chiesa di Sant’Andrea Apostolo
- 77. Chiesetta della Madonna del Preval, loc. Preval

Comune di Romans d’Isonzo

- 78. Chiesa di Santa Maria Annunziata
- 79. Chiesa di Santo Stefano Protomartire, loc. Fratta
- 80. Chiesa della Madonna Lauretana, loc. Versa
- 81. Chiesa di Sant’Andrea Apostolo, loc. Versa

Comune di Ronchi dei Legionari

- 82. Chiesa di San Lorenzo Martire
- 83. Chiesa di Santa Maria Madre
- 84. Chiesa di Santo Stefano Protomartire, loc. Vermegliano
- 85. Chiesa di SS Trinità
- 86. Chiesa di San Tommaso, loc. Soleschiano

Comune di Sagrado

- 87. Chiesa di San Nicolò Vescovo
- 88. Chiesa parrocchiale, San Martino

Comune di San Canzian d’Isonzo

- 89. Chiesa dei Santi Canzio, Canziano e Canzianilla
- 90. Chiesa di Santa Maria Maddalena, loc. Begliano
- 91. Chiesa di Sant’Andrea, Loc. Pieris
- 92. Chiesa di San Marco, loc. Isola Morosini
- 93. Chiesa di San Proto
- 94. Chiesa di Santo Spirito

Comune di San Floriano

- 95. Chiesa di S.Anna
- 96. Chiesa Parrocchiale

Comune di San Lorenzo Isontino

- 97. Chiesa di San Lorenzo Martire

Comune di San Pier d’Isonzo

- 98. Chiesa di San Pietro Apostolo
- 99. Chiesa di San Giovanni Battista, loc. San Zanut
- 100. Chiesa di San Silvestro, loc. Cassegliano

Comune di Savogna d’Isonzo

- 101. Chiesa di San Martino Vescovo
- 102. Chiesa di San Marco Evangelista, loc. Rupa
- 103. Chiesa di San Nicolò Vescovo, loc. Gabria
- 104. Chiesa di San Michele, loc. San Michele
- 105. Chiesetta, loc. Peci

Comune di S̆tanzano

- 106. Chiesa Parrocchiale
- 107. Chiesa di San Carlo, loc. Dobbia
- 108. Chiesa di San Valentino, loc. Bistrigna

Comune di Turriaco

- 109. Chiesa di San Rocco

Comune di Villesse

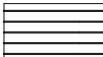
- 110. Chiesa di San Michele
- 111. Chiesa di San Rocco

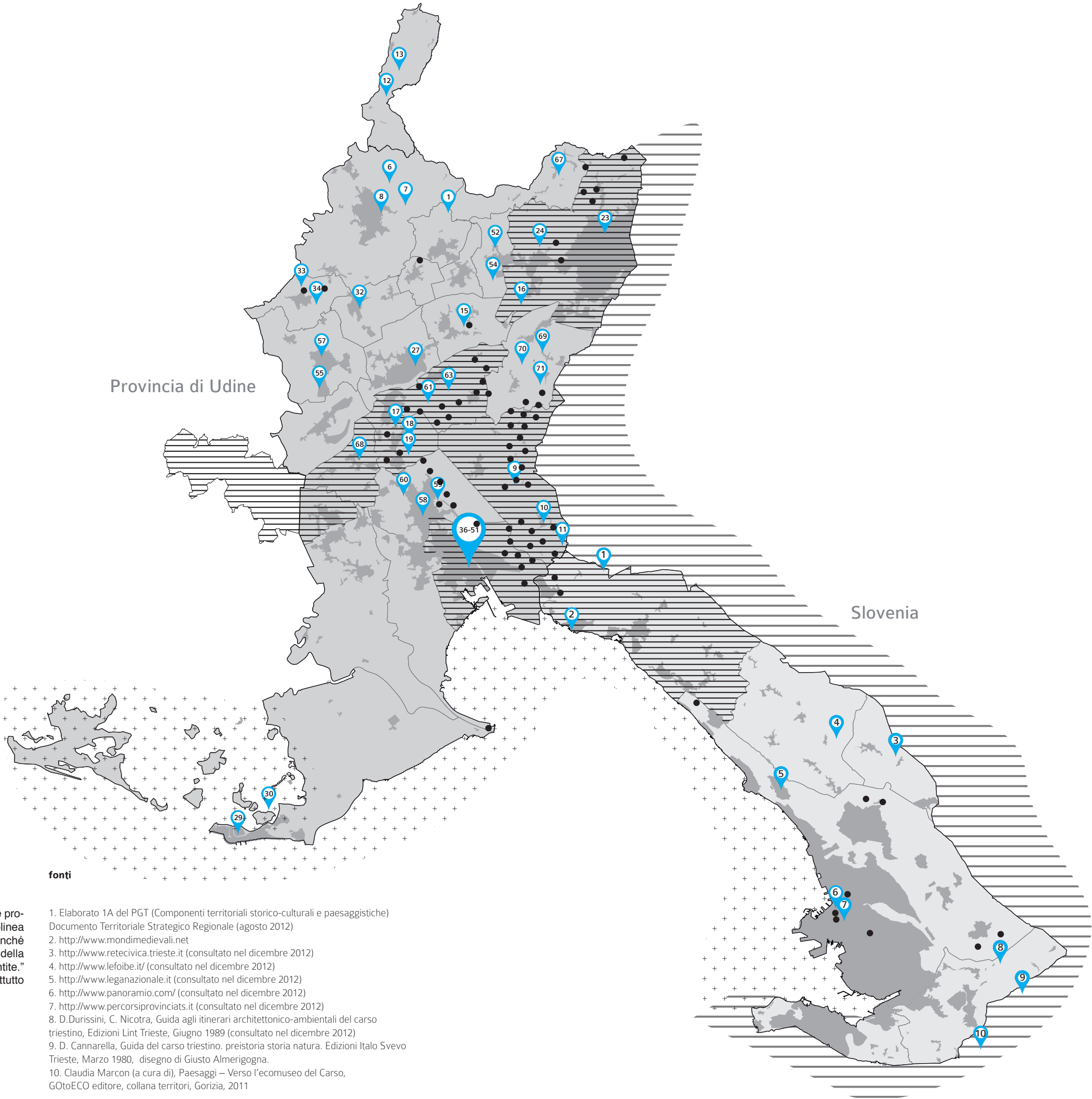
PROVINCIA DI TRIESTE

- 1. Chiesa serbo-ortodossa di San Spiridione
- 2. Chiesa greco-ortodossa di San Nicolò
- 3. Chiesa evangelico luterana
- 4. Tempio israelitico
- 5. Chiesa evangelica metodista
- 6. Chiesa anglicana di Cristo
- 7. Beata Maria Vergine – Santuario Diocesano – Monrupino
- 8. Beata Vergine Addolorata – Valmaura
- 9. Beata Vergine del Rosario
- 10. Beata Vergine del Soccorso
- 11. Beata Vergine delle Grazie
- 12. Gesù Divino Operaio
- 13. Immacolato Cuore di Maria
- 14. Invenzione della Santa Croce – Povišanje Sv. Križa Santa Croce – Križ
- 15. Madonna del Mare
- 16. Maria Madre E Regina – Tempio Mariano B.Go S. Nazario
- 17. Maria Regina del Mondo – Opicina
- 18. Nostra Signora della Provvidenza e di Sion
- 19. Nostra Signora di Lourdes Altura
- 20. Regina Pacis
- 21. Sacro Cuore di Gesù
- 22. Sant’agostino Sottolongera
- 23. Sant’andrea Apostolo – Sv.Andrej Apostol Trebiciano – Trebče
- 24. Sant’antonio Abate – Sv. Anton Puščavnik – S. Antonio in Bosco – Boršt
- 25. Sant’Antonio Taumaturgo
- 26. San Bartolomeo Apostolo – Barcola
- 27. San Bartolomeo Apostolo – Sv. Jernej Apostol Caresana – Mačkolje
- 28. San Bartolomeo Apostolo – Sv.Jernej Apostol Opicina – Opčine

- 29. San Benedetto Abate – Aquilinia
- 30. Santa Caterina da Siena
- 31. San Francesco d’Assisi
- 32. San Gerolamo Confessore – Chiarbola
- 33. San Gerolamo – Sv.Hieronim Contovello – Kontovel
- 34. San Giacomo Apostolo
- 35. San Giovanni Battista – Sv. Janez Krstnik Bagnoli della Rosandra – Boljunec
- 36. San Giovanni Bosco
- 37. San Giovanni Decollato
- 38. San Giuseppe Sposo Della B.V.Maria – S.Giuseppe della Chiusa – Ricmanje
- 39. San Giuseppe Ospedale Maggiore, Ospedale di Cattinara, Ospedale Infantile Burlo Garofolo
- 40. San Giusto Martire – Chiesa Cattedrale
- 41. San Lorenzo Martire – Servola
- 42. San Luca Evangelista – Melara
- 43. San Luigi Gonzaga
- 44. San Marco Evangelista
- 45. Santa Maria Assunta – Muggia Vecchia
- 46. Santa Maria del Carmelo
- 47. Santa Maria Maddalena Poggi Sant’Anna
- 48. Santa Maria Maddalena – Sv.Marija Magdalena Basovizza – Bazovica
- 49. Santa Maria Maggiore – Santuario Diocesano
- 50. San Martino Vescovo – Sv.Martin Škof Prosecco-Prosek
- 51. San Matteo Apostolo Zindis – Muggia
- 52. San Pasquale Baylon e Sant’Eufemia Villa Revoltella
- 53. San Pio X
- 54. San Sergio Martire B.Go S. Sergio
- 55. Santa Teresa del Bambino Gesù
- 56. San Tommaso Apostolo – Sv.Tomaž Apostol Pesek
- 57. Sant’ulderico Vescovo e Confessore – Sv.Urh Škof In Spoznavalec Dolina
- 58. San Vincenzo De’ Paoli
- 59. Santi Andrea Apostolo e Rita Da Cascia
- 60. Santi Ermacora e Fortunato Martiri Roiano
- 61. Sante Eufemia e Tecla Grignano
- 62. Santi Giovanni e Paolo Muggia
- 63. Santi Pietro e Paolo
- 64. Santi Quirico e Giulitta Santa Croce
- 65. Santissima Trinità – Sveta Trojica Cattinara – Katinara Decanato Di Duino
- 66. Duino (Devin) – S. Giovanni Battista – Chiesa Decanale
- 67. Aurisina (Nabrezina) – S. Rocco
- 68. Malchina (Mavhinje) – S. Nicolò
- 69. San Pelagio (Sempolaj) – S. Pelagio
- 70. Sgonico (Zgonik) – S. Michele Arcangelo
- 71. Sistiana (Sesljan) – S. Francesco d’Assisi
- 72. Villaggio del Pescatore – S. Marco Evangelista

LEGENDA

-  territori delle Guerre Mondiali
-  sito puntuale: castellieri, resti storici, tracce di cinte murarie e fortificazioni antiche, case forti, rocche
-  > 15 siti di castellieri, resti storici, tracce di cinte murarie e fortificazioni antiche, case forti, rocche che insistono sul territorio comunale
-  siti e fortificazioni militari della Guerre Mondiali (foibe, monumenti ai caduti, cippi, cimiteri di guerra, ...)



Uno degli aspetti culturali che connota in maniera forte il territorio delle due province è la presenza di segni di trascorsi avvenimenti bellici. La mappa sottolinea una continuità di “tracce o da manufatti che il territorio ancora ospita, nonché da edifici di epoca recente eretti a memoria degli eventi stessi. I territori della Grande Guerra e del fiume Isonzo ne sono una delle testimonianze più sentite.” Sono inoltre state individuate le più importanti tracce di fortificazioni soprattutto del periodo medievale.



sito puntuale: castellieri, resti storici, tracce di cinte murarie e fortificazioni antiche, case forti, rocche

PROVINCIA DI GORIZIA

Comune di Capriva del Friuli:

- 1. Casa fortificata Russiz Superiore

Comune di Cormons:

- 6. Centa di San Giovanni
- 7. Centa di Sant’Adalberto
- 8. Centa di Santa Maria

Comune di Doberdò del Lago:

- 9. Castelliere Castellazzo, loc.Bonetti
- 10. Castelliere di Flondar
- 11. Castellierie Vertace, loc. Jamiano

Comune di Dolegna del Collio:

- 14. Castello di Trussio (allo stato di rudere), loc.Ruttars

Comune di Farra d’Isonzo:

- 15. Resto storico, loc.Monte Forti
- 16. Ponte romano, loc. Mainizza

Comune di Fogliano Redipuglia:

- 17. Resti del fortino veneziano
- 18. Castelliere di Polazzo, loc.Polazzo
- 19. Castelliere di Redipuglia, loc.Redipuglia

Comune di Gorizia:

- 23. Mura in elevazione
- 24. Resto storico, loc.Lucinico

Comune di Gradisca d’Isonzo:

- 27. Mura Venete

Comune di Grado:

- 29. Castello (resto storico)
- 30. Castrum (centro storico)

Comune di Mariano:

- 32. Fortino veneziano

Comune di Medea:

- 33. Castelliere Monte di Medea
- 34. Torre (allo stato di rudere in elevazione)

Comune di Monfalcone:

- 36. Castelliere delle Forcate
- 37. Castelliere Monfalcone
- 38. Castelliere della Rocca
- 40. Traccia storica Belforte
- 41. Castelliere Monte Golas
- 42. Castelliere Moschenizza
- 43. Castelliere Gradiscata, Loc.S.Polo
- 44. Castelliere di quota 36
- 45. Resti delle mura antiche – Mura venete
- 46. Terme romane
- 47. Villa dei Tavoloni
- 48. Villa di via delle Mandrie
- 49. Villa dell’Enel
- 50. Villa di via di Colombo
- 51. Villa della Punta

Comune di Mossa:

- 52. Resto storico
- 54. Borgo Zenta (resto storico)

Comune di Romans d’Isonzo:

- 55. Centa di Versa (resto storico)
- 57. Resto storico

Comune di Ronchi dei Legionari:

- 58. Traccia storica, loc.Rotonda
- 59. Castelliere, loc.Vermegliano
- 60. Villa rustica romana, loc. Soleschiano

Comune di Sagrado:

- 61. Torre Castelveccchio (allo stato di rudere)
- 63. Castelliere San Martino, loc. Poggio Terz’Armata

Comune di San Floriano:

- 67. Castello Tacco (resto storico)

Comune di San Pier d’Isonzo:

- 68. Centa di San Pier (elemento fortificato)

Comune di Savogna d’Isonzo:

- 69. Castelliere, loc.Gabria Inferiore
- 70. Castelliere di Brestovec, loc.Gabria
- 71. Castello di Rubbia

PROVINCIA DI TRIESTE

Comune di Duino Aurisina

- 1. Trincee del Monte Hermada
- 2. Castello Vecchio di Duino Aurisina

Comune di Monrupino

- 3. Rocca di Monrupino

Comune di Sgonico

- 4. Rupinpiccolo – castelliere

Comune di Trieste

- 5. Resti del castello di Contovello
- 6. Torre Cucherna
- 7. Torre Donota

Comune di San Dorligo della Valle

- 8. Castello e vedetta di Moccò

Slovenia – Comune di Kozina

- 9. Castello di San Servolo
- 10. Castello di Funfenberg

- siti e fortificazioni militari della Guerre Mondiali (foibe, monumenti ai caduti, cippi, cimiteri di guerra, ...)

PROVINCIA DI GORIZIA

Comune Capriva del Friuli

- 1. Ara degli Arditì

Comune Doberdò

- 1. Grotta dell’infermeria, località Jamiano
- 2. Cimitero di Guerra Magg. Alinci, località bonetti
- 3. Cimitero di Guerra Austro-Ungarico (berne), Cimitero Austro-Ungarico 3 (devetachi), Cimitero di Guerra Austro-Ungarico (palchisce), Cimitero di Guerra Astro-Ungarico 2 (jamiano)
- 4. Cimitero di Guerra Italiano Magg. La Villa, località Isceri Casa Cadorna
- 5. Cappella Austro-Ungarica, località Visintini
- 6. Cimitero di Guerra Italiano Sott. Martella, località Visintini
- 7. Monumento Austro-Ungarico, località Palchisce
- 8. Cimitero di Guerra Cap. Cameroni, località Palchisce
- 9. Rovine Case Flondar, località Sablici
- 10. Grotta Fillinger – Gen. Ricordi
- 11. Cippo al 65* Fanteria
- 12. Cippo di Genova Cavalleria
- 13. Cippo a F. Rismondo
- 14. Cippo al 96° Fanteria austro-ungarico

Comune Farra d’Isonzo

- 15. Monte Fortin

Comune Fogliano – Redipuglia

- 16. Dolina dei bersaglieri
- 17. Sacrario Militare Italiano
- 18. Parco della Rimembranza – Colle del Sant’Elia
- 19. Cimitero di guerra Austro-Ungarico

Comune Gorizia

- 20. Ossario di Oslavia
- 21. Monte Calvario
- 22. Monte Sabotino
- 23. Ex cimitero dei quattro generali
- 24. Monumento al 58 Reggimento della Brigata Abruzzi
- 25. Cippo dei Granatieri di Sardegna
- 26. Sottopasso Baruzzi

Comune Medea

- 27. Ara Pacis
- 28. Trincee blindate

Comune Monfalcone

- 29. Cimitero di guerra italiano
- 30. Cimitero di guerra Austro-Ungarico,
- 31. Quota 85 Enrico Toti
- 32. Cippo della Legione Trentina
- 33. Cippo dei Cavalleggeri
- 34. Cippo ai Caduti della III Armata
- 35. Monumento ai Morti del Timavo

Comune Ronchi

- 36. Monumento Sottotenenti Geraci e Guccione, Selz
- 37. Monumento ai fanti Brigata Pinerolo, località Vermegliano
- 38. Monte Sei Busi
- 39. Cippo al 13° e 14° Fanteria 30

- 40. Cippo ai caduti 32

- 41. Monte Cosich

Comune Sagrado

- 42. Area monumentale del monte San Michele
- 43. Ex Cimitero Asfissiatì, loc. Poggio Terza Armata
- 44. Cippo E. Mazzuoli
- 45. Cippo G. Venezian
- 46. Cippo della divisione Honved
- 47. Cippo M. Cova
- 48. Monumento Brigata Sassari5
- 49. Cippo Brigata Lazio
- 50. Cippo Corridoni
- 51. Croce ai caduti
- 52. Trincea delle Frasche
- 53. Castelnuovo

Comune Savogna d’Isonzo

- 54. Grotta Case Neri, S. Michele del Carso
- 55. Cippo ai Granatieri
- 56. Cimiteri di guerra italiani, Cimiteri di guerra italiani
- 57. Cannoniere del Brestovec

Comune Staranzano

- 58. Postazioni di artiglieria di Punta Sdobba

PROVINCIA DI TRIESTE

Comune di Duino Aurisina

- 59. Monumenti alla prima guerra mondiale
- 60. Monumento alla III armata

Comune di Trieste

- 61. Cimitero militare di Trieste
- 62. Foiba di opicina/monrupino
- 63. Foiba di basovizza
- 64. Parco della rimembranza
- 65. Monumento ai caduti (San Giusto)
- 66. Klein Berlin (sistema di gallerie sotterranee scavate dai tedeschi)
- 67. Trincee austriache
- 68. Bunker di Opicina
- 69. Monumento ai caduti (Basovizza)

LEGENDA

 castelli, torri e rocche conservati

 sistema dell'edificato

 provincia di Gorizia

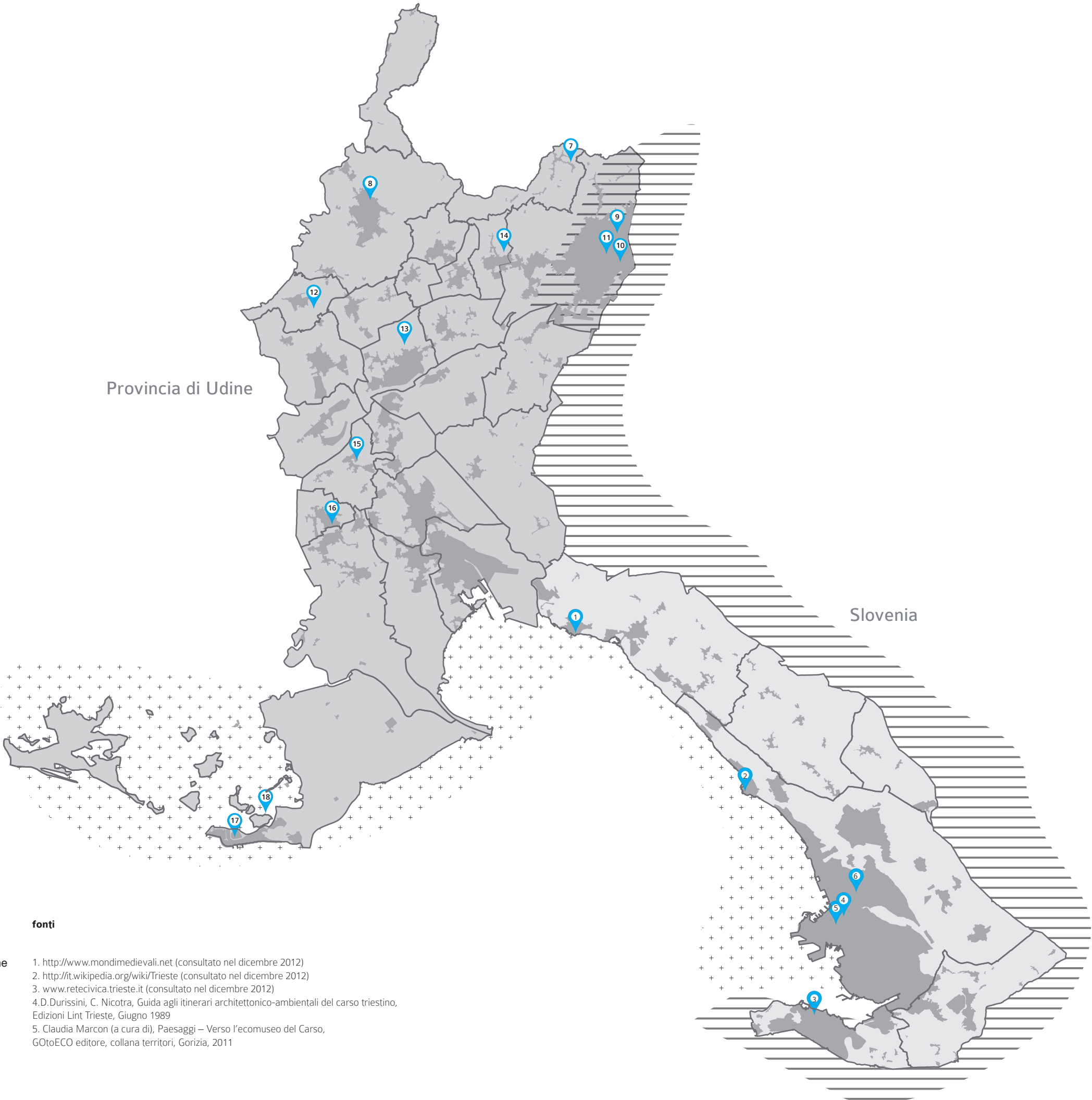
 provincia di Trieste

provincia di Trieste

- 1. Castello di Duino Aurisina
- 2. Castello di Miramare
- 3. Castello di Muggia
- 4. Castello di San Giusto
- Giardino del Capitano
- 5. Castello Basevi
- 6. Villa Geiringer

provincia di Gorizia

- 7. Castello Formentini
- 8. Castello a Cormons
- 9. Castello di Gorizia
- 10. Palazzo Lanthieri
- 11. Palazzo Coronini
- 12. Palazzo del Mestri
- 13. Castello di Gradisca
- 14. Palazzo Cjascjelut
- 15. Castello di Tacco
- 16. Curtivon
- 17. Torre
- 18. Resto chiesa San Giovanni



fonti

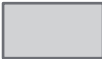
La mappa individua puntualmente i siti su cui sorgono castelli, torri e rocche conservati all'interno del territorio di Gorizia e Trieste.

- 1. <http://www.mondimedievali.net> (consultato nel dicembre 2012)
- 2. <http://it.wikipedia.org/wiki/Trieste> (consultato nel dicembre 2012)
- 3. www.retecivica.trieste.it (consultato nel dicembre 2012)
- 4. D. Durissini, C. Nicotra, Guida agli itinerari architettonico-ambientali del carso triestino, Edizioni Lint Trieste, Giugno 1989
- 5. Claudia Marcon (a cura di), Paesaggi – Verso l'ecomuseo del Carso, GotoECO editore, collana territori, Gorizia, 2011

LEGENDA



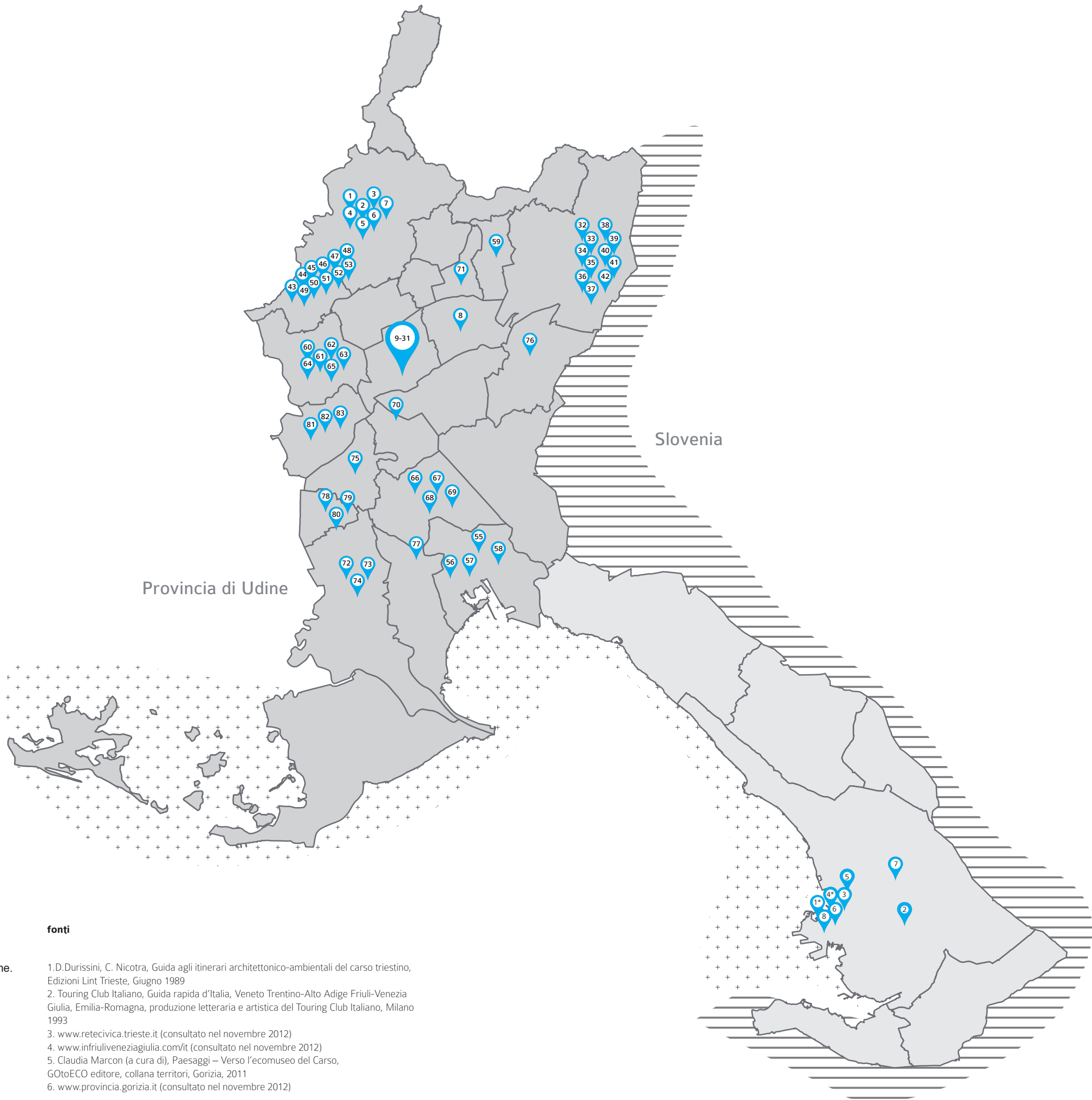
case, ville e dimore storiche



provincia di Gorizia



provincia di Trieste



fonti

La mappa individua puntualmente i siti su cui sorgono ville e dimore storiche.

- 1. D. Durissini, C. Nicotra, Guida agli itinerari architettonico-ambientali del carso triestino, Edizioni Lint Trieste, Giugno 1989
- 2. Touring Club Italiano, Guida rapida d'Italia, Veneto Trentino-Alto Adige Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, produzione letteraria e artistica del Touring Club Italiano, Milano 1993
- 3. www.retecivica.trieste.it (consultato nel novembre 2012)
- 4. www.infriuliveneziagiulia.com/it (consultato nel novembre 2012)
- 5. Claudia Marcon (a cura di), Paesaggi – Verso l'ecomuseo del Carso, GotoECO editore, collana territori, Gorizia, 2011
- 6. www.provincia.gorizia.it (consultato nel novembre 2012)



- Comune di Cormons:**
- 1. Palazzo Taccò-Aita
 - 2. Palazzo Locatelli
 - 3. Palazzo Del Mestri Waiz
 - 4. Palazzo Del Mestri
 - 5. Casa forte Neuhaus
 - 6. Palazzo di Manzano
 - 7. Villa Locatelli



- Comune di Farra**
- 8. Villa Strassoldo Peteani Calice



- Comune di Gradisca d’Isonzo**
- 9. Palazzo dei Provveditori Veneti, vie Battisti e Dante
 - 10. Palazzo Torriani
 - 12. Casa Toscani
 - 13. Palazzo de Fin-Patuna
 - 14. Palazzo de’ Comelli-Stuckenfeld
 - 15. Casa Morpurgo
 - 16. Casa de Brumatti
 - 17. Casa de Portis
 - 18. Casa dei Provveditori Veneti
 - 19. Palazzo Lottieri
 - 20. Palazzo Strassoldo
 - 21. Casa de Salamanca
 - 22. Casa Toscani
 - 23. Casa Wassermann
 - 24. Casa Prister
 - 29. Casa Spangher
 - 30. Casa Ciotti
 - 31. Casa Zattoni



- Comune di Gorizia**
- 32. Palazzo Strassoldo
 - 33. Palazzo Lanthieri
 - 34. Palazzo degli Stati Provinciali
 - 35. Palazzo Attems Petzenstein
 - 39. Villa Luise
 - 40. Palazzo Cobenzi
 - 41. Palazzo Attems-Santa Croce
 - 42. Villa Coronini-Cronberg



- Comune di Medea**
- 43. Palazzo de Grazia
 - 44. Casa Del Mestri
 - 45. Palazzo Mels – Colloredo
 - 46. Casa della Torre
 - 47. Casa Zamagna
 - 48. Casa Canussio
 - 49. Casa Franzoni
 - 50. Casa Dubsky
 - 51. Casa Lanza
 - 52. Casa Nigris
 - 53. Casa Baldi



- Comune di Monfalcone**
- 55. Palazzotto Veneto, ex Palazzo del Rappresentante del Pubblico
 - 56. Casa Paparotti
 - 57. Casa Favoriti
 - 58. Casa Lonzar



- Comune di Mossa**
- 59. Villa Codelli



- Comune di Romans d’Isonzo**
- 60. Palazzo Pasiani Candussi
 - 61. Villa Del Torre
 - 62. Palazzo Lang
 - 63. Casa Bolzan
 - 64. Villa de Claricini, loc. Versa
 - 65. Casa –forte Strassoldo Bader, loc Fratta



- Comune di Ronchi dei Legionari**
- 66. Villa Vicentini Miniussi
 - 67. Villa Hinke
 - 68. Villa De Dottori
 - 69. Palazzetto Blasig



- Comune di Sagrado**
- 70. Castello Alimonda



- Comune di San Lorenzo**
- 71. Villa Folini-Solaris



- Comune di San Canzian d’Isonzo**
- 72. Villa Settimini
 - 73. Villa Fabris
 - 74. Villa luisa



- Comune San Pier d’Isonzo**
- 75. Villa Sbruglio Prandi,loc. Cassegliano



- Comune di Savogna d’Isonzo**
- 76. Castello di Rubbia



- Comune di Staranzano**
- 77. Villa Romana



- Comune di Turriaco**
- 78. Villa Priuli
 - 79. Palazzo Mangilli
 - 80. Casa Mreule



- Comune di Villesse**
- 81. Casa Gasparini
 - 82. Palazzo Coronini Gersiach
 - 83. Casa detta “della Maiora”



- 1. Villa Revoltella
- 1. Villa Necker
- 1. Casa Basevi



- 2. Villa revoltella (residenza estiva)



- 3. Villa Morpurgo



- 4. Palazzo Pitteri
- 4. Palazzo Carciotti
- 4. Palazzo Eisner Civrani



- 5. Casa Valdoni



- 6. Rotonda Pancera



- 7. Villa de’ Rin



- 8. Villa Sartorio

LEGENDA

beni puntuali



Comune di Duino Aurisina

- 1. Acquedotto Aurisina
- 2. Cave Aurisina

Comune di Trieste

- 3. Oleificio Gaslini
- Jutificio triestino Chiarbola
- Gasometro Broletto
- 4. Arsenale Campo Marzio
- 5. mercato coperto largo Barriera
- 6. stazione marittima
- sx pescheria
- ex Idroscalo
- 7. silos FFSS piazza della libertà
- 8. ex opifici di Roiano
- 9. ex opifici San Sabba
- quartiere operaio di S. Giacomo-Rena nuova

Comune di Cormons

- 10. Setificio, loc. Brazzano

Comune di Gorizia

- 11. Villaggio Operaio, loc. Straccis

Comune di Romans

- 12. Fornaci Candussi-Dachler

Comune di Ronchi dei Legionari

- 13. Cottonificio, loc. Vermegliano

Comune di San Canzian d'Isonzo

- 14. Centrale Brunner, loc. Isola Morisini

Comune di Staranzano

- 15. Idrovora Sacchetti

- linea ferroviaria Meridionale
- linea ferroviaria Transalpina
- linea ferroviaria Trieste - Erpelle
- canale de Dottori
- centraline elettriche

- sistema dell'edificato
- territorio della provincia di Gorizia
- territorio della provincia di Trieste

beni sistema



Comune di Trieste

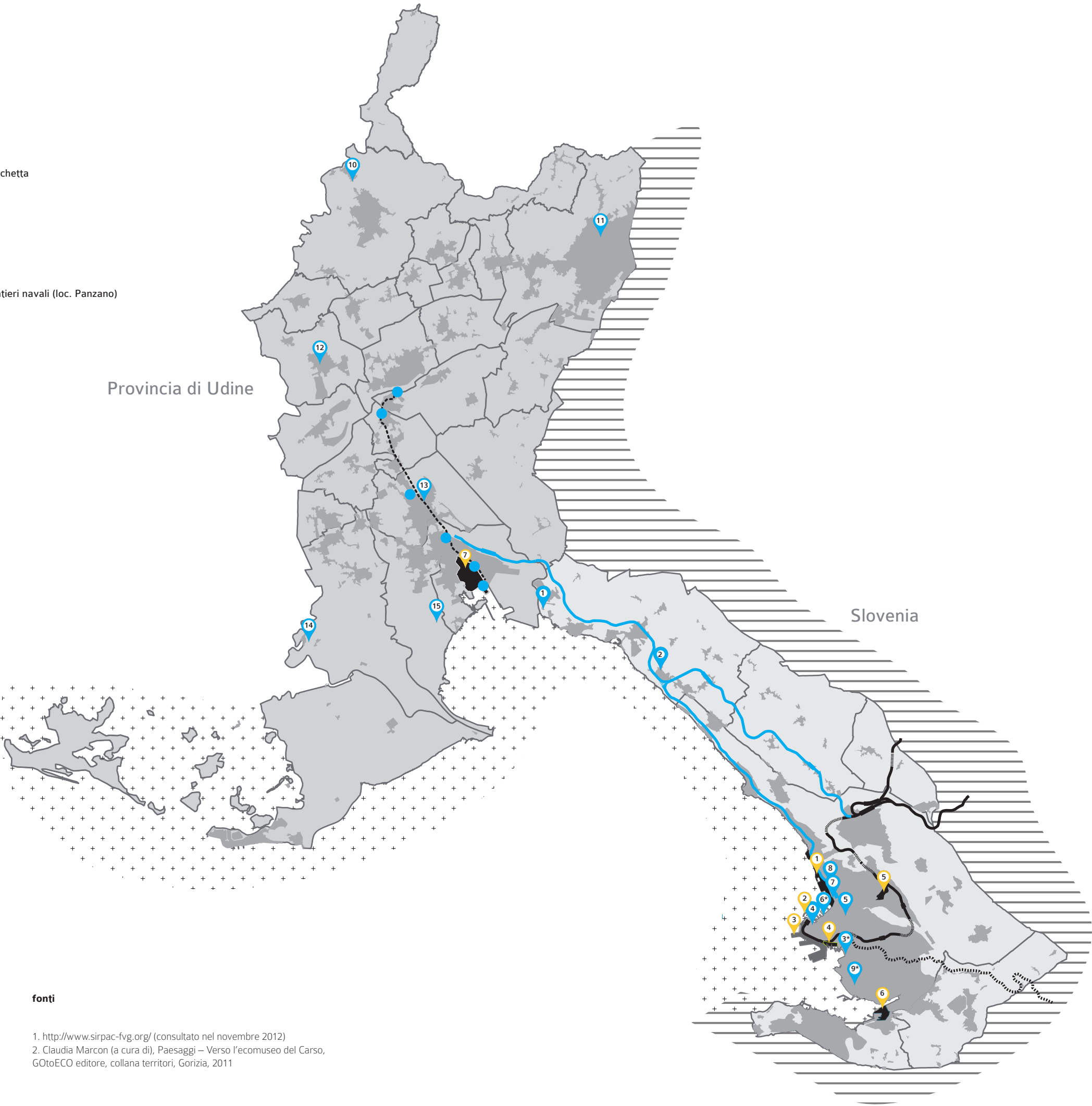
- 1. area del Porto vecchio
- 2. area portuale della Sacchetta
- 3. area del Porto nuovo
- 4. arsenale del Lloyd
- 5. ex OPP

Comune di Muggia

- 6. ex raffineria Aquila

Comune di Monfalcone

- 7. quartiere operaio e cantieri navali (loc. Panzano)

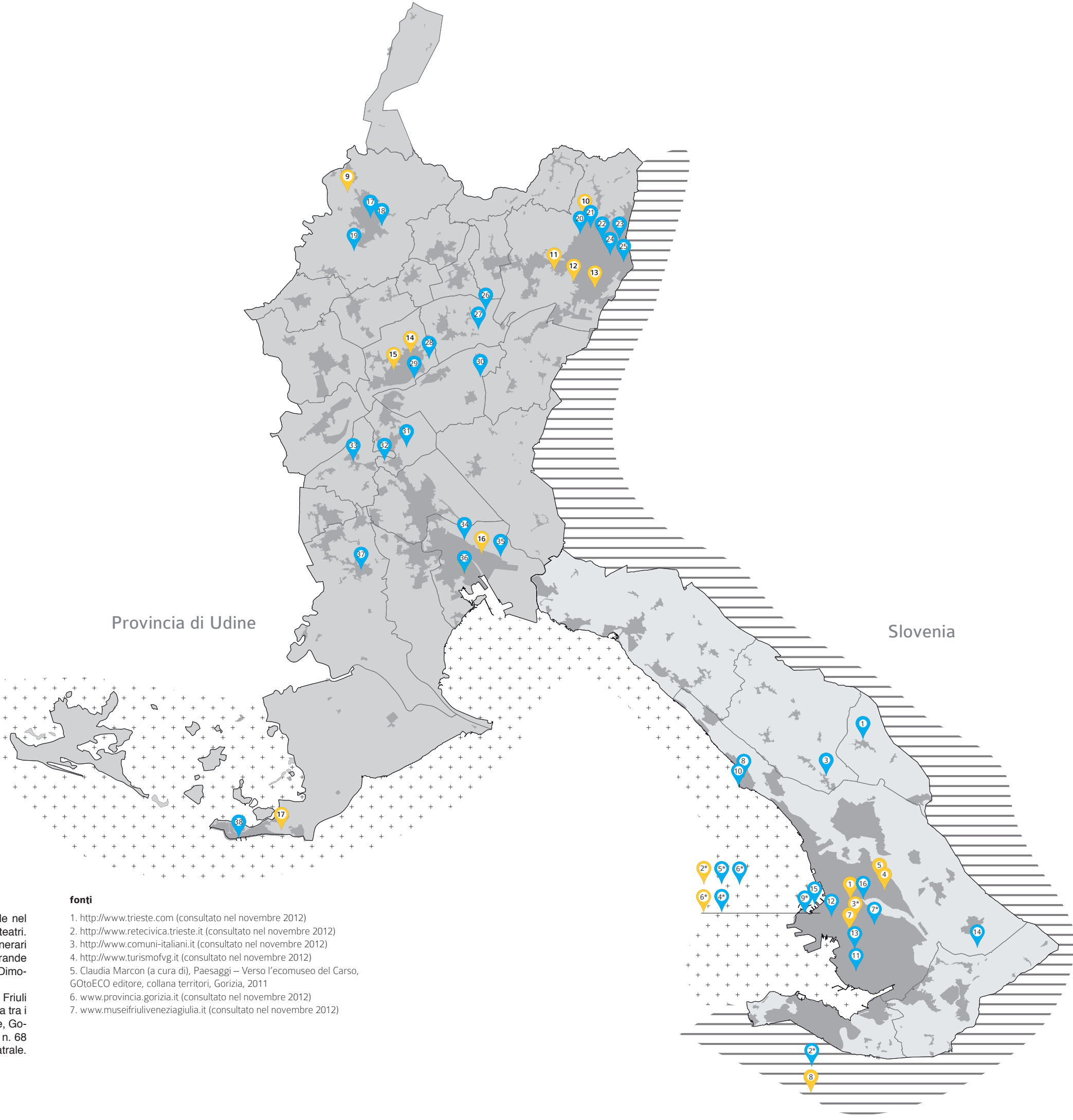


fonti

- 1. <http://www.sirpac-fvg.org/> (consultato nel novembre 2012)
- 2. Claudia Marcon (a cura di), Paesaggi – Verso l'ecomuseo del Carso, GotoECO editore, collana territori, Gorizia, 2011

LEGENDA

- musei e sale espositive
- teatri
- sistema dell'edificato
- territorio della provincia di Gorizia
- territorio della provincia di Trieste



In questa mappa viene riportata la distribuzione della offerta culturale nel territorio delle province di Trieste e Gorizia sotto forma di musei e teatri. Per quanto riguarda i musei la regione individua e propone alcuni itinerari tematici di visita ai musei del Friuli Venezia Giulia: dal Medioevo alla Grande Guerra, dal Carsismo alle Collezioni curiose, dalle Arti del metallo alle Dimore storiche. Gli itinerari includono solo musei aperti al pubblico. Nel caso dei teatri la regione supporta l'Ente Regionale Teatrale del Friuli Venezia Giulia, associazione giuridicamente riconosciuta che annovera tra i suoi soci la Regione Friuli Venezia Giulia, le Province di Trieste, Udine, Gorizia e Pordenone, e una trentina di Comuni. Con la Legge Regionale n. 68 del 1981 è stato riconosciuto quale organismo primario di diffusione teatrale.

fonti

1. <http://www.trieste.com> (consultato nel novembre 2012)
2. <http://www.retecivica.trieste.it> (consultato nel novembre 2012)
3. <http://www.comuni-italiani.it> (consultato nel novembre 2012)
4. <http://www.turismofvg.it> (consultato nel novembre 2012)
5. Claudia Marcon (a cura di), *Paesaggi – Verso l'ecomuseo del Carso*, GOTOECO editore, collana territori, Gorizia, 2011
6. www.provincia.gorizia.it (consultato nel novembre 2012)
7. www.museifriuliveneziagiulia.it (consultato nel novembre 2012)

PROVINCIA DI TRIESTE – MUSEI

Comune di Monrupino
1. Museo della Casa Carsica

Comune di Muggia
2. Museo di Muggia e del Territorio
Mostra permanente del Presepio

Comune di Sgonico
3. Museo speleologico

Comune di Trieste
4. Museo Sveviano
Museo Joyciano
Museo Petrarchesco Piccolomineo
Museo Sartorio
Sala giorgio costantinides – Civico Museo Sartorio
Civico Museo “Revoltella” e Galleria d’Arte Moderna
Sala Carlo Scarpa – Civico Museo Revoltella
Civico Museo d’Arte Orientale
Sala Arturo Fittke – Ex albo pretorio
Sala umberto veruda – piazza Piccola 2
Sala comunale d’arte – piazza dell’Unità d’Italia
5. Museo Postale e Telegrafico della Mitteleuropa
Galleria nazionale d’Arte Antica
Civico Museo del Risorgimento e Sacratio “Oberdan”
donazione “Sambo”
6. Civico Museo “Morpurgo”
Civico Museo Teatrale “Fondazione Carlo Schmidl”
Sala Attilio Selva – palazzo Gopcevich
Sala Bobi Bazlen – palazzo Gopcevich
Museo della Comunità Ebraica “Carlo e Vera Wagner”
7. Civico Museo di Storia Naturale
Civico Museo di Guerra per la Pace “Diego de Henriquez”
8. Immaginario Scientifico
9. Museo Ferroviario
Civico Museo del Mare
10. Museo Storico del Castello di Miramare
11. Civico Museo della Risiera di S. Sabba
12. Civico Museo Etnografico di Servola
14. Foiba di Basovizza
15. Acquario, Salone degli incanti – Ex Pescheria
16. Orto Botanico

Provincia di Trieste – teatri

Comune di Trieste
1. Politeama Rossetti – teatro stabile del FVG
2. *Teatro Miela
Sala Tripovich
3. *Teatro stabile La contrada
Teatro Silvio Pellico
Teatro stabile sloveno
4. Teatro di San Giovanni – P.A.T. teatro
5. Teatro ex OPP
6. Teatro lirico G. Verdi
Teatro La Scuola dei Fabbri
7. Teatro La Barcaccia

Comune di Muggia
8. Teatro comunale G. Verdi

PROVINCIA DI GORIZIA – MUSEI

Comune di Cormons
17. Museo civico del territorio
18. Casa dell’antica pieve
19. Cantina Produttori Cormons

Comune di Gorizia
20. Fondazione Palazzo Coronini Cronberg
21. Museo della Sinagoga
22. Palazzo Attemps-Petzenstein
23. Castello di Gorizia. Museo del Medioevo goriziano
24. Musei di Borgo Castello: Museo di Storia e Arte
Musei di Borgo Castello: Collezione archeologica
Musei di Borgo Castello: Museo della Grande Guerra
Musei di Borgo Castello: Museo della Moda e delle Arti
Applicate
25. Musei Provinciali

Comune di Farra d’Isonzo
26. Museo di documentazione della civiltà contadina fiulana
di Colmello di Grotta
27. Museo Ford

Comune di Gradisca d’Isonzo
28. Museo documentario della città
29. Galleria regionale d’arte contemporanea Luigi Spazzapan

Comune di Sagrado
30. Museo della Grande Guerra del monte San Michele, loc.
San Martino del Carso

Comune di Fogliano Redipuglia
31. Museo del Sacratio – Casa della III Armata
32. Museo del Sacratio – Museo Storico Militare

Comune di San Pier d’Isonzo
33. Pinacoteca comunale

Comune di Monfalcone
34. Museo civico del Territorio. Museo paleontologico della
Rocca
35. Galleria Comunale d’Arte Contempo ranea di Monfalcone
36. Lapidario Civico

Comune di San Canzian d’Isonzo
37. Antiquarium Cantianense

Comune di Grado
38. Basilica di Sant’Eufemia. Tesoro e lapidario del Duomo

Provincia di Gorizia – teatri

Comune di Cormons
9. Teatro comunale

Comune di Gorizia
10. Teatro Comunale Giuseppe Verdi
11. Kulturni Dom
12. Kulturni Center Lojze Bratuz
13. Auditorium della cultura friulana

Comune di Gradisca
14. Nuovo teatro comunale
15. Sala Bergamas

Comune di Monfalcone
16. Teatro Comunale

Comune di Grado
17. Auditorium Biagio Marin



LE FUNZIONI DELLA CITTÀ METROPOLITANA

*Romeo Danielis
Lucia Rotaris*

PRIMA PARTE

CARATTERISTICHE ECONOMICHE DELLA CITTÀ METROPOLITANA

1. INTRODUZIONE

2. CARATTERIZZAZIONE ECONOMICA E INDUSTRIALE DEI COMUNI DEL FVG

2.1 I dati utilizzati

2.2 Metodologia utilizzata: gli indicatori di peso economico

2.3 I settori economici considerati

2.4 Valori soglia degli indicatori di peso economico

3. LE CONCENTRAZIONI TERRITORIALI

3.1 Dimensioni delle concentrazioni territoriali di maggiore rilievo

3.2 Prima perimetrazione dell'area metropolitana di Trieste

4. ANALISI DEI FLUSSI DEI PENDOLARI CASA- LAVORO/STUDIO DA E VERSO LA CONCENTRAZIONE TERRITORIALE DI TRIESTE

4.1 I dati utilizzati

4.2 Pendolari entranti nella concentrazione territoriale di Trieste

4.3 Pendolari uscenti dalla concentrazione territoriale di Trieste

4.4 Il bacino di riferimento della concentrazione territoriale di Trieste.

5. CONCLUSIONI

PRIMA PARTE

CARATTERISTICHE ECONOMICHE DELLA CITTÀ METROPOLITANA

1. INTRODUZIONE

In passato le città erano entità geografiche ben delimitate. Industrializzazione e urbanizzazione hanno portato ad una crescita fisica dell’agglomerato urbano oltre i confini amministrativi. Nel tempo la popolazione e le attività economiche si sono ridistribuite intorno al nucleo urbano centrale in modo che l’area metropolitana comprende adesso un territorio più vasto ed economicamente interdipendente rispetto alla città, includendo il territorio circostante non urbanizzato, del quale la città stessa costituisce il principale mercato e centro finanziario.

