

PROGETTO STRATEGICO CARSO - KRAS: GESTIONE SOSTENIBILE DELLE RISORSE NATURALI E COESIONE TERRITORIALE

STUDIO SULLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DEL CARSO - analisi transfrontaliera del territorio Italiano e Sloveno del Carso -

Giugno 2012

Progetto finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.
Projekt sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev.



Ministero dell'Economia
e delle Finanze



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO



2007-2013
cooperazione territoriale europea
programma per la cooperazione
transfrontaliera
Italia-Slovenia
evropsko teritorialno sodelovanje
program čezmejnega sodelovanja
Slovenija-Italija



Investiamo nel
vostro futuro!
Naložba v vašo
prihodnost!

www.ita-slo.eu

Progetto cofinanziato dal Fondo europeo di
sviluppo regionale
Projekt sofinancira Evropski sklad
za regionalni razvoj

PARTECIPANTI ALLA PREPARAZIONE DEL PROGETTO CARSO-KRAS, WORKPACKAGE 3 - PIANIFICAZIONE TERRITORIALE CONGIUNTA:

Slovenia

Rappresentanti dei ministeri che operano nel Gruppo tecnico di progetto:

- dr. Mitja Pavliha, Direktorat za prostor
- Valentina Lavrenčič, Direktorat za prostor
- Mladen Berginc, Direktorat za okolje
- Suzana Zupanc Hrastar, Direktorat za okolje
- mag. Blaž Mozetič, Direktorat za javne službe in investicije
- mag. Inga Turk, Agencija RS za okolje
- Mojca Paternoster Stich, Direktorat za turizem
- Darko Sajko, Direktorat za turizem
- Marjeta Vozelj, Direktorat za ceste
- Igor Prinčič, Direktorat za železnice in žičnice
- Damjan Horvat, Direktorat za letalstvo
- Veronika Leskovšek, Direktorat za kulturno dediščino
- Jernej Škof, Direktorat za kmetijstvo
- Tatjana Renner, Služba vlade za regionalni razvoj, Regionalna pisarna Štanjel

Rappresentanti dei comuni che partecipano come membri del Gruppo per lo sviluppo locale nell'ambito del progetto CARSO-KRAS:

- Katja Fedrigo e Marjetka Kljun, team di progetto CARSO-KRAS, Občina Sežana
- Alenka Rau, Občina Sežana
- Blanka Šuler, Občina Miren-Kostanjevica
- Alenka Kovačič, Občina Divača
- Andrejina Nardin, Ana Švigelj Občina Komen
- Robert Kastelic, Občina Hrpelje-Kozina
- Matej Kravanja, Zavod za gozdove Slovenije, OE Sežana
- Vlasta Sluban, ORA Krasa in Brkinov

Rappresentanti di altri comuni ed enti che operano sul territorio del Carso Classico

- Črtomir Pečar, Javni zavod Park Škocjanske jame
- Mirjam Gorkič, Zavod Republike Slovenije za varstvo narave, OE Nova Gorica
- Marvy Lah, Zavod za varstvo kulturne dediščine, OE Nova Gorica
- Katjuša Vadnjal, Občina Ilirska Bistrica
- Janko Boštjančič, Občina Pivka
- Alenka Poljšak, Mestna Občina Koper
- Črtomir Špacapan, Regionalna razvojna agencija Severnoprimske regije
- Slavko Mezek, Regionalni razvojni center Koper - Capodistria
- Dragica Bratanič, Regionalna razvojna agencija Notranjsko-kraške regije

Altri partecipanti:

- Saša Likavec Svetelšek, Občina Hrpelje-Kozina
- Stojan Gorup, Inkubator d.o.o.

Gruppo di lavoro del consulente esterno LUZ d.d.:

- Karla Jankovič, architetto del paesaggio
- Irena Balantič, architetto del paesaggio

- Bernarda Bevc Šekoranja, architetto
- mag. Urška Podlogar Kos, architetto del paesaggio
- Katja Fak, architetto del paesaggio
- mag. Peter Bassin, architetto
- Janja Solomun, architetto

Italia

Gruppo di lavoro del consulente esterno KačičLidén Landscape Architects:

- Romana Kačič, architetto del paesaggio
- Mattias Lidén, architetto del paesaggio

Rappresentanti dei comuni che partecipano come membri del Gruppo per lo sviluppo locale nell'ambito del progetto CARSO-KRAS:

- Michele Petrachi, Marzia Bonetti, Provincia di Gorizia
- Adriana Cappiello, Moreno Vertovec, Provincia di Trieste
- Paolo Lusin, Silvio Lettich, Alberto Menegante, Comune di Muggia
- Fulvia Premolin, Mitja Lovriha, Comune di San Dorligo della Valle / Občina Dolina
- Aljosa Gabrovec, Comune di Monrupino / Občina Repentabor
- Aljosa Gabrovec, Nadja Debenjak, Comune di Sgonico / Občina Zgonik
- Elisa Viola, Roberto Prodan, Comune di Trieste
- Donatella Mattiussi, Natasa Canziani, Comune di Duino-Aurisina / Občina Devin-Nabrežina
- Diego Masiello, Anastasia Puric, Corpo forestale regionale

*Studio sulla pianificazione territoriale del Carso è disponibile in formato elettronico sul sito internet
www.krascarso-carsokras.eu*

*Progetto finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione transfrontaliera Italia -
Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.
Projekt je sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz
sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev.*

*Il contenuto della pubblicazione non rispecchia necessariamente la posizione ufficiale
dell'Unione europea. Sono responsabili del contenuto i partner del progetto e i collaboratori
esterni.*

INDICE

1. PREMESSA.....	8
2. IL CARSO CLASSICO E L'AREA FUNZIONALMENTE CIRCOSCRITTA DEL CARSO	10
3. STUDIO SULLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE SUL LATO SLOVENO DEL CARSO	11
3.1 PREMESSA	11
3.2 ANALISI TERRITORIALE	12
3.2.1 <i>Divisione amministrativa dell'area</i>	12
3.2.2 <i>Piani territoriali comunali</i>	13
3.2.3 <i>Demografia</i>	14
3.2.4 <i>Popolazione e rete degli insediamenti</i>	14
3.2.5 <i>Economia</i>	17
3.2.6 <i>Trasporti</i>	19
3.2.7 <i>Utilizzo delle fonti rinnovabili di energia</i>	20
3.2.8 <i>Paesaggio</i>	21
3.2.9 <i>Caratteristiche naturali e patrimonio naturale</i>	21
3.2.10 <i>Patrimonio culturale</i>	23
3.2.11 <i>Agricoltura</i>	25
3.2.12 <i>Economia forestale</i>	27
3.2.13 <i>Tutela delle risorse idriche</i>	28
3.2.14 <i>Turismo</i>	28
3.2.