L’individuazione e l’analisi dei confini delle aree metropolitane è tradizionalmente di matrice statunitense e nasce con l’obiettivo di individuare sul territorio nazionale delle unità statisticocensuarie da utilizzare anche per l’allocazione di fondi federali e statali. Le Standard Metropolitan Statistical Areas (SMSA), introdotte negli USA nel 1960 come evoluzione delle Standard Metropolitan Areas (SMAs) costituite da una o più contee contigue che includono almeno 50.000 abitanti, utilizzano come parametri di riferimento sia indicatori di omogeneità (in termini di densità residenziale, percentuale di occupati in attività extragricole, dinamica demografica, ecc.), sia indicatori di relazione (in termini di flussi di pendolari) e includono nell’area sia le località di concentrazione occupazionale (domanda di lavoro) sia quelle di concentrazione residenziale (offerta di lavoro). Ai fini dell’inclusione di una località nell’area metropolitana è necessario che gli eventuali bassi valori degli indicatori di omogeneità siano compensati da alti valori degli indicatori di relazione e viceversa¹. Vengono, infatti, definiti valori soglia per entrambe le tipologie di indicatori che devono essere verificati al fine dell’inclusione nell’area metropolitana.

Nel 1976 Berry introduce il concetto di sistema urbano giornaliero (Daily Urban System, DUS), uno “spazio territoriale autocontenuto” all’interno del quale gli spostamenti prevalenti per lavoro in attività extragricole sono superiori a quelli diretti verso l’esterno. A differenza delle SMSAs l’obiettivo dei DUS era di suddividere tutto il territorio nazionale, in una regionalizzazione che fosse esaustiva (tutte le contee dovevano essere attribuite ad una delle 173 regioni metropolitane, e a tale scopo si optava

per quella rispetto alla quale il flusso dei pendolari fosse maggiore). Il metodo è quindi più semplice di quello usato per le SMSA perché non prevede la costituzione di soglie minime dei parametri considerati. Il limite è che i DUS emergenti sono necessariamente molto (troppo?) piccoli nelle regioni fortemente industrializzate e molto (troppo?) grandi in quelle scarsamente industrializzate. In realtà il limite è tale se l’obiettivo dell’individuazione dell’area metropolitana non è solo quello di gestione ed efficientamento dei servizi per i lavoratori pendolari e, in senso più ampio, per il mercato del lavoro, ma, come in effetti è, è altro e di più. Emerge, dunque, sin dalle prime esperienze di ricerca sul tema tanto la rilevanza dello specificare la finalità per cui si vuole identificare il perimetro di un’area metropolitana, quanto l’importanza di identificare le funzioni che ad essa spetterebbero. La prima ricerca condotta in Italia su questi temi è stata effettuata dal centro di ricerca dell’Associazione per lo sviluppo dell’industria nel Mezzogiorno (Svimez) al fine di accertare le dimensioni territoriali ed economico-sociali del fenomeno metropolitano e di valutarne le criticità e le dinamiche future². Viene adottato un approccio di assegnazione territoriale non esaustivo, con definizione di valori soglia sugli aspetti demografici, e con elementi di caratterizzazione della forza lavoro (% occupati attività extragricole), dimensionali e gravitazionali. Fra i contributi più rilevanti per l’individuazione delle aree metropolitane in Italia si cita anche la ricerca condotta da Marchese³ alla fine degli anni 80’ che non solo sistematizza la metodologia di analisi del fenomeno, ma produce anche una mappatura esaustiva dell’intero territorio nazionale.

Sulla base delle esperienze di ricerca citate è stato possibile sviluppare una metodologia adatta all’individuazione dei confini geografici dell’area metropolitana di Trieste. La metodologia impiegata si fonda su due approcci fra loro complementari: da un lato lo studio della caratterizzazione economica della città di Trieste e dell’intero territorio regionale, questo tema viene trattato nella seconda e terza sezione del presente lavoro, e dall’altro l’analisi dei flussi di lavoratori e studenti pendolari che si spostano con regolarità dal comune di residenza verso la città di Trieste, tema trattato nella quarta parte del presente lavoro.

2. CARATTERIZZAZIONE ECONOMICA E INDUSTRIALE DEI COMUNI DEL FVG

2.1 I dati utilizzati

Nella letteratura dedicata all’individuazione dei confini delle aree metropolitane il criterio prevalentemente utilizzato è la specializzazione spaziale delle attività produttive, che, negli ambiti urbani a caratterizzazione metropolitana dovrebbero essere prevalentemente di tipo industriali e terziario. Per poter applicare questo criterio sono stati utilizzati i dati ISTAT del 14° Censimento della popolazione e delle abitazioni (2001) e dell’8° Censimento generale dell’industria e dei servizi⁴.

2.2 Metodologia utilizzata: gli indicatori di peso economico

Al fine di caratterizzare la vocazione economico-produttiva dei comuni della regione Friuli Venezia Giulia (FVG) e di stabilire quali comuni potrebbero confluire nell’area metropolitana di Trieste è stato definito un indicatore di peso economico che è stato poi calcolato per ciascun comune.

L’indicatore tiene conto di tre elementi: 1) la densità di concentrazione spaziale 2) la specializzazione produttiva e 3) la numerosità della popolazione. Da un punto di vista metodologico l’assunto è che solo i comuni aventi un’alta densità di concentrazione spaziale di attività industriali e soprattutto terziarie, e ospitanti un numero sufficientemente elevato di residenti sono assimilabili alle aree metropolitane.

Formalmente, l’indicatore di peso economico del settore nel comune c è formulato come segue:

$$I_i^c = \left[\alpha \frac{\frac{A_i^c}{S^c}}{\max\left(\frac{A_i^c}{S^c}\right)} + \beta \left(\frac{A_i^c}{AT^c} \frac{P^c}{\max(P^c)} \cdot 100 \right) \right] \cdot 100$$

A_i^c

numero di addetti alle unità locali che si trovano nel comune e appartengono al settore

AT^c

totale degli addetti alle unità locali che si trovano nel comune

S^c

superficie in km2 del comune

P^c

numero di residenti nel comune

a e b sono dei pesi, in questo caso assunti pari a 0,5, che

misurano l'importanza relativa della densità della concentrazione spaziale rispetto alla specializzazione produttiva e alla numerosità della popolazione nella classificazione economica dei comuni.

Il primo termine dentro la parentesi
$$\frac{\frac{A_i^c}{S^c}}{\max\left(\frac{A_i^c}{S^c}\right)}$$

è un indicatore normalizzato dell'intensità d'uso del territorio da parte del settore i nel comune c.

Il secondo termine dentro la parentesi
$$\frac{A_i^c}{AT^c} \frac{P^c}{\max(P^c)}$$

è un indicatore della specializzazione produttiva nel comune c nel settore i, pesato per la popolazione (normalizzata) residente nel comune.

C	estrattivo	C1	
D	manifatturiero		
E	energia		
F	costruzioni		
G	commercio	C2	C5
H	alberghi e ristorazione		
I	trasporti	C3	
J	credito		
K	servizi alle imprese		
L	servizi collettivi resi da enti pubblici	C4	
M	istruzione		
N	sanità		
O	altri servizi pubblici		

tabella 1

2.3 I settori economici considerati

I 13 settori delle attività industriali e terziarie indicati nella classificazione Ateco 2007 sono stati raggruppati in 4 classi (Tabella 1): l'industria (C1), il commercio e le attività ricettive (C2), i trasporti, il credito e i servizi alle imprese (C3), i servizi collettivi (C4). Le classi 2, 3 e 4 sono state ulteriormente raggruppate in una classe aggregata comprendente tutti i servizi (C5).

Gli indicatori di peso economico lic sono stati calcolati per ciascun comune del FVG rispetto a ciascuna classe economica. Per ogni classe economica, quindi, si è potuta derivare la distribuzione del valore del rispettivo indicatore rispetto all'intero territorio regionale.

2.4 Valori soglia degli indicatori di peso economico

Per individuare i comuni aventi una caratterizzazione economica compatibile con quella delle aree metropolitane sono state stabilite delle soglie minime che ogni indicatore di peso economico deve assumere al fine di essere definito tale. In particolare sono stati individuati i valori rispetto ai quali: il 20% dei comuni del FVG presenta valori dell'indicatore inferiori alla soglia individuata (altrimenti detto 20° percentile), l'80% dei comuni del FVG presenta valori dell'indicatore inferiori alla soglia individuata (altrimenti detto 80° percentile) e il 90% dei comuni del FVG presenta valori dell'indicatore inferiori alla soglia individuata (altrimenti detto 90° percentile). I valori soglia così ottenuti sono illustrati nella Tabella 2.

	C1: industria	C2: commercio,alberghi e ristoranti	C3: trasporti, credito e servizi alle imprese	C4: servizi collettivi	C5: tutti i servizi
P_20	10	5	2	4	11
P_80	69	34	19	16	60
P_90	95	58	43	71	186

tabella 2

tabella 1 – Attività economiche secondo la classificazione Ateco 2007

Tabella 2 – Valori soglia dei cinque indicatori di peso economico che identificano il 20°, l'80° e il 90° percentile

LEGENDA

In questa mappa viene graficizzato l’indicatore di peso economico D1. Il diametro dei cerchi colorati è direttamente proporzionale al valore dell’indicatore

Provincia di Udine

1.

Tavagnacco

116
2.

Udine

273

Provincia di Gorizia

3.

Gorizia

198
4.

Monfalcone

360
5.

Ronchi dei Legionari

141

Provincia di Trieste

6.

Muggia

113
7.

San Dorligo della Valle - Dolina

107
8.

Trieste

830

Provincia di Pordenone

9.

Azzano Decimo

176
10.

Brugnera

165
11.

Caneva

99
12.

Cordenons

136
13.

Fiume Veneto

163
14.

Fontanafredda

166
15.

Maniago

174
16.

Pasiano di Pordenone

141
17.

Porcia

240
18.

Pordenone

297
19.

Prata di Pordenone

142
20.

Sacile

170
21.

San Vito al Tagliamento

141
22.

Spilimbergo

108
23.

Zoppola

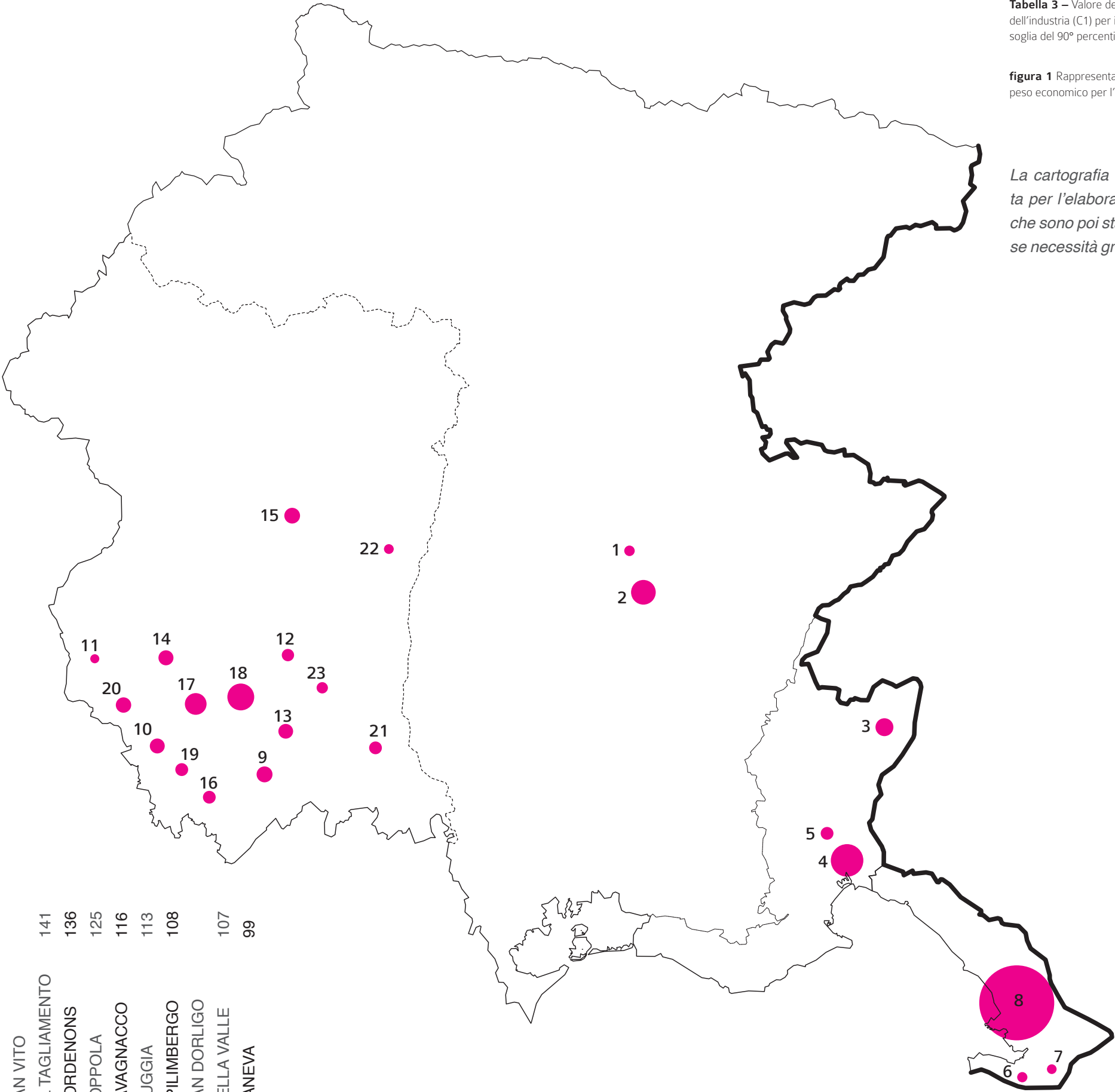
125

830	360	297	273	240	198	176	174	170	166	165	163	142	141	141	141	136	125	116	113	108	107	99					
TRIESTE	MONFALCONE	PORDENONE	UDINE	PORCIA	GORIZIA	AZZANO DECIMO	MANIAGO	SACILE	FONTANAFREDDA	BRUGNERA	FIUME VENETO	PRATA	DI PORDENONE	RONCHI	DEI LEGIONARI	PASIANO	DI PORDENONE	SAN VITO	AL TAGLIAMENTO	CORDENONS	ZOPPOLA	TAVAGNACCO	MUGGIA	SPILMBERGO	SAN DORLIGO	DELLA VALLE	CANEVA

Tabella 3 – Valore dell’indicatore di peso economico dell’industria (C1) per i comuni che superano il valore soglia del 90° percentile

figura 1 Rappresentazione dei comuni a maggior peso economico per l’industria (C1)

La cartografia di riferimento utilizzata per l’elaborazione delle immagini, che sono poi state adattate alle diverse necessità grafiche, è di 1:500.000.



LEGENDA

In questa mappa viene graficizzato l'indicatore di peso economico D2 = commercio, alberghi e ristoranti.
Il diametro dei cerchi colorati è direttamente proporzionale al valore dell'indicatore

Provincia di Udine

1. Cervignano del Friuli	95
2. Codroipo	89
3. Gemona del Friuli	62
4. Latisana	79
5. Lignano Sabbiadoro	102
6. Pasian di Prato	61
7. Tavagnacco	169
8. Tricesimo	73
9. Udine	486

Provincia di Gorizia

10. Gorizia	199
11. Grado	91
12. Monfalcone	142

Provincia di Trieste

13. Muggia	110
14. Trieste	1045

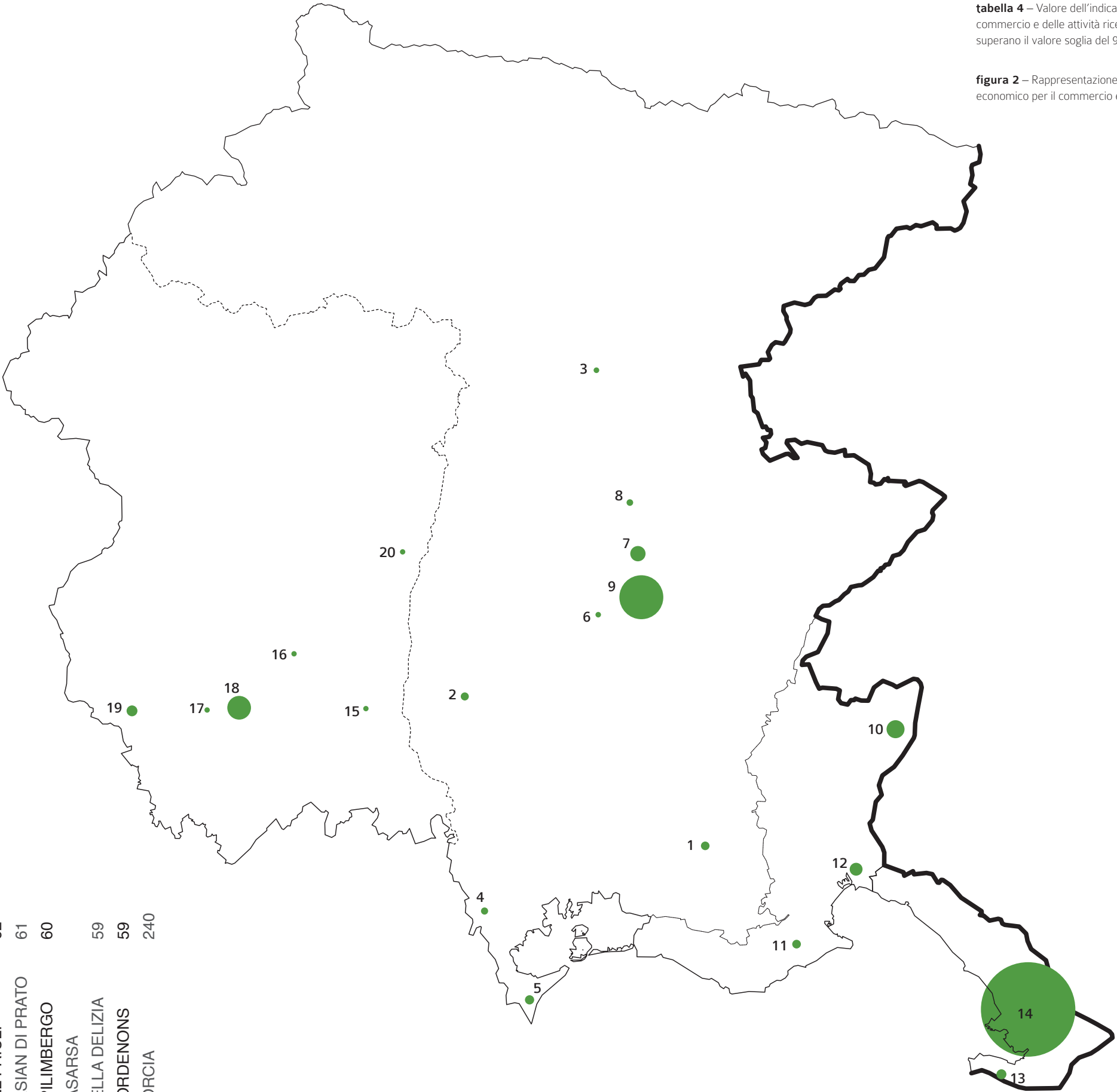
Provincia di Pordenone

15. Casarsa della Delizia	59
16. Cordenons	59
17. Porcia	58
18. Pordenone	262
19. Sacile	120
20. Spilimbergo	60

TRIESTE	1.045
UDINE	486
PORDENONE	262
GORIZIA	199
TAVAGNACCO	169
MONFALCONE	142
SACILE	120
MUGGIA	110
LIGNANO	102
SABBIADORO	102
CERVIGNANO DEL	95
FRIULI	91
GRADO	89
CODROIPO	79
LATISANA	73
TRICESIMO	62
GEMONA	61
DEL FRIULI	60
PASIAN DI PRATO	59
SPIILMBERGO	59
CASARSA	240
DELLA DELIZIA	
CORDENONS	
PORCIA	

tabella 4 – Valore dell'indicatore di peso economico del commercio e delle attività ricettive (C2) per i comuni che superano il valore soglia del 90° percentile.

figura 2 – Rappresentazione dei comuni a maggior peso economico per il commercio e le attività ricettive (C2).



LEGENDA

In questa mappa viene graficizzato l'indicatore di peso economico D3 = trasporti, credito e servizi alle imprese
Il diametro dei cerchi colorati è direttamente proporzionale al valore dell'indicatore

Provincia di Udine

1.	Cervignano del Friuli	77
2.	Codroipo	64
3.	Gemona del Friuli	45
4.	Latisana	52
5.	Palmanova	45
6.	Pasian di Prato	50
7.	Tavagnacco	60
8.	Udine	791

Provincia di Gorizia

9.	Gorizia	214
10.	Gradisca d'Isonzo	47
11.	Monfalcone	109
12.	Ronchi dei Legionari	78

Provincia di Trieste

13.	Muggia	47
14.	Trieste	1699

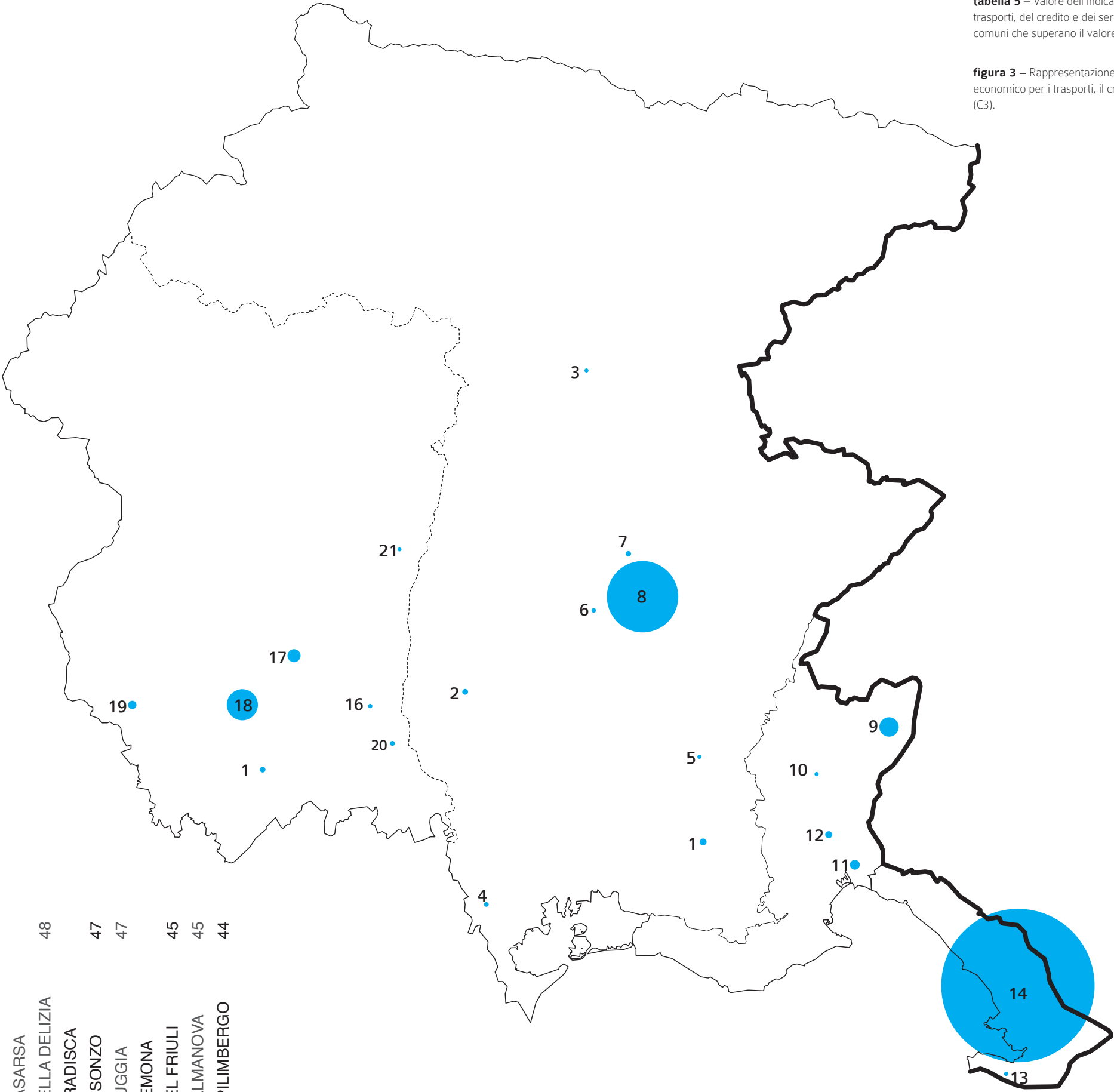
Provincia di Pordenone

15.	Azzano Decimo	63
16.	Casarsa della Delizia	48
17.	Cordenons	145
18.	Pordenone	345
19.	Sacile	93
20.	San Vito al Tagliamento	55
21.	Spilimbergo	44

TRIESTE	1.699
UDINE	791
PORDENONE	345
GORIZIA	214
CORDENONS	145
MONFALCONE	109
SACILE	93
RONCHI	78
DEI LEGIONARI	77
CERVIGNANO DEL FRIULI	77
CODROIPO	64
AZZANO DECIMO	63
TAVAGNACCO	60
SAN VITO	55
AL TAGLIAMENTO	52
LATISANA	50
PASIAN DI PRATO	48
CASARSA DELLA DELIZIA	47
GRADISCA D'ISONZO	47
MUGGIA	45
GEMONA DEL FRIULI	45
PALMANOVA	44
SPIIMBERGO	44

tabella 5 – Valore dell'indicatore di peso economico dei trasporti, del credito e dei servizi alle imprese (C3) per i comuni che superano il valore soglia del 90° percentile.

figura 3 – Rappresentazione dei comuni a maggior peso economico per i trasporti, il credito e i servizi alle imprese (C3).



LEGENDA

In questa mappa viene graficizzato l'indicatore di peso economico D4 = servizi collettivi.
Il diametro dei cerchi colorati è direttamente proporzionale al valore dell'indicatore

Provincia di Udine

1. Cividale del Friuli	91
2. Codroipo	83
3. Gemona del Friuli	96
4. Latisana	77
5. Palmanova	78
6. Tolmezzo	80
7. Udine	858

Provincia di Gorizia

8. Gorizia	297
9. Monfalcone	130

Provincia di Trieste

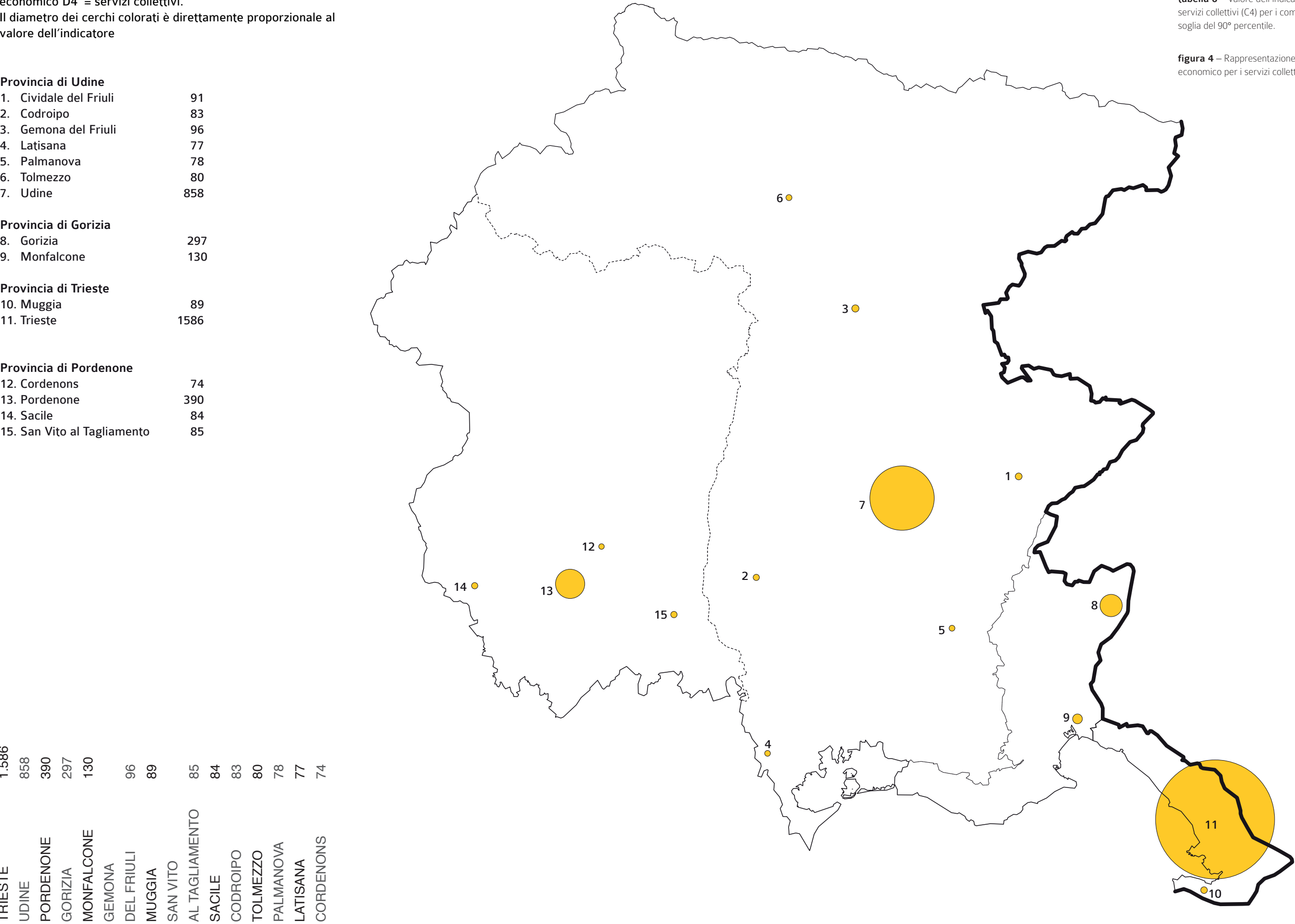
10. Muggia	89
11. Trieste	1586

Provincia di Pordenone

12. Cordenons	74
13. Pordenone	390
14. Sacile	84
15. San Vito al Tagliamento	85

tabella 6 – Valore dell'indicatore di peso economico dei servizi collettivi (C4) per i comuni che superano il valore soglia del 90° percentile.

figura 4 – Rappresentazione dei comuni a maggior peso economico per i servizi collettivi (C4).



LEGENDA

In questa mappa viene graficizzato l'indicatore di peso economico D5 = tutti i servizi.
Il diametro dei cerchi colorati è direttamente proporzionale al valore dell'indicatore

Provincia di Udine	
1. Cervignano del Friuli	224
2. Codroipo	229
3. Gemona del Friuli	197
4. Latisana	200
5. Tavagnacco	213
6. Udine	2044

Provincia di Gorizia	
7. Gorizia	674
8. Monfalcone	336

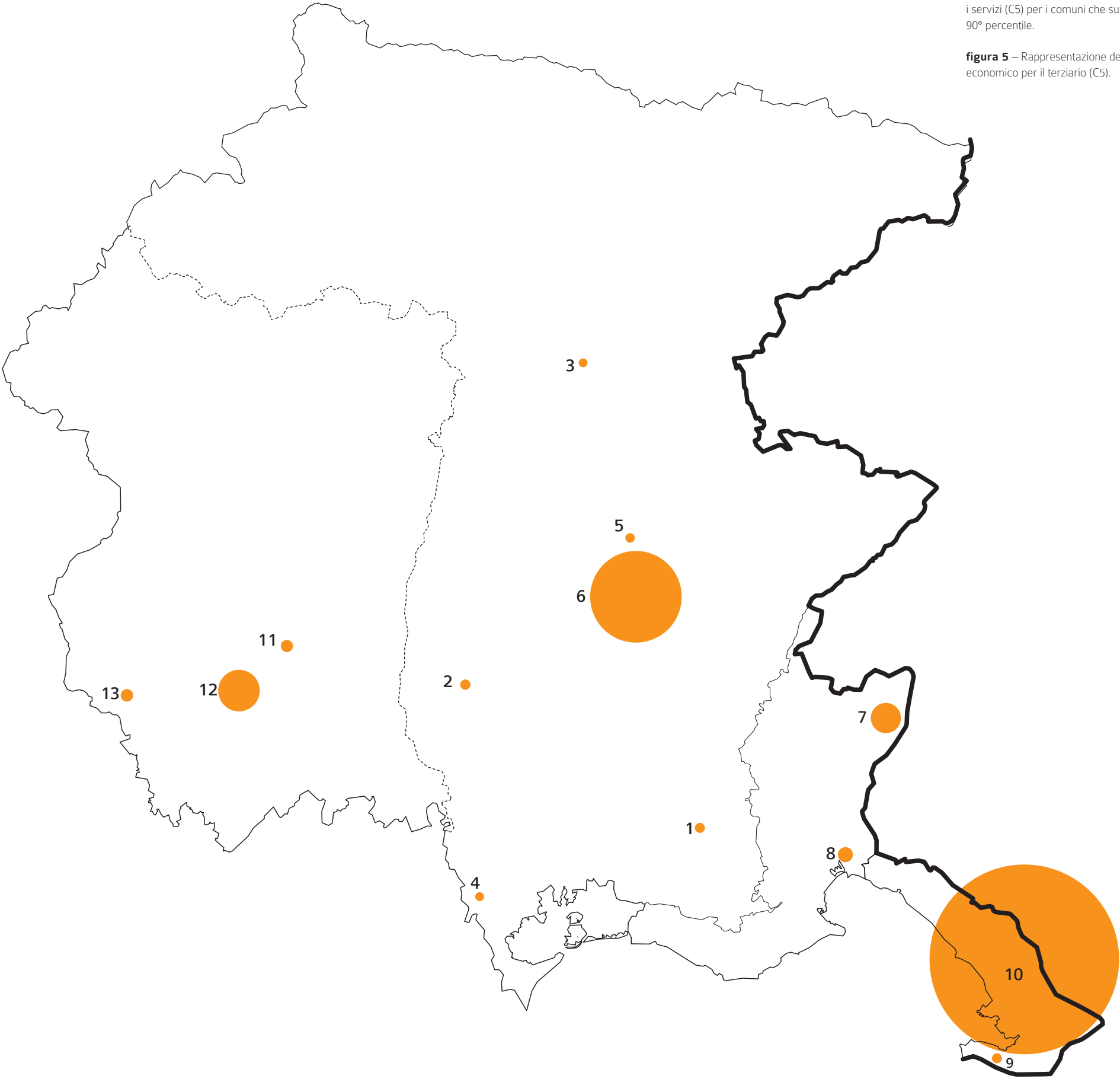
Provincia di Trieste	
9. Muggia	223
10. Trieste	4232

Provincia di Pordenone	
11. Cordenons	272
12. Pordenone	928
13. Sacile	279

4.232	2.044	928	674	336	279	272	229	224	223	213	200	197		
TRIESTE	UDINE	PORDENONE	GORIZIA	MONFALCONE	SACILE	CORDENONS	CODROIPO	CERVIGNANO	DEL FRIULI	MUGGIA	TAVAGNACCO	LATISANA	GEMONA	DEL FRIULI

tabella 7 – Valore dell'indicatore di peso economico di tutti i servizi (C5) per i comuni che superano il valore soglia del 90° percentile.

figura 5 – Rappresentazione dei comuni a maggior peso economico per il terziario (C5).



Nelle tabelle e nelle figure a seguire vengono riportati solo i comuni che, rispetto alla classe economica considerata, superano il valore soglia indicativo del 90° percentile. Nelle tabelle si riporta anche il valore che l'indicatore assume per ciascun comune incluso nell'elenco. Tutti e quattro i capoluoghi di provincia presentano valori degli indicatori di peso economico molto elevati, accanto a questi si distinguono però altri due comuni aventi elementi di prossimità con il comune di Trieste ovvero il comune di Muggia, in provincia di Trieste, e il comune di Monfalcone, in provincia di Gorizia.

3. LE CONCENTRAZIONI TERRITORIALI

Al fine di individuare degli aggregati territoriali territoriali che risultino sufficientemente omogenei dal punto di vista della caratterizzazione economica, ma anche contigui dal punto di vista territoriale, sono stati anzitutto individuati i comuni che superano il valore soglia relativo all’80° percentile rispetto a tutte e 5 le classi economiche considerate.

Comune	Superficie	Pop	C1	C2	C3	C4	C5	Area
Trieste	84	210.882	830	1.045	1.699	1.586	4.232	Trieste
Muggia	14	13.284	113	110	47	89	223	Trieste
Udine	57	95.311	273	486	791	858	2.044	Udine
Campoformido	22	7.240	101	49	26	16	83	Udine
Cividale del Friuli	50	11.369	96	55	42	91	179	Udine
Codroipo	74	14.431	115	89	64	83	229	Udine
Pasian di Prato	16	8.683	75	61	50	46	144	Udine
Tavagnacco	15	12.359	116	169	60	27	213	Udine
Gorizia	41	35.637	198	199	214	297	674	Gorizia
Cormons	35	7.428	85	39	27	24	85	Gorizia
Monfalcone	21	26.440	360	142	109	130	336	Gorizia
Ronchi dei Legionari	17	11.124	141	50	78	38	148	Gorizia
Pordenone	38	49.165	297	262	345	390	928	Pordenone
Azzano Decimo	51	12.886	176	50	63	28	136	Pordenone
Cordenons	57	16.993	136	59	145	74	272	Pordenone
Fiume Veneto	36	10.227	163	42	32	23	91	Pordenone
Porcia	29	13.620	240	58	31	36	113	Pordenone
Sacile	33	18.203	170	120	93	84	279	Pordenone
San Vito al Tagliamento	61	13.338	141	53	55	85	185	Pordenone
Cervignano del Friuli	28	12.418	74	95	77	66	224	Cervignano
Latisana	42	11.899	86	79	52	77	200	Latisana
Tolmezzo	66	10.592	93	52	43	80	166	Tolmezzo
Gemona del Friuli	56	11.076	71	62	45	96	197	Gemona
San Daniele del Friuli	35	7.871	77	42	30	52	116	Gemona
Tarcento	35	8.709	104	45	27	42	109	Gemona
Maniago	69	11.718	174	46	28	43	112	Maniago
Spilimbergo	72	11.077	108	60	44	60	158	Maniago

tabella 8

I comuni contigui o caratterizzati da prossimità geografica sono stati quindi assegnati ad un ambito territoriale comune (denominato Area nella Tabella 8). Gli aggregati comunali utilizzati per definire le concentrazioni territoriali sono stati costruiti in modo da risultare coerenti con i Sistemi Locali del Lavoro individuati dall’ISTAT (sulla base dei dati rilevati con il censimento del 2001).

3.1 Dimensioni delle concentrazioni territoriali di maggiore rilievo

Al fine di caratterizzare le concentrazioni territoriali ottenute è stata calcolata la popolazione residente in ciascuna aggregazione sommando la popolazione residente nei comuni in essa inclusi. Gli indicatori di peso economico per ciascuna classe di attività sono stati inoltre nuovamente computati sulla base dei valori del peso economico riferibili a ciascun comune incluso nell’aggregato.

Aggregato territoriale	N° comuni	Pop.	C1	C2	C3	C4	C5
Trieste	2	224.166	471	577	873	837	2.227
Udine	6	149.393	130	152	172	187	482
Gorizia	4	80.629	196	108	107	122	311
Pordenone	7	134.432	189	92	109	103	286
Cervignano	1	12.418	74	95	77	66	224
Latisana	1	11.899	86	79	52	77	200
Tolmezzo	1	10.592	93	52	43	80	166
Gemona	3	27.656	84	50	34	64	141
Maniago	2	22.795	141	53	36	51	135

tabella 9

Si riportano a seguire le rappresentazioni georeferenziate delle 9 concentrazioni territoriali individuate rispetto a ciascuna delle caratteristiche socio-economiche analizzate: numerosità della popolazione residente (Figura 6); valore del peso economico delle attività industriali (Figura 7); valore del peso economico delle attività commerciali e ricettive (Figura 8); valore del peso economico dei trasporti, del credito e dei servizi alle imprese (Figura 9); valore del peso economico dei servizi collettivi (Figura 10); valore del peso economico delle di tutte le attività terziarie (Figura 11).

tabella 8 – Elenco dei comuni che superano il valore soglia relativo all’80° percentile rispetto a tutte e cinque le classi economiche considerate e identificazione dell’area economico-territoriale di appartenenza.

tabella 9 – Numerosità della popolazione e caratterizzazione economica delle principali concentrazioni territoriali.

figura 6 – Numerosità della popolazione residente nelle concentrazioni territoriali individuate.

LEGENDA

Concentrazione territoriale Cervignano

1. Cervignano del Friuli

Concentrazione territoriale Gemona

2. Gemona del Friuli
3. San Daniele del Friuli
4. Tarcento

Concentrazione territoriale Gorizia

5. Cormons
6. Gorizia
7. Monfalcone
8. Ronchi dei Legionari

Concentrazione territoriale Latisana

9. Latisana

Concentrazione territoriale Maniago

10. Maniago
11. Spilimbergo

Concentrazione territoriale Pordenone

12. Azzano Decimo
13. Cordenons
14. Fiume Veneto
15. Porcia
16. Pordenone
17. Sacile
18. San Vito al Tagliamento

Concentrazione territoriale Tolmezzo

19. Tolmezzo

Concentrazione territoriale Trieste

20. Muggia
21. Trieste

Concentrazione territoriale Udine

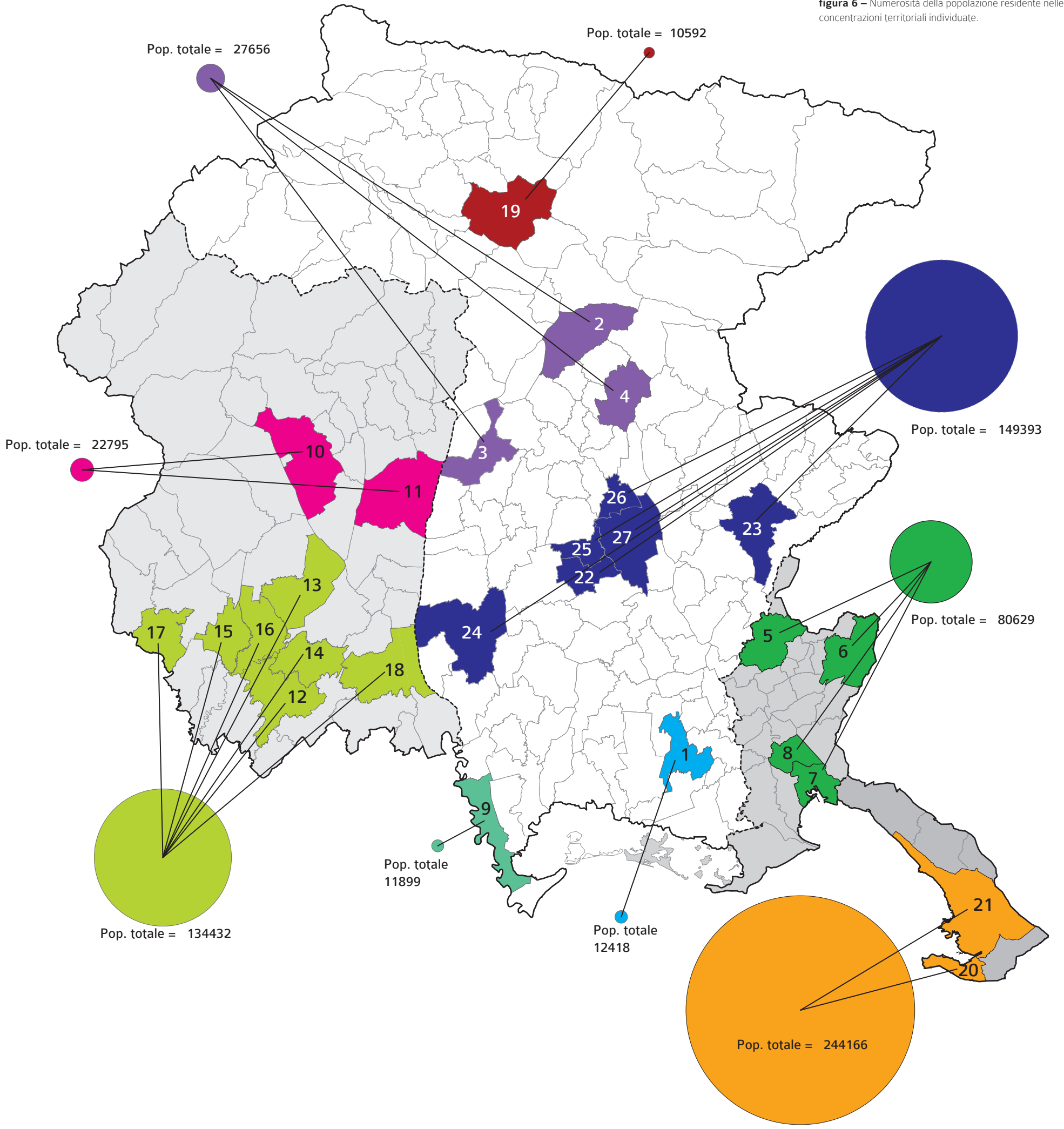
22. Campoformido
23. Cividale del Friuli
24. Codroipo
25. Pasian di Prato
26. Tavagnacco
27. Udine

provincia di Pordenone

provincia di Udine

provincia di Gorizia

provincia di Trieste



LEGENDA

Concentrazione territoriale Cervignano

1. Cervignano del Friuli

Concentrazione territoriale Gemona

2. Gemona del Friuli
3. San Daniele del Friuli
4. Tarcento

Concentrazione territoriale Gorizia

5. Cormons
6. Gorizia
7. Monfalcone
8. Ronchi dei Legionari

Concentrazione territoriale Latisana

9. Latisana

Concentrazione territoriale Maniago

10. Maniago
11. Spilimbergo

Concentrazione territoriale Pordenone

12. Azzano Decimo
13. Cordenons
14. Fiume Veneto
15. Porcia
16. Pordenone
17. Sacile
18. San Vito al Tagliamento

Concentrazione territoriale Tolmezzo

19. Tolmezzo

Concentrazione territoriale Trieste

20. Muggia
21. Trieste

Concentrazione territoriale Udine

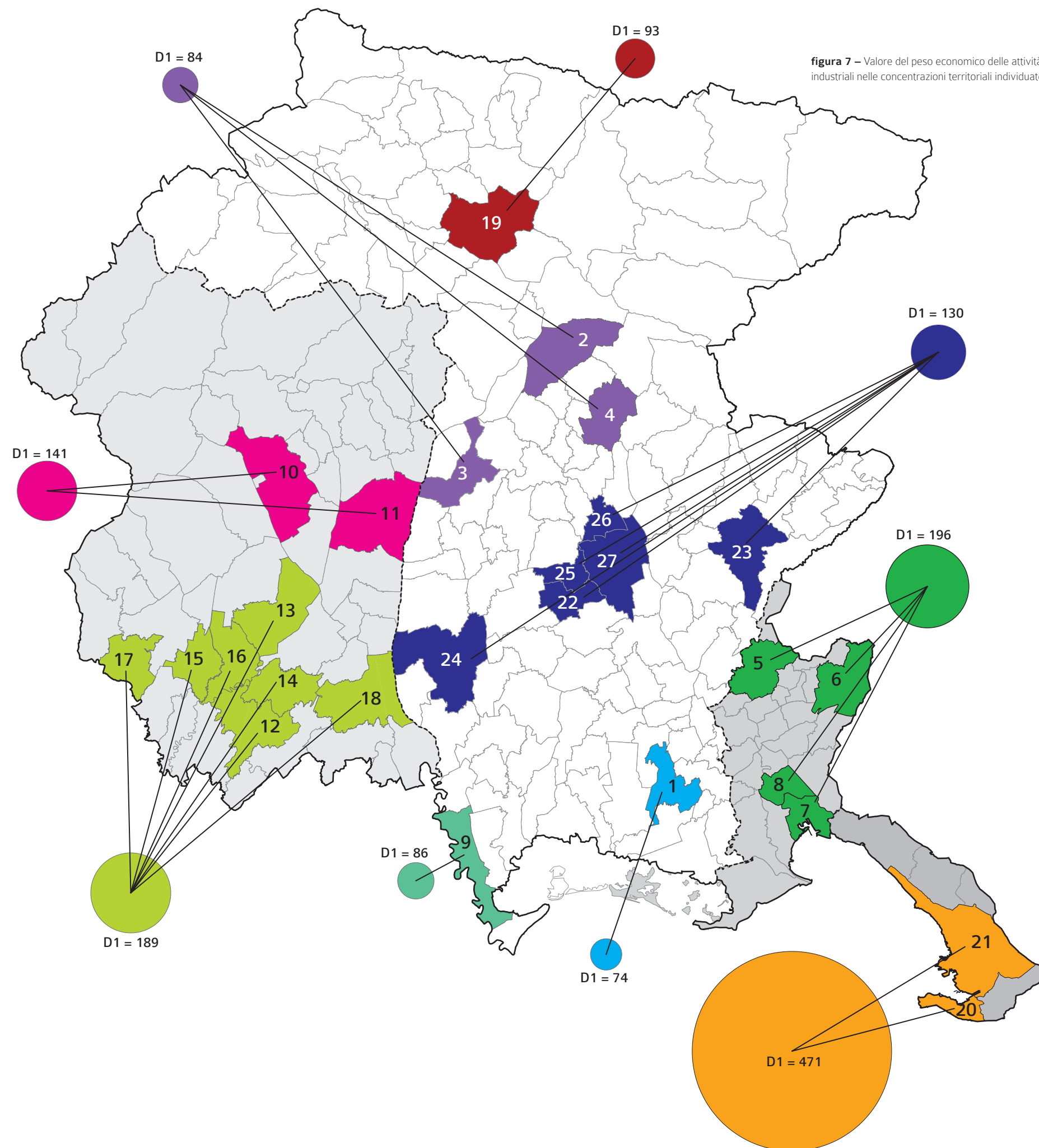
22. Campoformido
23. Cividale del Friuli
24. Codroipo
25. Pasian di Prato
26. Tavagnacco
27. Udine

provincia di Pordenone

provincia di Udine

provincia di Gorizia

provincia di Trieste



LEGENDA

Concentrazione territoriale Cervignano

1. Cervignano del Friuli

Concentrazione territoriale Gemona

2. Gemona del Friuli
3. San Daniele del Friuli
4. Tarcento

Concentrazione territoriale Gorizia

5. Cormons
6. Gorizia
7. Monfalcone
8. Ronchi dei Legionari

Concentrazione territoriale Latisana

9. Latisana

Concentrazione territoriale Maniago

10. Maniago
11. Spilimbergo

Concentrazione territoriale Pordenone

12. Azzano Decimo
13. Cordenons
14. Fiume Veneto
15. Porcia
16. Pordenone
17. Sacile
18. San Vito al Tagliamento

Concentrazione territoriale Tolmezzo

19. Tolmezzo

Concentrazione territoriale Trieste

20. Muggia
21. Trieste

Concentrazione territoriale Udine

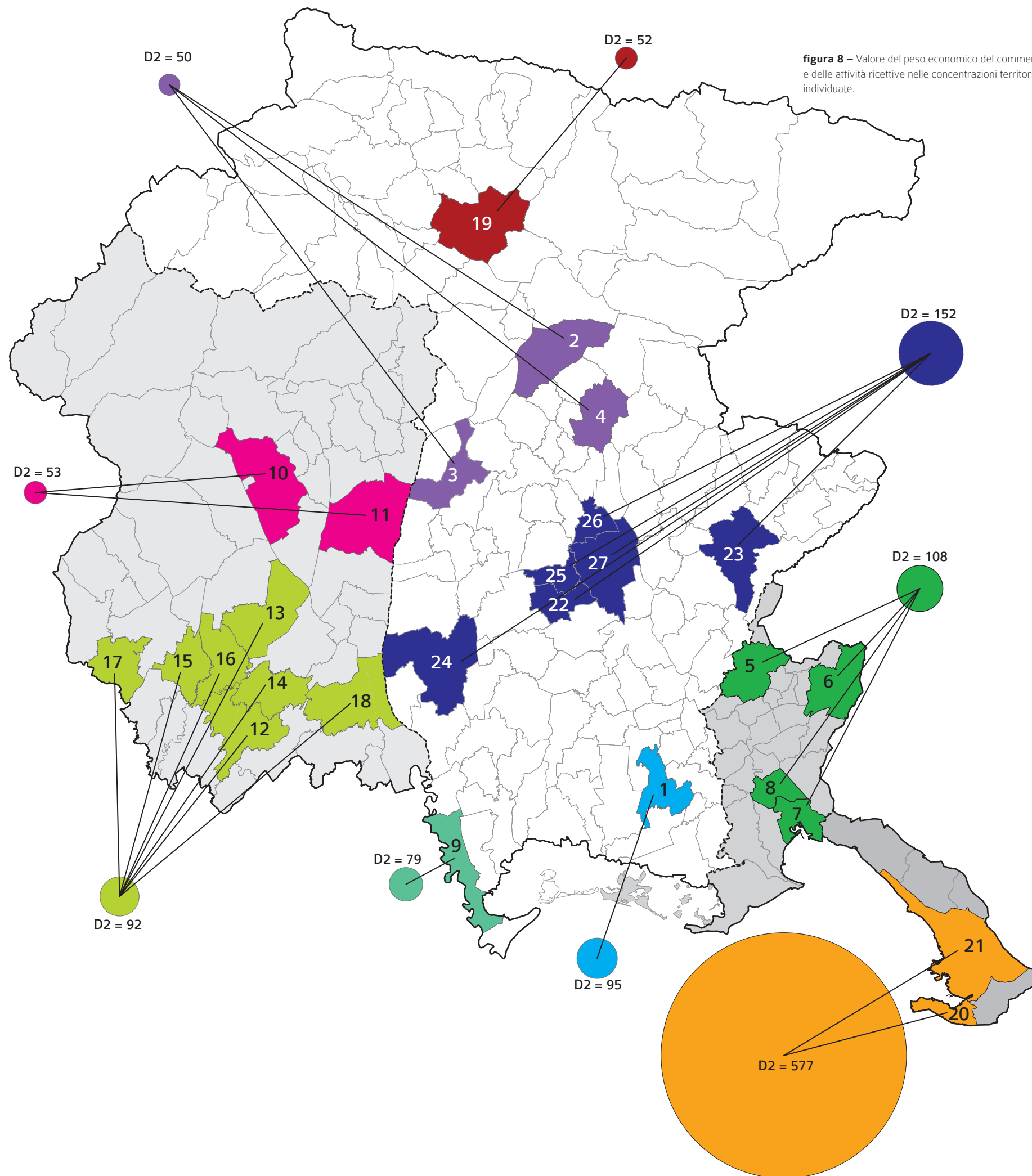
22. Campoformido
23. Cividale del Friuli
24. Codroipo
25. Pasian di Prato
26. Tavagnacco
27. Udine

provincia di Pordenone

provincia di Udine

provincia di Gorizia

provincia di Trieste



LEGENDA



Concentrazione territoriale Cervignano

1. Cervignano del Friuli



Concentrazione territoriale Gemona

2. Gemona del Friuli
3. San Daniele del Friuli
4. Tarcento



Concentrazione territoriale Gorizia

5. Cormons
6. Gorizia
7. Monfalcone
8. Ronchi dei Legionari



Concentrazione territoriale Latisana

9. Latisana



Concentrazione territoriale Maniago

10. Maniago
11. Spilimbergo



Concentrazione territoriale Pordenone

12. Azzano Decimo
13. Cordenons
14. Fiume Veneto
15. Porcia
16. Pordenone
17. Sacile
18. San Vito al Tagliamento



Concentrazione territoriale Tolmezzo

19. Tolmezzo



Concentrazione territoriale Trieste

20. Muggia
21. Trieste



Concentrazione territoriale Udine

22. Campoformido
23. Cividale del Friuli
24. Codroipo
25. Pasian di Prato
26. Tavagnacco
27. Udine



provincia di Pordenone



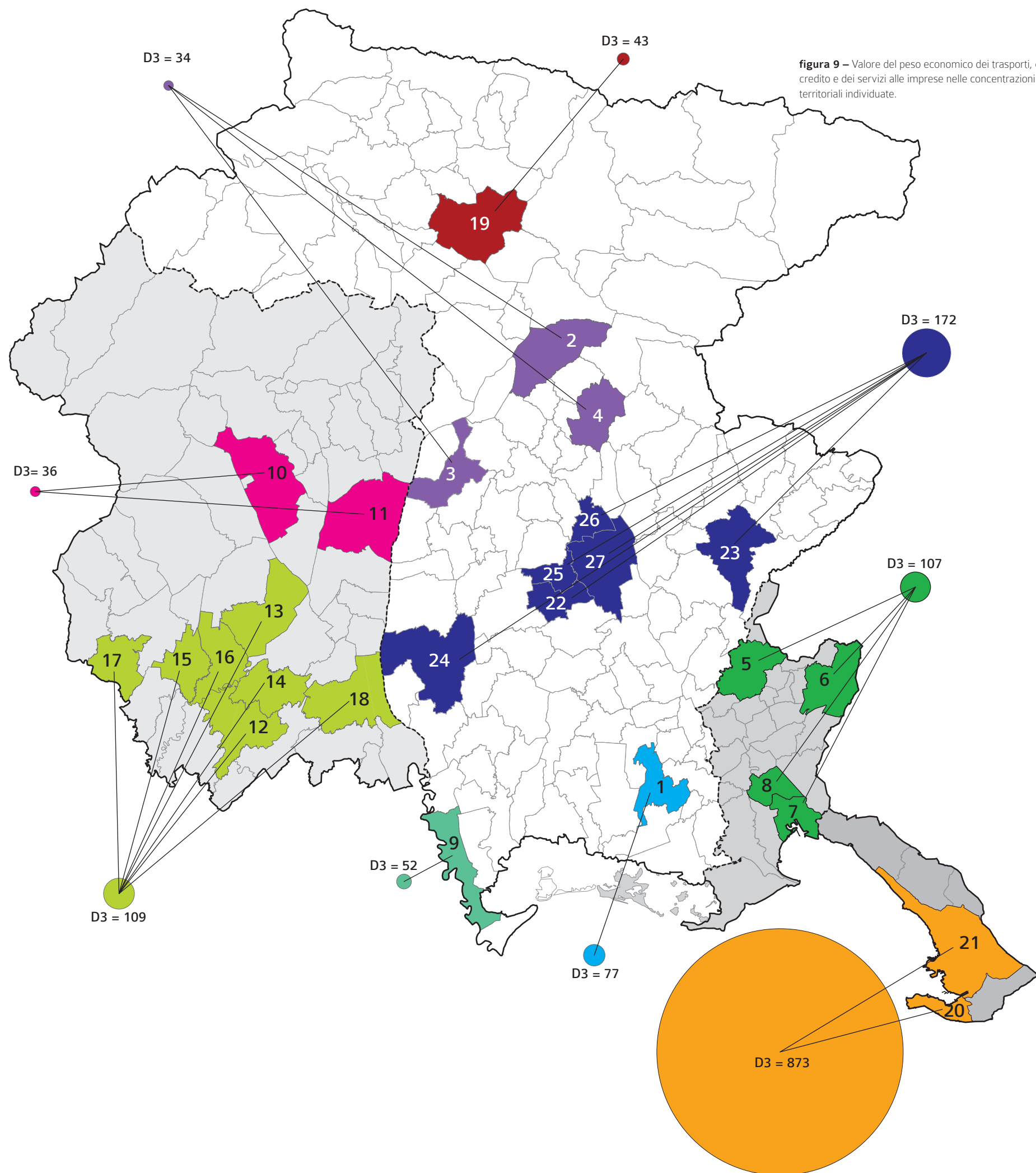
provincia di Udine



provincia di Gorizia



provincia di Trieste



LEGENDA



Concentrazione territoriale Cervignano

1. Cervignano del Friuli



Concentrazione territoriale Gemona

2. Gemona del Friuli
3. San Daniele del Friuli
4. Tarcento



Concentrazione territoriale Gorizia

5. Cormons
6. Gorizia
7. Monfalcone
8. Ronchi dei Legionari



Concentrazione territoriale Latisana

9. Latisana



Concentrazione territoriale Maniago

10. Maniago
11. Spilimbergo



Concentrazione territoriale Pordenone

12. Azzano Decimo
13. Cordenons
14. Fiume Veneto
15. Porcia
16. Pordenone
17. Sacile
18. San Vito al Tagliamento



Concentrazione territoriale Tolmezzo

19. Tolmezzo



Concentrazione territoriale Trieste

20. Muggia
21. Trieste



Concentrazione territoriale Udine

22. Campoformido
23. Cividale del Friuli
24. Codroipo
25. Pasian di Prato
26. Tavagnacco
27. Udine



provincia di Pordenone



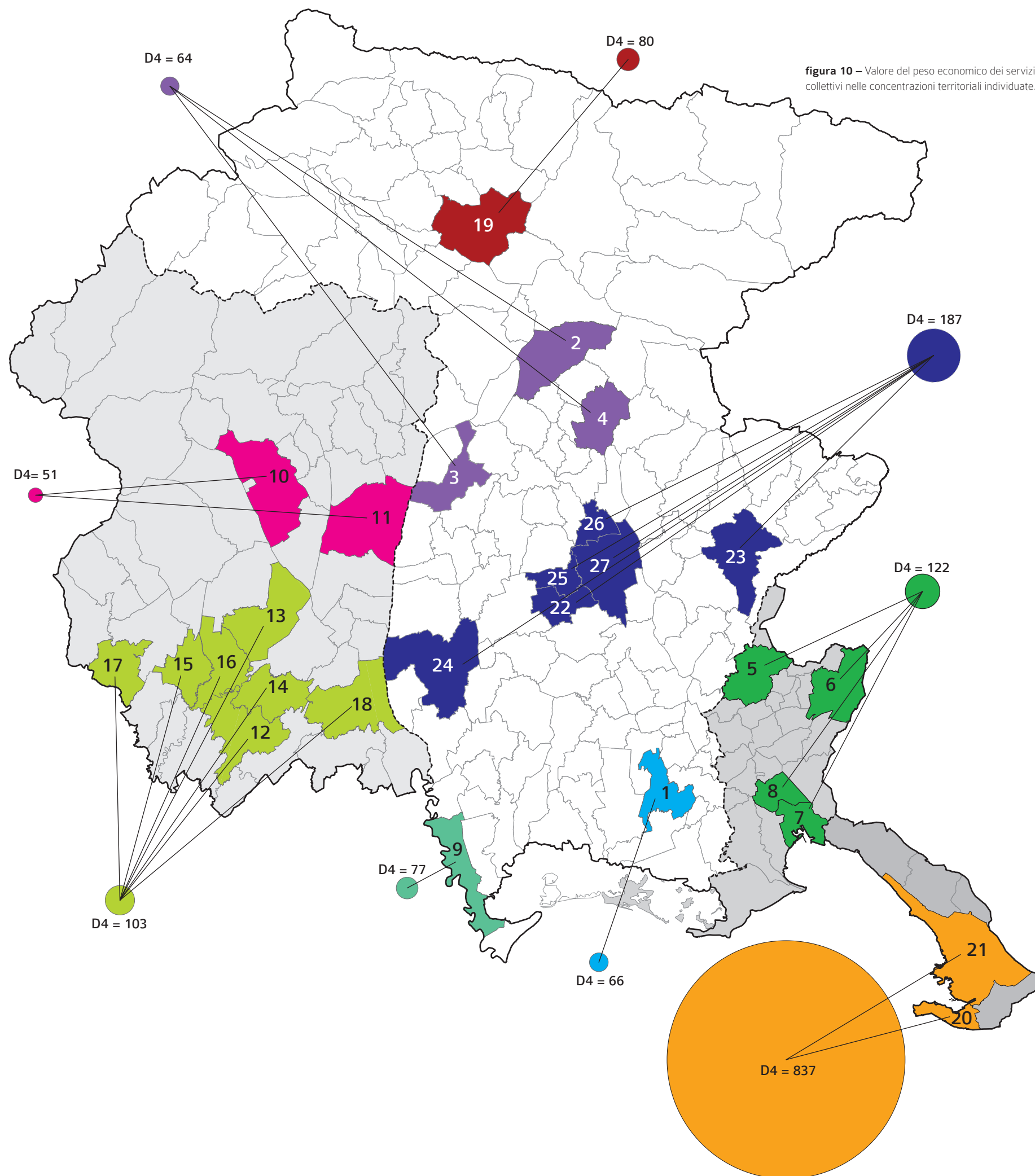
provincia di Udine



provincia di Gorizia



provincia di Trieste



LEGENDA



Concentrazione territoriale Cervignano

1. Cervignano del Friuli



Concentrazione territoriale Gemona

2. Gemona del Friuli
3. San Daniele del Friuli
4. Tarcento



Concentrazione territoriale Gorizia

5. Cormons
6. Gorizia
7. Monfalcone
8. Ronchi dei Legionari



Concentrazione territoriale Latisana

9. Latisana



Concentrazione territoriale Maniago

10. Maniago
11. Spilimbergo



Concentrazione territoriale Pordenone

12. Azzano Decimo
13. Cordenons
14. Fiume Veneto
15. Porcia
16. Pordenone
17. Sacile
18. San Vito al Tagliamento



Concentrazione territoriale Tolmezzo

19. Tolmezzo



Concentrazione territoriale Trieste

20. Muggia
21. Trieste



Concentrazione territoriale Udine

22. Campoformido
23. Cividale del Friuli
24. Codroipo
25. Pasian di Prato
26. Tavagnacco
27. Udine



provincia di Pordenone



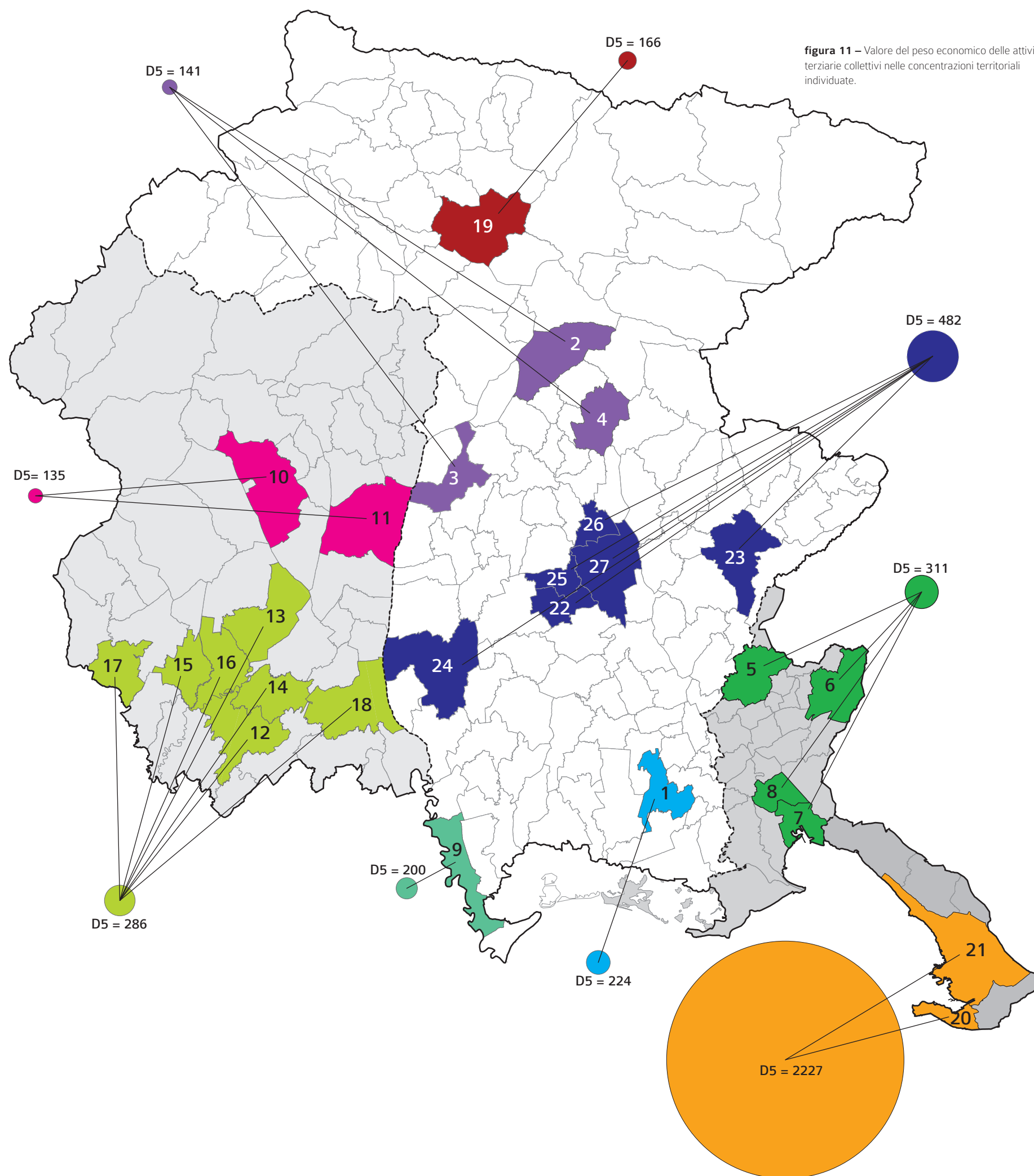
provincia di Udine



provincia di Gorizia



provincia di Trieste



3.2 Prima perimetrazione dell’area metropolitana di Trieste

Definito il peso economico di ogni comune della regione FVG sulla base di un indicatore che tiene conto 1) della densità di concentrazione spaziale, 2) della specializzazione produttiva e 3) della numerosità della popolazione e considerando solo i comuni i cui indicatori economici superano il valore identificativo dell’80° percentile rispetto a tutte e cinque le classi economiche considerate, sono state identificate 9 concentrazioni territoriali. Le più importanti, tanto in termini di popolazione residente, quanto in termini di peso economico delle attività industriali e soprattutto di quelle terziarie (che tipicamente caratterizzano le realtà metropolitane), sono risultate essere gli ambiti territoriali prossimi ai quattro capoluoghi di provincia. Fra questi, però, solo la concentrazione comprendente il comune di Trieste e quello di Muggia presenta le caratteristiche proprie della Città Metropolitana. Un prima perimetrazione della Città Metropolitana di Trieste, dunque, può prevedere l’inclusione del comune di Trieste e di quello di Muggia

4. ANALISI DEI FLUSSI DEI PENDOLARI CASA-LAVORO/ STUDIO DA E VERSO LA CONCENTRAZIONE TERRITORIALE DI TRIESTE

Come evidenziato nella breve rassegna della letteratura proposta nell’introduzione, ai fini di una corretta delimitazione delle aree metropolitane è necessario includere anche i comuni in cui risiedono gli utenti dei servizi collettivi principali o di ordine superiore offerti in ambito urbano. A tale scopo il fenomeno cui si fa tipicamente riferimento è quello dei pendolari che, per ragioni di studio o di lavoro, si recano quotidianamente dal proprio comune di residenza alle concentrazioni territoriali principali. L’area metropolitana risulterebbe dunque delimitata dall’estensione del bacino di pendolari che ad essa fanno prevalentemente riferimento.

4.1 I dati utilizzati

I dati che sono stati utilizzati per condurre questa parte dell’analisi sono quelli pubblicati dall’ISTAT in occasione del 14° censimento della popolazione (2001) e che descrivono i

flussi dei pendolari residenti in ciascun comune della regione FVG.

4.2 Pendolari entranti nella concentrazione territoriale di Trieste

I pendolari residenti nella regione Friuli Venezia Giulia che quotidianamente si spostano per motivi di lavoro o di studio dalla propria residenza alla concentrazione territoriale di Trieste (comune di Trieste o di Muggia) sono in totale 11.470 (Tabella 10 e Figura 12).

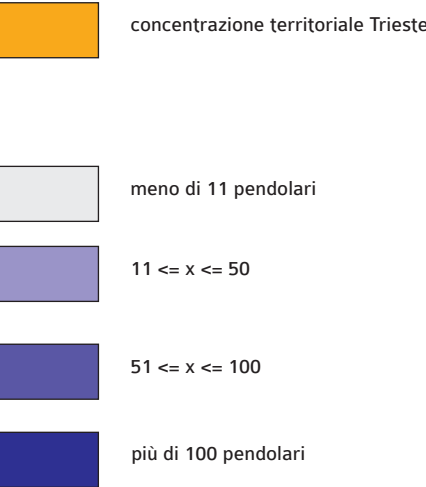
Denominazione del comune di origine del viaggio	Popolazione residente	Provincia	N. pendolari diretti a Muggia	N. pendolari diretti a Trieste	N. pendolari diretti verso la concentrazione territoriale di Trieste	% su residenti
<i>Sgonico</i>	<i>2.183</i>	<i>Trieste</i>	<i>14</i>	<i>816</i>	<i>830</i>	<i>38%</i>
<i>San Dorligo della Valle</i>	<i>5.927</i>	<i>Trieste</i>	<i>159</i>	<i>1.851</i>	<i>2.010</i>	<i>34%</i>
<i>Monrupino</i>	<i>856</i>	<i>Trieste</i>	<i>8</i>	<i>272</i>	<i>280</i>	<i>33%</i>
<i>Duino-Aurisina</i>	<i>8.763</i>	<i>Trieste</i>	<i>18</i>	<i>1.954</i>	<i>1.972</i>	<i>23%</i>
Monfalcone	26.440	Gorizia	7	1.393	1.400	5%
Ronchi dei Legionari	11.124	Gorizia		505	505	5%
Staranzano	6.636	Gorizia	5	343	348	5%
Fogliano Redipuglia	2.697	Gorizia	2	101	103	4%
Doberdò del Lago	1.410	Gorizia		63	63	4%
San Canzian d'Isonzo	5.800	Gorizia	1	198	199	3%
Gradisca d'Isonzo	6.445	Gorizia		181	181	3%
Turriaco	2.442	Gorizia	1	76	77	3%
San Pier d'Isonzo	1.882	Gorizia	1	58	59	3%
Sagrado	2.094	Gorizia	1	55	56	3%
Gorizia	35.637	Gorizia	3	645	648	2%
Cervignano del Friuli	12.418	Udine		249	249	2%
Fiumicello	4.297	Udine		89	89	2%
Romans d'Isonzo	3.604	Gorizia		74	74	2%
Grado	8.727	Gorizia		105	105	1%
San Giorgio di Nogaro	7.308	Udine		85	85	1%
Latisana	11.899	Udine	1	72	73	1%
Cormons	7.428	Gorizia		69	69	1%
Udine	95.311	Udine	4	418	422	0%

tabella 10
Nota: esclusi i flussi dei pendolari provenienti da comuni fuori regione o flussi di entità inferiore alle 50 unità.

tabella 10 – Numero di pendolari entranti nella concentrazione territoriale di Trieste per comune di residenza.

LEGENDA

Numero assoluto di pendolari in ingresso alla concentrazione territoriale di Trieste



Comuni di origine del viaggio con numero di pendolari in ingresso alla concentrazione territoriale di Trieste maggiore di 100

1. San Dorligo della Valle

2. Monrupino

3. Sgonico

4. Duino-Aurisina
- Trieste
- Trieste
- Trieste
- Trieste
5. Monfalcone

6. Staranzano

7. San Canzian d'Isonzo

8. Grado

9. Ronchi dei Legionari

10. Fogliano Redipuglia

11. Gradisca d'Isonzo

12. Gorizia
- Gorizia
- Gorizia
- Gorizia
- Gorizia
- Gorizia
- Gorizia
- Gorizia
- Gorizia
13. Cervignano del Friuli

14. Udine
- Udine
- Udine

Il 32% del totale, ovvero 3.697 pendolari, proviene dalle concentrazioni territoriali precedentemente descritte (Tabella 11 e Figura 13).

Concentrazioni territoriali regionali da cui si originano i viaggi	Pendolari entranti nella concentrazione territoriale di TS	% rispetto alla popolazione residente nella concentrazione territoriale di origine	% rispetto al totale dei pendolari della concentrazione territoriale di origine	% rispetto ai pendolari che escono dalla concentrazione territoriale di residenza*
Gorizia	2.622	3%	7%	19%
Cervignano	249	2%	4%	8%
Latisana	73	1%	1%	3%
Udine	571	0%	1%	2%
Gemona	42	0%	0%	1%
Tolmezzo	11	0%	0%	1%
Maniago	12	0%	0%	0%
Pordenone	117	0%	0%	0%

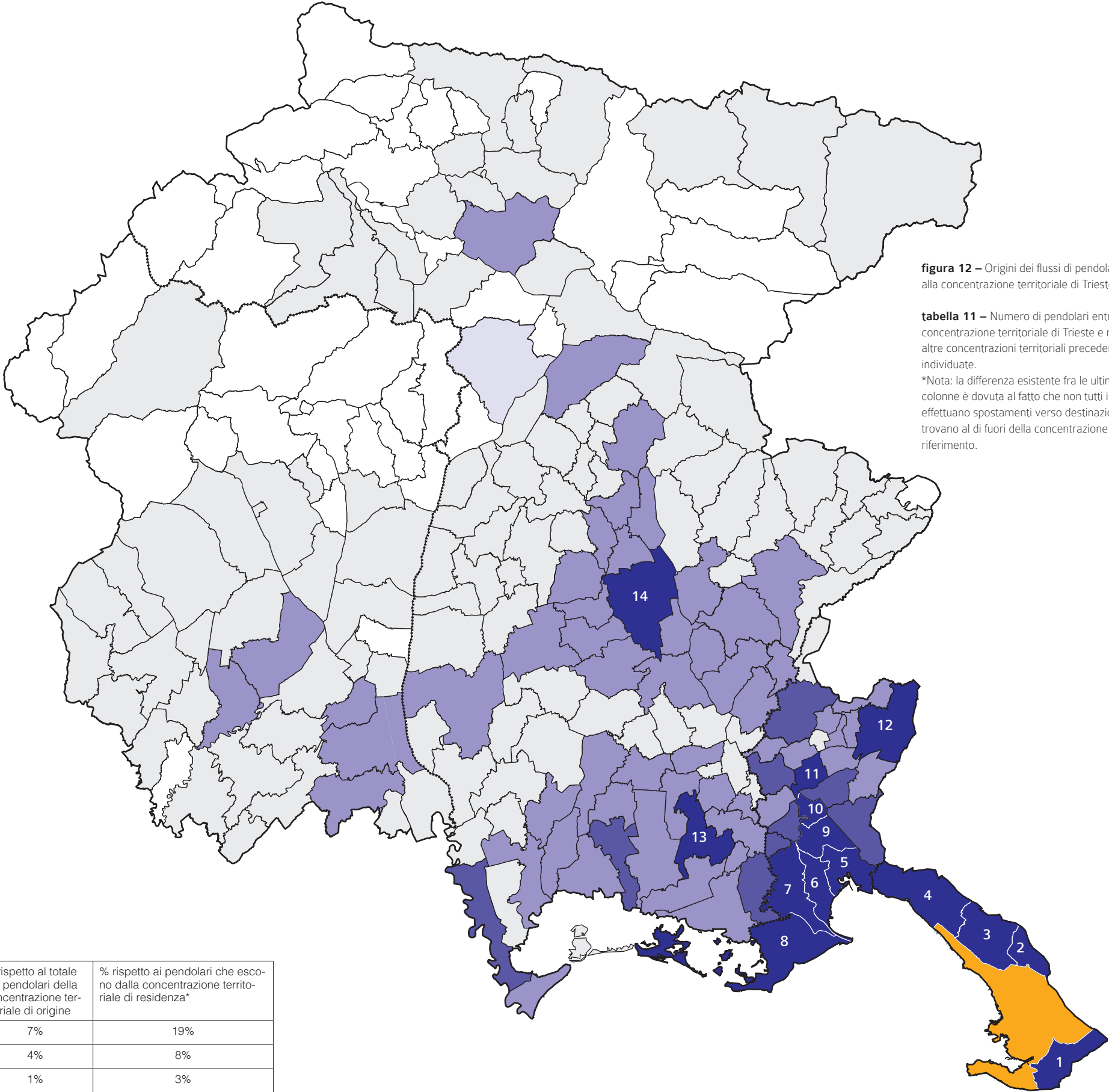


figura 12 – Origini dei flussi di pendolari destinati alla concentrazione territoriale di Trieste.

tabella 11 – Numero di pendolari entranti nella concentrazione territoriale di Trieste e residenti nelle altre concentrazioni territoriali precedentemente individuate.

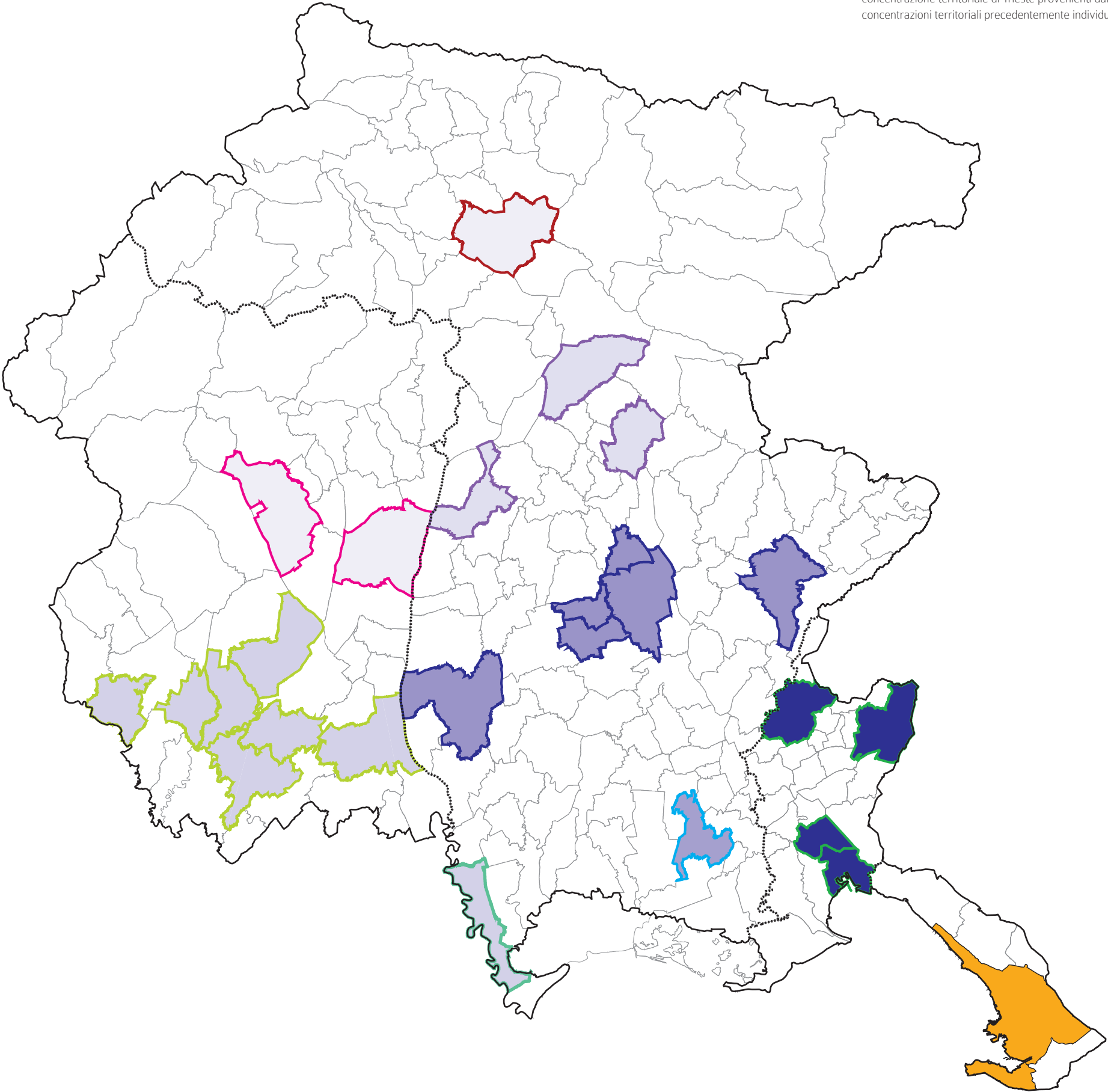
*Nota: la differenza esistente fra le ultime due colonne è dovuta al fatto che non tutti i pendolari effettuano spostamenti verso destinazioni che si trovano al di fuori della concentrazione territoriale di riferimento.

LEGENDA

Numero di pendolari in ingresso alla concentrazione territoriale di Trieste, provenienti dalle altre concentrazioni territoriali

- concentrazione territoriale Trieste
- concentrazione territoriale Cervignano
249 pendolari
- concentrazione territoriale Gemona
42 pendolari
- concentrazione territoriale Gorizia
2622 pendolari
- concentrazione territoriale Latisana
73 pendolari
- concentrazione territoriale Maniago
12 pendolari
- concentrazione territoriale Pordenone
117 pendolari
- concentrazione territoriale Tolmezzo
11 pendolari
- concentrazione territoriale Udine
571 pendolari

figura 13 – Flussi di pendolari gravitanti sulla concentrazione territoriale di Trieste provenienti dalle altre concentrazioni territoriali precedentemente individuate



Vi sono in particolare due comuni i cui residenti pendolari sono largamente gravitanti non solo attorno alla concentrazione territoriale di appartenenza (quella di Gorizia) ma anche a quella di Trieste: si tratta, nello specifico, del comune di Monfalcone e di quello di Ronchi dei Legionari.

Comuni di destinazione	N. pendolari residenti a Monfalcone	N. pendolari residenti a Ronchi dei Legionari
Monfalcone	7.246	1.641
Ronchi dei Legionari	636	1.813
Gorizia	541	374
Staranzano	470	199
<i>tot prov GO</i>	<i>2.198*</i>	<i>2.623**</i>
Trieste	1.393	505
Duino-Aurisina	295	111
<i>tot prov TS</i>	<i>1.757</i>	<i>639</i>

tabella 12
Note: * esclusi i pendolari che non escono dal comune di Monfalcone, ** esclusi i pendolari che non escono dal comune di Ronchi dei Legionari.

Il 93% dei pendolari rilevati dall’ISTAT ha dichiarato la modalità di trasporto tipicamente utilizzata per effettuare gli spostamenti. Ne risulta che il 59% utilizza l’auto come conducente (49%) o come passeggero (10%), il 26% utilizza il treno, il 10% l’autobus o la corriera, il 4% la moto e l’1% la bicicletta.

Concentrazioni territoriali regionali da cui si originano i viaggi	Treno	Autobus	Corriera	Autobus aziendale o scolastico	Auto conducente	Auto passeggero	Moto	Bici
Gorizia	1.022	5	106	31	1.090	117	19	8
Udine	291	0	8	1	203	18	3	1
Cervignano	159	0	1	0	67	4	3	0
Pordenone	57	0	5	0	39	4	1	0
Latisana	50	0	0	1	8	3	0	0
Gemona	20	0	1	2	16	0	0	0
Maniago	3	0	0	0	7	1	0	0
Tolmezzo	2	0	0	0	8	0	0	0

tabella 13

La ripartizione modale dei pendolari che partono dalle concentrazioni territoriali individuate si caratterizza come segue: il 47% utilizza l’auto come conducente (43%) o come passeggero (4%), il 47% utilizza il treno, il 5% la corriera o l’autobus aziendale o scolastico e il 1% la moto.

4.3 Pendolari uscenti dalla concentrazione territoriale di Trieste

I pendolari residenti nella concentrazione territoriale di Trieste (comune di Trieste e Muggia) che si spostano per motivi di lavoro o di studio quotidianamente dalla propria residenza verso gli altri comuni della regione Friuli Venezia Giulia sono in totale 6.602 (Tabella 14 e Figura 14).

Comuni di destinazione del viaggio	Popolazione residente	Provincia	N. pendolari residenti a Muggia	N. pendolari residenti a Trieste	N. pendolari residenti nella concentrazione territoriale di Trieste	Percentuale rispetto alla pop residente nel comune di destinazione
<i>San Dorligo della Valle – Dolina</i>	<i>5.927</i>	<i>Trieste</i>	<i>338</i>	<i>2318</i>	<i>2656</i>	<i>45%</i>
<i>Monrupino</i>	<i>856</i>	<i>Trieste</i>	<i>9</i>	<i>305</i>	<i>314</i>	<i>37%</i>
<i>Sgonico</i>	<i>2.183</i>	<i>Trieste</i>	<i>24</i>	<i>447</i>	<i>471</i>	<i>22%</i>
<i>Duino-Aurisina</i>	<i>8.763</i>	<i>Trieste</i>	<i>17</i>	<i>585</i>	<i>602</i>	<i>7%</i>
Monfalcone	26.440	Gorizia	68	859	927	4%
Ronchi dei Legionari	11.124	Gorizia	7	173	180	2%
Gorizia	35.637	Gorizia	16	452	468	1%
Palmanova	5.341	Udine	1	53	54	1%
Udine	95.311	Udine	19	340	359	0%
Cervignano del Friuli	12.418	Udine	3	50	53	0%

tabella 14
Nota: esclusi flussi destinati a comuni fuori regione o flussi di entità inferiore alle 50 unità.

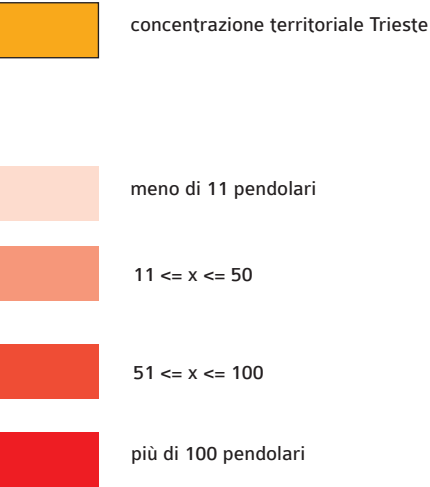
tabella 12 – Numero di pendolari entranti nella concentrazione territoriale di Trieste e residenti nel comune di Monfalcone e di Ronchi dei Legionari.

tabella 13 – Numero di pendolari entranti nella concentrazione territoriale di Trieste per concentrazione territoriale di residenza e per modalità di trasporto utilizzata.

tabella 14 – Numero di pendolari uscenti dalla concentrazione territoriale di Trieste per comune di destinazione del viaggio.

LEGENDA

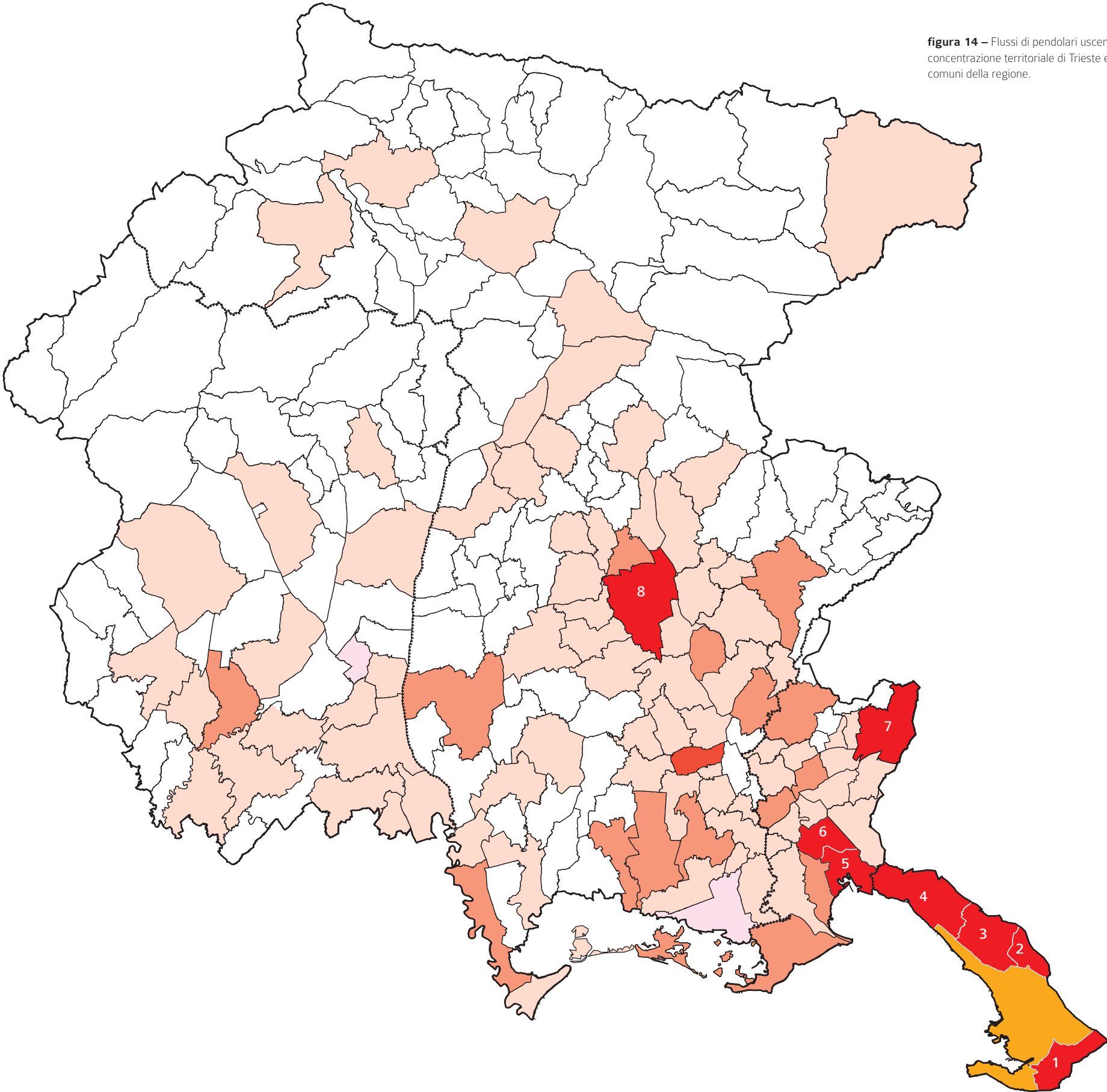
Numero di pendolari in ingresso alla concentrazione territoriale di Trieste



Comuni di destinazione del viaggio con numero di pendolari in uscita dalla concentrazione territoriale di Trieste maggiore di 100

1. San Dorligo della Valle	Trieste
2. Monrupino	Trieste
3. Sgonico	Trieste
4. Duino-Aurisina	Trieste
5. Monfalcone	Gorizia
6. Ronchi dei Legionari	Gorizia
7. Gorizia	Gorizia
8. Udine	Udine

figura 14 – Flussi di pendolari uscenti dalla concentrazione territoriale di Trieste e destinati agli altri comuni della regione.

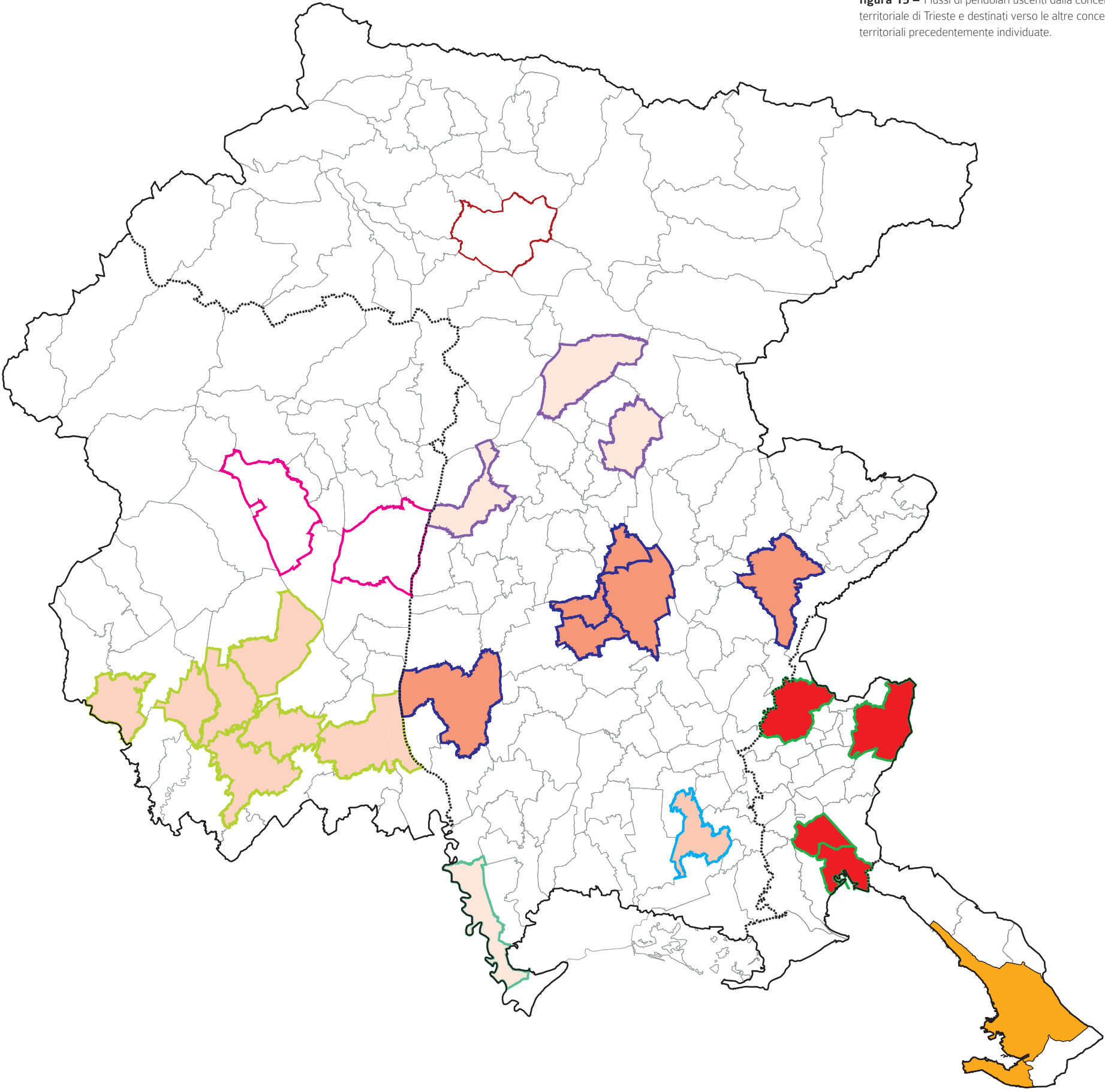


LEGENDA

Numero di pendolari in ingresso alla concentrazione territoriale di Trieste, provenienti dalle altre concentrazioni territoriali

- concentrazione territoriale Trieste
- concentrazione territoriale Cervignano
53 pendolari
- concentrazione territoriale Gemona
13 pendolari
- concentrazione territoriale Gorizia
1588 pendolari
- concentrazione territoriale Latisana
21 pendolari
- concentrazione territoriale Maniago
5 pendolari
- concentrazione territoriale Pordenone
59 pendolari
- concentrazione territoriale Tolmezzo
8 pendolari
- concentrazione territoriale udine
404 pendolari

figura 15 – Flussi di pendolari uscenti dalla concentrazione territoriale di Trieste e destinati verso le altre concentrazioni territoriali precedentemente individuate.



Il 33% del totale, ovvero 2.149 pendolari si spostano quotidianamente verso le altre 8 concentrazioni territoriali precedentemente individuate (Tabella 15 e Figura 15).

Concentrazioni territoriali di destinazione del viaggio	Pendolari uscenti dalla concentrazione territoriale di TS	% rispetto alla popolazione residente nelle concentrazioni territoriali	% rispetto al totale dei pendolari della concentrazione territoriale di origine	% rispetto ai pendolari che escono dalla concentrazione territoriale di residenza
Gorizia	1.588	2%	4%	12%
Cervignano	53	0%	1%	2%
Latisana	21	0%	0%	1%
Tolmezzo	8	0%	0%	1%
Udine	404	0%	1%	1%
Gemona	13	0%	0%	0%
Maniago	5	0%	0%	0%
Pordenone	59	0%	0%	0%

tabella 15

Il 94% dei pendolari ha dichiarato la modalità di trasporto tipicamente utilizzata per effettuare gli spostamenti. Ne risulta che il 79% utilizza l’auto come conducente (73%) o come passeggero (6%), il 6% utilizza il treno, il 6% la moto, il 8% l’autobus o la corriera, e l’1% la bicicletta.

Concentrazioni territoriali regionali da cui si originano i viaggi	Treno	Autobus	Corriera	Autobus aziendale o scolastico	Auto conducente	Auto passeggero	Moto	Bici
Gorizia	156	19	92	35	1022	104	32	15
Udine	124	0	9	1	219	11	7	4
Cervignano	20	0	0	0	27	2	1	0
Pordenone	19	0	2	0	30	2	0	0
Latisana	10	0	1	1	7	0	0	0
Gemona	3	0	1	0	5	0	0	0
Maniago	2	0	0	0	1	0	0	0
Tolmezzo	1	0	0	0	5	0	0	0

tabella 16

La ripartizione modale dei pendolari che partono dalle concentrazioni territoriali individuate si caratterizza come segue: il 72% utilizza l’auto come conducente (66%) o come passeggero (6%), il 17% utilizza il treno, l’8% la corriera o l’autobus aziendale o scolastico, il 2% la moto e l’1% la bicicletta. I flussi dei pendolari fra i comuni appartenenti alla provincia di Trieste e la concentrazione territoriale di Trieste sono particolarmente intensi, come si evince dai dati riportati nella Tabella 17.

	Pop residente	Totale pendolari	Tot pendolari che non escono dal comune di residenza	Totale pendolari uscenti	Pendolari diretti alla concentr. di TS	% su tot pendolari	% su pendolari uscenti	Pendolari provenienti dalla concentr. di TS	% su tot pendolari	% su pendolari uscenti
Duino-Aurisina	8763	4249	1624	2625	1954	46%	74%	602	14%	23%
Monrupino	856	425	88	337	280	66%	83%	314	74%	93%
San Dorligo della Valle	5927	2894	794	2100	1851	64%	88%	2656	92%	126%
Sgonico	2183	1125	154	971	830	74%	85%	471	42%	49%

tabella 17

4.4 Il bacino di riferimento della concentrazione territoriale di Trieste.

L’analisi dei flussi dei pendolari per ragioni di studio o di lavoro evidenzia la forte interdipendenza esistente fra la concentrazione territoriale di Trieste (comune di Trieste e di Muggia) e gli altri comuni appartenenti alla provincia di Trieste. Il bacino di riferimento della concentrazione territoriale di Trieste sembrerebbe quindi coincidere con il perimetro dell’attuale provincia di Trieste. Anche i comuni di Monfalcone e Ronchi dei Legionari presentano flussi di pendolari diretti alla, o provenienti dalla, concentrazione territoriale di Trieste di una qualche consistenza, anche se non confrontabile con quanto rilevato per il resto della provincia di Trieste. La maggiore consistenza dei flussi in entrata nella concentrazione territoriale di Trieste rispetto a quelli in uscita, a prescindere, dalla concentrazione, rispettivamente, di origine o di destinazione del viaggio, testimonia il maggior grado di centralità della concentrazione territoriale di Trieste rispetto alle altre concentrazioni territoriali individuate nella regione.

tabella 15 – Numero di pendolari uscenti dalla concentrazione territoriale di Trieste per concentrazione territoriale di destinazione.

tabella 16 – Numero di pendolari uscenti dalla concentrazione territoriale di Trieste per concentrazione territoriale di destinazione e per modalità di trasporto.

tabella 17 – I flussi dei pendolari fra i comuni appartenenti alla provincia di Trieste e la concentrazione territoriale di Trieste.

5. CONCLUSIONI

L'analisi della caratterizzazione economico-produttivo dei comuni della regione FVG ha evidenziato l'esistenza di 9 concentrazioni territoriali che si distinguono per concentrazione spaziale e specializzazione produttiva in attività industriali e terziarie, oltre che per un'elevata densità abitativa. Fra queste solo la concentrazione di Trieste, che comprende il comune di Trieste e il comune di Muggia, presenta valori tali da configurarsi come ambito metropolitano. La forte interdipendenza esistente fra la concentrazione territoriale di Trieste e il resto del territorio provinciale, testimoniata dal consistente flusso di pendolari che quotidianamente, per ragioni di studio o di lavoro, si recano dai comuni di residenza al comune di Trieste o di Muggia, indica l'estendibilità del perimetro di influenza dell'area metropolitana di Trieste all'intera provincia.

1 Numerose sono state la varianti successive alle SMSAs, fra cui le Functional Economic Areas (FEA), sviluppate nel 1965 sempre negli USA, definiscono come bacino di lavoro la città centrale e l'insieme delle località che intorno ad essa costituiscono l'area di residenza della popolazione quotidianamente occupata nella città centrale.

2 Cafiero S., Busca A. (1970) Lo sviluppo metropolitano in Italia, Svimez, Giuffrè, Napoli.

3 Marchese, U. (1989) Aree metropolitane in Italia – Anni 80, con contributi di Musso, E. e Ferrera, M.A., CEDAM, Padova.

4 Purtroppo l'ISTAT non ha ancora reso disponibili i dati raccolti in occasione dell'ultimo censimento della popolazione e dell'industria

2

SECONDA PARTE

FUNZIONI ECONOMICHE DELLA CITTÀ METROPOLITANA

1. INTRODUZIONE

2. LE COMPETENZE DELLA CITTÀ METROPOLITANA E LA PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

2.1. Le competenze della Città Metropolitana: previsioni legislative e opinioni dottrinarie

2.2. La produzione di servizi pubblici locali: dimensioni economiche in Italia

2.3. I SPL: tra monopolio naturale e liberalizzazione

2.4. L'assetto legislativo

3. I SERVIZI PUBBLICI LOCALI: ASSETTO ATTUALE NEL FVG E PRESCRIZIONI DELL'ANALISI ECONOMICA

3.1. I servizi idrici

3.2. Il trasporto pubblico locale

3.3. I rifiuti: raccolta, gestione, smaltimento

3.4. Gas, energia elettrica

3.5. Polizia locale, nettezza urbana, illuminazione

4. CONCLUSIONI

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

SECONDA PARTE

FUNZIONI ECONOMICHE DELLA CITTÀ METROPOLITANA

1. INTRODUZIONE

In questo capitolo si cercherà di rispondere alle seguenti domande di ricerca:

- quali funzioni economiche dovrebbero essere attribuite alla Città Metropolitana (CM)?
- come sono attualmente organizzate nel FVG la programmazione e la gestione dei servizi pubblici locali (SPL)?
- sulla base dell’analisi economica, a quale scala dovrebbero essere gestiti i SPL?

Per rispondere a queste domande si provvederà inizialmente ad analizzare quali siano le competenze della CM sulla base delle previsioni legislative e delle opinioni dottrinarie. In seguito, ci si concentrerà sulla produzione di servizi pubblici locali (SPL), individuandone le tipologie, le dimensioni economiche, il problema del rapporto tra monopolio naturale e liberalizzazione e il tema della frammentazione. Quindi di discuterà del rapporto che intercorre tra la fase della programmazione e quella della produzione dei SPL. Il passo successivo è quello di entrare nel caso di studio di nostro interesse concentrandoci sull’assetto attuale dei SPL nel FVG. Infine, si dedicherà un ampio spazio alle risultanze della letteratura scientifica in materia di scala efficiente nella produzione dei SPL.

2. LE COMPETENZE DELLA CITTÀ METROPOLITANA E LA PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI

2.1 Le competenze della Città Metropolitana: previsioni legislative e opinioni dottrinarie

Il tema delle competenze della CM è stato naturalmente oggetto di attenzione in letteratura. Una prima significativa definizione si deve a Martinotti (1993 citato in Casacchia *et al.*, 2006, p.181)) il quale scrive: “un governo delle metropoli inteso non in stretto senso amministrativo, ma come una più generale capacità di controllare e orientare le dinamiche sociali, economiche e politiche che investono le vaste conurbazioni dei paesi con economie avanzate», affidando quindi alla CM funzioni molto ampie di governo del territorio metropolitano che investono ambiti molto

ampi. Ad una definizione più precisa e limitata giunge invece Majorano (1993, p.100) il quale individua i seguenti compiti, per lo più legati alla gestione del territorio: a) individuazione delle diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti; b) localizzazione delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione; c) definizione delle linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica e idraulico-forestale e in genere per il consolidamento del suolo e la rigenerazione delle acque; d) identificazione delle aree nella quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali. Più recentemente, Casacchia *et al.* (2006, p.182) individua una serie di compiti molto ampi quali: a) la pianificazione territoriale dell’area metropolitana; b) viabilità, traffico e trasporti; c) tutela e valorizzazione dei beni culturali e dell’ambiente; d) difesa del suolo, tutela idrogeologica, tutela e valorizzazione delle risorse idriche, smaltimento dei rifiuti; e) raccolta e distribuzione delle acque e delle fonti energetiche; f) servizi per lo sviluppo economico e grande distribuzione commerciale; g) servizi di area vasta nei settori della sanità, della scuola, della formazione professionale e degli altri servizi urbani di livello metropolitano. In questo capitolo si restringe l’attenzione alla possibilità di attribuire alla CM la programmazione e la produzione di servizi pubblici locali, quali i servizi idrici, il trasporto pubblico locale, la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, la distribuzione del gas e dell’energia elettrica, e altri servizi quali la polizia locale, la nettezza urbana e l’illuminazione.

2.2 La produzione di servizi pubblici locali: dimensioni economiche in Italia

Da una recente indagine dell’Istituto di ricerche sulla pubblica amministrazione risulta che nella programmazione, produzione

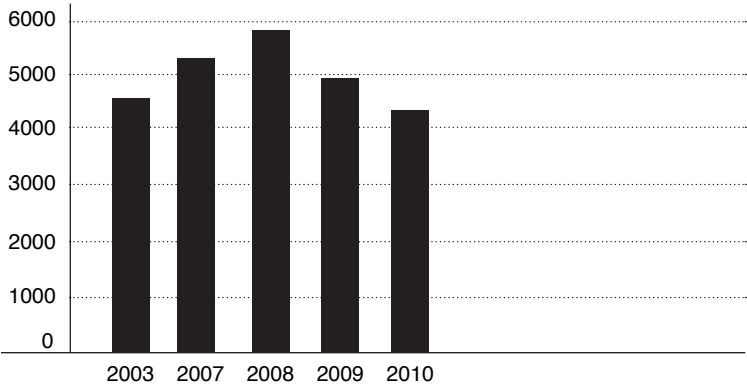


figura 1

e gestione dei SPL sono attualmente attive in Italia più di 4 mila società, valore che ha toccato nel 2008 quasi la quota di 6 mila società.

Di queste una quota consistente è costituita da società miste, a maggioranza privata o a maggioranza pubblica, mentre quote più modeste sono rappresentate dalle società totalmente partecipate da uno o più enti pubblici.

La scala delle società pubbliche locali è in maggioranza comunale.

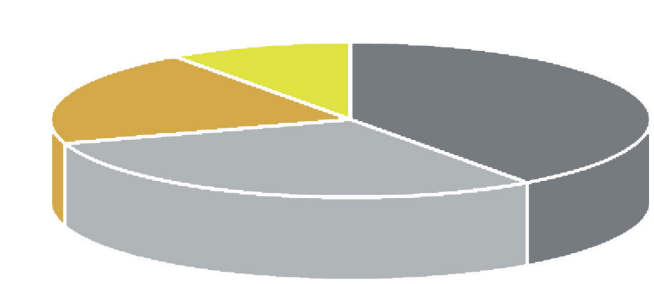


figura 2

- società miste a maggioranza pubbliche
- società miste a maggioranza privata
- società totalmente partecipate da più enti pubblici
- società totalmente partecipate da un ente pubblico



figura 3

- società miste pubbliche locali non comunali
- società pubbliche locali comunali

addetti (numero)	2010	%
acqua	25.718	13,8%
energia	11.096	6,0%
gas	9.276	5,0%
igiene ambiente	41.306	22,2%
trasporto pubblico	980.913	53,1%
totale	186.310	100%

tabella 1

figura 1 – Numero di società pubbliche locali nella gestione dei SPL in Italia. Fonte: IRPA (2012, p. 5)

figura 2 – La tipologia della partecipazione nelle società pubbliche locali in Italia. Fonte: IRPA (2012, p. 6)

figura 3 – Società pubbliche locali comunali e non comunali. Fonte: IRPA (2012, p. 7)

tabella 1 – Addetti per settore di attiva nei SPL in Italia. Fonte: IRPA (2012, p. 9)

L'importanza in termini occupazionali di queste aziende è considerevole, contando nel 2010 più di 180 mila occupati (Tabella 1). Di questi, più della metà sono impiegati nel trasporto pubblico locale e il 22,2% nel settore igiene e ambiente. I settori dell'acqua, energia e gas, pur avendo una notevole importanza strategica, sono più contenuti in termini di forza lavoro occupata. Quest'assetto induce spesso a sospettare che esista un'eccessiva frammentazione nella fornitura dei servizi pubblici locali, il cui assetto spesso coincide con l'ambito amministrativo (comune, provincia e regione) senza considerare la scala economica efficiente nella produzione degli stessi.

2.3 I SPL: tra monopolio naturale e liberalizzazione

Dal punto di vista teorico è utile sottolineare che i SPL hanno spesso natura di monopolio locale, cioè hanno caratteristiche economiche tali per cui è conveniente che a produrli sia un'unica impresa piuttosto che una molteplicità di imprese operanti in regime di concorrenza. Nel caso di un monopolio naturale, i meccanismi della competizione come strumento per ottenere la massima efficienza non possono essere invocati. Pertanto essi vengono prodotti *in-house* oppure assegnati ad aziende pubblico private. In questo contesto, la regolamentazione da parte dell'autorità pubblica può solo cercare di introdurre elementi di efficienza tramite la “concorrenza per il mercato” e non tramite la “concorrenza nel mercato”. Tipico strumento per realizzare la concorrenza per il mercato è l'asta competitiva, la quale comunque non è esente da problemi teorici e pratici di grande rilievo. Al fine di rafforzare gli stimoli all'efficienza vengono, inoltre, invocati i confronti di efficienza (*yardstick competition*) tra le aziende che gestiscono i SPL, anche se in Italia sono ancora poco utilizzati. Nonostante si sia assistito, come dimostra il grafico precedente, ad alcuni processi di aggregazione, essi risultano tutto sommato ancora rari. D'altronde, persiste un problema di bilanciamento tra efficienza e concorrenza. Se da un lato, cioè, la frammentazione può comportare inefficienze dovute al mancato sfruttamento delle economie di scala e di scopo, dall'altro un processo di aggregazione eccessivo può portare alla formazione di monopolisti naturali di grandi dimensioni con la conseguente riduzione dei necessari stimoli concorrenziali in sede di gara.

2.4 L'assetto legislativo

In questo contesto l'art. 25 della Legge 24 marzo 2012 n. 27, di conversione del D. L. 1/2012 contenente “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”, detto anche decreto sulle liberalizzazioni, ha previsto quanto segue in materia di ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali. “L'organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali deve essere attuato in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio... La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale. Le regioni possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei comuni presentata entro il 31 maggio 2012 previa lettera di adesione dei sindaci interessati o delibera di un organismo associato e già costituito ai sensi dell'articolo 30 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. ... È fatta salva l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, infine, delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali di dimensione non inferiore a quella del territorio provinciale.” È chiara la spinta verso processi di aggregazione su scala almeno provinciale, pur salvaguardano le specificità locali, sempre mirando all'ottimalità nella definizione del bacino. In questo scritto ci concentreremo sul concetto di ottimalità relativamente alla dimensione economica. Prima di occuparci nello specifico della regione FVG, può essere utile descrivere la tipica ripartizione delle competenze sui principali SPL tra Comune (C) e Provincia (P). Come si evince dalla Tabella 2 in molti casi – là dove i simboli (P) e (C) coesistono – esistono sovrapposizioni tra le competenze di questi due Enti, che quindi necessariamente debbono coordinarsi.

ambiti	gestione e regolamentazione	produzione
trasporti urbani ed extraurbani	mobility manager di area (c) mobility manager aziendale (c) sistema semaforico e convenzione ACEGAS (c) piano generale del traffico urbano piani particolareggiati del traffico urbano (c) programma urbano dei parcheggi (c) pianificazione della mobilità trasporto pubblico locale (c), (p), (r) ordinanze in materia di viabilità (c) occupazione spazi pubblici (c) indagini e statistiche in tema di mobilità (c)	TPL (Mu) gestione parcheggi (Mu) sistema semaforico (Mu) manutenzione strade (p), (r)
motorizzazione civile	gestione amministrativa (provincia)	
gas naturale	pianificazione e autorizzazione (p), (c)	manutenzione della rete e distribuzione (Mu)
energia elettrica	pianificazione e autorizzazione (p), (c)	manutenzione della rete e distribuzione (Mu)
acqua (acquedotto, fognature, depurazione)	pianificazione e autorizzazione (p), (c)	manutenzione della rete e distribuzione (Mu) + diretta
ambiente ed energia	pianificazione, autorizzazione e controllo (p), (c)	
raccolta rifiuti	pianificazione e coordinamento (p), (c)	diretta, M, privata
illuminazione pubblica	pianificazione e manutenzione (p), (c)	concessionario (Mu)
scuola	pianificazione, costruzione e manutenzione (p), (c)	privati
agricoltura	pianificazione, autorizzazione e controllo (p), (c)	

tabella 2
Legenda: R sta per regione, Mu sta per Municipalizzata

tabella 2 – Ripartizione della competenza dei principali SPL tra Comune (C) e Provincia (P)

3. I SERVIZI PUBBLICI LOCALI: ASSETTO ATTUALE NEL FVG E PRESCRIZIONI DELL’ANALISI ECONOMICA

Esamineremo di seguito il SPL in questi settori:

- i servizi idrici
- il trasporto pubblico locale (TPL)
- i rifiuti
- il gas e l’energia elettrica

Discuteremo il loro assetto attuale e le principali prescrizioni che si ricavano dall’analisi economica.

3.1 I servizi idrici

L’assetto attuale dei servizi idrici in Italia è illustrato in Tabella 3. Esistono 92 ATO (Ambito Territoriale Ottimale), gestiti da 49 consorzi e 42 convenzioni. L’affidamento è suddiviso tra società a capitale interamente pubblico, società a capitale misto e società a capitale a capitale privato.

Nel FVG, invece la situazione è quella rappresentata in Tabella 4.

tabella 3 – L’assetto attuale dei servizi idrici in Italia. Fonte: Autorità Regionale per la vigilanza sui Servizi Idrici (2012)

tabella 4 – L’assetto attuale dei servizi idrici in FVG. Fonte: Autorità Regionale per la Vigilanza sui Servizi Idrici (2012)

ATO totali	Insediamiento	Ricognizione reti e impianti	Piano d’ambito	Affidamento servizio	Tipologia affidamento
92 ATO previsti	91 ATO insediati: -49 consorzi -42 convenzioni	90 ATO hanno effettuato la ricognizione delle rete e degli impianti	85 ATO hanno redatto o approvato il piano d’ambito	69 ATO hanno affidato il servizio idrico integrato (a 114 gestori)	57: soc. capitale interamente pubblico 32: soc. capitale misto (pubblico e privato) 7: soc. di capitali (privati) 18: altri affidamenti

tabella 3

ATO	data di insediamento	forma associativa	comuni (n)	popolazione (istat 2006)	superficie (kmq)	densità (ab/kmq)
CEN – Centrale	18/10/2006	consorzio	136	531,603	4.908	108
OCC – Occidentale	13/11/2007	consorzio	36	209.995	1.783	118
ORGO – Orientale – Gorizia	12/02/1999	convenzione	25	141.229	465	304
ORTS – Orientale – Triestino	07/02/2006	convenzione	6	236.512	212	1.116
Friuli Venezia Giulia			203	1.119.339	7398	151

tabella 4

Il Servizio Idrico Integrato (S.I.I.) regionale si articola in 4 ATO (Occidentale, Centrale, Orientale Goriziano e Orientale Triestino), coincidenti con i rispettivi territori provinciali, cui si aggiunge congiuntamente con il Veneto, l’ATO del Lemene, unico ATO interregionale d’Italia (Tabella 4).
A sua volta l’ATO Centrale (CEN) ha la seguente suddivisione

gestore	servizio	comuni gestiti (n)	caratteristiche
acquedotto Poiana s.p.a.	acquedotto	12	soc. a capitale interamente pubblico
	fognatura	12	
	depurazione		
AMGA – azienda multiservizi UD – s.p.s.	acquedotto	1	soc. direttamente partecipata da società già quotata in borsa
	fognatura	1	
	depurazione		
CARNIACQUE s.p.s.	acquedotto	40	soc. a capitale misto pubblico – privato ove il socio priv. scelto con proc. evid. pubb.
	fognatura	40	
	depurazione		
CAFC s.p.s.	acquedotto	83	soc. a capitale interamente pubblico
	fognatura	80	
	depurazione		
CID s.r.l.	acquedotto	0	soc. (CAFC + privati) vincitrice di gara d’appalto evid. pubb.
	fognatura	3	
	depurazione		

tabella 5

L’ATO Occidentale (OCC) è invece organizzata nel seguente modo:

- Gestioni del SII
- Gea s.p.a. che ha in gestione i comuni di: Andreis, Arba, Aviano, Barcis, Budoia, Caneva, Castelnovo del Friuli, Cimolais, Claut, Clauzetto, Erto e Casso, Montereale Valcellina, Pinzano al Tagliamento, Pordenone, Roveredo in Piano, Sequals, Spilimbergo, Travesio, Vito d’Asio
- Sistema Ambiente s.r.l. che ha in gestione i comuni di: Brugnera, Cavasso Nuovo, Cordenons, Fanna, Fontanafredda, Frisanco Maniago, Meduno, Porcia, Prata di Pordenone, San Quirino, Tramonti di Sopra, Tramonti di Sotto, Vajont, Vivaro
- Concessioni a terzi in scadenza
- CGA s.p.a.: Sacile (S.I.I.) 31/12/2010
- Gestioni in economia
- Polcenigo

L’ATO Orientale Goriziano (ORGO) è l’unica ritenuta a regime. I 25 Comuni, legati da un regime di convenzione, sono serviti dall’unico gestore IRISACQUA, che opera sulla base di un Piano d’ambito approvato fin dal 2005 e quindi in tale ambito, almeno dal punto di vista organizzativo, l’assetto è già stabilizzato. L’ATO Orientale Triestino (AT-OR) ha invece l’assetto rappresentato in Tabella 6.

tabella 5 – ATO-CEN: gestori salvaguardati al 31/12/2010 (dati generali).

tabella 6 – Gestioni nell’ATO-OR Triestino al 31/12/2010

comune	acquedotto			fognatura			depurazione		
	EC	AS	Conc.	EC	AS	Conc.	EC	AS	Conc.
Duino Aurisina			X ₁₋₂			X ₁₋₂			X ₁₋₂
Monrupino			X ₁			X ₁			X ₁
Muggia			X ₂			X ₂			X ₂
San Dorligo della Valle			X ₂			X ₂			X ₂
Sgonico			X ₁			X ₁			X ₁
Trieste			X ₂			X ₂			X ₂

tabella 6

EC: servizio svolto in economia
AS: attività svolta in forma di appalto di servizi
Conc: servizio svolto in concessione
Pedice 1: concessione all’Acquedotto del Carso S.p.a.
Pedice 2 : concessione ad ACEGAS-APS S.p.a.

Secondo l’Autorità Regionale per la vigilanza sui Servizi Idrici: “Varrebbe allora forse la pena di pensare ad un’unica struttura regionale, dotata di personale specializzato nella valutazione di bilanci a contabilità industriale, in grado di supportare le AATO nella propria attività regolatoria, che assieme all’attività di pianificazione, rappresenta il fulcro della funzione pubblica. In tal modo le AATO potrebbero usufruire di un’unica organizzazione stabile e professionalmente specializzata e dedicarsi così prevalentemente all’attività programmatica. Una tale struttura, per la sua natura di terzietà, potrebbe essere affidata all’Autorità di Vigilanza, di cui dovrebbero essere integrati i compiti. Il risultato finale sarebbe costituito da maggiore efficienza e, alleggerendo il personale delle singole ATO, minori costi.”

A questo assetto si aggiunge l'esito del referendum sull'acqua pubblica che condiziona gli sviluppi futuri. Prima di esaminare la letteratura economica sui servizi idrici è utile precisare alcuni concetti economici.

Esistono *economie di scala* quando al crescere delle dimensioni d'impresa si riduce il costo medio unitario di produzione. Ciò può avvenire per i seguenti motivi: indivisibilità, costi di set up, migliore utilizzo della capacità produttiva, specializzazione del lavoro.

poraneamente diverse linee produttive. La letteratura economica su servizi idrici giunge alle seguenti conclusioni. Torres e Morrison (2006) analizzano 255 società di servizi idrici statunitensi utilizzando una funzione di costo flessibile multi-prodotto. Le stime mostrano considerevoli economie di scala in termini di volume particolarmente per le piccole utilities (che servono attorno a 675 milioni di galloni all'anno) che tendono ad avere una minore densità di output. Tali economie che sono però, soprattutto nel caso delle grandi utilities (che servono in

sui costi di produzione, sul numero di clienti e sulla dimensione dell'area servita dei servizi idrici. Le stime suggeriscono l'esistenza di economie non sfruttate di produzione e di densità dei clienti ed economie di scala di modesta entità, che sembrano aumentare con la densità della popolazione. Questi risultati suggeriscono che ci si può attendere una moderata riduzione dei costi da talune prudenti fusioni. In particolare, i vantaggi della fusione delle società di servizi idrici possono essere più elevati nelle aree urbane più densamente popolate. Bottasso et al. (2009) sostengono, inoltre, che nella letteratura economica non vi è una chiara indicazione sulla esistenza e la portata delle economie di scala nel settore della fornitura idrica. In realtà, è molto importante tenere a mente che l'esistenza di economie di scala di solito dipende dalle dimensioni e dal tipo di utenze considerato (ad esempio utenze rurali rispetto ad urbane o all'ingrosso rispetto al dettaglio), nonché dalla struttura proprietaria e regolamentare del settore. Pertanto, confronti tra studi basati su campioni qualitativamente diversi devono essere fatti con molta attenzione.

- In sintesi:
- il settore appare ancora piuttosto frammentato;
 - dal punto di vista economico, l'aggregazione di piccole realtà è consigliata, ma le economie di scala sulle medie o grandi dimensioni sono modeste.

3.2 Il trasporto pubblico locale

In un'accezione larga il trasporto pubblico locale, TPL, è composto dai servizi ferroviari regionali e dai servizi su autobus urbani ed extraurbani. In questa trattazione, i servizi ferroviari regionali, che nel FVG comprenderebbero i servizi offerti da Trenitalia e dalle Ferrovie Udine-Cividale, non saranno considerati, vista la loro specificità. Saranno esaminati invece i servizi su autobus che nel FVG vedono come concessionari l'APT¹ (Gorizia), l'ATAP² (Pordenone), la SAF³ (Udine) e Trieste Trasporti⁴. Dall'analisi della letteratura economica sul TLP in Italia (cfr. Cambini et al., 2005; Fraquelli e Piacenza (2003); Piacenza (2006)) emerge la presenza di significative economie di scala e di densità sia per l'impresa media di riferimento sia per i grandi operatori, indipendentemente dal tipo di servizio offerto (urbano e misto). La presenza di economie di densità suggerisce la possibilità per l'impresa di poter conseguire risparmi di costo attraverso un'intensificazione e/o una migliore organizzazione del servizio all'interno del proprio bacino di servizio. La presenza

figura 4: Indicatori economici.

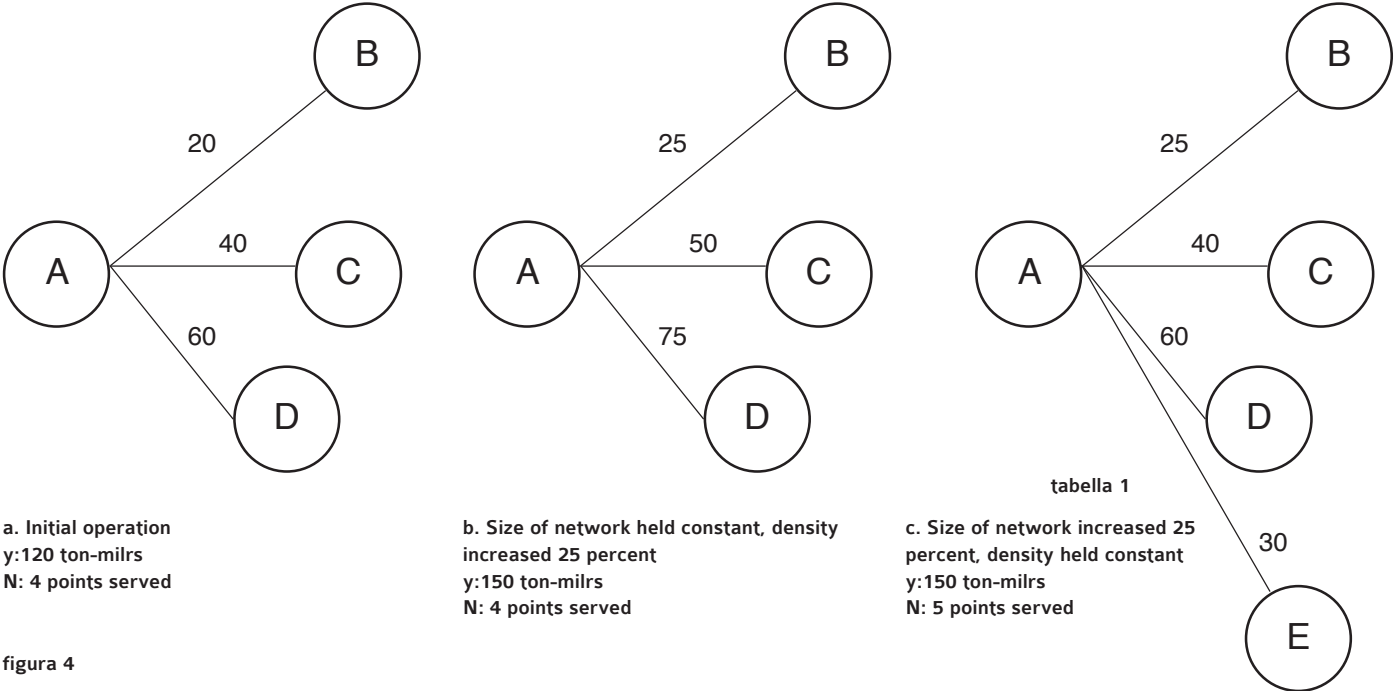


figura 4

In presenza di servizi a rete, come in molti SPL, si possono produrre *economie di rete*. Le reti evidenziano esternalità positive a) di consumo e b) di produzione. Nelle prime, esternalità di consumo, l'aumento delle dimensioni del mercato cresce il valore dell'unità venduta in quanto l'ingresso di un ulteriore "cliente" del sistema aumenta in maniera più che proporzionale le opportunità di consumo per tutti e genera quindi esternalità positive; le seconde, esternalità di produzione, sono legate alla presenza di un fattore fisso (la rete) il cui costo di produzione costituisce un'indivisibilità. Le economie di densità, dove la densità misura l'utenza per chilometri di rete servita, si realizzano in relazione alle variazioni del costo unitario generale rispetto a variazioni della capacità esistente. Le economie di scopo, infine, fanno riferimento alla possibilità di sfruttare al massimo la capacità esistente realizzando contem-

media 29,590 milioni di galloni all'anno), controbilanciate dai simultanei aumenti nel numero di clienti e nella zona servita. Nel complesso, i risultati indicano che il consolidamento di piccole società potrebbe generare efficienze di costo, in relazione alla contemporanea espansione della rete, ma è poco probabile che il consolidamento delle grandi imprese senza corrispondenti incrementi di densità di produzione sia costo efficiente. Fabbri e Fraquelli (2000) analizzano 150 aziende idriche italiane utilizzando una funzione di costo translog e trovano rendimenti crescenti di densità ed economie di scala costanti attorno alla media del campione. Questi risultati in termini di densità di output e di economie di scala sono confermati dalle stime di una funzione di costo Cobb-Douglas realizzata da Antonioli e Filippini (2001) su un panel di 32 aziende di servizi idrici italiane. Inoltre, sono documentate economie di densità di clienti positive. Bottasso et al. (2009) modellizzano congiuntamente l'impatto

invece di economie di scala implica che aumentando proporzionalmente sia il numero di posti-km offerti sia la dimensione del network servito, è possibile conseguire risparmi significativi sui costi unitari medi di produzione a seguito del raggiungimento di una scala globale più efficiente.

Tali risultati evidenziano l'opportunità di promuovere una politica di fusioni tra imprese di TPL operanti su network adiacenti, soprattutto tra operatori urbani ed extraurbani, in modo da creare imprese che, fornendo un servizio "misto", riescano anche a sfruttare le economie da produzione congiunta rilevate attraverso l'analisi econometrica.

In sintesi, dunque, nel caso del TPL emerge che:

- Esistono 4 imprese di dimensione provinciale, con legami azionari incrociati
- L'analisi economica mostra l'esistenza di economie di scala, densità e scopo.
- La gara su un mercato unificato solleva però problemi di concorrenzialità.

3.3 I rifiuti: raccolta, gestione, smaltimento

Dal piano regionale di gestione dei rifiuti urbani, pubblicato nel dicembre 2012, si legge che "l'applicazione dei criteri indicati dalla norma statale, implica che la delimitazione degli ambiti territoriali ottimali debba essere effettuata con la finalità di ottimizzare la gestione dei rifiuti urbani nella loro globalità, garantendo il trattamento delle frazioni da raccolta differenziata in impianti prossimi ai luoghi di produzione degli stessi e, nel contempo, il trattamento dei flussi di rifiuti indifferenziati secondo le modalità individuate in sede di pianificazione. Pertanto, considerato che tra i presupposti istitutivi degli ambiti territoriali ottimali c'è sempre l'esigenza di razionalizzare, in termini di efficienza, efficacia ed economicità, i servizi pubblici e, nella fattispecie, quello relativo al settore dei rifiuti urbani, si prevede l'organizzazione territoriale di tale servizio sulla base di un unico ambito territoriale ottimale regionale."

La situazione attuale vede una distribuzione dei costi tra le diverse tipologie di rifiuti assai differenziata tra le 4 provincie regionali (Figura 5), con Trieste avente la maggiore incidenza nei costi di raccolta dei rifiuti indifferenziati.

Un'analoga differenziazione si ha considerando i costi medi per abitante (Figura 6). Se a livello di costi generali, le provincie che mostrano i costi maggior sono Trieste e Gorizia, Trieste si

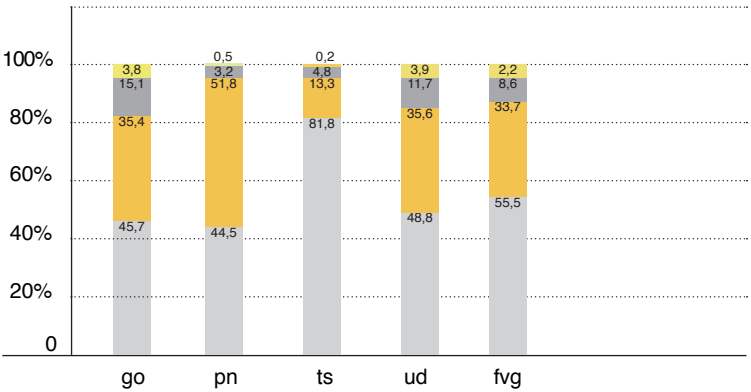


figura 5
legenda: CGIND=costo della raccolta indifferenziata, CGD=costo della raccolta differenziata, CC=costi comuni, CK = costi d'uso del capitale.

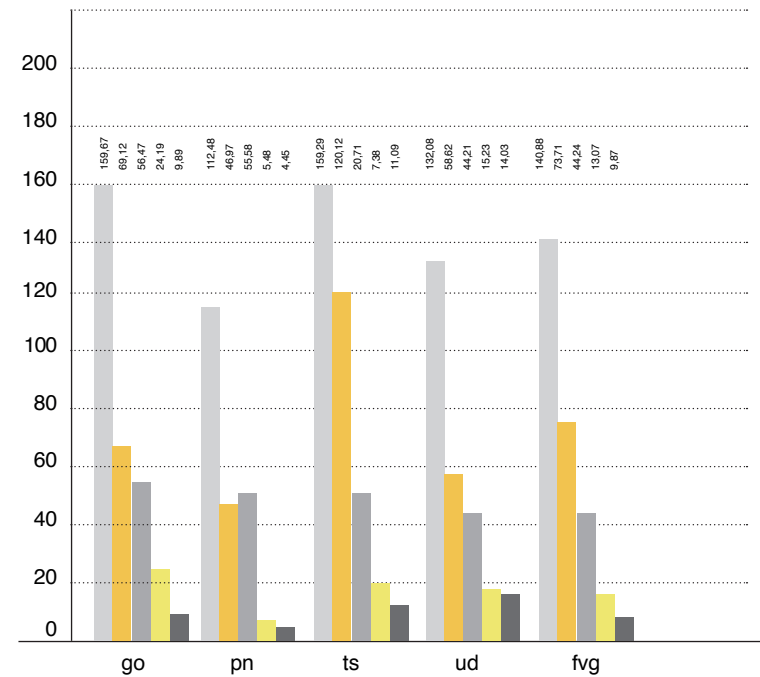


figura 6

caratterizza per un livello molto elevato di costo di raccolta per i rifiuti indifferenziati, mentre meno sviluppati e quindi meno costosi sono i costi di raccolta per abitante dei rifiuti differenziati:

Lo studio italiano più recente e più completo nel campo dei rifiuti è quello condotto da Paolo Chiades e Roberto Torrini nel 2008. Essi giungono alla conclusione che sul piano della efficienza della scala operativa, emergono significative economie di densità, mentre vi sarebbe evidenza di economie di scala per i soli Comuni di più ridotte dimensioni (al disotto dei 30 mila abitanti). Questi dati giustificerebbero pertanto l'esigenza di superare la frammentazione della gestione per i Comuni più piccoli, mentre non vi sarebbero economie di scala da sfruttare al di sopra di questa soglia.

In sintesi, nel caso dei rifiuti:

- C'è una tendenza alla gestione integrata a livello regionale;
- L'analisi economica mostra, limitatamente ai costi di raccolta, l'esistenza di economie di densità e, solo per i Comuni di piccole dimensioni, di economie di scala.

3.4 Gas, energia elettrica

Il Gruppo AcegasAps è la principale azienda multiutility del Nord-Est. L'azienda opera nella gestione e distribuzione delle risorse idriche, dell'energia elettrica e del gas, nella raccolta e nel trattamento dei rifiuti e nei principali servizi municipali (funerari, illuminazione pubblica, reti per telecomunicazioni, teleriscaldamento. È in atto un processo di fusione per incorporazione che conduce la AcegasAps holding all'interno di Hera. Hera persegue una strategia di crescita multi-business, concentrata su 3 aree d'affari "core" dell'Ambiente (rifiuti), dell'Energia (gas ed energia elettrica) e dei Servizi Idrici.

Inoltre, dalla stampa si apprende che AcegasAps e Italgas entreranno in possesso del 20% (AcegasAps) e del 50% (Italgas) delle quote di Isontina Reti Gas, l'operatore che fino a oggi gestiva il servizio alla cittadinanza. Inoltre, AcegasAps e Italgas (quest'ultima partecipata al 100% da Snam) hanno siglato una joint venture per gestire la distribuzione del gas naturale nelle provincie di Padova, Pordenone, Trieste e Gorizia, formando così il 7° operatore italiano per numero di utenti serviti.

In provincia di Udine è attiva l'AMGA Azienda Multiservizi SpA la quale progetta e gestisce i servizi di ciclo integrato dell'acqua (captazione e distribuzione acqua potabile, raccolta e depurazione acque reflue), la distribuzione del gas metano, la gestione

figura 5 – Composizione percentuale delle voci di costo in regione e per provincia. Anno 2010

figura 6 – Costi medi per provincia. Anno 2010

calore per Comune di Udine, l’illuminazione pubblica, gli impianti semaforici. Ci sono ipotesi di ingresso di Hera anche in AMGA Spa.

La letteratura economica sul gas relativamente all’Italia è la seguente. Fabbri et al. (2000) trovano che il trasporto del gas mostra significative economie di scala e che la distribuzione, quando connessa con la fornitura, opera con moderati o costanti rendimenti di scala. Fraquelli e Erbetta (2002) notano che, nel settore della distribuzione del gas, l’alternanza, nel corso del tempo, nella prevalenza delle performance di una tipologia dimensionale rispetto alle altre ha indotto a considerare poco significativo l’effetto legato alla scala. Casarin (2007) effettua un’analisi basata su un modello con una funzione di costo vincolata, stimata utilizzando dati a livello di impresa per l’Argentina e la Gran Bretagna. I risultati forniscono la prova della presenza di diseconomie verticale tra le diverse fasi della filiera produttiva del gas (segnalando quindi l’opportunità dell’unbundling societario). I risultati indicano che una società di trasmissione è capace di produrre l’output del settore a costi più bassi in mercati di grandi dimensioni e che una molteplicità di imprese regionali sono capaci di operare senza sacrificare le economie di scala se la distribuzione del gas è integrato con la produzione. I risultati indicano anche che un rivenditore di gas mostra rendimenti di scala costanti quando fornisce una clientela vasta. Inoltre, la letteratura segnala che la liberalizzazione potrebbe causare configurazioni di mercato di tipo oligopolistico.

In sintesi nel caso della distribuzione del gas e dell’energia elettrica si può concludere che: è in atto un processo di concentrazione tra multi-utilities a scala interregionale e internazionale; L’analisi economica mostra l’esistenza di diseconomie verticali e moderate economie di scala.

3.5 Polizia locale, nettezza urbana, illuminazione

Lo studio più recente su questo tema è quello di Giuliano Resce (2012) dal titolo «Efficienza dei servizi pubblici comunali». Lo studio giunge alla conclusione che nel complesso dei singoli settori emerge che, in media, la percentuale di spesa in eccesso è di: 33% per il settore polizia locale, 30% per il settore nettezza urbana e 44% per il settore viabilità e illuminazione. In altri termini risulterebbe possibile risparmiare più del 30% delle risorse attualmente impiegate, lasciando invariata la quantità di servizi erogati. Per il settore polizia locale i comuni di dimensio-

ne piccola ottengono complessivamente i migliori risultati. Per la nettezza urbana i migliori risultati sono quelli dei comuni di dimensione media. Nel settore viabilità e illuminazione i risultati migliori sono quelli dei piccoli comuni capoluogo. Alla luce dei risultati sui rendimenti di scala, le dimensioni ottimali, per esercitare le funzioni analizzate in modo efficiente, sono comprese tra 70.000 e 130.000 abitanti. I comuni appartenenti alle due situazioni polari (Grandi e Piccoli) mostrano un indice di efficienza condizionato negativamente dal fattore di scala. In conclusione, i risultati sembrano fornire supporto alle recenti riorganizzazioni istituzionali che danno vita a diverse forme di cooperazione fra i piccoli enti, nella forma di consorzi e unioni di comuni. I problemi di scala dei grandi Comuni tendono a promuovere l’ipotesi di costituire nuove entità in grado di gestire alcuni dei servizi pubblici locali all’interno delle aree metropolitane.

SPL	analisi economica	tendenze in atto
servizi idrici	l'aggregazione di piccole realtà è consigliata, ma le economie di scala sulle medie-grandi dimensioni sono modeste	frammentazione, tendenza verso gestori provinciali
tpl	l'analisi economica dimostra l'esistenza di economie di scala, di densità e di scopo. La gara su un mercato unificato solleva però problemi di concorrenzialità	aziende a scala provinciale, con proprietà incrociate internazionali
rifiuti	limitatamente ai costi di raccolta, l'esistenza di economie di densità e di scala solo per i Comuni di piccole dimensioni	gestione integrata a livello regionale
gas ed energia elettrica	diseconomie verticali e moderate economie di scala	multi-utilities interregionali
polizia locale, nettezza urbana, illuminazione	aggregazione ottimale tra 70.000 e 130.000 abitanti	consorzi tra comuni

tabella 7

tabella 7 – Conclusioni riassuntive

4. Conclusioni

Sulla base dell’analisi economica, a quale scala dovrebbero essere gestiti i SPL? Le conclusioni a cui giungono le analisi sopra riportate sono riassunte nella Tabella 7.

Come si vede dalla Tabella 7, esistono differenziazioni tra le diverse tipologie di SPL. Ciononostante, ci sembra di poter concludere che:

- la scala comunale è generalmente insufficiente, per cui un’integrazione della produzione e gestione dei SPL a livello metropolitano è, dal punto di vista dell’efficienza produttiva, giustificata; per molti SPL la scala provinciale è più adeguata rispetto a quella comunale, con una tendenza già in atto per alcuni SPL (rifiuti, TPL) addirittura alla scala regionale quando non interregionale (gas ed energia elettrica);
- deve però essere ulteriormente segnalato che, dal punto di vista dell’analisi economica, le esigenze dell’efficienza produttiva devono comunque essere armonizzate con quelle della concorrenza tra i gestori dei SPL e della qualità del servizio. Per cui, è importante che l’aumento della scala produttiva non vada a rafforzare le caratteristiche di monopolio naturale locale che hanno questi settori e che contemporaneamente venga posta attenzione alla qualità del servizio offerto. Quest’ultimo aspetto è solitamente responsabilità del regolatore pubblico.

1 La composizione attuale del capitale sociale dell'APT Gorizia risulta essere la seguente: Provincia di Gorizia 51,00%, ATAP S.p.a. 21,81%, IRIS S.p.a. 18,06%, AMT S.p.a. 5,19%, Fond. Cassa di Risparmio Gorizia 3,94%. Oggi APT gestisce il trasporto pubblico locale nell'Unità di Gestione Goriziana secondo i contenuti e le modalità previste dal Contratto di Servizio stipulato con la Provincia di Gorizia in base alla normativa regionale, ma l'azienda nel tempo ha anche sviluppato diversi servizi complementari che arricchiscono l'offerta di mobilità in ambito pubblico (scuolabus, servizi per disabili, navette, servizi per i Comuni, trenino turistico, servizi notturni) e continua ad esercitare il settore più strettamente commerciale del noleggio pullman da turismo.

2 L'ATAP nasce nel 1976 come azienda speciale consortile del Consorzio per l'esercizio dei trasporti pubblici locali nella città di Pordenone e nel suo bacino di traffico. Nel 1993 acquista le linee esercitate in provincia di Pordenone dalla società Autovie Pupin srl di Spilimbergo e nel 1998 acquista alcune quote di controllo della Autolinee Giordani srl, concessionaria da ottant'anni di trasporti extraurbani nel Sacilese e nella Val Cellina. Il 16 febbraio 2000 si trasforma in società per azioni e dal 1° gennaio 2001, a seguito dell'esito positivo della gara a standard europeo per l'affidamento delle nuove concessioni, diviene concessionaria unica per 10 anni dei servizi di trasporto urbano ed extraurbano della provincia di Pordenone e, conseguentemente, gli viene conferito il ramo d'azienda relativo al trasporto pubblico di persone delle società SAF e ATVO compresi nell'Unità di Gestione di Pordenone. Più recentemente, nel 2006 acquista il 39% della SNUA, società per azioni operante nel settore del ciclo integrato dei rifiuti; l'operazione è stata condivisa assieme alla Provincia di Pordenone e ad altri 17 Comuni del medesimo territorio; sempre nello stesso anno ATAP partecipa con il 20% alla costituzione di una nuova società di trasformazione urbana STU MAKO' di Cordenons, di concerto con la Provincia di Pordenone, i Comuni di Cordenons e Pordenone, l'ATER di Pordenone e la società Cantoni ITC.

3 L'Autoservizi F.V.G. s.p.a. SAF – Udine, sal 1 gennaio 2001, SAF in seguito alla trasformazione dell'ATI (SAF, Saita e ATM di Udine) in S.p.A., è concessionaria unica per il trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano dell'Unità di Gestione Udinese fino al 2010. Oltre la gestione dei servizi urbani ed extraurbani, la società eroga servizi di noleggio da rimessa, servizi finalizzati, servizi di gran turismo nazionale e internazionale, servizi marittimi e fluviale. Il fatturato dell'anno 2007 ammonta a complessivi 58,7 milioni di euro. Opera con una flotta di 465 autobus e impiega 622 dipendenti. Sviluppa percorrenze complessive per 21,3 milioni di vetture-km ogni anno. La società Arriva Italia detiene il 60% del capitale sociale della società.

4 La società Trieste Trasporti s.p.a. nasce nel 2000 in seguito all'aggiudicazione della gara di appalto per i servizi di trasporto pubblico locale dell'unità di gestione Triestina indetta dalla Regione Friuli Venezia Giulia. Il contratto di servizio urbano ed extraurbano della Provincia di Trieste ha la durata di 10 anni. Oltre al servizio di trasporto pubblico di linea, la società eroga servizi di noleggio da rimessa, servizi finalizzati e servizi marittimi. Il fatturato dell'anno 2007 ammonta a complessivi a 66,2 milioni di euro. Opera con una flotta di 273 autobus e impiega 832 dipendenti. Sviluppa percorrenze complessive per 13,7 milioni di vett-km ogni anno. La società Arriva Italia detiene il 40% del capitale sociale della società, il 60% dell'Azienda per la Mobilità Territoriale (A.M.T.).

Riferimenti bibliografici

- ANTONIOLI, B., FILIPPINI, M., (2001). "The use of a variable cost function in the regulation of the Italian water industry". *Utilities Policy* 10, 181-187.
- AUTORITÀ REGIONALE PER LA VIGILANZA SUI SERVIZI IDRICI, (2012). *Relazione annuale sullo stato dei servizi idrici. Anno 2010*, Trieste, Febbraio 2012.
- BOTTASSO A., M. CONTI (2009). "Scale Economies, Technology and Technical Change in the Water Industry: Evidence from the English Water Only Sector", *Regional Science and Urban Economics*, 39, 2, pp.138,147.
- CAMBINI C., PANICCIA I., PIACENZA M., VANNONI D., (2005). "Struttura di costo e rendimenti di scala nelle imprese di trasporto pubblico locale di medie, grandi dimensioni", Ceris,CNR, W.P. N° 16/2005.
- CASACCHIA, O., NUVOLATI, G., PIRODDI, E., REYNAUD, C., (2006). *La statistica per le aree metropolitane e sulle aree metropolitane: proposta per un sistema informativo integrato*, Presidenza del Consiglio dei Ministri Commissione per la garanzia dell'informazione statistica. <http://www.governo.it/Presidenza/statistica/attivita/0602areemetro.pdf>.
- CASARIN, A.A., (2007). "Efficient industry configurations in downstream gas markets. An empirical assessment". *Energy Economics* 29 (2), March 2007, 312-328.
- CHIADES, P., TORRINI, R., (2008). "Il settore dei rifiuti urbani a 11 anni dal decreto Ronchi", *Occasional paper*, Banca d'Italia, n° 22.
- FABBRI, P., FRAQUELLI, G., (2000). Costs and structure of technology in the Italian water industry. *Empirica* 27, 65-82.
- FABBRI, P., FRAQUELLI, G., GIANDRONE, R., (2000). "Costs, technology and ownership of gas distribution in Italy". *Managerial and Decision Economics* 21, 71-81.
- FRAQUELLI, G., ERBETTA (2002). Aspetti gestionali e analisi dell'efficienza nel settore della distribuzione del gas.
- FRAQUELLI, G., PIACENZA, M., (2003). "Caratteristiche del network, meccanismi di sussidio ed efficienza nel trasporto pubblico locale: un commento a «Valutazione dell'efficienza delle compagnie di bus italiane e svizzere» di Roberto Fazioli, Massimo Filippini e Michael Künzle", in *L'efficienza nei servizi pubblici*, Banca d'Italia, Roma, Luglio, pp. 215, 232.
- IRPA (Istituto di ricerche sulla pubblica amministrazione), (2012). *Il capitalismo municipale*, Rapporto 1/2012.
- MAJORANO, L., (1993). "Le competenze della Città Metropolitana secondo la legge 8/6/1990 n.142", in Morgese, W. (a cura di), *La Città Metropolitana. Problematiche ed Evidenze*, Cacucci editore, Bari.
- PIACENZA, M., (2006). "Regulatory Contracts and Cost Efficiency: Stochastic Frontier Evidence from the Italian Local Public Transport", *Journal of Productivity Analysis*, 25(3), forthcoming.
- RESCE, G., (2012). "Efficienza dei servizi pubblici comunali", *Rivista di Studi sullo Stato*.
- TORRES, M., Morrison P.C., (2006). "Driving forces for consolidation or fragmentation in the US water utility industry: a cost function approach with endogenous output". *Journal of Urban Economics* 59, 104-120.

3

LA DESIDERABILITÀ SOCIALE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE

Giovanni Carrosio

Marco Cesa

Giorgio Osti

1. LA DESIDERABILITÀ SOCIALE DELLA CITTÀ
METROPOLITANA DI TRIESTE

2. LE ORGANIZZAZIONI, LE POPOLAZIONI, L'INDIVIDUO
NELLA MORFOLOGIA DELLA CITTÀ

3. TRIESTE NASCE COME CITTÀ METROPOLITANA

4. LA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE NELLE OPINIONI
DEGLI ATTORI

1. LA DESIDERABILITÀ SOCIALE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE

Nell'Unione Europea tre cittadini su quattro vivono in insediamenti definiti, dalle statistiche ufficiali, come "aree metropolitane". E se i nuclei centrali delle aree metropolitane continuano a perdere abitanti, l'urbanizzazione cresce a macchia d'olio attorno ad essi, in forma discontinua e policentrica; in sostanza si sta verificando una diffusione dell'*effetto città* su territori sempre più vasti. «A loro volta le città centrali hanno perso, in parte, il loro carattere residenziale, ma hanno aumentato la loro importanza: lì si concentrano le attività finanziarie, i centri direzionali delle grandi imprese, i musei, gli spettacoli, le attività culturali. Nelle metropoli si realizza nello stesso tempo una straordinaria concentrazione di opportunità (tanto negli affari quanto nella cultura) e un'altrettanto eccezionale concentrazione di problemi (povertà, squilibri sociali, insicurezza, congestione, traffico, degrado, inquinamento atmosferico e acustico)» (Bobbio 2002, p. 111).

Risulta evidente che per governare entrambi gli aspetti, ossia sviluppare quelle opportunità e affrontare e risolvere quei problemi, occorrerebbero una visione d'insieme e una capacità di intervento che abbraccino l'area metropolitana nel suo complesso, occorre quindi un governo di scala metropolitana.

La necessità di un governo di grandi dimensioni, di *area vasta*, è incentrata su quattro temi principali: due di natura economica, relativi all'efficienza dei governi locali (economie di scala ed esternalità) e due di tipo politico istituzionale, relativi al rafforzamento delle autonomie locali e al loro personale politico (Bobbio 2002). Il principale argomento a favore delle grandi dimensioni è costituito dalle economie di scala: con l'aumentare degli abitanti serviti dal governo locale tende a diminuire il costo dei servizi, grazie alla ripartizione delle spese generali su più attività, e crescono quindi il numero e la qualità dei servizi offerti. Bisogna però evidenziare che non è detto che la dimensione ottimale di un governo locale sia identica per tutti i servizi che esso fornisce. In secondo luogo non è detto che il governo che fornisce un servizio debba anche produrlo, la separazione tra fornitura e produzione permette di sfruttare le economie di scala anche da parte di governi locali di piccole dimensioni.

Un altro argomento a favore delle grandi dimensioni è quello delle esternalità: gli effetti di una politica o di un servizio di un ente locale possono travalicare i suoi confini amministrativi, possono generare benefici o scaricare costi sulle comunità confinanti. Questo ragionamento conduce a definire i confini am-

ministrativi degli enti locali così che essi coincidano con l'area su cui ricadono gli effetti (positivi o negativi) delle loro politiche. «L'idea di far coincidere le circoscrizioni amministrative con le aree di ricaduta dei benefici (o dei costi) delle politiche ha però un inconveniente: ogni intervento pubblico ha infatti un proprio specifico raggio d'influenza diverso dagli altri. Preso alla lettera, tale criterio comporterebbe una moltiplicazione incontrollabile dei livelli di governo locale» (Bobbio 2002, p. 79).

A favore della fusione dei comuni vengono avanzati anche argomenti di ordine politico-istituzionale, come il fatto che l'esistenza di unità più grandi è una condizione imprescindibile per il rafforzamento dell'autonomia locale. Solo una rete di governi locali abbastanza robusti, sul piano finanziario e amministrativo, può porsi come interlocutore credibile sul piano nazionale; inoltre le grandi strutture tendono ad essere più democratiche perché si sottraggono al localismo e all'egoismo delle micro-comunità. Di contro si deve notare che la forza delle autonomie locali si regge soprattutto sull'identità delle comunità municipali.

Un altro argomento di carattere politico-istituzionale che ha influenzato la scelta a favore delle grandi dimensioni è la possibilità di disporre di un ceto politico locale più professionale e selezionato. «Ma anche il dilettantismo ha i suoi pregi. La diffusa partecipazione dei cittadini alla gestione della cosa pubblica è il sale della democrazia» (Bobbio 2002, p. 81).

La capacità competitiva di una città non dipende solo dalle risorse economiche, produttive, imprenditoriali, culturali o dal capitale umano di cui dispone, ma anche dalle sue risorse istituzionali, ossia dal modo con cui sono strutturati i suoi processi di governo (o di *governance*). Numerose ricerche hanno infatti mostrato che la capacità di un'area metropolitana di presentarsi, in quanto tale, come un attore sulla scena internazionale può fare la differenza nel rapporto con le altre metropoli. Un'efficace struttura di *governance* può infatti mobilitare e coordinare le risorse presenti nell'area metropolitana, creare valore aggiunto e proporsi come interlocutore credibile al di fuori dei suoi confini. L'esigenza di dare un governo alle aree metropolitane entra però in conflitto con l'ordinamento tradizionale dei governi locali; le grandi metropoli si estendono sul territorio di diversi comuni, alcuni di essi sono ormai fisicamente integrati tra loro, altri rimangono separati ma si trovano in un rapporto di scambio intensissimo con il centro. «E tuttavia spesso i comuni metropolitani, anche quelli più fisicamente connessi, conservano una propria individualità e si trovano in conflitto tra loro: i comuni

della periferia con quelli del centro, i comuni residenziali con quelli industriali o terziari» (Bobbio 2002, p. 112).

Inoltre le aree metropolitane nella loro espansione tendono a scavalcare anche i confini amministrativi tra le province, le regioni, o anche gli stati. Le metropoli, infatti, sono entità territoriali fluide, estese, policentriche e poco compatte; i loro confini sono difficili da definire (perché basati su troppi criteri e troppe tensioni: dai criteri tecnici alle questioni di identità), sono imprecisi e tendono a variare a seconda del problema specifico che si intende considerare.

La costruzione delle istituzioni di governo di scala metropolitana è stata, nel panorama europeo dell'ultimo mezzo secolo, una delle vicende istituzionali più tormentate e controverse. Tutte le aree metropolitane si sono poste il problema, le soluzioni sono state assai difformi tra di loro, molte di esse sono risultate instabili nel tempo: i passi in avanti sono stati almeno altrettanto frequenti dei passi indietro. I modelli istituzionali effettivamente realizzati possono essere classificati nei cinque tipi proposti da Bobbio (2002). Nella tabella i modelli di governo metropolitano sono ordinati secondo la loro forza istituzionale. Scendendo dall'alto verso il basso troviamo soluzioni sempre più morbide. Questo non è un giudizio di valore: non è affatto detto che le soluzioni *hard* siano più efficaci delle soluzioni *soft*. Al contrario l'esperienza ha mostrato che non esiste alcun modello che possa ambire a presentarsi come *one best way*.

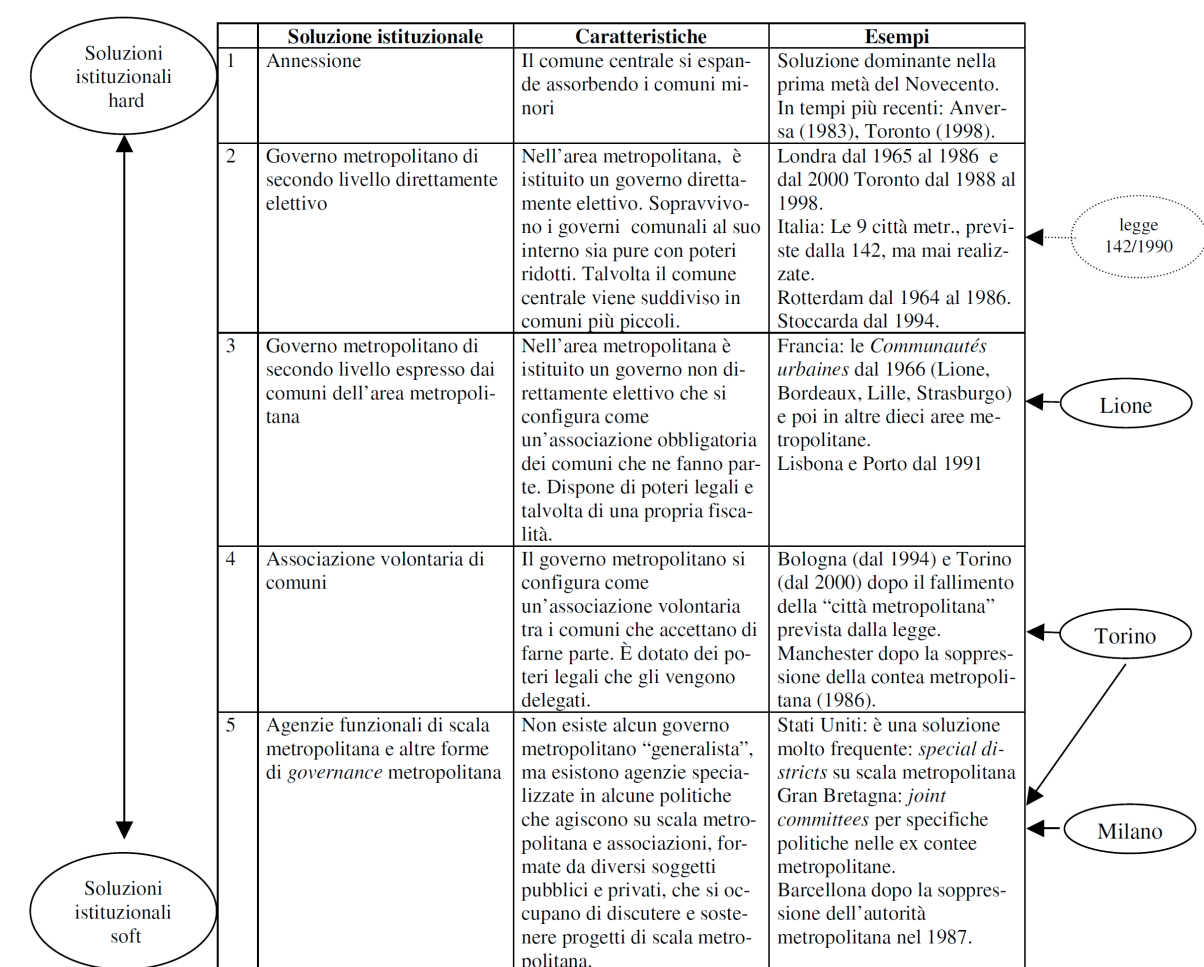


tabella 1

La costruzione di un governo speciale per le aree metropolitane va incontro a diversi tipi di dilemmi. Si può procedere *dall'alto* attraverso un intervento dello stato nazionale, oppure *dal basso* attraverso la cooperazione volontaria tra i comuni interessati; si può dare vita a istituzioni *unitarie* oppure *associative*, *sovracomunali* o *intercomunali*. «Più in generale si può distinguere tra un approccio di tipo razional-sinottico e un approccio di tipo incrementale. Nel primo caso le istituzioni ottimali sono quelle disegnate in modo da riflettere le caratteristiche del problema decisionale: se il problema è massimizzare il coordinamento tra i comuni dell'area, ciò sarà ottenuto meglio da un'organizzazione integrata per via gerarchica. Nel secondo caso viene respinta l'idea di un'istituzione "ottima" e si cerca piuttosto di progettare forme istituzionali che consentano agli attori di interagire tra di loro in modo proficuo e di trovare di volta in volta soluzioni pertinenti ai problemi di scala metropolitana» (Bobbio 2002, p. 125).

In altre parole si può puntare sul *government* (ossia su una forte istituzione di governo) o piuttosto sulla *governance* (ossia sullo sviluppo di capacità di governo, anche in assenza di istituzioni forti). In realtà ogni modello presenta vantaggi e svantaggi. Le forme istituzionali morbide intercomunali e non elettive rischiano di dare troppo spazio alle istanze localistiche, di essere paralizzate dai veti e di impedire il raggiungimento di una visione d'insieme, se non sono sostenute da una forte regia, e richiedono un'esplicita mobilitazione del comune capoluogo. A loro volta le forme istituzionali "dure" sovracomunali ed elettive vanno incontro a ogni genere di difficoltà (e non hanno quasi mai vissuto a lungo). I governi metropolitani sono istituzioni ingombranti per la loro dimensione e per il peso politico che esercitano. Essi tendono a incontrare ostilità e diffidenze da parte di governi di rango provinciale o regionale che vedono così indebolita la loro influenza proprio nelle aree più importanti e più ricche dei loro

territori e non sono ben visti neppure dai governi locali che stanno "sotto". I comuni delle periferie possono temere che l'autorità metropolitana tenderà a fare gli interessi del comune centrale, e a relegarli in una posizione marginale. D'altra parte il comune capoluogo può vedere il governo metropolitano come un rivale. Le popolazioni sono, a loro volta, indifferenti o ostili: le singole identità municipali appaiono più forti di un'identità metropolitana spesso evanescente. Dai casi concreti analizzati in letteratura, si possono trarre delle lezioni circa le difficoltà e le debolezze di questi esperimenti di governo metropolitano (Gasparini 2010).

- Il primo tipo di problematica riguarda il tema della *legittimità*. La difficoltà di molti esperimenti a durare nel tempo non viene attribuita semplicemente al fatto che queste città metropolitane siano state spesso calate dall'alto e in maniera autoritaria. Quanto gli studiosi sottolineano è proprio la fondamentale tensione tra ragioni funzionali (efficienza, economie di scala, ecc.) che in genere spingono alla costituzione di unità metropolitane, e il sentimento di appartenenza locale della popolazione, che tende a seguire modalità e a rispondere a processi incoerenti con le citate opportunità funzionali.
- Un secondo tipo di ostacoli può ravvivarsi più direttamente *nell'opposizione delle vigenti unità amministrative* a vedersi ridimensionare il proprio potere dalla costituenda Città Metropolitana. Come scrivono Bonora e Cervellati (2003, p. 208) a proposito di quello peraltro considerato l'esperimento più avanzato, Bologna: «Dal 1990 si parla di *Bologna Città Metropolitana*. Ma Bologna Città Metropolitana fa paura. Non la vuole la Regione; tanto meno la Provincia. Non la vuole il Comune capoluogo perché teme di perdere la propria supremazia. Non la vogliono i comuni limitrofi perché si sentono schiacciati da Bologna». La conclusione paradossale di Lefèbvre (1993) è che «la legittimità dei governi metropolitani è dipesa dalla capacità del governo centrale di persistere nonostante la resistenza del sistema politico locale».
- Un terzo ordine di problemi può riguardare la società civile, e le sue articolazioni in partiti, associazioni, ecc., le quali sovente sono strutturate e organizzate in unità diverse da quella metropolitana: unità più piccole ad esempio comunali, o più grandi cioè provinciali. Questo aspetto può risultare

tabella 1 – Il governo delle aree metropolitane: le soluzioni istituzionali. Fonte: Bobbio, Rosso 2003.

decisivo se incrociato al problema 1: i portatori di interesse possono infatti giocare un ruolo fondamentale se si schierano a favore della riforma in senso “metropolitano”, dandole così la legittimità sociale necessaria.

- Infine, vi è il generale ostacolo derivante dalla scarsa informazione e comunicazione ai cittadini circa le caratteristiche e l'utilità di un governo metropolitano e dalla mancanza di coinvolgimento nella sua costruzione e articolazione. Ciò ha a che fare anche con la costruzione del senso di appartenenza, in mancanza del quale la legittimità della Città Metropolitana assume soltanto connotati formali e non sostanziali (punto 1).

2. LE ORGANIZZAZIONI, LE POPOLAZIONI, L'INDIVIDUO NELLA MORFOLOGIA DELLA CITTÀ

La città fin dalla sua nascita è stata un punto di arrivo e di partenza di gente e di gruppi sociali speciali. Questa gente e questi gruppi sociali poi potevano restare per molto tempo nella città, radicarsi, oppure essere particolarmente mobili. La relazione della città, o meglio della sua gente, con l'esterno è stata perciò un aspetto fondante della città stessa. Tale coscienza ha fatto sì che si vedesse la città come nodo in un sistema di città oppure come centrale o periferica in una rete di relazioni interne ed esterne. Gli studi sull'attrazione della città sono molto antichi, raffinati e quantitativi (Christaller, Prost, altri autori.). Nonostante una tale coscienza consolidata, però, l'organizzazione degli spazi urbani, della viabilità, dei parcheggi, dei servizi e delle residenze, dei posti di lavoro, delle statistiche (che stanno alla base dei fondi finanziari attribuiti alla città dal centro regionale e nazionale) ha considerato solo la popolazione residente, salvo affidare all'iniziativa privata l'impianto di alberghi e ristoranti per i forestieri.

L'individuazione della distanza tra realtà vissuta in una città complessa dai molti utenti e politica della città adottata dal governo locale è stata il primo passo nello studio della morfologia sociale delle città. La letteratura recente nel campo della sociologia urbana (Martinotti 1993, Nuvolati 2002) ha posto in evidenza la concentrazione nelle aree urbane di più popolazioni residenti e non, illustrando i conflitti (preminentemente di carattere culturale, di occupazione dello spazio, di accessibilità, di natura economica e fiscale) legati alla compresenza delle po-

polazioni stesse in alcuni momenti e luoghi strategici della città. La tipologia delle popolazioni metropolitane si è fatta con il tempo sempre più composta, in corrispondenza delle varie motivazioni che spingono le persone a muoversi sul territorio facendo dello stesso un uso sempre più variegato e distribuito. La complessità metropolitana, sia dal punto di vista dell'offerta che della domanda di servizi, è tale da rendere estremamente complicata una misurazione precisa delle diverse popolazioni, o meglio delle diverse persone presenti in città nei vari momenti e in base alle motivazioni prevalenti. La possibilità di disporre di queste informazioni, però, risulta cruciale per le istituzioni pubbliche locali e per gli attori privati chiamati a fornire servizi rispetto ad una gamma sempre più articolata di individui e bisogni.

Secondo Nuvolati (2002), possiamo distinguere tra *abitanti*, *city users*, *uomini d'affari*, *persone momentaneamente presenti in alcuni quartieri*.

Tali categorie di persone (e altre ancora) sono utili a definire la grande città (Gasparini 2010):

- *per comprendere il funzionamento della vita della città*, delle sue organizzazioni e dei suoi spazi;
- *per riorganizzare le azioni svolte nella città* in vista di una concettualizzazione di essa come campo interorganizzativo;
- *per comprendere come la città* sia in realtà *un insieme di città (sociali)* che si integrano, si connettono, si elidono, vivono realtà radicalmente diverse;
- *per individuare fin dove esse definiscono più la grande città e meno la città medio-piccola*.

Il risultato di questo insieme di popolazioni è la costituzione delle tante città sociali che sono integrate dalla città, sia essa metropoli o grande, media o piccola. La rilevanza di queste popolazioni tuttavia non esaurisce i significati e la natura della città. È così che diventa necessario osservare quali altre categorie concettuali, oltre alle popolazioni (come insiemi informi di individui), possano collocarsi tra la città e l'individuo.

«Tra la città e l'individuo vi è una distanza notevole, poiché in fondo non esiste contatto diretto, o meglio esiste ma come un tutto impalpabile che per definirlo dobbiamo ricorrere a categorie intermedie, con le quali l'individuo plasma se stesso, soddisfa i propri bisogni, sublima il *se stesso* nel *noi stessi* della collettività urbana. Già abbiamo cominciato a introdurre delle

categorie intermedie sia dalla parte dell'individuo, individuando degli insiemi di individui, e sia dalla parte della città individuando delle molteplici città che dialogano tra di loro: abbiamo altresì accennato brevemente al fatto che queste molteplici città sono articolate in spazi, servizi, strumenti, regole di comportamento che accomunano qualsiasi di queste categorie sociali, sovrapponendo o selezionando le funzioni» (Gasparini 2010, p. 7). L'*operatore*, che fa dialogare con gli altri, che fa partecipare l'individuo ad attività più grandi di lui, che fa sentire l'individuo come strumento di modi di soddisfare i bisogni “incomprensibili”, è *rappresentato dalle organizzazioni*, siano esse burocrazie o imprese o servizi, dalle associazioni volontarie, ma *anche da altre entità più connesse alle istituzioni come la famiglia o ai movimenti*. In effetti è attraverso questi operatori, e solo attraverso (ed entro) tali operatori, che gli individui (categorie sociali o popolazioni) (Gasparini 2004):

- entrano in relazione con gli altri individui;
- introiettano e condividono valori comuni;
- soddisfano i propri e gli altri bisogni;
- elaborano appartenenze intermedie (micro e meso);
- sviluppano delle comunità a-spaziali;
- si rendono capaci di concretare l'autorealizzazione (ma anche la delusione) inserendosi in nicchie adeguate alle proprie aspirazioni;
- percepiscono di essere partecipi di disegni e realizzazioni di grandi opere che altrimenti non sarebbero in grado di concretizzare;
- sentono di partecipare alla costruzione della propria città sociale, e semmai alla costruzione della città nel suo insieme e nel suo elaborare sistemi di gravitazione.

Anzitutto queste organizzazioni vengono a costituire nodi di una più o meno ampia rete relazionale; la città da un simile punto di vista risulta come un *fascio di organizzazioni*, che possono soddisfare individualmente singoli segmenti di un bisogno da connettere con le organizzazioni che soddisfano gli altri segmenti dello stesso bisogno. Tutte queste organizzazioni sono interconnesse tra di loro, e tali da formare delle reti interne alla città con nodi più centrali e altri più periferici in una sorta di ge-

rarchia, ma tali anche da formare delle reti esterne-interne alla città stessa che la connettono alle altre città in sistemi urbani. Questi poi prendono la forma di *aree metropolitane* (a gravitazione molto stretta) e di *sistemi di città* alla base dei quali esistono delle unità urbane ad alta identità e a legami allentati con le altre città. “Seguendo tale direzione ci rendiamo conto che esistono delle *popolazioni di organizzazioni*, le cui tipologie variano nel tempo secondo i modi di soddisfare i bisogni (secondo una logica evolucionistica), ma soprattutto le cui strutture sono costruite per realizzare funzioni urbane molteplici e che possiamo sintetizzare nelle quattro seguenti: *mantenimento materiale delle categorie sociali della città, espansione della città verso l'esterno, conservazione dei confini della città* e infine *conservazione dell'identità culturale della città*. Nella formazione delle aree metropolitane e dei sistemi di città tali funzioni si articolano in maniera molto differenziata” (Gasparini, 2009, p. 12).

«Se dunque le organizzazioni sono gli operatori della soddisfazione dei bisogni della comunità e i mediatori della conformazione sociale e di potere della città, di essa esistono dei grappoli (omogenei intra-disomogenei inter) per le più grandi funzioni. Le principali di queste riguardano la soddisfazione dei bisogni delle popolazioni residenti, l'integrazione e l'appartenenza alla cultura e alla città, il contributo alla soddisfazione dei bisogni esterni alla città, il coordinamento e l'orientamento degli operatori per soddisfare il *mix* di bisogni della comunità che assicura una sufficiente integrazione interna» (Gasparini 2004, p. 62).

La soddisfazione dei *bisogni comunitari* viene effettuata da un insieme di organizzazioni riunite in grappoli a livello urbano e come segmenti di “popolazioni”, le quali perciò stesso sono collegate più o meno strettamente all'esterno. Si tratta di *organizzazioni che assumono le sembianze di imprese economiche (commerciali, industriali, artigianali, agricole) e di servizi per la soddisfazione di bisogni sanitari e assistenziali*. «Ognuna di queste organizzazioni può essere contenuta nella città (per risorse utilizzate, per servizi erogati, per sede centrale), ma molto più spesso, soprattutto in società statali molto centralizzate, mantiene relazioni di dipendenza con l'esterno della città-comunità. Già da questa prospettiva, in cui le *organizzazioni* rivolgono la loro attività *all'auto-mantenimento del sistema urbano*, appare che la complessità della città è incrementata proprio da questa immissione di rapporti unidirezionali, e spesso di potere, provenienti dall'esterno» (Gasparini 2010, p. 11).

La città, d'altra parte, è molto *spesso portatrice di una funzione*

che la differenzia dalle altre città, o di cui queste necessitano senza disporre. In altri termini ci riferiamo a *organizzazioni* che lavorano soprattutto *per l'esterno*, privilegiando il rapporto esterno alla città, con ciò coinvolgendo pure la città. Anche in questo caso si tratta di imprese economiche. «È evidente che più aumenta questo legame della città, più gli interessi che prendono origine da questa la complicano (aumento di complessità) e, d'altra parte, aumenta la spinta alla frantumazione della città, e quindi emerge la necessità di controllare i suoi confini, messi in pericolo dal venir meno di un'identità, che tende a frantumarsi. Spinte centrifughe, aumento di complessità interna, e quindi ridefinizione dei confini urbani sono le conseguenze portate da tali organizzazioni e perciò sono le sfide da affrontare da parte di altri segmenti della città» (Gasparini 2004, p. 63).

Un terzo gruppo di *organizzazioni* è dunque da individuare in *quelle che hanno la capacità di leggere i bisogni della comunità, e ordinarli in un mix di priorità, di individuare le soluzioni organizzate per essi; ma anche la capacità di orientare l'economia della città e di coordinarla affinché le imprese non sviluppino processi di conflittualità troppo forti, spinte centrifughe incontrollabili* e trovino invece condizioni di attivazioni adeguate alla conservazione di un clima integrativo sufficientemente elevato. Tali organizzazioni hanno quindi un carattere eminentemente pubblico, e nel quadro italiano sono rappresentate dal Comune, dalla Camera di commercio, dalla Provincia, dalle agenzie per qualche funzione di intervento pubblico, la Regione e lo Stato per quanto riguarda la città, ma anche gli interessi specifici.

Vi sono infine le *organizzazioni* che svolgono la *funzione più profonda e più “latente” del mantenimento dei confini della città attraverso la conservazione di un'identità culturale e di appartenenza alla città*. Si tratta di organizzazioni culturali in primo luogo, e quindi scuole e associazioni culturali, politiche e sindacali, ma anche organizzazioni che controllano quelle organizzazioni già considerate e preposte a dare risposte concrete ai bisogni. In questo caso si tratta delle associazioni di volontariato, che hanno il duplice scopo di controllare le risposte date istituzionalmente ai bisogni e di premere perché nuovi bisogni trovino delle soluzioni sufficientemente soddisfacenti.

Le organizzazioni «sono l'ultima invenzione che la società moderna è riuscita a produrre, ed è attraverso esse, e sempre tra esse, che passa ogni realizzazione sociale. Esse rappresentano un collo di bottiglia, che con l'affermarsi del post-industriale può anche modificarsi (ad esempio, polverizzazione di esse,

almeno in termini di componenti, e minore formalizzazione), e attraverso il quale vengono a modificarsi i concetti tradizionali della sociologia della città: integrazione sociale, espansione-attrazione, soddisfazione dei bisogni, mantenimento dei confini urbani, tecnologie, sistemi di città, complessità urbana, razionalità del potere delle organizzazioni vs. tradizionalità del potere della *leadership*, ecc.» (Gasparini 2010, p. 12)

3. TRIESTE NASCE COME CITTÀ METROPOLITANA

Trieste, come noi la conosciamo, ha tre secoli di vita e nasce in epoca moderna, il che vuol dire che Trieste è stata formata da gruppi esterni ad essa, i quali sono venuti per svolgere funzioni nuove rispetto a quelle esistenti. E queste non la proiettano verso un hinterland posto nell'immediata campagna come era successo in precedenza, ma verso un hinterland proiettato su una dimensione molto ampia e con riferimenti puntiformi anche se si trattava di punti centrali, come Vienna, Praga e Budapest.

«Come tutte le città nuove, anche Trieste svolge una funzione ben precisa al suo sorgere, e cioè il porto franco imperiale. Questo fatto la rende più vulnerabile rispetto a città che hanno un'età molto più lunga, poiché non vi è stato il tempo di sedimentare una cultura e delle opportunità interstiziali che permettano di formare risorse e di occuparle in qualsiasi modo e indipendentemente dalla funzione principale. Manca in qualche modo l'anima specifica della città. Simile vulnerabilità si esprime in primo luogo nella crisi di tutto il sistema urbano quando entra in crisi la funzione originaria della città. Questo a Trieste è successo quando la funzione del porto franco e del suo *hinterland* è entrata in crisi per la caduta dell'impero austro-ungarico e la città si è trovata in dovere di cercare ed esplorare nuove funzioni con l'Italia» (Gasparini 1994, p. 189).

Infatti, nel passato di Trieste, l'assolutizzazione della sua vocazione portuale e mercantile ha orientato il suo articolarsi urbano, il formarsi di gruppi sociali specifici, il proliferare di attività economiche di supporto, ma ha anche condotto a pesanti ripercussioni collettive nel momento in cui il settore è entrato in crisi. «Oggi, invece, devono essere contemplate e incrementate diverse istanze già latenti, quale la vocazione scientifica, commerciale, l'aspirazione a proporsi al pari di punto nodale di scambio, assicurando alla città uno sviluppo equilibrato, dovuto alla convergenza di tali componenti» (Pocecco 1994, p. 201). Trieste nei primi anni del Settecento è rifondata per essere una

Città Metropolitana. Essa deve essere una città *demograficamente grande* perché *svolge funzioni complesse e richiedenti molti addetti*: il commercio internazionale richiede molti addetti, e così anche la costruzione delle navi, l'amministrazione del porto franco, le assicurazioni di grandi prodotti come le navi, le merci, i lavoratori, i viaggiatori. Inoltre richiede, questa Città Metropolitana, élite moderne e volte a dare sviluppo economico internazionale (le nuove comunità), una *cultura cosmopolita*, una *nuova società civile* che soppianti quella tradizionale ormai superata dalle innovazioni, e assicuri alla città i servizi per l'automantenimento, un *hinterland* mondiale con il quale la Città Metropolitana dialoghi.

Trieste cioè già nasce come Città Metropolitana, in quanto essa è molte città, complessa, polifunzionale pur con una specializzazione dominante, plurisociale, e con un *hinterland* molto vasto, compreso tra mari e terre lontane. E cioè Trieste nasce come città molto grande, con molte qualità urbane, per servire un *hinterland* mitteleuropeo e un *hinterland* mediterraneo (almeno). Ci troviamo di fronte una città moderna e laica, poco legata a nobiltà di origine medioevale, e più a stili di vita derivati dall'appartenenza borghese alle grandi imprese commerciali, industriali e dei servizi» (Gasparini 2010, p. 24).

In effetti ci rendiamo conto che già nel 1871 Trieste aveva 123.063 abitanti presenti, che nel 1901 divennero 178.548. Si tratta quindi di una grande città con un *hinterland* immediato ristretto, mentre è molto esteso l'*hinterland* imperiale: ciò vuol dire che la densità demografica nella città è molto elevata, e la città ricava le risorse per il suo mantenimento da spazi molto distanti. Da tutto ciò deriva un carattere rilevante di Trieste: *essa sviluppa un rapporto conflittuale con i comuni prossimi e invece un riferimento molto positivo con gli spazi lontani*.

A ben vedere tutte queste sono caratteristiche di una Città Metropolitana. «Se noi osserviamo Trieste nel tempo, essa mantiene un po' tutte queste caratteristiche metropolitane, pur variando e adattandole alle condizioni che vengono a generare per effetto della caduta dell'Impero austro-ungarico, della italianizzazione della città, della costituzione del Territorio Libero di Trieste, delle prospettive nuove aperte e da interpretare per effetto della caduta del comunismo nei paesi che un tempo formavano l'*hinterland* di primo riferimento» (Gasparini 2010, p. 23). Per tutti questi tempi due aspetti sono rimasti costanti e rappresentano dei punti di forza da sfruttare per la Città Metropolitana: e cioè l'essere la sintesi di cosmopolitismo e al tempo stesso di localismo.

Infatti, «per quanto riguarda *le culture della città*, lo scenario storico-sociale di Trieste è stato da sempre dominato dalla compresenza di due forze di segno opposto: il cosmopolitismo, come tensione o proiezione verso l'esterno, e la chiusura, al pari dell'aspirazione all'autonomia politica, economica e culturale» (Pocecco 1994, p. 205). Il cosmopolitismo si afferma per la sua valenza dinamica, il suo aprirsi alla diversità etnica e politica, per l'assunzione di suggestioni offerte al di là dei limiti geografici; ciò è testimoniato storicamente dalla molteplicità di comunità etniche che trovarono spazio nella crescita urbana di Trieste, soprattutto nella sua epoca imperiale. La «chiusura verso l'esterno», invece, è sinonimo di un senso d'appartenenza, di un'identità culturale non assimilabile al concetto di patria o nazione, ma riconducibile proprio alla dimensione urbana, alla «città» significativamente concepita.

Considerando quindi i caratteri storici dell'area e della Città Metropolitana di Trieste emerge che (Gasparini 2010):

- la città ha avuto fin dalla prima metà dell'Ottocento una densità di popolazione superiore ai 100 mila abitanti, il che ha posto la necessità di risolvere i bisogni della qualità della vita quotidiana attraverso dei servizi centralizzati e meno legati alla piccola comunità e alla famiglia;
- l'hinterland reale della città è sempre stato più orientato verso l'Impero austro-ungarico e verso i mari più o meno grandi che non ristretto alla periferia immediata della città. Nella situazione triestina l'integrazione con i comuni del Carso è stata sempre di poca importanza, poiché, come si è detto, Trieste ha interpretato i servizi e lo sviluppo economico al di là di questa cintura di comuni;

in questo periodo storico, invece, il sistema insediativo di Trieste è contrassegnato da una ridotta e limitata gravitazione dei comuni della periferia sui servizi che vanno oltre la vita quotidiana e che sono collocati in gran parte nella città di Trieste, la quale rappresenta il massimo polo di urbanità di tutta la regione Friuli Venezia Giulia.

4. LA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE NELLE OPINIONI DEGLI ATTORI

Fatte queste premesse teoriche e storiche, che ci aiutano a delineare i possibili contorni organizzativi e istituzionali di una Città

Metropolitana, è stato nostro intento cogliere la desiderabilità di una eventuale nuova istituzione, a partire dalle opinioni e dalle valutazioni espresse dai rappresentanti delle organizzazioni economiche, sociali, culturali e amministrative che dovrebbero operare per il funzionamento della Città Metropolitana. In pratica, abbiamo provato a registrare e organizzare il pensiero degli attori sociali in merito all'ipotesi di realizzare una nuova istituzione, chiedendo loro di esprimere opinioni in merito ad una serie di questioni, come la necessità o meno di dare vita ad una nuova istituzione, quali assetti istituzionali vengono prediletti, quale perimetrazione si ritiene più adatta e per quale fine, quali sono i benefici previsti. Per raccogliere le opinioni degli attori abbiamo battuto tre strade complementari:

- analisi letteratura grigia: ricostruzione del dibattito sulla Città Metropolitana emergente da articoli di giornale, comunicati stampa, documentazione della commissione regionale per il riordino delle province, pareri espressi in sedi istituzionali;
- interviste in profondità a rappresentanti di organizzazioni di categoria, sindacali, culturali, sindaci selezionati sulla base della ricostruzione del dibattito;
- questionario con risposte aperte e chiuse su sito web rivolto ai rappresentanti di associazioni di categoria, camere di commercio, sindacati, associazioni ambientaliste, organizzazioni culturali e religiose, sindaci dei comuni potenzialmente interessati sulla base delle perimetrazioni ipotizzate, utilities, organi di informazione, province di trieste e gorizia, centri di ricerca.

La scelta degli attori da intervistare è stata operata utilizzando come traccia di riferimento il lavoro dell'ISIG (2010), anche con l'obiettivo di aggiornare alcune rilevazioni già effettuate. Abbiamo individuato, perciò, organizzazioni che operano per il funzionamento di una ipotetica Città Metropolitana a geometria variabile ossia con confini stabiliti dai nostri stessi interlocutori. Le interviste in profondità hanno coinvolto:

- Il segretario generale della CISL di Trieste;
- Il segretario generale della CGIL di Trieste;
- Il direttore dello SLORI (Istituto Sloveno di Ricerche);
- Il vice presidente della Provincia di Trieste;

- Il presidente della Provincia di Trieste;
- Il direttore di Confindustria di Trieste;
- L'Assessore alla Pianificazione Urbana, Mobilità e Traffico, Edilizia Privata, Politiche per la casa, Progetti Complessi del Comune di Trieste;
- Il direttore de “Il Piccolo”;
- Il sindaco di Monfalcone

Il questionario (on line), invece, è stato segnalato ad una lista di 71 rappresentanti di enti, associazioni, organizzazioni rappresentative della maggior parte del tessuto economico, culturale e sociale della provincia di Trieste, dell'area monfalconese e del basso isontino. Al questionario, hanno risposto 26 attori. Mentre la letteratura grigia è stata utilizzata per lo più per ricostruire alcune posizioni politiche e per individuare gli attori da intervistare, sia l'intervista in profondità che il questionario hanno avuto come oggetto di indagine soprattutto 4 aspetti della Città Metropolitana:

- La delimitazione territoriale;
- Quali funzioni la Città Metropolitana debba avere;
- Quale forma di governo e che tipo di istituzione deve rappresentare;
- Il legame tra Città Metropolitana e appartenenza/identità territoriale.
- Agli intervistati abbiamo sottoposto una serie di opzioni:
- Per la delimitazione territoriale, abbiamo individuato una serie di opzioni confrontandoci con le risultanze degli altri gruppi di ricerca;
- Per le funzioni abbiamo utilizzato una griglia frutto dell'analisi della letteratura sulle funzioni che altre città metropolitane, in Italia e in Europa, hanno assunto;

Sulla forma di governo abbiamo fatto riferimento allo schema interpretativo di Bobbio (2002), grazie al quale si sono individuati cinque modelli possibili, classificati secondo la forza istituzionale (da soluzioni hard a soluzioni soft, si veda *Tab. 1*).

Intervista strutturata tramite questionario online

L'intervista strutturata è stata inviata attraverso il sistema SurveyMonkey a 71 rappresentanti di enti, associazioni, organizzazioni rappresentative della maggior parte del tessuto economico, culturale e sociale della provincia di Trieste, dell'area monfalconese e del basso isontino. All'intervista hanno risposto 26 attori:

- 3 rappresentanti di organizzazioni sindacali;
- 8 rappresentanti di associazioni di categoria;
- 4 rappresentanti di organizzazioni di volontariato, la totalità delle quali impegnata in questioni ambientali;
- 2 rappresentanti di associazioni culturali;
- 8 rappresentanti di amministrazioni pubbliche, tra le quali sono presenti alcuni comuni del Carso triestino e alcuni comuni del monfalconese.

Partecipazione e consenso

Iniziamo ad analizzare le risposte in modo aggregato, senza fare distinzioni tra tipologie di attori intervistati. La prima domanda alla quale abbiamo chiesto di rispondere è relativa al coinvolgimento degli attori nella discussione pubblica sulla Città Metropolitana. Dalle risposte emerge come la maggior parte degli intervistati (il 60%) non è mai stato coinvolto in alcuna consultazione né formale né informale. Coloro che hanno preso parte al dibattito, invece, hanno partecipato per lo più a consultazioni informali, partecipato a convegni sul tema metropolitano e espresso pareri sul tema del riordino istituzionale della Regione nelle commissioni regionali.

I confini della Città Metropolitana

Agli intervistati abbiamo chiesto quali territori ritengano opportuno che stringano più attive relazioni con la città di Trieste nell'ambito dell'eventuale nuovo soggetto amministrativo. Sulla base del confronto con gli altri gruppi di ricerca, abbiamo proposto agli intervistati diverse possibilità e abbiamo chiesto loro di indicarne anche più di una. Come emerge dal grafico (fig. 2), certamente il Carso triestino è stato il territorio più gettonato. Ma diversi interlocutori lo hanno

abbinato ad altri territori, anche se dall'analisi aggregata delle risposte essi compaiono a parimerito. Si tratta della città mandamento, del monfalconese e del litorale fino a Grado. Vedremo nel dettaglio, analizzando le risposte per tipologia di attore e unendole alle considerazioni emerse nelle interviste in profondità, quali confini sono stati delineati dai gruppi di attori.

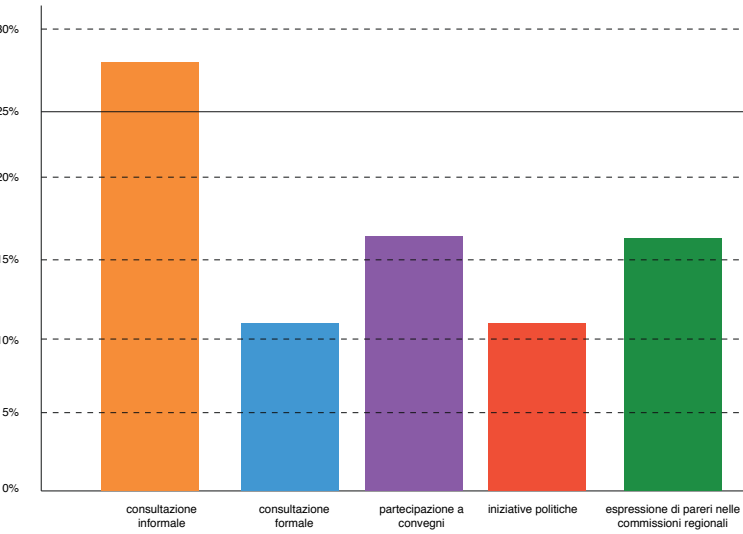


figura 1

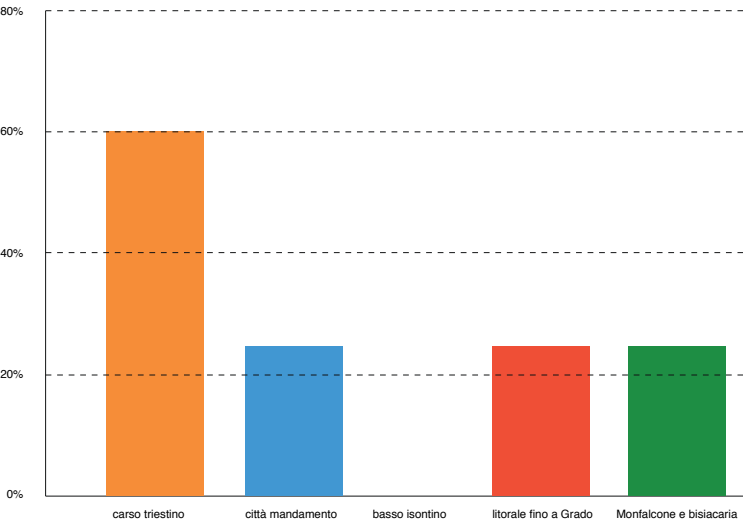


figura 2

figura 1 – Il coinvolgimento degli attori
Sulla necessità di istituire la Città Metropolitana e sul fatto che essa possa rappresentare una opportunità di sviluppo per il territorio, non vi è un consenso granitico: il 56% degli intervistati pensa possa essere una opportunità, ma sono molti gli indecisi o i contrariati. Essa viene percepita, da alcuni, come l'ennesima istituzione che rende ancora più complicato il quadro istituzionale e che comporta l'assorbimento di ulteriori risorse.

figura 2 – Territori ai quali dovrebbe guardare la costituzione della Città Metropolitana di Trieste

Città Metropolitana e identità

Il tema dell'identità nella provincia di Trieste e nei territori limitrofi è un argomento molto complesso, che suscita ancora delle divisioni e delle pregiudiziali. La maggior parte degli intervistati ritiene che la Città Metropolitana non risponde ad alcuna esigenza di identità e appartenenza territoriale.

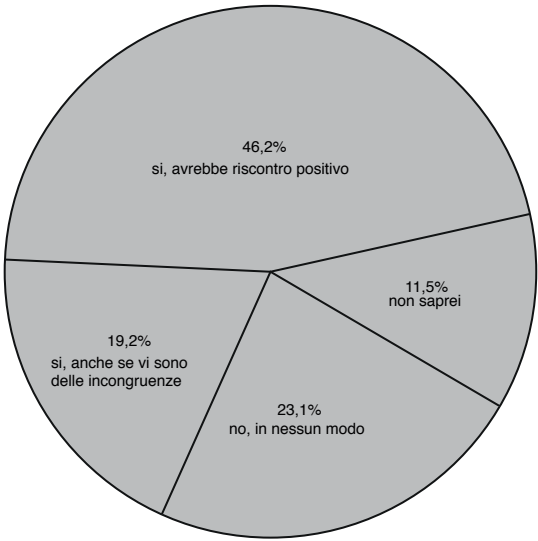


figura 3

Nella domanda è stata lasciata la possibilità di esprimersi inserendo un ulteriore commento. Chi ha lasciato commenti, ha sottolineato come (riportiamo stralci dei commenti):

- Esiste una alterità culturale dei comuni del Carso triestino rispetto alla città. Difficilmente la Città Metropolitana potrebbe reggersi sulla costruzione di una identità comune;
- Andrebbe enfatizzato il rapporto con il mare come tratto identitario, concependo una Città Metropolitana capace di mettere a sistema diversi porti;
- Sarebbe l'occasione per lavorare ad una identità nuova, che vada oltre le identità tradizionali, nella quale si riconosca una omogeneità culturale e linguistica data dalla pluralità delle identità;
- Rimarcare la questione identitaria significherebbe frenare all'apertura e all'innovazione. La Città Metropolitana dovrebbe essere fondata su presupposti culturali nuovi.

Assetto istituzionale della Città Metropolitana

Quanto all'assetto istituzionale, la maggior parte degli interlocutori ritiene che la Città Metropolitana dovrebbe essere governata da un governo di secondo livello direttamente elettivo. I comuni al suo interno sopravvivono, ma con poteri ridotti. Le scelte che avevamo dato si sono posizionate in questo modo:

1. Governo metropolitano di secondo livello direttamente elettivo: sopravvivono i comuni al suo interno con poteri ridotti. La Città Metropolitana ha dunque un suo governo direttamente eletto;
2. Governo metropolitano di secondo livello espresso dai comuni dell'area metropolitana: nell'area metropolitana è istituito un governo non direttamente elettivo che si configura come un'associazione obbligatoria dei comuni che ne fanno parte. Dispone di poteri legali e talvolta di una propria fiscalità;
3. Associazione volontaria di comuni: si configura come una associazione volontaria dei comuni che ne vogliono fare parte. È dotata dei poteri legali che le vengono delegati;
4. Agenzia funzionale di scala metropolitana: non esiste alcun governo ma esistono agenzie specializzate in alcune politiche che agiscono su scala metropolitana.

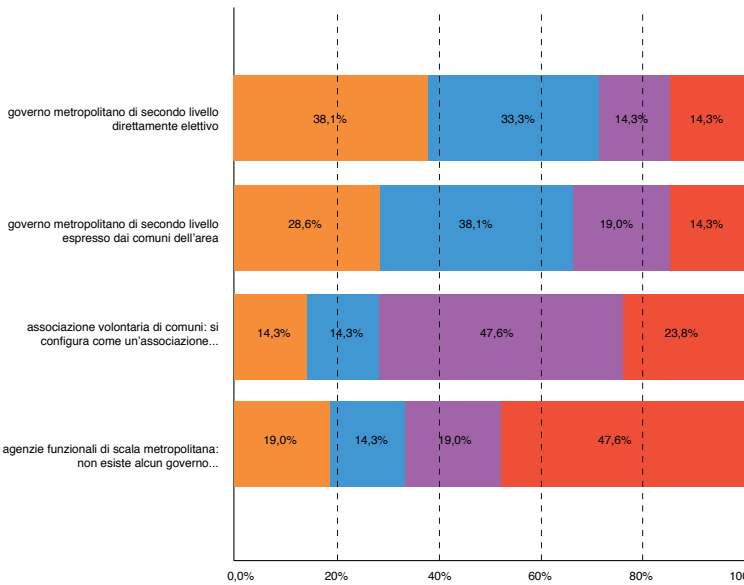


figura 4



Le funzioni della Città Metropolitana

Sulle funzioni che la Città Metropolitana potrebbe avere gli intervistati hanno scelto in modo compatto risposte simili. Al primo posto vi è la pianificazione territoriale, scelta dall'84% dei rispondenti. Seguono pulizia delle strade, raccolta e trattamenti dei rifiuti; trasporti urbani; attrazione di attività economiche. Queste tre opzioni sono state indicate dal 72% degli intervistati. Vengono considerate marginali rispetto alle funzioni della Città Metropolitana: edilizia, grandi opere, difesa del suolo, valorizzazione della ricerca, creazione di zone residenziali o industriali.

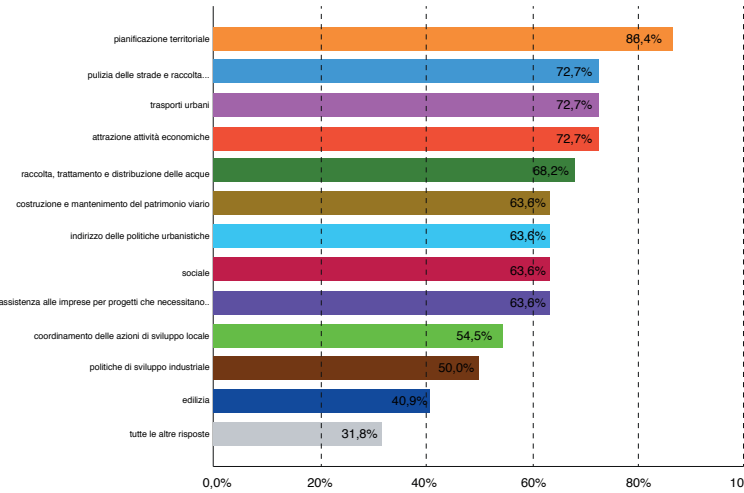


figura 5

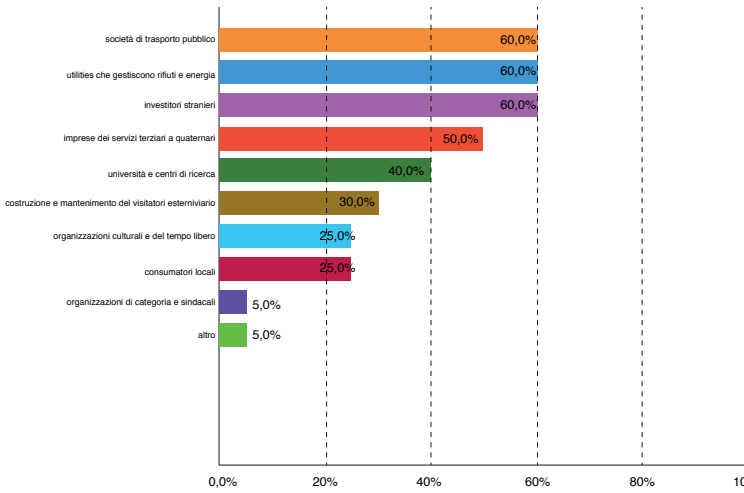


figura 6

figura 3 – Legame tra Città Metropolitana ed esigenze di appartenenza e identità territoriale

figura 4 – Assetto istituzionale della Città Metropolitana

figura 5 – Le funzioni della Città Metropolitana

figura 6 – A chi giova la Città Metropolitana?

A chi giova la Città Metropolitana?

Anche sui benefici della Città Metropolitana, le opinioni degli intervistati sembrano generalmente concordi. Secondo la maggior parte di questi, a trarre beneficio dal nuovo ente potrebbero essere: le società di trasporto pubblico, le utilities e gli investitori stranieri.

Sintesi dei risultati emersi dall’indagine: integrazione del questionario con le interviste in profondità

Unendo le informazioni raccolte tramite le interviste in profondità e attraverso l’intervista strutturata somministrata online, possiamo trarre alcune conclusioni in merito ad alcune questioni emerse. In particolare, possiamo definire:

1. Chi ha una posizione più o meno favorevole o contraria alla Città Metropolitana e quali motivazioni supportano tale posizione;
2. Quale perimetro viene ritenuto ottimale dai diversi gruppi di attori intervistati;
3. Quale assetto istituzionale o forma di governo della Città Metropolitana viene prediletto;
4. Quali funzioni i diversi attori ritengono debba avere il nuovo ente.

Chi ha una posizione più o meno favorevole o contraria alla Città Metropolitana e quali motivazioni supportano tale posizione

La maggior parte degli attori intervistati sono favorevoli all’istituzione della Città Metropolitana. Distinguendo per gruppi di attori, possiamo affermare che il mondo economico (organizzazioni di categoria imprenditoriali e sindacati) è il più propenso alla creazione del nuovo ente.

Gli imprenditori sottolineano soprattutto la possibilità di fare massa critica per competere con l’esterno e l’opportunità di snellire le procedure burocratiche per velocizzare i processi economici. I sindacati, invece, ritengono che esista una omogeneità sotto il profilo del mercato del lavoro da valorizzare. In particolare la Cisl, che già da tempo lavora sulla contrattazione territoriale, individua nel litorale che congiunge Trieste a Grado

un’area omogenea per funzioni economiche, mercato del lavoro e tipologia di contrattazione.

Manifestano un atteggiamento favorevole anche i comuni del monfalconese, compresa la città di Monfalcone, che ritengono di avere già numerose connessioni con i piccoli comuni del Carso triestino. L’area del monfalconese ritiene importante la costituzione di una Città Metropolitana per accorpare le funzioni svolte dai singoli comuni, soprattutto in materia di erogazione dei servizi e pianificazione territoriale.

Posizione fermamente contraria è espressa invece dai comuni del Carso, che ritengono che la Città Metropolitana serva per centralizzare il potere su Trieste, mettendo in secondo piano l’autonomia politica e culturale dei piccoli comuni circostanti. Certamente, la questione identitaria pesa molto sulla posizione di questi comuni. Posizione analoga è stata espressa dal direttore di un ente di ricerca che fa riferimento alla minoranza slovena. Dal canto suo il Comune di Trieste, ribadisce che tutte le entità comunali facenti parte della Città Metropolitana devono continuare a giocare un ruolo attivo e significativo nelle scelte di pianificazione e programmazione. L’istituzione della Città Metropolitana non deve quindi limitarsi a pura architettura istituzionale, bensì fondarsi sulla costruzione di un progetto condiviso di sviluppo e valorizzazione delle risorse territoriali.

La Provincia di Trieste teme che la creazione della Città Metropolitana potrebbe sfavorire questo nuovo ente rispetto alle altre province della regione, perché la poca omogeneità tra gli enti locali rischia di aumentare gli squilibri (sia nei trasferimenti dei fondi pubblici sia nel peso politico), ed evidenzia che porterebbe all’isolamento della città. La provincia riconosce la necessità di un’intera rivisitazione dell’assetto statale, e non dei semplici cambi di nome.

Le associazioni ambientaliste, invece, sono indifferenti alla costituzione del nuovo ente. Ragionando da un punto di vista ecologico, ritengono non omogenea la città di Trieste con i comuni del Carso, ed eventualmente immaginano nuovi confini tracciati seguendo criteri di natura ambientale. Per le associazioni ambientaliste, la Città Metropolitana potrebbe avere un senso se puntasse alla creazione di piani integrati di gestione di aree ecologicamente omogenee.

Infine, la posizione degli enti di ricerca è favorevole, con l’obiettivo di ottimizzare le risorse e dare vita ad un polo di ricerca internazionale.

Quale perimetro viene ritenuto ottimale dai diversi gruppi di attori intervistati

La quasi totalità degli attori, escluse le associazioni ambientaliste, ritiene che il Carso triestino vada certamente incluso nella Città Metropolitana. Però in molti considerano questo tipo di perimetrazione, che coincide con la provincia di Trieste, troppo limitato e poco funzionale ad un vero cambiamento di assetto istituzionale. In particolare, le associazioni di categoria imprenditoriali ritengono vi sia la necessità di allargare l’area metropolitana al monfalconese e al litorale fino a Grado, includendo anche un protocollo di intesa per progettare l’apertura della Città Metropolitana a Capodistria. Il ragionamento è legato alle portualità e ad una visione del nuovo ente come strumento per aprirsi meglio ai mercati internazionali.

Le organizzazioni sindacati, invece, vedono la necessità di costruire una Città Metropolitana costiera, che includa la provincia di Trieste e i comuni costieri fino a Grado. Come già detto, i sindacati partono dall’opportunità di unire sotto lo stesso ente i territori che presentano una omogeneità del mercato del lavoro. I comuni del Carso triestino non hanno indicato alcuna preferenza, esprimendo una contrarietà di fondo alla Città Metropolitana. Inoltre, hanno affermato di intrattenere maggiori rapporti istituzionali e funzionali con l’area monfalconese che con il comune di Trieste. Forse per ammorbidire la loro posizione e rendere la Città Metropolitana più desiderabile da parte dei portatori di interesse, si dovrebbe lavorare ad una perimetrazione più ampia possibile, in modo da diluire all’interno di un’area più vasta le questioni dell’identità e dell’appartenenza territoriale che contrappongono Trieste ai piccoli comuni carsici.

I comuni del monfalconese e gli enti di ricerca hanno espresso la stessa posizione: immaginano una Città Metropolitana che includa la provincia di Trieste e il monfalconese. Gli amministratori interpellati ritengono che tra i loro comuni e quelli del Carso esistano già dei rapporti solidi, per cui sarebbe naturale e funzionale essere inclusi nel nuovo ente.

La Provincia di Trieste, invece, ritiene che sarebbe sensato unire la provincia di Trieste con tutta o parte di quella di Gorizia, perché ci sono dei radicamenti culturali, sociali ed economici molto forti; questi territori hanno in comune la vicinanza del confine, lo sviluppo dei territori carsici, della portualità e dei

progetti transfrontalieri. Anche il Comune di Monfalcone ritiene che tutta la provincia di Gorizia debba far parte della Città Metropolitana in quanto non avrebbe senso lasciare la provincia di Gorizia senza Monfalcone (Monfalcone produce il 71% del PIL della provincia), ma neanche annettere Gorizia alla provincia di Udine. Inoltre, le due province hanno un retaggio culturale e linguistico comune.

Quale assetto istituzionale o forma di governo della Città Metropolitana viene prediletto

Soltanto le associazioni ambientaliste hanno scelto un assetto istituzionale molto leggero, ovvero la creazione di agenzie funzionali di scala metropolitana alle quali vengano assegnati compiti precisi di intervento. Gli altri intervistati, invece, hanno scelto la creazione di un ente retto da governo elettivo. Per le associazioni di categoria, per la Provincia di Trieste, per i comuni del monfalconese e per le organizzazioni sindacali, questo governo dovrebbe essere direttamente eletto dai cittadini. Per le imprese, gli enti di ricerca e il Comune di Monfalcone invece, esso dovrebbe essere di secondo livello, come espressione dei comuni dell’area, formato quindi da rappresentanti loro nominati.

Quali funzioni i diversi attori ritengono debba avere il nuovo ente

Quanto alle funzioni della Città Metropolitana, ogni gruppo di attori ha scelto quelle più vicine alla propria missione. Esistono però delle funzioni citate da tutti, come la pianificazione territoriale, la gestione dei rifiuti e i trasporti. Anche in questo caso, emerge come la Città Metropolitana sia concepita più come ambito territoriale funzionale, che come area caratterizzata da una sua identità naturale sulla quale costruire dei punti di forza. Nella tabella seguente riportiamo una sintesi delle posizioni emerse dalla nostra indagine.

Riferimenti ibliografici

BOBBIO L. (2002). *I governi locali nelle democrazie contemporanee*. Editori Laterza, Bari-Roma.

BOBBIO L., ROSSO E. (2003). *Torino tra Lione e Milano: politiche e istituzioni di livello metropolitano*.

BONORA P., CERVELLATI P.L. (2003). “La Città Metropolitana: madre di città”. *Archivio di studi urbani e regionali* n. 78, pp. 203-210.

DENTE B. (1989). “Del governare le metropoli: obiettivi sostanziali e strumenti istituzionali”. *Stato e mercato* n. 26, pp. 279-303.

GASPARINI A. (1994). *Il ruolo delle nuove tecnologie e delle nuove immigrazioni (piccole ed elitarie vs massicce e diseredate) per il futuro di Trieste*. In *Riqualificazione e hinterland delle grandi città*, a cura di Gasparini A., Logan J.R., Mansurov V., Franco Angeli, Milano.

GASPARINI A. (1995). *Il futuro di Trieste tra innovazione tecnologica e neocosmopolitismo*. Dipartimento di Scienze dell’Uomo, Università di Trieste, Isig, Trieste/Gorizia.

GASPARINI A. (2004). “Il ruolo delle organizzazioni nella formazione delle reti di aree metropolitane e sistemi di città. Gerarchie tra le città di cinque regioni del nord Italia”. *Futuribili* n. 1-2, pp. 53-109.

GASPARINI A. (2009). *Città Metropolitana di Trieste, Città Metropolitana transfrontaliera di Trieste-Capodistria. Possibilità probabilità, desiderabilità*, Rapporto di ricerca per la Presidenza della Regione Friuli Venezia Giulia.

GASPARINI A. (2010). *Città Metropolitana di Trieste, Città Metropolitana transfrontaliera di Trieste-Capodistria*. Isig, Gorizia.

MARTINOTTI G. (1993). *Metropoli*. Il Mulino, Bologna.

MELA A. (2006). *Sociologia delle città*. Carrocci, Roma.

NUVOLATI G. (2002). *Popolazioni in movimento, città in trasformazione: abitanti, pendolari, city users, uomini d'affari e flâneurs*. Il Mulino, Bologna.

NUVOLATI G., PISELLI F. (a cura di) (2009). *La città: bisogni, desideri, diritti. La città diffusa: stili di vita e popolazioni metropolitane*. Franco Angeli, Milano.

Pocecco A. (1994). *Spunti di riflessione sulla città e il futuro di Trieste*. In *Riqualificazione e hinterland delle grandi città*, a cura di Gasparini A., Logan J.R., Mansurov V., Franco Angeli, Milano.

4

CITTÀ METROPOLITANA: IL QUADRO NORMATIVO STATALE E REGIONALE

*Paolo Giangaspero
Federico Gambini
Alessia Ottavia Cozzi
Pietro Faraguna*

**1. L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO DELLA
CITTÀ METROPOLITANA NELL'ORDINAMENTO ITALIANO**

2. LA GOVERNANCE DELLE CITTÀ METROPOLITANE

3. LE FUNZIONI

**4. LE CITTÀ METROPOLITANE NEGLI ATTUALI DISEGNI
DI LEGGE ORDINARIA E COSTITUZIONALE**

**5. I POTERI CONFORMATIVI DELL'ISTITUTO DELLA
CITTÀ METROPOLITANA ALLA LUCE DELLA POTESTÀ
PRIMARIA ORDINAMENTALE DELLA REGIONE FRIULI
VENEZIA GIULIA**

5.1. Considerazioni generali

5.2. Il procedimento di istituzione

5.3. L'assetto organizzativo e funzionale del nuovo ente

**6. LE CONSEGUENZE IN ORDINE ALLA IPOTESI DI
ISTITUZIONE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE**

1. L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO DELLA CITTÀ METROPOLITANA NELL'ORDINAMENTO ITALIANO

* I testi fanno riferimento alla normativa in vigore fino a dicembre 2013

(a cura di Pietro Faraguna)

La disciplina dell'ente Città Metropolitana nella Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia potrebbe considerarsi – in virtù della potestà primaria riconosciuta dallo Statuto in materia di governo degli Enti locali di cui si dirà più avanti – in buona parte indifferente rispetto al quadro normativo statale che disciplina l'ente Città Metropolitana. Se ciò è in parte fondato in una prospettiva meramente formale – fatti comunque salvi i limiti di questo tipo di potestà (armonia con la Costituzione, rispetto dei principi generali dell'ordinamento, delle norme fondamentali delle riforme economico-sociali...) – limitare l'analisi giuridica ai temi della Città Metropolitana entro i confini del Friuli Venezia Giulia potrebbe indurre in un errore di prospettiva. Le vicende normative che riguardano l'ente a livello nazionale impattano infatti anche sulla disciplina regionale, innanzitutto in virtù di un'inevitabile contaminazione di “cultura giuridica”, che nella storia italiana degli ultimi decenni ha conosciuto un rapporto altalenante tra Stato e Autonomie locali, fra regionalismo, tentativi di accelerazioni di stampo federalista e bruschi rallentamenti centralisti. La contaminazione rileva anche in virtù del fatto che dalle tensioni e difficoltà (come si vedranno, varie e numerose nella travagliata storia di un Ente che finora esiste solo sulla carta), e il relativo contenzioso costituzionale che queste difficoltà fanno emergere, si possono acquisire dati giuridici senz'altro applicabili al contesto regionale.

È perciò ragionevole prendere le mosse dal percorso che la Città Metropolitana ha conosciuto nell'ordinamento giuridico statale.

La prima disciplina delle città metropolitane nell'ordinamento italiano viene disposta dalla l. n. 142/1990 (artt. 16-21). La normativa individuava le nove realtà delle Regioni ordinarie (Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e i comuni a questi contermini) in cui avrebbe dovuto costituirsi il nuovo Ente, che avrebbe compreso i Comuni indicati e «gli altri comuni i cui insediamenti abbiano con essi rapporti di stretta integrazione in ordine alle attività economiche, ai servizi essenziali alla vita sociale, nonché alle relazioni culturali e alle caratteristiche territoriali» (art. 1, l. n. 142/1990).

La logica del primo modello normativo di Città Metropolitana è stata definita di tipo “*top-down*”: si predisponeva un unico schema, uniformemente rivolto a tutte le diverse realtà individuate *ex lege*, sostitutivo dell'ente provinciale. La procedura prevedeva tappe garantite da termini stabiliti dalla legge (poi “puntualmente” disattesi nella prassi): un anno per la delimitazione da parte della Regione, sentiti gli enti locali interessati, dell'area metropolitana; due anni per la successiva emanazione da parte del Governo di decreti costitutivi le città metropolitane e il parallelo riordino territoriale, per opera della Regione, con l'eventuale scorporo dal Comune capoluogo di parti del territorio.

La *governance* prevista per le Città metropolitane contemplava classicamente i tre organi (Consiglio, Giunta e Sindaco), di diretta elezione. Le funzioni da attribuire erano tipicamente funzioni di area vasta prima esercitate dalle Province, unitamente ad alcune funzioni assorbite dai Comuni in essa inclusi (pianificazione territoriale, viabilità, traffico, trasporti e servizi a rete, coordinamento dello sviluppo economico, etc).

In pochissimi casi si andò oltre il primo passo (la delimitazione regionale del territorio, così fu per la Liguria, il Veneto, l'Emilia Romagna, rispettivamente con l.r. n. 12/1991, l.r. n. 36/1993, l.r. n. 33/1995) e fu vana la previsione di poteri sostitutivi del Governo, che avrebbe potuto (o meglio dovuto) intervenire in via surrogatoria in caso di inerzia della Regione. In nessun caso si giunse alla costituzione delle nuove Città metropolitane. Ciò indusse il legislatore ad apportare interventi correttivi, dapprima con la l. n. 436/1993, che interveniva per differire gli inadempiti termini di cui alla legge precedente, e cominciava ad aprire a una logica di differenziazione istituzionale per le diverse realtà contemplate dalla prima norma. Si ammetteva il ricorso a forme consortili e si ammetteva il ricorso a moduli consensuali, disciplinati già dagli artt. 24-27 l. n. 142/1990 e dall'art. 15 della l. n. 241/1990. Ma la novità più rilevante dell'intervento legislativo apportato nel 1993 fu quello di rendere facoltativo e non più obbligatorio il procedimento di perimetrazione dell'area metropolitana da parte delle Regioni interessate. L'*input* di tutto il procedimento istitutivo diveniva dunque meramente eventuale. Nemmeno la proroga dei termini di cui all'iniziale legge del 1990 condusse a effetti benefici, e infatti allo scadere della medesima proroga (23 maggio 1995), essa non venne più rinnovata, e quel procedimento istitutivo delle Città metropolitane si arrestò definitivamente.

La torsione dal modello “autoritativo”, omogeneo e *top-down*, ad un modello elastico, volontario e *bottom-up* si riconosce limpidamente nelle modifiche apportate dalla l. n. 265/1999, poi recepita integralmente nel t.u.e.l. del 2000. Il procedimento prevede che la Regione proceda, su conforme proposta degli enti locali interessati, entro 180 giorni dalla proposta stessa, alla delimitazione territoriale dell'area metropolitana. Le norme prevedono altresì l'intervento sostitutivo del Governo nel caso in cui la Regione sia inadempiente. Una volta delimitato il territorio dell'area metropolitana, con relativa individuazione dei Comuni che ne fanno parte, il successivo passaggio è quello dell'istituzione della Città Metropolitana secondo la procedura prevista dall'art. 23 del t.u.e.l.

Viene elaborata una proposta di statuto della Città Metropolitana, attraverso le deliberazioni dei Consigli dei Comuni interessati: il contenuto necessario dello Statuto consiste nell'individuazione del territorio, organizzazione, articolazione interna e funzioni dell'Ente; la proposta di Statuto viene adottata dall'Assemblea degli enti locali interessati; entro 180 giorni dall'adozione dello Statuto, la proposta istitutiva viene sottoposta a referendum popolare nel territorio dei Comuni interessati: la proposta si intende approvata con il voto favorevole della maggioranza degli aventi diritto, espressa in almeno metà più uno dei Comuni interessati; in caso di approvazione referendaria, la relativa proposta di legge di istituzione della Città Metropolitana viene trasmessa ad una delle due Camere entro 90 giorni dall'approvazione popolare; il procedimento si chiude con l'approvazione della legge statale istitutiva della Città Metropolitana.

Quanto alle funzioni dell'Ente, queste sono *ex lege* quelle della Provincia; quelle definite dallo Statuto della Città Metropolitana (e che quindi i Comuni interessati hanno inteso più utilmente esercitabili a livello dell'ente metropolitano) e le funzioni regionali che non richiedendo l'unitario esercizio a livello regionale, vengono conferite agli enti locali sulla base dell'art. 4, l. n. 59/1997 (cd. Legge Bassanini).

Sulla base di questo modello legislativo si giunge quindi alla “costituzionalizzazione” delle Città metropolitane: con l. cost. 3/2001 la Città Metropolitana diventa infatti ente costitutivo della Repubblica, assieme a Comuni, Province, Regioni e Stato. La Costituzione dispone quindi una prima disciplina in ordine ai contenuti dell'autonomia – attribuendovi, al pari degli altri enti, potestà statutaria e normativa –, e si prevede inoltre, nel quadro del riparto di competenze stabilito dall'art. 117, secondo com-

ma, lett p), che una legge dello Stato definisca le funzioni fondamentali per le Città metropolitane.

Il primo tentativo di dare corso alla nuova spinta costituzionale è posto in essere dalla l. n. 131/2003 che attribuiva al Governo delega per definire le funzioni fondamentali di tutti gli Enti locali. La delega scade però senza che alcun esercizio da parte del Governo.

Ulteriore intervento è apportato dalla l. n. 42/2009, nota come legge di delega per l'attuazione del federalismo fiscale. L'art. 23 recante «norme transitorie per le città metropolitane», mira a consentire la prima istituzione delle Città Metropolitane con una disciplina destinata ad essere vigente «fino alla data di entrata in vigore della disciplina ordinaria riguardante le funzioni fondamentali, gli organi e il sistema elettorale delle città metropolitane che sarà determinata con apposita legge». La procedura prevede tre possibili fonti di iniziativa: la proposta istitutiva può essere avanzata congiuntamente dal Comune capoluogo e dalla Provincia; oppure può essere avanzata dal Comune capoluogo insieme ad almeno il 20% dei Comuni della Provincia interessata (purché contino almeno il 60% della popolazione); oppure da parte della Provincia congiuntamente da almeno il 20% dei Comuni della Provincia (anche in questo caso, purché rappresentino almeno il 60% della popolazione provinciale). Il contenuto necessario della proposta consiste nella delimitazione del perimetro della Città Metropolitana; nell'articolazione interna in Comuni e in una proposta di Statuto provvisorio, il cui contenuto necessario consiste a sua volta nell'individuazione delle forme di coordinamento dell'azione del nuovo ente e nella disciplina delle modalità di elezione o individuazione del Presidente del Consiglio provvisorio, composto da tutti i Sindaci dei Comuni coinvolti e dal Presidente della Provincia.

La proposta è sottoposta al parere della Regione interessata, e successivamente a referendum in ambito provinciale. La procedura istitutiva si conclude infine con l'adozione da parte del Governo, in forza di specifica delega, di decreti legislativi istitutivi della Città Metropolitana, in conformità alla proposta sottoposta alla consultazione di Enti e popolazioni interessate.

Il modello transitorio disegnato dalla l. n. 42/2009 non determina *ipso iure* la cessazione della Provincia: la soppressione della Provincia di riferimento è prevista soltanto al momento dell'inse-diamento degli organi ordinari della Città Metropolitana, da individuarsi con la successiva legge dello Stato a cui fa riferimento l'art. 23, comma 1, della l. n. 42/2009.

La stessa l. n. 42/2009, art. 24, è la base normativa del dlgs n. 156/2010, che disciplina l'ordinamento transitorio di Roma capitale. Tale normativa rileva ai fini della presente analisi in quanto è definita provvisoria in vista dell'istituzione delle Città metropolitane. Essa si limita alla disciplina degli organi di governo, individuati nell'Assemblea capitolina, nella Giunta capitolina e nel Sindaco. Per ciò che attiene all'Assemblea, è composta da 48 Consiglieri più il Sindaco e svolge funzioni di indirizzo e controllo politico-amministrativo. Il Sindaco è responsabile dell'amministrazione di Roma Capitale e la Giunta collabora con il Sindaco nell'esercizio delle funzioni di governo di Roma capitale. La Giunta è composta da assessori nominati dal Sindaco, nella misura di un quarto dei Consiglieri dell'Assemblea.

Le funzioni sono determinate dalla legge di delega n. 42/2009, la quale attribuisce, oltre alle funzioni già attribuite al Comune di Roma, ulteriori funzioni amministrative in materia di valorizzazione dei beni storici, artistici e ambientali, di sviluppo del settore produttivo e turismo, di sviluppo urbano, di edilizia pubblica e privata, di servizi urbani (trasporto pubblico e mobilità), e di protezione civile.

Lo stesso art. 24, l. n. 42/2009 stabilisce che le disposizioni disposte per Roma capitale si intendono riferite alla Città Metropolitana di Roma capitale quando sarà attuata la disciplina delle Città metropolitane.

Un ultimo cenno merita infine un iter normativo posto in essere mediante decreto legge dal Governo Monti nella XVI legislatura, e che pareva voler autoritativamente dare avvio all'esperienza delle Città metropolitane, con una sempre crescente "decisione" normativa. Il d.l. 95/2010, convertito con (significative) modificazioni in l. n. 135/2012, sul riordino e la razionalizzazione delle Province, prevede infatti che «le Province di Roma, Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria sono soppresse, con contestuale istituzione delle relative città metropolitane, il 1° gennaio 2014, ovvero precedentemente, alla data della cessazione o dello scioglimento del consiglio provinciale, ovvero della scadenza dell'incarico del commissario eventualmente nominato ai sensi delle vigenti disposizioni di cui al testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, qualora abbiano luogo entro il 31 dicembre 2013». Si disciplina inoltre il relativo territorio che «coincide con quello della provincia contestualmente soppressa ai sensi del comma 1, fermo restando il potere di iniziativa dei comuni ai sensi dell'articolo 133,

primo comma, della Costituzione» e la *governance* secondo cui organi della Città Metropolitana sono il Consiglio metropolitano e il Sindaco metropolitano, il quale può nominare un Vicesindaco e attribuire deleghe a singoli Consiglieri.

Quanto all'organo di vertice si prevedono diverse alternative, in quanto è lo Statuto della Città Metropolitana a stabilire se il Sindaco metropolitano: a) sia di diritto il Sindaco del Comune capoluogo; b) sia eletto secondo le modalità stabilite per l'elezione del presidente della Provincia; c) sia eletto a suffragio universale e diretto.

Quanto al Consiglio, il numero dei componenti è determinato in base alla popolazione della Città Metropolitana e questi sono eletti, tra i Sindaci dei Comuni ricompresi nel territorio della Città Metropolitana, da un collegio formato da questi ultimi e dai Consiglieri dei medesimi Comuni.

Alle Città metropolitane, oltre a venire attribuite tutte le funzioni proprie delle Province vengono attribuite *ex lege* ulteriori funzioni fondamentali, tra cui la pianificazione territoriale generale e delle reti infrastrutturali; la strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, nonché l'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano; la mobilità e viabilità; la promozione e il coordinamento dello sviluppo economico e sociale.

Un emendamento inserito in sede di conversione ha inoltre introdotto la possibilità di ripartire il territorio della Città Metropolitana in diversi Comuni, attraverso una procedura piuttosto articolata che prevede il parere della Regione interessata e una consultazione popolare, la cui validità è subordinata al raggiungimento di un quorum strutturale nel caso in cui il parere regionale sia negativo.

Sempre in sede di conversione si è previsto inoltre che lo Stato e le regioni, ciascuno per le proprie competenze, attribuiscono ulteriori funzioni alle Città metropolitane in attuazione dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza di cui al primo comma dell'articolo 118 della Costituzione.

Il procedimento di istituzione delle Città metropolitane è stato però congelato dall'articolo 1, comma 115, della l. n. 228/2012, che prevede che fino al 31 dicembre 2013 sia sospesa l'applicazione delle disposizioni di cui al d.l. 95 del 2012.

Il congelamento è stato però infine superato dall'intervento della Corte costituzionale che con sentenza n. 220/2013 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale di diverse norme del d.l. 95 del 2012, tra le quali – oltre alla disciplina sul riordino delle Province

– anche le norme sulle Città metropolitane. La pronuncia della Corte rileva qui non solo per aver dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 18 del d.l. 95 del 2012, recante la disciplina per la «Istituzione delle Città metropolitane e soppressione delle Province del relativo territorio», ma anche per le indicazioni che la Corte fornisce, e per quelle che non fornisce, sul metodo di riforma degli enti intermedi.

L'articolata sentenza della Corte, molto attesa soprattutto per ciò che concerneva il processo di riordino delle Province, con tutta probabilità non ha infatti messo la parola fine al travagliato percorso di riforma degli enti intermedi nell'ordinamento italiano, ma attraverso la declaratoria di illegittimità costituzionale si è fornita una lezione di metodo al legislatore. I diversi interventi normativi che in conclusione della XVI legislatura si erano stratificati in materia di ordinamento degli enti intermedi venivano infatti impugnati sulla base di molteplici censure di illegittimità. La Corte sceglie però di dare priorità logica e giuridica al profilo di illegittimità costituzionale relativo all'idoneità del mezzo (il decreto legge) a veicolare una riforma degli enti in questione. La Corte costituzionale, ravvisando l'evidente mancanza di quei requisiti di straordinaria necessità e urgenza che giustificano l'intervento mediante decreto legge, dichiara l'invalidità dell'impianto normativo.

La motivazione della sentenza non ha però affatto i toni di una pietra tombale sul processo di riforma complessivo, di cui la Corte non sembra affatto disconoscere l'utilità e la stessa necessità. Sebbene il dispositivo della sentenza sia ampiamente demolitorio (vengono dichiarati costituzionalmente illegittimi l'articolo 23, commi 14, 15, 16, 17, 18, 19 e 20, del d.l. n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge n. 214 del 2011; gli artt. 17 e 18 del d.l. n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge n. 135 del 2012; e in via consequenziale l'art. 23, comma 20-bis, del d.l. n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge n. 214 del 2011), la sentenza 220/2013 non impegna più di tanto la Corte sul piano delle prospettive di riforma né sugli strumenti idonei a percorrerla (ferma restando l'inidoneità del decreto legge), né – tanto meno – sugli esiti di essa.

Non vi sono infatti indicazioni sull'idoneità della legge ordinaria a stabilire modificazioni delle circoscrizioni provinciali al di fuori della traccia indicata dalla Costituzione, né vi sono indicazioni univoche sull'idoneità della legge ordinaria a trasformare le Province in enti di secondo grado (non direttamente eletto dai cit-

tadini). L'unico punto fermo che la Corte fissa nella sentenza n. 220/2013 è la necessità di ricorrere al procedimento di revisione costituzionale «solo se si intenda sopprimere uno degli enti previsti dall'art. 114 Cost., o comunque si voglia togliere allo stesso la garanzia costituzionale» (punto 12.1 *cons. dir.*). In sostanza, per sopprimere le Province è necessaria una legge di revisione costituzionale che le espunga dall'art. 114 Cost.

Alcune riflessioni sui disegni di legge costituzionale e ordinaria *in itinere* presentati in seguito alla sentenza della Corte costituzionale saranno presentati nel seguito dell'analisi.

2. LA GOVERNANCE DELLE CITTÀ METROPOLITANE

(a cura di Alessia Ottavia Cozzi)

L'indagine sulla possibile forma di governo della Città Metropolitana qui condotta si riconnette a quanto verrà precisato nel prosieguo dell'indagine in merito alla ampiezza della potestà ordinamentale regionale. Si è già visto che, fino agli interventi più recenti operati nel corso della XVI legislatura, la Città Metropolitana poteva essere definita come un livello di governo a geometria variabile, caratterizzato da un grado di potenziale diversità legata anche a fattori fattuali, quali il territorio e la popolazione. Tale primo elemento induce ad escludere, di per sé, l'esistenza di un unico modello di *governance*, a favore della scelta tra una pluralità di soluzioni, da valutarsi in rapporto a peculiari condizioni locali.

In secondo luogo, neppure sotto il profilo storico, come si è visto, il modello di *governance* è rimasto unico e costante nel tempo, atteso che la legislazione statale ha sposato diverse opzioni.

In terzo luogo, in ogni caso, è dubbio che il modello attualmente vigente nella legislazione statale, di cui si dirà, sia vincolante per la Regione Friuli Venezia Giulia, potendo la definizione della forma di governo ritenersi ragionevolmente propria della potestà ordinamentale riconosciuta dall'art. 4, n. 1 bis, Statuto (v. *infra*). Sotto quest'ultimo aspetto, tuttavia, merita ribadire che la giurisprudenza della Corte costituzionale non è nitida nell'ascrivere la forma di governo dell'ente locale alla potestà ordinamentale attribuita dai rispettivi Statuti alle Regioni a Statuto speciale. Per chiarire definitivamente se la Regione a Statuto speciale sia libera di disegnare le modalità di costituzione degli organi di rappresentanza della Città Metropolitana in maniera diversa dalla legislazione statale, si confidava in una indicazione della Corte costituzionale, nella risoluzione delle questioni che avevano ad oggetto il processo di riordino delle Province che ha interessato le ultime fasi della XVI legislatura. La sentenza della Corte n. 220/2013, già richiamata, si è però fermata molto prima, accogliendo le questioni, e dichiarando illegittime le disposizioni impugnite, sulla base dell'inidoneità dello strumento del decreto legge. Non paiono, dunque, trarsi da tale sentenza elementi inequivoci utili a capire i confini della potestà ordinamentale regionale delle Regioni a Statuto speciale, problema che rimane aperto e che sarà affrontato in apposito paragrafo del presente studio.

Proprio alla luce di tale permanente incertezza, conviene cominciare l'analisi dalla disciplina statale. Quale ultimo avvertimento preliminare, è opportuno chiarire che l'esame che segue prende le mosse anche dalle disposizioni sulle città metropolitane che sono state dichiarate illegittime con la già citata sentenza della Corte costituzionale n. 230/2013. Ciò in quanto, a tacere della loro attuale inefficacia, esse delineano un modello di Città Metropolitana che, come si vedrà più avanti, è stato ripreso dai disegni di legge presentanti dal Governo proprio per dare seguito alla sentenza della Corte costituzionale. La descrizione di tali modelli è, pertanto, in ogni caso utile per inquadrare gli orientamenti del legislatore statale.

I modelli di *governance* previsti nelle diverse disposizioni di legge statale succedutesi nel tempo possono ripartirsi a seconda di due fattori: la tipologia degli organi della Città Metropolitana; le modalità previste per la loro formazione.

Per ciò che attiene alla tipologia degli organi, la legislazione statale si è caratterizzata per due costanti e una variabile. Le costanti sono rappresentate dalla presenza di un organo monocratico al vertice della Città Metropolitana e di un organo assembleare; la variabile, invece, è costituita dalla presenza di un organo collegiale di governo.

La disciplina originaria, contenuta nel Capo VI della l. n. 142/1990, all'art. 18 operava per la Città Metropolitana una trasposizione del modello previsto per i Comuni e le Province. La prospettiva era conforme alla previsione delle città metropolitane come enti sostitutivi delle Province. Vi si prevedano tre organi: il Consiglio metropolitano, la Giunta metropolitana e il Sindaco metropolitano. Parimenti, erano estese alla formazione degli organi le discipline elettorali previste per le Province, adottando dunque l'elezione diretta per il Consiglio metropolitano. La denominazione dell'organo di vertice quale "Sindaco", in luogo di "Presidente", aveva indotto la dottrina a ritenere, nel silenzio della legge, che l'organo esercitasse anche le funzioni di ufficiale del Governo proprie del Sindaco del Comune. Vi era, dunque, in sintesi, una traslazione degli organi e del modello elettivo provinciale, riferiti ad un ente che il legislatore voleva sostitutivo della Provincia. All'abbandono, voluto dalla successiva legislazione, di un modello omogeneo e "*top down*" di Città Metropolitana, ha fatto seguito una rimessione alla fase istitutiva dell'ente della definizione della sua forma di governo. La tipologia e le modalità formazione degli organi, infatti, sono state rese contenuto necessario dello Statuto del nuovo ente. In particolare, la

l. n. 265/1999, sostituendo l'art. 18 l. n. 142/1990, ha previsto, al secondo comma, che la proposta di Statuto della Città Metropolitana, adottata dall'assemblea degli enti locali interessati su conforme deliberazione dei consigli comunali, dovesse disciplinare «l'organizzazione, l'articolazione interna e le funzioni» dell'ente. Spariva il riferimento esplicito al Consiglio, alla Giunta e al Sindaco metropolitani. Rimaneva, invece, la modalità di elezione diretta per la formazione degli organi (cfr. art. 18, c. 4, l. n. 142/1990: «All'elezione degli organi della Città Metropolitana si procede al primo turno utile ai sensi della legge 7 giugno 1991, n. 182 e s.m.», recante Norme per lo svolgimento delle elezioni dei Consigli provinciali, comunali e circoscrizionali.).

Tali disposizioni sono confluite nel TUEL, artt. 22 – 26 contenuti nel Capo II, dedicato alle Aree metropolitane. In particolare, all'art. 23, c. 2, si confermava la rimessione alla proposta di Statuto della Città Metropolitana dell'organizzazione e dell'articolazione interna dell'ente. Parimenti, al comma 4, trovava conferma il sistema di elezione degli organi «*ai sensi delle leggi vigenti in materia di elezioni degli enti locali*». Implicitamente, per vero, il TUEL ammetteva la potenziale conservazione, quali organi della Città Metropolitana, del Consiglio, della Giunta e del Sindaco metropolitano, citando i rispettivi organi nel Capo IV relativo allo *Status degli amministratori locali*. L'art. 77, c. 2, stabiliva, in tema di aspettative, permessi e indennità degli amministratori locali, che «*Per amministratori si intendono, ai soli fini del presente capo, i sindaci, anche metropolitani, ... i consiglieri dei comuni anche metropolitani e delle province, i componenti delle giunte comunali, metropolitane e provinciali, i presidenti dei consigli comunali, metropolitani e provinciali*». Parimenti, un rinvio ai «*consiglieri comunali, provinciali, metropolitani, delle comunità montane ...*» era contenuto nell'art. 79, c. 1, TUEL, in materia di permessi e licenze dei lavoratori dipendenti, pubblici e privati, aventi tali cariche. Trattasi di disposizioni che, tuttavia, secondo la dottrina, non intendevano precostituire gli organi della Città Metropolitana, in contraddizione con quanto stabilito dallo stesso TUEL al Capo II, bensì estendere prerogative individuali nel caso il soggetto rivestisse la corrispondente carica. Un tanto si sarebbe ricavato espressamente dall'inciso di cui all'art. 77, c. 2, in cui l'ambito di applicazione delle definizioni ivi contenute era limitato al relativo Capo.

Un indirizzo legislativo del tutto diverso, come anticipato, ha preso avvio con la l. n. 42/2009, recante *Delega al Governo in materia di federalismo fiscale*, in attuazione dell'art. 119 Costi-

tuzione. Il Parlamento ha inteso accelerare il processo di attuazione delle città metropolitane riappropriandosi della definizione dei loro tratti fondamentali e riducendo, per l'effetto, l'autonoma determinazione degli enti locali interessati.

La l. n. 42/2009 ha posto una disciplina transitoria per l'istituzione delle città metropolitane «*fino alla data di entrata in vigore della disciplina ordinaria riguardante le funzioni fondamentali, gli organi e il sistema elettorale delle città metropolitane che sarà determinata con apposita legge*». Per ciò che attiene agli organi, l'art. 23, c. 6, lett. b) ha direttamente previsto che siano organi un'assemblea rappresentativa di secondo livello, denominata «consiglio provvisorio della Città Metropolitana», composta dai sindaci dei comuni che fanno parte della Città Metropolitana e dal Presidente della Provincia. Per l'organo di vertice, la disposizione rinvia la scelta alla proposta di statuto provvisorio, ammettendo che quest'ultimo disciplini le «modalità di elezione o l'individuazione del presidente del consiglio provvisorio di cui al comma 6, lett. b)». Il modello è dunque quello di una elezione di secondo livello per l'organo assembleare e di una alternativa, riservata a una scelta autonoma degli enti, tra modalità elettiva o altra modalità – addirittura non elettiva, nella misura in cui si parla di "individuazione" – dell'organo di vertice, non più denominato "Sindaco". Tali linee di indirizzo hanno trovato conferma nella più recente disciplina statale in materia, introdotta dal d.l. n. 95/2012, conv. in l. n. 135/2012, con cui si è inteso dare diretta attuazione agli artt. 114 e 117, c. 2, lett. p), Cost. attraverso un meccanismo di istituzione *ex lege* delle città metropolitane. Coerentemente a tale indirizzo, il legislatore ha ridotto la discrezionalità rimessa ai Comuni interessati nella definizione degli organi della Città Metropolitana, in sede di proposta di statuto, per porre una disciplina analitica degli organi dell'ente e della loro composizione. Prevede, dunque, l'art. 18, c. 3, d.l. n. 95/2012 che siano organi della Città Metropolitana il Consiglio metropolitano e il Sindaco metropolitano. Sparisce la giunta metropolitana come organo collegiale autonomo dotato di specifiche funzioni. La disposizione prevede, infatti, che il Sindaco possa (facoltativamente) nominare un Vicesindaco e attribuire deleghe a singoli Consiglieri. Attesa l'entità delle funzioni che si vorrebbero proprie della Città Metropolitana, la scelta di abolire la giunta potrebbe apparire per vero discutibile. Lo spazio di autonomia rimesso allo Statuto della Città Metropolitana è circoscritto alla selezione delle modalità di individuazione del Sindaco tra tre ipotesi predeterminate. Nel testo originario

dell'art. 18 d.l. n. 95/2012 erano previste le seguenti alternative: l'attribuzione della carica di diritto al Sindaco del Comune capoluogo; l'adozione di un sistema di elezione da parte del Consiglio metropolitano, al pari di quanto introdotto in sede di riorganizzazione delle Province; l'adozione di una elezione di primo livello, a suffragio universale e diretto. In sede di conversione, la l. n. 135/2012 ha introdotto significative modifiche a tale disciplina, di cui si dirà a breve. Analogamente dettagliata è la disciplina della composizione del Consiglio metropolitano. Il Consiglio si caratterizza per la dimensione ridotta, precostituita numericamente per legge. L'art. 18, c. 5, d.l. n. 95/2012 fissa il numero di sedici Consiglieri nelle città metropolitane con popolazione superiore ai tre milioni di abitanti; dodici Consiglieri per popolazione superiore agli 800.000 abitanti e inferiore o pari a tre milioni di abitanti; dieci Consiglieri per le altre città metropolitane. Conviene richiamare che è la stessa disposizione, al comma 1, a definire le città metropolitane nelle province di Roma, Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria. Ammesso che – cosa di cui si dubita – tale modello debba essere ripreso parimenti nella Regione Friuli Venezia Giulia, la Città Metropolitana dell'area triestina dovrebbe avere un Consiglio di dieci componenti. Per completezza, con successivo d.l. n. 188/2012, decaduto per mancata conversione, il Governo aveva ulteriormente ridotto il numero dei Consiglieri metropolitani, fissandone il numero massimo in dieci indipendentemente dalla popolazione (art. 5, c. 1, lett. g), sostitutivo dell'art. 18, c. 5, d.l. n. 95/2012 come convertito, secondo cui «*il consiglio metropolitano è composto da non più di dieci componenti*»). Quanto alla composizione, nella versione originaria dell'art. 18, c. 5, contenuta nel d.l. n. 95/2012, il Consiglio era necessariamente organo rappresentativo di secondo livello: «*I componenti del consiglio metropolitano sono eletti, tra i sindaci dei comuni ricompresi nel territorio delle città metropolitane, da un collegio formato da questi ultimi e dai consiglieri dei medesimi comuni, secondo le modalità stabilite per l'elezione del consiglio provinciale e con garanzia del rispetto del principio di rappresentanza delle minoranze. L'elezione del consiglio metropolitano ha luogo entro quarantacinque giorni dalla proclamazione del sindaco del Comune capoluogo o, nel caso di [elezione secondo le modalità previste per il Presidente della Provincia] contestualmente alla sua elezione. Entro quindici giorni dalla proclamazione dei consiglieri della Città Metropolitana, il sindaco metropolitano convoca il consiglio metropolitano per il suo insediamento*». In

sede di conversione sono state introdotte significative modifiche, prevedendo in sostanza un doppio binario: Città Metropolitana ordinaria; Città Metropolitana con articolazione del territorio del Comune capoluogo in più Comuni. Tale scelta, ai sensi dell'art. 18, c. 2bis, deve essere operata dallo statuto dell'ente, su proposta del Comune capoluogo deliberata a maggioranza qualificata e con speciale procedimento che prevede il parere della regione e un referendum di tutti i cittadini della Città Metropolitana. In tale ipotesi «*il capoluogo di regione diventa la Città Metropolitana che comprende nel proprio territorio il comune capoluogo di regione*». Mentre per le città metropolitane ordinarie la legge di conversione ha previsto la necessaria composizione del Consiglio mediante elezione di secondo livello, mantenendo fermo il modello già introdotto in via transitoria dalla l. n. 42/2009 e adottato successivamente per le Province, nel caso di Città Metropolitana capoluogo il Consiglio può essere eletto a suffragio universale e diretto, ai sensi dell'art. 75 TUEL per le elezioni dirette del Consiglio provinciale. L'art. 5 d.l. n. 188/2012, non convertito, aveva voluto rendere ancora più stringente il testo dell'art. 18 d.l. n. 95/2012, che ora si commenta, riformulando il comma 6 come segue: «*6. I componenti del consiglio metropolitano sono eletti: a) nei casi di cui al comma 4, lettere a) e b) [sindaco di diritto è il sindaco del Comune capoluogo; sindaco eletto dal consiglio provinciale] tra i sindaci e i consiglieri comunali dei Comuni ricompresi nel territorio della Città Metropolitana, da un collegio formato dai medesimi secondo le modalità stabilite per l'elezione del consiglio provinciale; b) nei casi di cui al medesimo comma 4, lettera c), [elezione del sindaco della Città Metropolitana capoluogo a suffragio universale e diretto] secondo il sistema previsto dall'articolo 75 del citato testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000 nel testo vigente alla data di entrata in vigore del presente decreto. Il richiamo di cui al comma 1 del citato articolo 75 alle disposizioni di cui alla legge 8 marzo 1951, n. 122, è da intendersi al testo vigente alla data di entrata in vigore del presente decreto*»). Quanto al Sindaco, mentre per la Città Metropolitana ordinaria l'art. 18, c. 4, lett. a) e b), legittima soltanto l'opzione tra sindaco del Comune capoluogo e elezione da parte del Consiglio metropolitano, esclusivamente nel caso di Città Metropolitana capoluogo è consentita l'elezione a suffragio universale e diretto (art. 18, c. 4, lett. c) risultante dalla legge di conversione; l'art. 5 d.l. n. 188/2012, non convertito, intendeva chiarire che il suffragio universale e diretto per l'elezione del sindaco fosse

ammissibile esclusivamente in caso di Città Metropolitana capoluogo, come segue: «*f) al comma 4, lettera c), prima delle parole: «nel caso» è inserita la parola: «solo» e dopo le parole: «comma 2-bis» sono inserite le seguenti: «e questa sia attuata, ai sensi del predetto comma, tramite il referendum e la legge regionale ovvero nel caso della Città Metropolitana di Roma Capitale*»). Infine, la legge di conversione del d.l. n. 95/2012 ha, per entrambe le variabili analizzate, ampliato l'elettorato passivo dei candidati a Consiglieri della Città Metropolitana, comprendendo non soltanto i Sindaci dei Comuni interessati, come previsto nel testo originario del d.l., ma anche i Consiglieri comunali. L'art. 18, c. 6, nella versione originaria stabiliva: «*I componenti del consiglio metropolitano sono eletti, tra i sindaci dei comuni ricompresi nel territorio delle città metropolitane, da un collegio formato da questi ultimi e dai consiglieri dei medesimi comuni*». La versione vigente recita: «*I componenti del consiglio metropolitano sono eletti tra i sindaci e i consiglieri comunali dei comuni ricompresi nel territorio delle città metropolitane, da un collegio formato dai medesimi*». Tale modifica non è indifferente ai fini della composizione dell'organo, che passa da componenti omogenei (Sindaci, espressione delle maggioranze, benché potenzialmente diverse, nei rispettivi Comuni) a componenti potenzialmente differenziati per funzioni e per rappresentanza (Sindaci e Consiglieri, espressione anche di minoranze interne ai consigli comunali di provenienza). Tale rilievo può, da un lato, aumentare il grado di rappresentatività delle minoranze, tanto che risulta omesso in sede di conversione l'inciso «e con garanzia del rispetto del principio di rappresentanza delle minoranze» inizialmente presente nell'art. 18, c. 6; dall'altro, incrementare il grado di "politicità" dell'organo, a discapito di una rappresentanza di soli organi di vertice dei rispettivi enti comunali di base. Merita di essere richiamato, inoltre, l'art. 18, c. 10, in tema di emolumenti, ripreso in termini identici dall'art. 23, c. 6, lett. c) l. n. 42/2009, secondo cui: «*La titolarità delle cariche di consigliere metropolitano, sindaco metropolitano e vicesindaco è a titolo esclusivamente onorifico e non comporta la spettanza di alcuna forma di remunerazione, indennità di funzione o gettone di presenza*». L'efficacia delle disposizioni ora descritte, tuttavia, è sospesa fino al 31 dicembre 2013 per effetto dell'art. 1, c. 115, l. 24 dicembre 2012, n. 228.

Volendo sintetizzare il modello di *governance* descritto, si tratta di forma di governo imperniata su due soli organi, Sindaco e Consiglio, quest'ultimo ristretto. Il modello ha due varianti, a se-

conda che si tratti di Città Metropolitana ordinaria o Città Metropolitana capoluogo ai sensi dell'art. 18, c. 2 bis. Nel primo caso, il Consiglio è organo di secondo livello, composto dai Sindaci e dai Consiglieri comunali eletti da un collegio composto dai medesimi soggetti in carica nei Comuni compresi nel territorio della Città Metropolitana. Sussiste un parallelismo tra questa opzione introdotta per la Città Metropolitana e le scelte adottate nella medesima legislatura per le Province. Ai sensi dell'art. 23, c. 15, 16 e 17, d.l. n. 201/2011, conv. in l. n. 214/2011 (ora non più in vigore, in quanto dichiarati incostituzionali): «*Sono organi di governo della Provincia il Consiglio provinciale e il Presidente della Provincia. Tali organi durano in carica cinque anni. 16. Il Consiglio provinciale è composto da non più di dieci componenti eletti dagli organi elettivi dei Comuni ricadenti nel territorio della Provincia. Le modalità di elezione sono stabilite con legge dello Stato entro il 30 aprile 2012. 17. Il Presidente della Provincia è eletto dal Consiglio provinciale tra i suoi componenti*».

Rispetto all'impostazione adottata per le Province, il d.l. n. 95/2012 autorizza e rimette allo Statuto dell'ente le modalità di individuazione del Sindaco metropolitano del modello di Città Metropolitana ordinario, prevedendo l'alternativa tra: Consiglio metropolitano di secondo livello e Sindaco di diritto nella persona del sindaco del capoluogo; Consiglio metropolitano di secondo livello che elegge il Sindaco metropolitano.

Per la Città Metropolitana capoluogo, invece, possono aversi, parrebbe in aggiunta alle ipotesi precedenti, un Consiglio e un Sindaco entrambi eletti a suffragio universale e diretto.

Il grado di rappresentatività e le funzioni di indirizzo politico degli organi appaiono sostanzialmente diversi nelle due ipotesi. L'elezione a suffragio universale e diretto avvicina gli organi della Città Metropolitana a quelli dei Comuni, in particolare al sindaco, non più al Presidente della Provincia, per il quale è stata eliminata l'elezione diretta; l'elezione di secondo livello del consiglio metropolitano, e a sua volta l'elezione del Sindaco metropolitano da parte del Consiglio, produce cariche il cui legame legittimante con l'elettorato è mediato, dunque con un grado politico di rappresentatività e responsabilità che appare meno intenso, come accade per gli organi di secondo livello. L'opzione che vorrebbe Sindaco metropolitano il Sindaco del capoluogo, infine, può determinare un'influenza incisiva del Comune capoluogo nell'esercizio in concreto delle funzioni dell'ente, con conseguente possibile sbilanciamento degli interessi degli altri Comuni compresi nel territorio di riferimento.

Si è visto che nella legislazione statale i modelli relativi alla costituzione degli organi della Città Metropolitana tendono essenzialmente a due poli: un modello elettivo a suffragio universale e diretto, al pari del meccanismo utilizzato per la formazione degli organi delle autonomie locali tradizionali, Comuni e Province, prima della riorganizzazione provinciale; un modello elettivo di secondo livello, in cui sia l'organo assembleare che l'organo di vertice sono espressione dei rappresentanti eletti degli enti locali che ne determinano la costituzione. Tali modelli sono stati alternativi nel tempo, e nell'ultima disciplina che il legislatore ha inteso adottare – quella di cui al d.l. n. 95/2012, poi dichiarato costituzionalmente illegittimo dalla sentenza n. 220/2013 – convivevano in due alternative ipotesi di Città Metropolitana.

Quanto all'esperienza della Regione Friuli Venezia Giulia, l'opzione è stata per il primo modello, di elezione diretta. La l.r. n. 1/2006, all'art. 9, c. 7, prevede: «*Per gli organi, le elezioni e il funzionamento delle città metropolitane si applicano, in quanto compatibili, le norme per i Comuni*».

La possibilità di considerare immune dagli interventi statali la potestà legislativa regionale in materia di ordinamento degli enti locali, come si vedrà, seppur ragionevolmente fondata, è attualmente posta in dubbio. L'art. 18, c. 11, d.l. n. 95/2012, conv. in l. n. 135/2012 stabilisce che «*Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, nel rispetto degli statuti speciali, le Regioni a statuto speciale e le Province autonome di Trento e Bolzano adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni di cui al presente articolo, che costituiscono principi dell'ordinamento giuridico della Repubblica*». Ma sul punto si tornerà in seguito.

3. LE FUNZIONI

(a cura di Federico Gambini)

Per quanto riguarda l'analisi delle funzioni delle Città metropolitane conviene senz'altro prendere le mosse dal testo costituzionale. Il nuovo art. 114 Cost. le inserisce tra gli enti territoriali che costituiscono la Repubblica, allo stesso modo dei Comuni e delle Province (nonché di Regioni e Stato). È evidente pertanto, da un lato, che le Città metropolitane debbano rappresentare gli interessi della loro comunità territoriale al pari degli altri enti locali ma, dall'altro, che si debba trattare di soggetti necessariamente differenziati proprio da Comuni e Province, non essendo altrimenti giustificabile una loro specifica previsione in Costituzione. Peraltro lo stesso articolo 114 chiarisce al secondo comma come anche le Città metropolitane, al pari degli altri enti territoriali, abbiano autonomia statutaria (il che esclude che il loro statuto possa essere approvato con legge statale) nonché funzioni e poteri propri. A tale previsione va necessariamente collegato il successivo art. 118 che attribuisce le funzioni amministrative «ai Comuni, salvo che per assicurarne l'esercizio unitario siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato» secondo i noti principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza. È evidente quindi che, al pari di quanto avviene per il livello provinciale o regionale, l'attribuzione di funzioni amministrative alle Città metropolitane debba rispondere all'esigenza di un più corretto svolgimento di tali funzioni in considerazione della migliore capacità di governo da parte dell'ente territoriale più vasto. Il secondo comma del medesimo art. 118 precisa inoltre che anche le Città metropolitane, al pari di Comuni e Province, sono titolari di funzioni proprie e di quelle «*conferite con legge statale o regionale, secondo le rispettive competenze*». L'art. 117 chiarisce altresì che le Città metropolitane, al pari degli altri enti territoriali, sono dotate di autonomia regolamentare e di «*funzioni fondamentali*».

Non è questa la sede per approfondire la distinzione tra funzioni proprie (art. 114) e funzioni fondamentali (art. 117), anche perché la stessa non appare decisiva ai fini della breve analisi che segue.

Si deve invece ricordare che la già citata legge delega n. 132/2003 stabiliva che, nell'individuare le funzioni fondamentali delle Città metropolitane, il Governo dovesse prevedere la titolarità di «funzioni connaturate alle caratteristiche proprie di ciascun tipo di

ente, essenziali e imprescindibili per il funzionamento dell'ente e per il soddisfacimento di bisogni primari delle comunità di riferimento» e dovesse altresì valorizzare «i principi di sussidiarietà, di adeguatezza e di differenziazione nella allocazione delle funzioni fondamentali in modo da assicurarne l'esercizio da parte del livello di ente locale che, per le caratteristiche dimensionali e strutturali, ne garantisca l'ottimale gestione».

Un passo ulteriore nel concretizzare il novero delle funzioni fondamentali delle Città metropolitane è stato compiuto dalla successiva legge delega n. 42/2009 laddove si prevedeva (art. 23, comma sesto) che, sia pure «ai soli fini delle disposizioni concernenti le spese e l'attribuzione delle risorse finanziarie... le funzioni fondamentali della Provincia sono considerate in via provvisoria, funzioni fondamentali della Città Metropolitana». A ciò si aggiungeva subito che si dovessero considerare funzioni fondamentali di tale ente: «1) la pianificazione territoriale generale e delle reti infrastrutturali; 2) la strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici; 3) la promozione e il coordinamento dello sviluppo economico e sociale».

Questa impostazione appare in certo modo consolidata sia a livello statale sia, per quanto riguarda il Friuli Venezia Giulia, a livello regionale.

Sotto il primo profilo, l'art. 18 del d.l. 95/2012, convertito con modifiche nella l. n. 135/2012, ha confermato l'attribuzione alla Città Metropolitana delle funzioni fondamentali delle Province e di quelle indicate ai nn. 1), 2) e 3) della citata l. 42/2009, aggiungendo altresì quelle attinenti a mobilità e viabilità. Anche in materia di funzioni, si ritiene utile riprendere il contenuto di tali disposizioni, benché oggi dichiarate incostituzionali con sentenza n. 220/2013.

A livello regionale, peraltro, l'art. 9 della l.r. n. 1/2006 riprende in maniera sostanzialmente identica la citata previsione dell'art. 23 della l. 42/2009, aggiungendo che «*la legge istitutiva della Città Metropolitana può prevedere ... il conferimento di ulteriori funzioni al nuovo ente locale*».

Pur nel difficile e farraginoso percorso di attuazione di questi «nuovi» enti territoriali, il nucleo fondamentale delle funzioni da attribuire *ab initio* agli stessi sembra quindi in qualche modo delineato.

Non suscita, ovviamente, particolari problemi la previsione che alla Città Metropolitana siano attribuite le funzioni della Provincia, in quanto la Città stessa (è chiara in questo senso la previsione dell'art. 9, comma 5, l.r. n. 1/2006) «succede» alla Pro-

vincia per effetto dell'approvazione della legge che la istituisce. Quanto alle funzioni ulteriori individuate sia a livello statale sia regionale, le stesse appaiono il frutto della concreta applicazione del principio di adeguatezza sopra ricordato.

Naturalmente questo può (e deve) reputarsi il nucleo minimo di funzioni attribuite alle Città, anche perché se quelle esplicitamente individuate fossero le uniche funzioni dell'Ente territoriale in questione, ben difficilmente si potrebbe giustificare la sua previsione in Costituzione, considerata al differenza tutto sommato non troppo marcata rispetto alle attribuzioni *standard* delle esistenti Province.

Ecco allora che un ruolo decisivo nella conformazione delle competenze «metropolitane» spetta alla legge istitutiva della Città che, come previsto per la nostra Regione dal citato art. 9 della l.r. n. 1/2006, potrà prevedere il conferimento di ulteriori funzioni al nuovo ente locale.

Tale conferimento potrà indubbiamente comportare il trasferimento alla Città Metropolitana di funzioni amministrative regionali (ad esempio, pianificazioni di area vasta *sub* regionali) e di funzioni comunali (piani regolatori urbanistici, trasporti, polizia amministrativa urbana), che trovino nel nuovo Ente territoriale la loro migliore allocazione in rapporto al territorio e alla popolazione. Per l'istituzione di Città metropolitane al di fuori delle regioni a statuto speciale si prevede (da ultimo si veda il citato art. 18 del d.l. n. 95/2012) anche la possibilità del trasferimento di funzioni di livello statale (e in dottrina si fa a proposito l'esempio delle funzioni attribuite con provvedimenti di protezione civile ad alcuni Sindaci metropolitani come commissari straordinari su alcuni specifici temi: traffico, mobilità, ecc.). Naturalmente tale facoltà non può dirsi *de plano* concessa anche nel nostro caso, posto che la legge istitutiva della Città Metropolitana sarebbe, ex art. 9, l.r. n. 1/2006, una legge regionale.

La particolarità della Città Metropolitana rispetto agli enti locali tradizionalmente conosciuti dal nostro ordinamento, dovrebbe per di più consentire proprio una migliore calibrazione delle funzioni da attribuire alla stessa in virtù di una specifica individuazione delle esigenze legate alla sua conformazione.

Quanto alla concreta articolazione delle funzioni della Città Metropolitana di Trieste, i risultati dell'indagine condotta dall'unità sociologica della presente ricerca appaiono in linea con la disciplina appena esaminata.

Le funzioni di «*pianificazione territoriale*», «*pulizia delle strade, raccolta e trattamenti dei rifiuti; trasporti urbani; attrazione di at-*

tività economiche» coincidono in buona parte e comunque sono perfettamente compatibili con quelle individuate sia dalla normativa statale che da quella regionale come nucleo fondamentale delle competenze attribuite *ab origine* all'Ente territoriale in questione.

4. LE CITTÀ METROPOLITANE NEGLI ATTUALI DISEGNI DI LEGGE COSTITUZIONALE E ORDINARIA

(a cura di Alessia Ottavia Cozzi)

In seguito alla sentenza della Corte costituzionale n. 220/2013, che ha dichiarato incostituzionali numerose disposizioni degli ultimi interventi legislativi statali volti a modificare le Province e istituire le Città metropolitane per illegittimo ricorso allo strumento del decreto legge, il Governo ha presentato lo stesso giorno alla Camera due disegni di legge sulla materia, l'uno costituzionale (ddl n. 1543); il secondo di legge ordinaria (ddl n. 1542). Tali atti sono ancora attualmente all'esame del Parlamento. Non dettano, pertanto, disposizioni in vigore. Tuttavia, appare opportuna una loro breve descrizione per dare conto degli sviluppi potenziali della legislazione statale in materia. Entrambi i disegni si inseriscono in un unico quadro di fondo, volto a sopprimere le Province e a sostituirle, nel tempo, da un lato con le Città metropolitane, per le aree in cui ciò è previsto, dall'altro con le unioni (obbligatorie) tra i Comuni. Il legislatore ha, innanzitutto, preso atto delle indicazioni della Corte costituzionale, sul punto chiare, relativamente alla necessità di una legge di revisione costituzionale per sopprimere le Province. Il ddl costituzionale presentato alla Camera dei deputati con il n. 1543 è intitolato, appunto "Abolizione delle province" e prevede, al primo comma dell'art. 1: "Sono abolite le Province". Per ciò che qui rileva, la riforma è di interesse perché, nell'eliminare le Province attraverso un intervento sull'art. 114 Cost., il disegno di legge interviene anche sulle città metropolitane. Si è detto che l'art. 114 Cost., nel delineare i soggetti che compongono la Repubblica, prevede oggi in posizione paritaria i Comuni, le Province, le Città metropolitane, le Regioni e lo Stato. Il disegno di legge costituzionale riscrive l'art. 114, comma 1, Cost. eliminando sia le Province che le città metropolitane. Parimenti, le città metropolitane sono espunte dal secondo comma dell'art. 114 Cost., che rimarrebbe formulato come segue: *"I Comuni e le Regioni sono enti autonomi con propri statuti, poteri e funzioni secondo i principi fissati dalla Costituzione"*. Infine, sempre l'art.1 del ddl costituzionale n. 1543 aggiunge un ultimo comma all'art. 114, dedicato solo alle città metropolitane: *"La legge dello Stato definisce il territorio, le funzioni, le modalità di finanziamento e l'ordinamento delle città metropolitane, enti di governo delle aree metropolitane"*.

I tratti essenziali di questa modifica, a prima lettura, sembrano essere i seguenti: innanzitutto, le città metropolitane hanno perso la "dignità" di risiedere nel primo comma dell'art. 114, c. 1, Cost.; come pure non sono più definite *"enti autonomi con propri statuti, poteri e funzioni"*, a mente del secondo comma. Il significato che se ne può trarre è che le città metropolitane non sono enti costituzionalmente necessari, come invece sono Comuni e Regioni, né non sono enti autonomi, perdendo la garanzia della potestà statutaria. Ciò, si noti, nonostante la parificazione delle città metropolitane agli altri enti locali permanga negli artt. 117 e 118 Cost., su cui il ddl che si commenta non interviene. Alle città metropolitane è riservato, come detto, il nuovo ultimo comma dell'art. 114 Cost., che, per differenza, deve delineare un ente con caratteristiche diverse dal Comune e dalla Regione, unici enti autonomi rimasti a comporre necessariamente la Repubblica. Ma in che cosa consiste tale differenza? La risposta la si coglie nella relazione di accompagnamento al parallelo disegno di legge ordinaria pendente alle Camere e consiste nel fatto che solo Comuni e Regioni sono intesi come enti incaricati della rappresentanza politica diretta della rispettiva comunità di riferimento; mentre le città metropolitane sono enti intermedi di diversa natura, non politicamente rappresentativi. Il ddl costituzionale sembra rispondere così a una domanda di fondo fondamentale che si era posta la dottrina nel dibattito sull'abolizione delle Province: se fosse necessaria la permanenza di un ente politico – rappresentativo intermedio tra Regione e Comune. In sostanza, se necessariamente determinate funzioni esercitate su una certa area territoriale abbiano un tasso di politicità tale da dover essere necessariamente imputate a un organo rappresentativo che se ne assuma la responsabilità; detto in altre parole, se l'esercizio di certe funzioni richieda un ente intermedio con legittimazione democratica (così R. Bin, in Le Regioni, 2012, 908). L'articolazione del nuovo art. 114 Cost., nell'intenzione del Governo proponente, sembra appunto voler distinguere gli enti, Comuni e Regioni, cui è riservato il primo comma dell'art. 114 Cost., dalle città metropolitane, cui è dedicato l'ultimo comma della disposizione, proprio in dipendenza dell'assenza, per queste ultime, di legittimazione democratica diretta. Si legge nella relazione di accompagnamento al parallelo ddl ordinario che il ddl costituzionale è volto a realizzare una Repubblica con due soli *"livelli territoriali di rappresentanza diretta delle rispettive comunità: le regioni e i comuni"*; mentre *"a questi si accompagna un livello di governo di area vasta,*

chiaramente collocato in una visione funzionale più ad una razionalizzazione e coerente organizzazione dell'attività dei comuni insistenti sul territorio che non ad un livello di democrazia locale espressione della comunità metropolitana". Dietro a tale disegno vi è una *ratio* di fondo espressamente resa nota: *"la volontà di ridurre la classe politica e i costi della politica ... tutto il disegno di legge (si intende qui quello ordinario) è segnato dalla volontà di fare dei Sindaci e dei presidenti delle unioni di comuni la classe politica di base del governo locale e quindi anche, in una misura non piccola, del nostro ordinamento democratico e costituzionale"* (così la relazione di accompagnamento al ddl ordinario, cosiddetto "Delrio", dal nome dell'attuale proponente Ministro per gli Affari regionali e le Autonomie). Nel ddl costituzionale, pertanto, le città metropolitane non sono enti espressivi di una rappresentanza politica diretta della rispettiva comunità e hanno la funzione di facilitare e rendere razionale l'azione degli enti di primo livello. Un ulteriore aspetto rilevante consiste nel fatto che la definizione del territorio, delle funzioni, delle modalità di finanziamento e dell'ordinamento delle città metropolitane è attribuita nel ddl costituzionale alla legge dello Stato; dunque con espressa riserva di legge statale. Tale riserva comporta che non sia necessario l'intervento della legislazione regionale, nelle Regioni a Statuto ordinario, per la definizione dei tratti tipici delle città metropolitane. Sarà la legge statale a decidere se e in che misura lasciare margini di discrezionalità alle singole Regioni. Resta da descrivere brevemente che cosa sono le città metropolitane nel parallelo ddl ordinario all'esame del Parlamento. Tale ddl è stato presentato al fine, da un lato, di continuare il processo di modificazione dell'assetto degli enti locali intrapreso con i decreti legge dichiarati poi incostituzionali, evitando di giungere nel 2014 a nuove elezioni per le Province; in secondo luogo, quale attuazione del contestuale ddl costituzionale, il quale rinvia alla legge ordinaria dello Stato la definizione dei criteri e requisiti generali per la redistribuzione delle funzioni proprie delle Province che il medesimo ddl costituzionale abolisce. In merito alle città metropolitane, il ddl "Delrio" ripropone, in realtà, molte delle disposizioni dichiarate incostituzionali dalla sentenza n. 220/2013 della Corte costituzionale, inserendole questa volta in un progetto di legge ordinaria. In sintesi, le città metropolitane che ne risultano sono enti di secondo livello, i cui organi, oltre al sindaco del comune capoluogo, che assume anche le funzioni di sindaco metropolitano, sono costituiti da sindaci o, nell'eventualità che gli statuti

lo vogliano, anche dai consiglieri comunali dei comuni compresi nel rispettivo territorio.

Le altre caratteristiche rilevanti sono:

- la predeterminazione per legge delle città metropolitane nelle seguenti: Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria;
- la coincidenza del territorio della Città Metropolitana con quello della Provincia oggi esistente;
- la successione della Città Metropolitana alla omonima Provincia in tutti i rapporti attivi e passivi pendenti a decorrere obbligatoriamente dal 1 luglio 2014;
- l'attribuzione alla Città Metropolitana di tutte le funzioni della Provincia, più alcune funzioni nuove;

tutti elementi questi che confermano il principio di alternatività della Città Metropolitana alla Provincia. Inoltre:

- la valorizzazione dei Comuni, prevedendo la coincidenza obbligatoria tra sindaco del comune capoluogo e sindaco della Città Metropolitana; il coinvolgimento necessario dei sindaci dei comuni più grandi (oltre 15.000 abitanti) e dei presidenti delle unioni di comuni con almeno 10.000 abitanti, che compongono il consiglio metropolitano; la partecipazione di tutti i sindaci di tutti i comuni del territorio di riferimento ad un organo denominato “conferenza metropolitana”, cui è riservata l'approvazione dello Statuto della Città Metropolitana e di alcuni atti fondamentali, quali il bilancio, e che si esprime attraverso un complesso meccanismo di voto ponderato;
- la rimessione allo Statuto dell'ente della definizione dei rapporti tra gli organi, le modalità di organizzazione e funzionamento.

Come detto, tali scelte sono contenute in un disegno di legge ancora in discussione; le modifiche che potrebbe subire nel corso dell'iter parlamentare e la sua stessa entrata in vigore sono, allo stato, elementi incerti.

5. I POTERI CONFORMATIVI DELL'ISTITUTO DELLA CITTÀ METROPOLITANA ALLA LUCE DELLA POTESTÀ PRIMARIA ORDINAMENTALE DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

(a cura di Paolo Giangaspero)

5.1. Considerazioni generali

Come si è visto, l'istituto della Città Metropolitana come livello di governo ha subito evoluzioni e cambiamenti anche significativi nella legislazione statale succedutasi nel corso del tempo.

A seguito del dispiegarsi degli effetti dei principi di sussidiarietà, e in particolare dei suoi corollari che – ai sensi dell'art. 118 Cost., – sono individuati nella differenziazione e nella adeguatezza, almeno nelle prospettive generali legate alla riforma del Titolo V, parte II della Cost., dovrebbe ritenersi superata la tradizionale visione omogenea della tipologia degli enti locali (per lungo tempo caratterizzata da una sostanziale eguaglianza sul piano delle funzioni), in favore di una configurazione dei livelli territoriali di governo per così dire “a geometria variabile”, ossia caratterizzata da differenze di rilievo tra il bagaglio di funzioni degli enti locali, in dipendenza da elementi anche fattuali (caratteristiche del territorio, elementi legati alla popolazione e ai suoi bisogni, posizione geografica ecc.). Ciò significa, quanto meno sul piano dei principi, che occorre partire dalla premessa secondo la quale la Città Metropolitana non deve essere considerata un ente rigorosamente unitario e identico a se stesso in tutte le sue realizzazioni, ma può e deve conoscere variazioni anche di grande rilievo, proprio in attuazione dei principi di sussidiarietà e differenziazione per renderlo adeguato a soddisfare i bisogni della sua comunità di riferimento.

Per valutare le possibilità di scelta regionale in ordine all'assetto funzionale e organizzativo dell'ente locale, nonché per precisare i vincoli collegati al suo processo di istituzione conviene muovere da alcune osservazioni legate alla estensione e ai limiti della potestà ordinamentale regionale sul sistema degli enti locali, sulla base del quale spetta alla legge regionale, e non a discipline statali la istituzione e la definizione dell'assetto dell'ente locale. Alla luce di queste considerazioni, infatti, potranno valutarsi le opportunità per la Regione di modulare la fisionomia delle funzioni dell'ente e in genere la sua collocazione nel sistema delle autonomie locali regionali, oltre che di definire le linee del procedimento per la sua istituzione.

Come è noto, la Regione Friuli Venezia Giulia dispone della potestà primaria ordinamentale sugli enti locali a partire dalla riforma statutaria approvata nel 1993 (l.cost. n. 2 del 1993), la quale ha introdotto nell'art. 4 dello Statuto il n. 1-bis, che affida alla potestà legislativa primaria regionale la materia dell'«ordinamento degli enti locali e delle relative circoscrizioni». La competenza legislativa è, come si è detto, di carattere primario ed è sottoposta ai limiti specifici di questo tipo di potestà, che dev'essere esercitata «in armonia con la Costituzione, con i principi generali dell'ordinamento giuridico della Repubblica, con le norme fondamentali delle riforme economico-sociali e con gli obblighi internazionali dello Stato, nonché nel rispetto degli interessi nazionali e di quelli delle altre Regioni (art. 4, comma 1, Statuto)». La previsione statutaria è stata successivamente attuata, e precisata nei suoi contenuti, dal d.lgs. n. 9 del 1997, di attuazione dello Statuto. Ai sensi di tale decreto, appare del tutto pacifica l'inclusione anche della Città Metropolitana nell'ambito materiale coperto dalla competenza legislativa primaria (cfr. art. 8, comma 2, che fa riferimento espresso all'istituzione di “aree metropolitane”). A tale d.lgs., oltre che ai dati risultanti dalla giurisprudenza della Corte costituzionale, dovrà farsi riferimento per valutare la possibilità e i limiti di intervento regionale. Prima di passare ad un'analisi puntuale, è tuttavia opportuno svolgere qualche considerazione introduttiva sulla citata competenza primaria.

La titolarità di una competenza legislativa primaria in materia di ordinamento e circoscrizioni degli enti locali è un dato che avvicina la posizione della Regione Friuli Venezia Giulia a quella delle altre autonomie differenziate, a loro volta dotate di competenze del tutto analoghe. Questa caratteristica, anzi, è stata assunta ad elemento qualificante della specialità regionale, e ad importante tratto differenziale delle autonomie regionali speciali rispetto a quelle ordinarie. Già prima dell'approvazione della riforma del Titolo V, parte II, Cost., infatti – quando fu avviato con le c.d. “leggi Bassanini” il processo di trasformazione delle autonomie locali noto come realizzazione del “federalismo a Costituzione invariata” – si ragionava in dottrina di una sorta di “doppio sistema” Regione/autonomie locali: l'uno, caratteristico delle Regioni ordinarie, imperniato su una centralità degli enti locali subregionali (secondo uno schema “municipalista”) e caratterizzato da una potestà conformativa della Regione sul sistema delle autonomie locali di ampiezza piuttosto ridotta; l'altro, di matrice “regionalistica”, caratteristico invece delle autonomie speciali, che proprio in forza della loro competenza ordina-

mentale godevano di una posizione di molto maggiore incisività nella conformazione del “loro” sistema delle autonomie locali. Benché la riforma del Titolo V, parte II, Cost. abbia per qualche verso rafforzato la possibilità per le Regioni ordinarie di incidere sul sistema delle autonomie locali in forza del principio di sussidiarietà, la portata della potestà ordinamentale delle autonomie speciali, all’indomani della riforma del 2001, ha assunto un peso ancora maggiore nel connotare di sé le “forme e condizioni particolari di autonomia” di cui all’art. 116 Cost. Per rendersene conto è sufficiente guardare alle posizioni assunte dalla Corte costituzionale a riguardo dopo la riforma. Se infatti il vero “cuore” della riforma del 2001 è nell’affermazione del principio di sussidiarietà (con la concentrazione – in linea di principio – di tutte le competenze amministrative in capo ai Comuni, salvo la loro attrazione in sussidiarietà ad enti di dimensioni territoriali maggiori), la circostanza che la potestà ordinamentale sugli enti locali spetti ancora – sulla base degli Statuti speciali – alle Regioni ad autonomia differenziata caratterizza tale potestà come una sorta di “metacompetenza”, ossia di competenza sull’allocazione delle competenze, tale – nei ragionamenti della Corte costituzionale – da escludere che di per sé il nuovo art. 118 Cost. sia applicabile alle Regioni speciali, se non attraverso le modalità di attuazione degli statuti ad esse peculiari (sent. 236/2004). Una declinazione particolarmente incisiva di tale conclusione, del resto, è stata fatta dalla Corte costituzionale proprio in relazione alla Regione Friuli Venezia Giulia, nel risolvere in senso favorevole alla Regione una impugnazione statale avente ad oggetto la legge sull’ordinamento degli enti locali (l.r. n. 1 del 2006) per asserita eccessiva compressione delle funzioni delle Province (si v. la sent. 238 del 2007). Ai sensi delle pronunce citate, ma anche di altre che riguardano altre Regioni speciali dotate di competenza ordinamentale, anche all’indomani della riforma tale competenza “non è intaccata dalla riforma del titolo V, parte II della Costituzione, ma sopravvive, quanto meno, nello stesso ambito e negli stessi limiti definiti dagli statuti” (in questo senso si v. la sent. 48 del 2003). Sulla base di queste premesse generali, e seguendo le indicazioni fatte proprie dalla Corte costituzionale, è dunque a partire dalle disposizioni statutarie e dai relativi decreti di attuazione che può essere impostato il problema dei limiti opponibili alla Regione con riferimento all’istituzione dell’ente, tanto con riguardo al procedimento di istituzione, quanto relativamente alla fisionomia organizzativa e al bagaglio delle funzioni attribuibili alla nuova autonomia locale.

5.2. Il procedimento di istituzione

Con riguardo in primo luogo al procedimento, il d.lgs. n. 9 del 1997 ne disciplina le linee essenziali all’art. 8, che per un verso ricomprende nella potestà ordinamentale «la revisione delle circoscrizioni provinciali, l’istituzione di nuove Province e la loro soppressione, su iniziativa dei Comuni, sentite le popolazioni interessate» (comma 1); per altro verso dispone che «l’eventuale istituzione da parte della regione di aree metropolitane comporta la revisione delle circoscrizioni provinciali interessate».

Da tale disposizione può essere per un verso fatta derivare (secondo una scelta presente del resto anche nella disciplina statale della Città Metropolitana) l’alternatività della Città Metropolitana rispetto alla Provincia (nel senso che pare di poter concludere che sul medesimo territorio regionale non possono contemporaneamente insistere entrambi gli enti locali), sicché l’istituzione della Città Metropolitana comporta di necessità un procedimento di revisione delle circoscrizioni provinciali; per altro verso la configurazione della legge regionale di istituzione (e di parallelo riassetto delle Province) come una fonte atipica, condizionata dalla necessità di sentire le popolazioni interessate: in ciò viene con tutta evidenza ripreso in parte il modello costituzionalmente previsto anche per le leggi statali di cui all’art. 133, comma 1, e comma 2 Cost.

La consultazione delle popolazioni interessate al riassetto territoriale si configura come un passaggio obbligatorio (a pena di vizio formale della legge istitutiva), ma non vincolante per la scelta regionale, che potrebbe anche distaccarsene. Tale procedimento è disciplinato dalla legislazione regionale nella l.r. n. 5 del 2003 (Articolo 12 dello Statuto della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. Norme relative alla richiesta, indizione e svolgimento dei referendum abrogativo, propositivo e consultivo e all’iniziativa popolare delle leggi regionali), e in particolare dal Capo III della legge medesima, il quale identifica anche puntualmente le popolazioni interessate al riassetto territoriale delle Province («gli elettori dei Comuni dell’ambito territoriale della Provincia che si intende istituire, sia gli elettori dei Comuni delle rimanenti parti di territorio provinciale da cui si propone il distacco. Al referendum per la modifica delle circoscrizioni provinciali partecipano sia gli elettori dei Comuni della provincia da cui si propone il distacco, sia gli elettori dei Comuni della Provincia cui si chiede l’aggregazione»). Come si ricava dal testo citato, tale disciplina si applica direttamente soltanto alla

istituzione di una nuova Provincia o alla revisione territoriale, ma – in forza di quanto si è precedentemente detto – trova applicazione anche nel procedimento di istituzione della Città Metropolitana, in quanto destinato ad incidere sull’assetto delle Province. Inoltre, le grandi linee di questa disciplina debbono considerarsi vincolanti per la Regione, in quanto di diretta derivazione da un principio costituzionale fondamentale (quello dell’art. 5 Cost.).

5.3. L’assetto organizzativo e funzionale del nuovo ente

Si è poco sopra riferito come la potestà ordinamentale giochi un ruolo centrale nel definire – particolarmente all’indomani delle riforme costituzionali del 2001 – la posizione delle Regioni ad autonomia differenziata, e si sono citate alcune decisioni della Corte costituzionale che enfatizzano particolarmente questo aspetto, con particolare riguardo alla determinazione delle funzioni proprie dei livelli di governo subregionali: a questo riguardo giova richiamare ancora la sentenza n. 238 del 2007, relativa alla determinazione delle funzioni delle Province, emessa in sede di impugnazione governativa della l.r. n. 1 del 2006. Nel ricorso statale si evocava una eccessiva penalizzazione delle Province, che asseritamente sarebbero state spogliate di troppe competenze a favore dei c.d. ASTER: nel rigettare la censura, la Corte fondava la propria decisione su una concezione piuttosto incisiva della potestà conformativa regionale sulle funzioni degli enti locali, certamente tale da distinguere nettamente la posizione delle autonomie speciali rispetto a quelle ordinarie. La medesima linea argomentativa era del resto presente anche nella sentenza “gemella” n. 286 del 2007 emessa dalla Corte con riguardo alla nuova disciplina del piano territoriale regionale (l.r. n. 30 del 2005). Con riguardo più specificamente all’assetto organizzativo e della “forma di governo” dei livelli territoriali di governo infraregionali, è opportuno anche riprendere la già richiamata sent. n. 48/2003, nella quale la Corte afferma – con riguardo alla potestà ordinamentale – che «la configurazione degli organi di governo degli enti locali, i rapporti fra gli stessi, le modalità di formazione degli organi e quindi anche le modalità di elezione degli organi rappresentativi, la loro durata in carica, i casi di scioglimento anticipato sono aspetti di questa materia: anche se, come è evidente, diversi e diversamente intensi possono essere i vincoli per il legislatore regionale derivanti dall’esigenza di rispettare i principi costituzionali e dell’ordinamento

giuridico (...)». Tale decisione, pronunciata in un caso riguardante la Sardegna con riferimento all'istituzione di nuove Province è tuttavia certamente estensibile anche alla Regione Friuli Venezia Giulia (la cui posizione è del resto in essa richiamata) e pare per un verso escludere l'applicabilità alle Regioni speciali dell'art. 117, comma 2, lett. p); per un altro si orienta in favore di una concezione estremamente "estesa" della portata della potestà ordinamentale anche con riguardo alla determinazione degli aspetti organizzativi circa le modalità di formazione delle rappresentanze dei vari livelli di governo e circa la complessiva "forma di governo" degli enti.

A guardare agli orientamenti appena richiamati si potrebbe concludere – con riguardo alla Città Metropolitana – che gli spazi per la disciplina regionale siano piuttosto ampi (tanto nel configurare l'assetto delle funzioni, quanto quello dell'organizzazione dell'ente).

Queste conclusioni sono state messe in dubbio dal complesso e vasto disegno di riassetto dei livelli di governo attuato da parte dello Stato – peraltro non senza alcuni ripensamenti e discontinuità – con una serie di decreti legge in materia di Province e di Città metropolitane: si tratta, come è noto, dei d.l. 201 del 2011 e successivamente del d.l. 95 del 2012, dichiarati in parte incostituzionali dalla Corte costituzionale con sentenza n. 220/2013. Con questi interventi, cui si è fatto ampio riferimento nei paragrafi precedenti, il Governo ha operato da un lato un riassetto della organizzazione della Provincia, disponendo la sua rappresentatività di secondo grado; dall'altro ha ridefinito le funzioni del medesimo ente (sia pure con qualche elemento di discontinuità tra i due decreti legge); inoltre, ha provveduto a fissare i termini di un riassetto territoriale delle Province attraverso un procedimento di fissazione di standard dimensionali minimi; infine, ha provveduto ad avviare il procedimento di costituzione delle Città metropolitane.

Non è questa la sede per una valutazione della complessiva manovra con tali interventi avviata (e interrotta – per quanto riguarda l'avvio delle Città metropolitane – con la mancata conversione del d.l. n. 181 del 2012, che procedeva alla loro concreta istituzione). È tuttavia necessario rilevare che il complesso di questi interventi rischiava di incidere sull'estensione della potestà ordinamentale della Regione e dunque sui suoi margini di azione, se non altro nel senso che esso rispecchiava una concezione statale che aspira a risultati estremamente restrittivi quanto ai limiti della potestà ordinamentale regionale.

Con riguardo a questi punti può osservarsi che – se è vero che gli interventi più specificamente rivolti a determinare il decollo della Città Metropolitana non si applicavano alle Regioni a Statuto speciale – è tuttavia da rilevare che i provvedimenti citati aspiravano a condizionare la potestà ordinamentale delle Regioni speciali. Benché infatti non si applicassero direttamente ad esse, tali provvedimenti imponevano alle autonomie differenziate un termine per l'adeguamento dei rispettivi ordinamenti, e qualificavano le disposizioni contenute nei richiamati d.l. (sia in ordine all'assetto delle funzioni del livello provinciale, sia in ordine ai loro requisiti dimensionali, sia infine relativamente alla loro fisionomia organizzativa) come vincolanti per le Regioni ad autonomia speciale in forza di una loro qualificazione come principi dell'ordinamento e come norme di coordinamento della finanza pubblica. Sui provvedimenti citati si è, come detto, aperto un contenzioso costituzionale conclusosi con la sentenza n. 220/2013. Come detto, la sentenza non ha fornito chiarimenti netti circa l'effettivo spazio di cui la Regione a Statuto speciale può beneficiare nella conformazione del sistema degli enti locali; permangono, perciò, anche dopo tale sentenza i margini di incertezza di cui si è detto.

Che, in ogni caso, l'orientamento delle istituzioni centrali sia di carattere piuttosto restrittivo risulta anche dal tenore del ricorso statale contro la l.r. n. 9 marzo 2012, n. 3 (Norme urgenti in materia di autonomie locali), il quale insisteva molto nel qualificare anche le puntuali disposizioni del d.l. 201/2011 come vincolanti per la Regione, in quanto radicati sulla competenza statale in materia di coordinamento della finanza pubblica (art. 117, comma 3), che avrebbe legittimato anche interventi puntuali e dunque costituito a carico delle autonomie speciali un vincolo a recepire – sia pure con un margine di tempo più ampio – le scelte statali nella loro integralità.

6. LE CONSEGUENZE IN ORDINE ALLA IPOTESI DI ISTITUZIONE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE

(a cura di Paolo Giangaspero)

Le considerazioni appena svolte giustificano il permanere di qualche margine di dubbio sulla effettiva disponibilità da parte delle Regioni di margini per conformare l'istituendo ente locale, dubbi che la sentenza della Corte costituzionale n. 220/2013 non ha dissipato.

In via di prima approssimazione, tuttavia, è possibile tentare di trarre qualche conclusione, anche alla luce degli spunti provenienti dalle altre Unità di ricerca, sul problema dei profili giuridici relativi alla prospettata istituzione della Città Metropolitana di Trieste: a questo proposito si può concludere quanto segue:

1. Dal punto di vista dei vincoli relativi al procedimento di istituzione del nuovo ente locale, esso si pone in primo luogo come "alternativo" alla Provincia, e dunque una sua introduzione determinerebbe "a cascata" la necessità di revisione delle circoscrizioni provinciali interessate dal prospettato riordino territoriale. Compatibili con la conservazione della Provincia sarebbero viceversa interventi più "leggeri", che potrebbero essere condotti in sede di esercizio di singole funzioni attraverso forme associative di enti locali (disciplinate dalla l.r. n. 1 del 2006): questa eventualità, peraltro, non ha a che fare con l'ipotetica istituzione della Città Metropolitana, ma si porrebbe per così dire "all'interno" dell'attuale assetto territoriale.
2. Ancora sotto il profilo procedimentale, appare necessario che la costituzione del nuovo ente locale sia accompagnata da procedure di consultazione delle popolazioni interessate. Quest'ultima osservazione richiede due precisazioni.
3. La prima ha un carattere strettamente giuridico. Come è noto, la disciplina dell'istituzione della Città Metropolitana ad oggi prevista dalla l.r. n. 1 del 2006 appare piuttosto "rigida", in quanto in definitiva sembra configurare – quanto meno di fatto, con riguardo alla situazione del territorio della attuale Provincia di Trieste – una sorta di "diritto di veto" da parte dei Comuni che, non aderendo alla Città Metropolitana, non sarebbero aggregabili ad altra Provincia per difetto di continuità territoriale (si v. l'art. 9 della l.r. n. 1 del 2006). Se da un lato la consultazione delle popolazioni interessate e l'iniziativa comunale discendono da vincoli alla potestà legislativa regionale, non altrettanto può dirsi del richiamato

“diritto di veto”, che potrebbe – in sede di revisione della l.r. n. 1/2006 – essere rivisto.

4. La seconda precisazione ha un carattere sostanzialmente più “politico”, in dipendenza delle conclusioni che paiono emergere dalle ricerche delle altre Unità con riguardo alla “mappatura” territoriale del nuovo ente locale. Dagli studi delle altre Unità di ricerca sembra profilarsi una estensione territoriale della Città Metropolitana più ampia rispetto a quella dell’attuale Provincia di Trieste, e tale da ricomprendere anche parti di territorio ad oggi ricomprese nella Provincia di Gorizia. Ciò comporta che i procedimenti di consultazione dovrebbero – ai sensi del d.lgs. n. 9 del 1997 e della l.r. n. 5 del 2003 – coinvolgere anche la popolazione dei Comuni della Provincia di Gorizia; più verosimilmente, peraltro, la consultazione dovrebbe essere ancora più ampia. Dato che la Provincia di Gorizia, ridimensionata nel suo territorio dall’aggregazione di sue parti alla istituenda Città Metropolitana, finirebbe per ridurre considerevolmente la sua dimensione territoriale, già peraltro inferiore alle soglie dimensionali a cui si era voluto recentemente ispirare il Governo nei suoi interventi di disciplina dell’ente, seppur poi finiti sotto la scure della Corte costituzionale, il che forse determinerebbe la necessità di una sua eliminazione, con la conseguente aggregazione di sue parti alla Provincia di Udine, la quale a sua volta dovrebbe essere consultata.
5. Con riguardo alla configurazione organizzativa dell’istituendo ente, come si è detto, la potestà regionale sconta taluni margini di incertezza, non risolti dal citato contenzioso costituzionale. È tuttavia da precisare che – anche a considerare la Regione speciale vincolata alle scelte statali – l’attuale quadro normativo e giurisprudenziale (risultante all’esito dell’accumularsi di una recente stratificazione normativa piuttosto disordinata, a cui sono seguiti interventi ampiamente demolitori del giudice costituzionale) consente una notevole diversificazione delle scelte quanto all’organizzazione della Città Metropolitana: schematizzando le opzioni possibili si possono svolgere le seguenti considerazioni:
 - Ferma restando l’alternatività rispetto alla dimensione provinciale (cui la Città Metropolitana sarebbe in ogni caso alternativa) esiste la possibilità di immaginare il nuovo ente come sostitutivo anche delle autonomie comunali (il che richiederebbe comunque l’elezione diretta degli organi); viceversa rimane aperta anche la possibi-

lità di immaginare la Città Metropolitana come ente “di area vasta”, compatibile con la presenza di Comuni nel suo territorio: in questo secondo caso sarebbe immaginabile sia l’elezione diretta del Sindaco e del Consiglio metropolitano, sia anche un’elezione di secondo grado.

- L’attuale disciplina della Città Metropolitana contenuta nella legge n. 1 del 2006 (art. 9) pare orientata al secondo dei due modelli citato alla lettera precedente, optando altresì per l’elezione diretta dei relativi organi (cfr. il comma 7 dell’art. 9, che rinvia alla disciplina per le elezioni comunali).
- Da questo punto di vista, è da segnalare che la legge regionale n. 1 del 2006, rispetto alla disciplina statale (cfr. *infra*) prevede spazi di autonomia minore lasciati alla autonomia statutaria dell’ente locale in ordine all’assetto organizzativo dell’ente locale: come si dirà, infatti, ai sensi dell’art. 18 d.l. 95 del 2012 a tale atto normativo era lasciata sostanzialmente la determinazione di scelte di organizzazione che viceversa nella disciplina regionale attualmente vigente sono in qualche misura “irrigiditi” in previsioni legislative. In definitiva, dunque, la definizione dell’assetto organizzativo (e funzionale) dell’ente locale è destinato a confluire nella legge regionale istitutiva, anche se – sulla base del comma 3 dell’art. 9 l.r. 1/2006 – tali temi possono e debbono essere oggetto dell’iniziativa rivolta all’istituzione dell’ente locale, che compete al Comune capoluogo “d’intesa con gli eventuali altri Comuni interessati”.

Venendo infine agli assetti delle funzioni, possono farsi alcune osservazioni:

- In primo luogo, è da dire che relativamente alla determinazione delle funzioni del sistema degli enti locali infraregionali le linee della giurisprudenza costituzionale sono più nette rispetto a quelle concernenti gli assetti organizzativi, e sono tutto sommato favorevoli ad una potestà conformativa piuttosto ampia a disposizione della Regione (si v. in particolare le osservazioni piuttosto “impegnative” contenute nella già citata sent. n. 238 del 2007 della Corte costituzionale).
- Semmai su questo punto si potrebbe rilevare che il bagaglio di funzioni della Città Metropolitana non dovrebbe disegnarsi come riproduttivo delle funzioni attualmente attribuite alle Province, ma dovrebbe distinguersene, at-

traverso l’incardinamento nel costituendo ente locale di funzioni ulteriori, che in parte sono attualmente incardinate nei Comuni, in parte potrebbero essere anche proprie delle Regioni.

- Da questo punto di vista, il già citato art. 9 della legge regionale sul sistema delle autonomie locali individua taluni gruppi di funzioni come immediatamente attribuiti al nuovo livello di governo (“pianificazione territoriale generale e reti infrastrutturali dei servizi pubblici; strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici locali; promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale”) consentendo tuttavia che in sede di concreta istituzione la legge regionale possa conferire anche ulteriori funzioni.
- Se si prendono in considerazione i risultati dell’indagine condotta dall’Unità di ricerca, si può sostanzialmente concludere che – dal punto di vista della percezione dell’utilità di tale nuovo livello di governo – le funzioni relativamente alle quali gli intervistati ipotizzano un coinvolgimento del nuovo ente locale sono sostanzialmente rispecchiate nel loro insieme nell’attuale disciplina legislativa: pianificazione territoriale, servizi di trasporto e relativi ai rifiuti, competenze relative allo sviluppo economico sono infatti riconducibili allo schema delle funzioni poco sopra citate.
- Un’ultima osservazione, con riguardo ai risultati delle indagini delle altre Unità di ricerca, può essere svolta sulla proiezione transfrontaliera del nuovo ente locale. Con riguardo a questo punto, che pare ricorrente nelle risposte, è tuttavia da precisare che esso in larga parte fuoriesce dalle considerazioni in ordine all’assetto organizzativo e all’istituzione del nuovo livello di governo locale. È ovviamente del tutto pacifico che, dal punto di vista strettamente organizzativo, la Città Metropolitana non può che configurarsi come un ente locale facente parte dell’ordinamento italiano: questo per altro verso di per sé non significa che un disimpegno delle funzioni ad esso attribuite non possa tener conto della peculiare posizione geografica ed economica dell’area di Trieste, il che tuttavia potrebbe avvenire con gli strumenti già attualmente disponibili (e per taluni versi praticati dai diversi livelli di governo) nella forma di gestioni armonizzate di talune funzioni e servizi con enti locali o realtà istituzionali confinari.

Riferimenti bibliografici

BIN R., “Il nodo delle Province”, *Le Regioni*, 2012, 899 ss.

BOBBIO L., *I governi locali nelle democrazie contemporanee*, Laterza, Roma-Bari 2004.

BRANCASI A., “Uguaglianze e disuguaglianze nell’assetto finanziario di una Repubblica federale”, in *Diritto pubblico* 2002, 909-980.

BRANCASI A., CARETTI P., “Il sistema dell’autonomia locale tra esigenze di riforma e spinte conservatrici: il caso della Città metropolitana”, *Le Regioni* 2010, 727 ss.

CAVALLO C., “Considerazioni sul problema delle funzioni fondamentali e delle funzioni proprie degli enti locali nel disegno di legge delega”, *Nuova Rass. di legisl., dottr. e giurispr.* 2007, 890 ss.

COVINO F., *La perequazione finanziaria nella Costituzione*, Jovene, Napoli 2008.

DE SIANO A., *Configurazione dell’interesse pubblico e determinante finanziaria*, Giappichelli, Torino 2008.

DEODATO C., “Le città metropolitane: storia, ordinamento, prospettive”, *Federalismi.it*, n. 19/2012.

GIARDA P., “Le regole del federalismo fiscale nell’articolo 119: un economista di fronte alla nuova Costituzione”, *Le Regioni* 2001, 1425-1483.

ITALIA V., “Prime considerazioni sul disegno di legge delega per l’adeguamento delle disposizioni in materia di enti locali alla legge costituzionale n. 3/2001”, *Nuova Rassegna* 2007, 113 ss.

JORIO E., GAMBINO S., D’IGNAZIO G., *Il federalismo fiscale*, Maggioli, Rimini 2009.

LANZA R., SPALLA F., “Area metropolitana: esperienze italiane”, *Amministrare* 2008, 105 ss.

MAROTTA G., PASTENA E., *Le città metropolitane*, Cedam, Padova, 2013.

MARZANATI A., “La questione delle Città metropolitane in Italia”, *Nuova Rass. di legisl., dottr. e giurispr.* 2006, 1121 ss.

MARZANATI A., “Note critiche in tema di Città metropolitane”, *Nuova Rass. di legisl., dottr. e giurispr.* 2006, 106 ss.

MARZANATI A., *Le città metropolitane*, in E. Maggiore, L. Camarda, G. Dainese, A. Marzanati, (a cura di), *L’ordinamento provinciale: provincia, città metropolitane; organi, funzioni, personale, responsabilità*, Giuffrè, Milano 2006.

NICOTRA V., PIZZETTI F., SCOZZESE S. (a cura), *Il federalismo fiscale*, Donzelli, Roma 2009.

PANTANI C., “Il progetto istitutivo delle aree e delle Città metropolitane deve fare i conti con il ridimensionamento territoriale delle precedenti autonomie locali comunali e provinciali”, *Lo stato civile italiano* 2007, 549 ss.

PATRONI GRIFFI F., “La città metropolitana e il riordino delle autonomie territoriali. Un’occasione mancata?“, *Federalismi.it*, n. 4/2013.

PERULLI P., *Piani strategici. Governare le Città europee*, Franco Angeli, Milano 2004.

PIAZZA S., “Note in margine ai profili dell’evoluzione normativa e istituzionale in tema di aree e Città metropolitane nell’esperienza italiana”, *Nuova Rass. di legisl., dottr. e giurispr.* 2008, 2200 ss.

PICA F., *Del federalismo fiscale in Italia*, Grimaldi, Napoli 2004.

SORICELLI G., “Politiche pubbliche e complessità sociali. Il fenomeno delle aree metropolitane tra riassetto dell’amministrazione locale e riforme costituzionali”, *Istituzioni del federalismo* 2002, 843 ss.

SPALLA F., BOTTA D., “Governo e metropoli in Europa: quaranta casi a confronto”, *Quad. di Scienza Politica* 2005, 87 ss.

VESPERINI G., “Venti anni di riforme dei poteri locali: quando la cooperazione è necessaria”, *Amministrazione civile* 2008, 76 ss.

VIGNERI A., “La semplificazione delle istituzioni territoriali. Le Città metropolitane”, *www.astridonline.it*, 21 marzo 2007.

ZANARDI F., *Per lo sviluppo. Un federalismo fiscale responsabile e solidale*, Il Mulino, Bologna 2004;



CONCLUSIONI

*Giovanni Carrosio
Marco Cesa
Igor Ciuffarin
Alessia Ottavia Cozzi
Romeo Danielis
Paola Di Biagi
Pietro Faraguna
Federico Gambini
Paolo Giangaspero
Claudia Marcon
Alessandra Marin
Giorgio Osti
Lucia Rotaris*

1. PRIMA PARTE

1.1 Sintesi delle principali conclusioni concernenti l'analisi urbanistica della città metropolitana di Trieste

1.2 Sintesi delle principali conclusioni relative all'analisi economica della città metropolitana di Trieste

1.3 Sintesi delle principali conclusioni concernenti l'analisi sociologica della città metropolitana di Trieste

1.4 Sintesi delle principali conclusioni concernenti l'analisi giuridica della città metropolitana di Trieste

2. SECONDA PARTE

2.1 Commenti all'ipotesi Città Metropolitana coincidente con la Provincia di Trieste

2.2 Commenti all'ipotesi Città Metropolitana coincidente con le Province di Trieste e Gorizia

2.3 Commenti all'ipotesi Città Metropolitana coincidente con l'area litoranea (Monfalcone, Trieste, Capodistria)

1. PRIMA PARTE

1.1 Sintesi delle principali conclusioni concernenti l'analisi urbanistica della Città Metropolitana di Trieste

Il gruppo di lavoro che ha sviluppato gli aspetti urbanistici e territoriali della ricerca ha finalizzato il suo apporto alla definizione di un modo adeguato di individuare e perimetrare l'ambito del nuovo ente territoriale definito come Città Metropolitana di Trieste, identificando inoltre alcune possibili funzioni che potrebbero essere ad esso attribuite.

A tal fine, il lavoro si è svolto a partire dal confronto con la letteratura relativa a sistemi urbani e territoriali complessi e di scala intermedia – quale risulta essere l'ente definito come area o città metropolitana – e con quella relativa ad alcune esperienze italiane e straniere di studio della dimensione, perimetrazione e riconoscimento di compiti alle città metropolitane.

Sulla base di questo lavoro preliminare, si è scelto di individuare nei caratteri di tipo ambientale e nei patrimoni locali alcuni degli aspetti cardine nella definizione di una possibile perimetrazione e definizione di competenze, anche in ragione della già accettata (pure dalle risultanze del gruppo di lavoro dei sociologi) carenza di una specifica identità socio-culturale riconoscibile nell'area vasta triestina, comunque essa venisse individuata.

La lettura che è stata approntata, alla scala sovra regionale, regionale e delle due province di Trieste e Gorizia, è quella delle risorse territoriali – di tipo naturale e ambientale o prodotte dalle varie fasi di territorializzazione succedutesi in questo ambito geografico – e delle loro modalità di gestione.

In particolare, sono state individuate alcune categorie d'indagine, rispetto alle quali si è verificato quale sia la loro diffusione, qualità, incidenza sul territorio indagato, al fine di comprendere quali patrimoni potessero costituire l'armatura territoriale della città metropolitana e di conseguenza quali fossero gli aspetti che il nuovo ente avrebbe potuto nello specifico governare al meglio. Questo nella consapevolezza che tali dati non possano non essere, infine e prima di qualsiasi giudizio di merito, incrociati con quelli derivanti dall'indagine sociale e da quella economica.

Le tre “figure” che sono emerse dall'analisi urbanistico-territoriale, già sunteggiate nel testo introduttivo all'apparato di analisi, sono state poi utilizzate come riferimento anche dagli altri gruppi di lavoro, attribuendo ad esse però una forma semplificata, relativa alla individuazione di un riferimento di carattere

amministrativo attuale, ovvero la corrispondenza o meno con una sommatoria di attuali enti territoriali.

Questo non è ovviamente così vero nel caso dell'analisi urbanistica, basata come detto su lettura e interpretazione delle risorse territoriali, e pertanto si specifica che tali corrispondenze possono essere qui mantenute solo per consentire una comparazione degli esiti della ricerca nei diversi settori.

In tal modo, la *città estesa litoranea* è la figura associata alla Città Metropolitana data dalla somma di Monfalcone (mandamento), Trieste (provincia) e Capodistria; la *città della costa* è associabile alla provincia di Trieste (alla quale è però necessario, dal punto di vista dell'analisi territoriale, sommare quanto meno il Comune di Monfalcone); la *città tra Isonzo, Adriatico e Carso* è associabile alla sommatoria delle due province di Trieste e Gorizia.

1.2 Sintesi delle principali conclusioni relative all'analisi economica della Città Metropolitana di Trieste

La prima parte dello studio ha sviluppato una metodologia di individuazione dei confini geografici dell'area metropolitana di Trieste basata su due approcci fra loro complementari: da un lato lo studio della caratterizzazione economica della città di Trieste e del territorio circostante e dall'altro l'analisi dei flussi di lavoratori e studenti pendolari che si spostano con regolarità da o verso la città di Trieste.

A tale scopo è stato definito un indicatore di peso economico basato sulla densità di concentrazione spaziale, sulla specializzazione produttiva e sulla numerosità della popolazione. È risultato che tutti e quattro i capoluoghi di provincia presentano valori degli indicatori di peso economico molto elevati, accanto a questi si distinguono però altri due comuni aventi elementi di prossimità con il comune di Trieste ovvero il comune di Muggia, in provincia di Trieste, e il comune di Monfalcone, in provincia di Gorizia. Si è quindi proceduto ad individuare gli aggregati territoriali che risultano sufficientemente omogenei dal punto di vista della caratterizzazione economica, ma anche contigui dal punto di vista territoriale. Gli aggregati territoriali più importanti, tanto in termini di popolazione residente, quanto in termini di peso economico, sono risultati essere quelli più prossimi ai quattro capoluoghi di provincia. Fra questi, però, solo la concentrazione comprendente il comune di Trieste e quello di Muggia presenta le caratteristiche proprie della città metropolitana. Estendendo

l'analisi anche al fenomeno del pendolarismo è emersa la forte interdipendenza esistente fra l'aggregato territoriale di Trieste (comune di Trieste e di Muggia) e gli altri comuni appartenenti alla provincia di Trieste. Anche i comuni di Monfalcone e Ronchi dei Legionari presentano flussi di pendolari diretti alla, o provenienti dalla, concentrazione territoriale di Trieste di una qualche consistenza, anche se non confrontabile con quanto rilevato per il resto della provincia di Trieste.

La seconda parte dello studio ha esaminato quali funzioni economiche dovrebbero essere attribuite alla Città Metropolitana, come sono attualmente organizzate nel FVG la programmazione e la gestione dei servizi pubblici locali (servizi idrici, trasporto pubblico locale, raccolta, gestione, smaltimento dei rifiuti, gas, energia elettrica, polizia locale, nettezza urbana, illuminazione) e a quale scala dovrebbero essere gestiti.

Sulla base dell'analisi economica è emerso che la scala comunale è generalmente insufficiente e quindi un'integrazione della produzione e gestione dei servizi pubblici locali a livello sovra-comunale sarebbe auspicabile. Gli studi esaminati dimostrano, infatti, che in diversi casi la scala provinciale è più adeguata rispetto a quella comunale e che esiste una tendenza già in atto per alcuni servizi pubblici locali (rifiuti, TPL) ad essere prodotti e gestiti su scala regionale quando non interregionale (gas ed energia elettrica). Infine, si è sottolineato che, dal punto di vista dell'analisi economica, le esigenze dell'efficienza produttiva devono comunque essere armonizzate con quelle della concorrenza tra i gestori dei servizi pubblici locali e della qualità del servizio. Per cui, è importante che l'aumento della scala produttiva non vada a rafforzare le caratteristiche di monopolio naturale locale che hanno questi settori e che contemporaneamente venga posta attenzione alla qualità del servizio offerto. Quest'ultimo aspetto è solitamente responsabilità del regolatore pubblico.

1.3 Sintesi delle principali conclusioni concernenti l'analisi sociologica della Città Metropolitana di Trieste

Il lavoro dell'unità di ricerca sociologica si è sviluppato seguendo tre fasi:

- l'analisi della letteratura sulla governance e sulle tipologie delle città metropolitane, dalla quale sono state ricavate le principali problematiche emerse in altri contesti territoriali e le opzioni socio-organizzative seguite;

- l'analisi letteratura grigia, che ha consentito di ricostruire il dibattito sulla città metropolitana emergente da articoli di giornale, comunicati stampa, documentazione della commissione regionale per il riordino delle province, pareri espressi in sedi istituzionali;
- interviste in profondità e questionario a rappresentanti di organizzazioni di categoria, sindacali, culturali, sindaci selezionati sulla base della ricostruzione del dibattito: agli intervistati sono state poste domande su perimetrazione, funzioni, modelli istituzionali, sistema di governance, identità della città metropolitana.

Dal lavoro emerge come la città metropolitana sia ad oggi un costruito istituzionale dibattuto da alcuni soggetti politici e istituzionali, senza un coinvolgimento degli attori che operano sul territorio. Tuttavia, esiste un'apertura da parte di molti soggetti all'ipotesi della costituzione del nuovo ente territoriale, soprattutto per l'accorpamento di servizi e per una corretta pianificazione territoriale che comprenda un'area più vasta rispetto a quella dei confini comunali. Sulla perimetrazione le opinioni sono variegate: ogni intervistato vede la città metropolitana a geometria variabile a seconda del focus di interesse del quale è portatore. Il mondo dell'impresa e quello della ricerca sono per una CM che varchi i confini nazionali, i comuni del Carso la avversano per timore di essere fagocitati, i comuni del Monfalconese si vedono inclusi in particolare per coltivare relazioni già esistenti sui servizi pubblici, le organizzazioni sindacali vedono una CM litoranea, costruita in base all'omogeneità del mercato del lavoro locale. In sintesi, emerge come la città metropolitana sia concepita più come ambito territoriale funzionale, che come area caratterizzata da una sua identità naturale sulla quale costruire dei punti di forza.

1.4 Sintesi delle principali conclusioni concernenti l'analisi giuridica della Città Metropolitana di Trieste

Nella prospettiva dei giuristi, la nozione di Città Metropolitana ha dei connotati che rimandano a una figura di ente locale (ossia di un livello territoriale di governo). Con ciò si vuol dire che, benché i tratti della Città Metropolitana non siano ben definiti nel nostro ordinamento, e anzi siano in continua evoluzione, la figura della Città Metropolitana rinvia in ogni caso ad una identificazione, ossia all'istituzione di un ente locale con una propria dimensione territoriale di riferimento e proprie strutture istitu-

zionali e funzionali (gli organi dell'ente locale e le relative funzioni) definite in modo rigido con riguardo all'ambito territoriale determinato. In questa prospettiva, lo sforzo dei giuristi è stato (del tutto in aderenza con le richieste dei committenti) quello di valutare, pur in un contesto in continua trasformazione, la praticabilità e le modalità di istituzione di un ente locale di questo genere in rapporto alle varie ipotesi di suo dimensionamento territoriale, derivanti anche dalle ricerche degli altri gruppi. In un quadro così determinato, sono giocoforza rimaste sullo sfondo le problematiche legate a forme di esercizio delle funzioni più flessibili e per così dire "a geometria variabile", quali quelle che potrebbero derivare da forme di integrazione di funzioni tra enti locali diversi, integrazioni che non necessariamente fanno riferimento ai medesimi ambiti territoriali. Tali forme di integrazione presuppongono l'esistenza di enti locali e sottolineano piuttosto l'opportunità che essi gestiscano alcune delle loro funzioni mediante forme organizzative non entificate, né politicamente rappresentative, derivanti dalla reciproca collaborazione e collocate in ambiti territoriali che possono variare a seconda della funzione (a titolo puramente esemplificativo: la dimensione territoriale per la gestione dei rifiuti potrebbe in questo quadro essere diversa da quella relativa alla pianificazione territoriale, e così via). In sostanza, le esigenze di coordinamento e di gestione integrata di funzioni non richiedono necessariamente l'istituzione di un ente locale, quale livello di governo che si traduce in un ente esponenziale di carattere politico degli interessi di una comunità territoriale determinata. Naturalmente, l'approccio connesso all'integrazione delle funzioni non è incompatibile con quello che preveda la costituzione della Città Metropolitana, ma si riconnette a un ambito di problemi diversi da quelli legati all'istituzione di un nuovo livello di governo (potendo semmai, una volta che si giungesse all'istituzione della Città Metropolitana segnare alcune linee possibili di azione). Ma lo studio della Città Metropolitana, come istituto giuridico, implica che si tratti del tema essenzialmente dal punto di vista dell'istituzione, degli organi e delle funzioni di un ente locale. Su queste basi, si possono riassumere le conclusioni dei giuristi nei termini seguenti, con riguardo alle tre ipotesi di dimensionamento territoriale emerse dalla ricerca, rinviando per ulteriori approfondimenti più dettagliati a quanto esposto nel rapporto di ricerca.

2. SECONDA PARTE

2.1 COMMENTI ALL'IPOTESI CITTÀ METROPOLITANA COINCIDENTE CON LA PROVINCIA DI TRIESTE

Il punto di vista dell'urbanista

Dal punto di vista dell'analisi territoriale, alla provincia di Trieste sarebbe necessario sommare quanto meno il Comune di Monfalcone.

La definizione di quest'ambito si affida soprattutto alle caratteristiche di tipo ambientale, aspetto che tende a rendere più rilevante lo "spessore" del territorio, con potenziali estensioni di alcuni ragionamenti sulla gestione e la valorizzazione di questi beni ad ambiti transfrontalieri, che in questo caso sono più di ambito carsico che litoraneo.

Inoltre, l'idea di fondare la perimetrazione del nuovo ente sui caratteri ambientali e le reti ecologiche comporta la possibilità di pensare ad una estensione (se non nella forma entificata, nelle modalità di gestione di servizi e di alcuni aspetti del governo del territorio) verso la foce dell'Isonzo e oltre, verso il territorio del Comune di Grado.

Questa figura, forse ancora più della precedente, sembra alludere all'"aggregato territoriale a geometria variabile" già menzionato nella definizione di Camagni e Lombardo, e porta con sé, in un momento nel quale l'attenzione alle risorse ambientali e paesaggistiche e la tensione verso la crescita zero del consumo di suolo sono giunti finalmente a connotare i piani alla scala regionale e comunale, una visione più innovativa dei compiti di un ente di scala intermedia.

Il punto di vista dell'economista

L'ipotesi di far coincidere la Città Metropolitana con gli attuali confini della provincia di Trieste sembra giustificata tanto sulla base della caratterizzazione economica dell'area considerata, quanto sulla base dell'organizzazione delle funzioni economiche ivi localizzate. La presenza delle funzioni economiche urbane e del terziario avanzato, la concentrazione spaziale elevata, la discreta numerosità della popolazione e i consistenti flussi di pendolari che per ragioni di studio o di lavoro si muovono quotidianamente fra la città di Trieste e il resto del territorio provinciale supportano una perimetrazione della Città Metropolitana che includa tutti i comuni facenti parte della provincia. Anche le rilevanti economie di densità nella produzione e nella gestione dei servizi pubblici locali giustificano questo

livello di aggregazione, prova ne sia il fatto che la fornitura del servizio di trasporto pubblico locale, di energia e di gas sono già integrati a livello provinciale. La fornitura dell'acqua, invece, è ancora suddivisa fra due concessionari, l'Acquedotto del Carso S.p.a. e ACEGAS-APS S.p.a.. Si ritiene, comunque, che un'eventuale integrazione dei due enti comporterebbe costi di riassetto organizzativo compatibili con i vantaggi economici e di efficientamento che ne deriverebbero.

Il punto di vista del sociologo

Una prima ipotesi di delimitazione della città metropolitana di Trieste possiamo farla coincidere con i comuni della sua provincia. È una delimitazione prevista dalla legge regionale n. 1 del 2006 (art. 9), ed è la più semplice da istituire perché si tratta di comuni della prima fascia con una consolidata appartenenza all'intera provincia e quindi l'integrazione è lungamente sperimentata.

Eppure questo tipo di perimetrazione, che coincide con la provincia di Trieste, viene considerato da molti soggetti intervistati troppo limitata e poco funzionale ad un vero cambiamento istituzionale, inoltre si tratterebbe di un territorio troppo esiguo per garantire un livello gestionale adeguato e una compressione dei costi; alcuni evidenziano anche il rischio che si operi un mero cambio di denominazione senza una riforma sostanziale dei contenuti. Le organizzazioni a carattere economico, formativo e accademico, che tendono a proiettarsi verso l'esterno vedono la città metropolitana ridotta alla provincia di Trieste di scarso interesse.

Questo tipo di delimitazione trova delle resistenze anche nei comuni del Carso, con una maggioranza (o una presenza consistente) etnica slovena. Questi comuni temono che questo modello di città metropolitana limiti la loro autonomia, portando ad un'omogeneizzazione delle politiche culturali, e di essere fagocitati dalla "soluzione italiana" nella gestione dei servizi sociali.

Il punto di vista del giurista

Con l'attuale procedimento istitutivo, previsto dalla legge regionale sull'ordinamento degli enti locali, tale soluzione è giuridicamente percorribile. Tuttavia, nel quadro delle norme procedurali oggi in vigore, la contrarietà di alcuni enti locali già esistenti sul territorio di riferimento, indipendentemente dal loro dimensionamento territoriale e dalla consistenza numerica dell'ente. Ne deriva che la concreta fattibilità di tale soluzione richiede un elevato grado di condivisione delle comunità coin-

volte nel corso dell'intero procedimento. Rientra, ovviamente, nelle competenze ordinamentali della Regione la riscrittura delle norme procedurali in un senso diverso. Sotto il profilo dell'infrastruttura istituzionale, l'ente locale risultante da questo scenario sarebbe alternativo alla Provincia di Trieste. Ciò non comporta che gli organi e le funzioni siano identiche al vigente ente provinciale. La Città Metropolitana potrebbe avere un'architettura istituzionale potenzialmente diversa e consentirebbe una differente allocazione delle funzioni attualmente incardinate nella Provincia e nei Comuni.

2.2 COMMENTI ALL'IPOTESI CITTÀ METROPOLITANA COINCIDENTE CON LE PROVINCE DI TRIESTE E GORIZIA

Il punto di vista dell'urbanista

Nel complesso, è questa la figura che emerge con maggiore rilevanza dall'analisi, in quanto supportata dall'indagine sul sistema insediativo e su quello infrastrutturale, e appare per contro rilevante anche dal punto di vista ambientale, da quello del patrimonio storico-culturale e dei servizi ad essi correlati, in primis all'offerta turistico-ricettiva.

L'immagine di questa città fa perno sui due centri capoluogo della Venezia Giulia (pur con la loro diversa dimensione) e va ad incerniersi sul sistema insediativo monfalconese, senza individuare rapporti gerarchici tra le diverse zone incluse nella perimetrazione; rappresenta pertanto l'occasione per coordinare gli strumenti di governo del territorio in un ambito per molti versi coerente ma al momento caratterizzato da azioni che non presentano alcuno sforzo di dialogo e coordinamento. In questa figura assumono particolare rilevanza, inoltre, soprattutto per la densità e diffusione dei patrimoni locali e degli aspetti paesaggistici, gli ambiti legati al fiume Isonzo e al Carso, in quest'ultimo caso in particolare offrendo una visione ricomposta quanto meno dell'ambito carsico giuliano, che si ritiene meglio porterebbe a dialogare con le realtà transfrontaliere. Questi due elementi possono essere interpretati come sistema connettivo delle tre polarità insediative maggiori, elemento unificante e di relazione che conferisce qualità all'intera città metropolitana.

Il punto di vista dell'economista

L'ipotesi di estendere il perimetro della Città Metropolitana alle province di Trieste e di Gorizia è giustificata dalla caratterizzazione economica di quest'area che includerebbe, infatti,

due aggregati urbani con funzioni di terziario avanzato e non e con funzioni industriali. La concentrazione spaziale discreta, la numerosità della popolazione sufficiente e i consistenti flussi di pendolari fra la città di Trieste e il resto del territorio, in particolare con i comuni di Monfalcone e Ronchi dei Legionari, infatti, supporterebbero questa ipotesi progettuale. Anche la comprovata esistenza di economie di scala e di scopo nella fornitura e organizzazione dei servizi pubblici locali giustificherebbe l'estensione del perimetro della Città Metropolitana alle due province. I costi di riorganizzazione e riassetto aziendale sarebbero, però, più onerosi che ne caso precedente, poiché nessuno dei servizi presi in esame (trasporto pubblico locale, erogazione dell'energia, del gas e dell'acqua) risulta in questo momento integrato a livello interprovinciale. È lecito aspettarsi, comunque, che i vantaggi in termini di efficientamento del sistema potrebbero, nel medio periodo, più che compensare i maggiori oneri del processo riorganizzativo.

Il punto di vista del sociologo

Una seconda ipotesi di delimitazione della città metropolitana di Trieste possiamo farla coincidere con i comuni della provincia di Trieste e della provincia di Gorizia. Questa perimetrazione viene considerata coerente da molti dei soggetti intervistati perché esistono dei radicamenti culturali forti che uniscono le due province (e in particolar modo Trieste con i comuni del “Monfalconese”). Questo collante economico e sociale è costituito dalla presenza di un confine comune, da un mercato del lavoro omogeneo, dalla presenza della minoranza di lingua slovena, dall'esistenza di un territorio carsico analogo, dall'impegno in progetti di cooperazione transfrontaliera, dall'uso dello stesso dialetto di origine istro-veneta, dalla presenza di una “cultura ed economia del mare” che assimila i due territori e si concretizza in una storia cantieristica comune. Gli enti di ricerca e le associazioni di categoria imprenditoriali prediligono questa delimitazione di maggiori dimensioni perché potrebbe ottimizzare le risorse, valorizzare le eccellenze presenti sul territorio e il sistema della ricerca, garantire una pianificazione infrastrutturale più efficiente e un maggiore coordinamento tra le realtà economiche del territorio (es. Autorità portuale unica). Questa città metropolitana più ampia permetterebbe anche di diluire le questioni dell'identità e dell'appartenenza territoriale che contrappongono Trieste ai piccoli comuni carsici.

Il punto di vista del giurista

Tale soluzione comporta le medesime considerazioni espresse al punto precedente. Si tratta di una soluzione giuridicamente percorribile a legislazione vigente e anch'essa sarebbe alternativa rispetto all'attuale assetto degli enti Provincia di Trieste e Provincia di Gorizia. Attesa la dimensione territoriale coinvolta, occorrerebbe tuttavia valutare eventuali conseguenze sul complessivo riassetto della dimensione territoriale degli enti locali regionali di area vasta. Come detto al punto precedente, anche questo scenario richiede il coinvolgimento, mediante il ricorso agli istituti di democrazia diretta (referendum), delle popolazioni interessate. Analogamente, a legislazione vigente l'iter procedimentale potrebbe arrestarsi di fronte al dissenso di qualcuno degli enti locali coinvolti.

2.3 COMMENTI ALL'IPOTESI CITTÀ METROPOLITANA COINCIDENTE CON L'AREA LITORANEA (MONFALCONE, TRIESTE, CAPODISTRIA)

Il punto di vista dell'urbanista

La sua dimensione è estesa dal Mandamento monfalconese, al sistema insediativo della provincia triestina, fino a chiudersi con l'ambito urbano di Koper, in Slovenia. I caratteri che maggiormente contraddistinguono quest'area sono quelli tipici dell'insediamento umano, con maggiori o minori densità dal punto di vista della popolazione e della presenza di servizi, sempre però supportato da una forte componente infrastrutturale. Elemento che provoca qualche dubbio nella definizione di quest'area è la presenza della cesura determinata nel sistema insediativo dalla penisola di Ancarano, alla quale si contrappone però la forte relazione data dai grandi elementi infrastrutturali, alcuni dei quali potenzialmente più competitivi se inseriti in una logica di network. Questa ipotesi è supportata inoltre dalla densità dei flussi presenti nell'area e testimoniati anche dalla letteratura, nonché dalla elaborazione, a partire dal secondo dopoguerra, di alcune rilevanti letture di piano della necessità/opportunità di governare l'insediamento nell'area attraverso un progetto unitario: letture che testimoniano il tempo lungo di sedimentazione dell'idea dell'area come sistema territoriale certamente composto ma in potenza coerente.

Il punto di vista dell'economista

La terza e ultima ipotesi prevede l'aggregazione del territorio circostante la città di Trieste, di Monfalcone e di Capodistria. La specializzazione produttiva ammetterebbe una soluzione di questo tipo poiché sarebbero incluse una città di rango superiore ospitante il terziario avanzato (Trieste) e due città di rango inferiore (Monfalcone e Capodistria) caratterizzate da una specializzazione terziaria e industriale ritenuta idonea. La discreta concentrazione spaziale e la sufficiente numerosità della popolazione sarebbero tali da supportare questa soluzione. Nonostante non sia stato possibile condurre un'analisi specifica sui flussi di pendolari fra le città di Trieste e di Capodistria, che si ipotizzano comunque di modesta entità, si ritiene che complessivamente ci sarebbe un livello di interdipendenza sufficiente per giustificare un'estensione del perimetro della Città Metropolitana a questo aggregato territoriale. Più critica sembra, invece, l'ipotesi di integrazione dei servizi pubblici locali all'interno di questo aggregato, tanto per la notevole estensione delle reti da armonizzare, quanto per il fatto che queste si troverebbero in parte in territorio italiano e in parte in territorio sloveno.

Il punto di vista del sociologo

La terza ipotesi di delimitazione della città metropolitana di Trieste si espande fino a comprendere la provincia di Trieste, la provincia di Gorizia, Capodistria e i comuni limitrofi. In questo caso la città metropolitana non si concretizzerebbe in forme “hard”, come l'annessione o forme di governo metropolitano, ma prenderebbe vita secondo forme di governance e soluzioni più “soft”, ad esempio tramite associazioni volontaristiche di comuni, agenzie funzionali di scala metropolitana, GECT (Gruppo europeo di cooperazione territoriale). A favore di questa opzione troviamo le associazioni di categoria imprenditoriali che sottolineano la possibilità di fare massa critica per competere con l'esterno e l'opportunità di snellire le procedure burocratiche per velocizzare i processi economici. Anche la Provincia e il Comune di Trieste ritengono che questa perimetrazione transfrontaliera sia funzionale per affrontare la progettazione interstatale, sviluppare strumenti e processualità ad hoc, per creare una cooperazione volontaria su determinati temi (turismo, partenariato portualità alto adriatico).

Gli enti di ricerca, e in particolar modo lo SLORI, ritengono sia necessario stimolare un processo di “area transfrontaliera” (sull’esempio del GECT goriziano) per favorire la comunicazione, la cooperazione e l’integrazione tra due territori culturalmente omogenei e naturalmente legati tra loro. Inoltre, tramite questo processo, la città metropolitana di Trieste-Capodistria potrebbe diventare l’ente promotore di numerosi progetti europei e contribuire alla creazione di un grande polo di ricerca internazionale.

Il punto di vista del giurista

Questo terzo scenario in larga parte fuoriesce rispetto al tema dell’istituzione di un ente locale (o quanto meno potrebbe astrattamente affiancarsi ad esso, ma attraverso l’uso di strumenti diversi). Se appaiono fondate le conclusioni che individuano profili di omogeneità territoriale che vanno oltre i confini nazionali (sia sul piano naturalistico, che storico, urbanistico, economico e infrastrutturale) alle esigenze di questo tipo non è possibile far fronte – quanto meno non integralmente con strumenti di diritto interno, e le linee di intervento in quest’ambito non possono dirsi del tutto ricomprese nelle competenze regionali. Deve, infatti, escludersi la possibilità di un ente locale di carattere transfrontaliero. Ad esigenze di raccordo di funzioni in un ambito territoriale transfrontaliero si potrebbe, viceversa, far fronte con strumenti di altro carattere, che rimandano all’azione coordinata di amministrazioni facenti capo a Stati diversi, la cui struttura organizzativa al più potrebbe trovare disciplina nelle opportunità facenti capo ai gruppi europei di cooperazione territoriale (GECT), disciplinati dal diritto dell’Unione Europea. Strumenti di questo tipo sono in taluni settori già in parte operanti; non rientra, tuttavia, integralmente nelle competenze della Regione la decisione sull’adesione e sulle modalità organizzative di tali attività.

Verso la fine del 2012 la Regione Friuli Venezia Giulia ha conferito l'incarico all'Università degli Studi di Trieste di effettuare uno studio sull'ipotesi di “Città metropolitana di Trieste”. Il volume raccoglie i materiali predisposti da un gruppo di ricerca formato da studiosi appartenenti al Dipartimento di Ingegneria e Architettura, al Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali, Matematiche e Statistiche, al Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali e al Dipartimento di Scienze Giuridiche, del Linguaggio, dell’Interpretazione e della Traduzione. Il tema è stato analizzato da quattro punti di vista: urbanistico-territoriale, economico-trasportistico, socio-politico e giuridico-legislativo. Lo studio si è concluso nel maggio 2014. Contiene ampie sezioni analitiche e un capitolo finale in cui sono commentate, dai diversi punti di vista, tre distinte ipotesi di dimensionamento della città metropolitana di Trieste: a) una equivalente all'attuale provincia di Trieste; b) una equivalente alle attuali province di Trieste e Gorizia; c) una equivalente all'area litoranea comprendente Monfalcone, Trieste e Capodistria.

Giovanni Carrosio è stato assegnista di ricerca presso l'Università di Trieste, dove si è occupato di sviluppo locale e questioni energetiche. Ha insegnato Sociologia dell'ambiente e del territorio nelle università di Padova, Venezia (IUAV) e Trieste. Attualmente è progettista della Strategia Nazionale Aree Interne (DPS – Presidenza del Consiglio), dove si occupa in particolar modo di relazioni tra aree interne e città metropolitane nella programmazione dei fondi comunitari e nazionali.

Marco Cesa si è laureato in Sociologia delle Reti Territoriali e Organizzative nel 2012. Durante gli studi, anche grazie a un tirocinio formativo in un'Università svedese, ha approfondito le tematiche della governance ambientale, della sostenibilità urbana e del problema casa per i migranti. Ha lavorato in Consiglio Regionale come addetto di segreteria, occupandosi di sanità e welfare, ed ha ricoperto il ruolo di tutor per il progetto FVG Labor, un laboratorio di innovazione sociale per la creazione di imprese giovanili. Nel 2014 ha concluso il corso post laurea in Tecniche di Progettazione per l'Europa e ora collabora alla creazione e gestione di un orto sociale a Trieste.

Igor Ciuffarin si è laureato nel 2011, iniziando un percorso di ricerca sulle condizioni e modalità di gestione della contrazione urbana nelle città industriali. Ha sviluppato l'interesse al tema del progetto urbano, oltre che attraverso l'attività di libero professionista, anche con tirocini e corsi di formazione presso istituzioni pubbliche e private e la collaborazione alla didattica presso i laboratori di urbanistica dell'Università di Trieste e IUAV di Venezia.

Alessia Ottavia Cozzi è dottore di ricerca in Diritto costituzionale presso l'Università degli Studi di Ferrara e svolge attività di ricerca presso l'Università degli Studi di Trieste. Si dedica ai temi della tutela dei diritti fondamentali a livello europeo e ad alcuni aspetti del diritto regionale e degli enti locali, da ultimo l'applicazione dei principi costituzionali in materia elettorale alla legislazione elettorale regionale.

Romeo Danielis è professore ordinario di Economia applicata presso l'Università degli Studi di Trieste. Insegna Economia dei trasporti e della logistica, Economia e politica industriale e Microeconomia applicata. Attualmente presiede la Società Italiana degli Economisti dei Trasporti e della Logistica (SIET) e dirige la Rivista di economia e politica dei trasporti.

Paola Di Biagi è professore ordinario di Urbanistica all'Università di Trieste. Si occupa dello studio e del progetto della città contemporanea, con particolare attenzione ai temi dell'edilizia sociale e dello spazio pubblico. Su questi argomenti ha scritto saggi e promosso ricerche, concorsi, mostre e convegni nazionali e internazionali. Tra le sue pubblicazioni: *Urbanisti italiani*, (cura con P. Gabellini), Laterza, Roma 1992; *La grande ricostruzione. Il piano Ina-Casa e l'Italia degli anni cinquanta*, Donzelli, Roma 2001; *Città pubbliche. Linee guida per la riqualificazione urbana*, (cura con LaboratorioCittàPubblica), Bruno Mondadori, Milano 2009.

Pietro Faraguna è assegnista di ricerca in Diritto costituzionale presso l'Università di Ferrara e collabora con la cattedra di Diritto costituzionale del Dipartimento

IUSLIT presso l'Università di Trieste. Nel 2014/15 è stato Emile Noël Fellow alla New York University. I suoi principali interessi di ricerca riguardano i rapporti tra integrazione europea e identità costituzionale, il principio di eguaglianza e la legislazione elettorale.

Federico Gambini è dottore di ricerca in Giustizia costituzionale e tutela internazionale dei diritti fondamentali presso l'Università degli Studi di Pisa. Svolge attività didattica e di ricerca presso l'Università degli Studi di Trieste. Si dedica principalmente allo studio della giustizia costituzionale, della tutela dei diritti fondamentali a livello europeo e di alcuni aspetti del diritto regionale.

Paolo Giangaspero è professore ordinario di Diritto costituzionale nell'Università degli Studi di Trieste. Tra i suoi ambiti di ricerca i problemi costituzionali riguardanti dell'organizzazione delle amministrazioni pubbliche e varie tematiche relative al Diritto regionale, tra le quali in particolare i problemi specifici del regionalismo speciale, in relazione ai quali ha svolto il ruolo di coordinatore scientifico di varie iniziative di ricerca. È componente del Consiglio direttivo della rivista “Le Regioni”.

Claudia Marcon si è laureata in Architettura nel 2007 e nel 2012 ha conseguito il titolo di Dottore di ricerca in Scienze Integrate per la Sostenibilità Territoriale. Nel 2007 fonda lo studio Stradivarie architetti associati (www.stradivarie.it) che si occupa di progettazione, spaziando dalla scala territoriale alla progettazione di dettaglio, trovando una naturale espressione professionale nel progetto urbano e di paesaggio, che diventa il laboratorio per sperimentare strategie e modalità di trasformazione della città contemporanea.

Alessandra Marin architetto, è PhD in Pianificazione territoriale e Sviluppo locale. Ricercatrice confermata in Progettazione Urbanistica presso il Dipartimento di Ingegneria e Architettura dell'Università di Trieste, coordina il Laboratorio di progettazione integrata della città, del territorio e del paesaggio e fa parte del Collegio docenti del Dottorato in Ingegneria e Architettura. Svolge attività di ricerca sull'urbanistica del Novecento, la rigenerazione urbana e la valorizzazione dei patrimoni territoriali.

Giorgio Osti è professore di Sociologia dell'ambiente e del territorio all'Università di Trieste. Ha inoltre insegnato nelle Università di Venezia (Ca' Foscari) e di Trento. Si è occupato di ambiente e sviluppo locale; nel primo campo con ricerche su rifiuti, parchi naturali e energie rinnovabili, nel secondo con analisi sulle connessioni fra aree forti e aree fragili. Ha pubblicato, per i tipi di Il mulino, *Sociologia del territorio* (2010).

Lucia Rotaris è professore associato in Economia applicata presso l'Università degli Studi di Trieste, dove insegna Economia dei trasporti e della logistica, Industrial Organization e Microeconomics; si occupa di analisi della domanda dei servizi logistici e di trasporto (merci e passeggeri) e della valutazione di politiche dei trasporti.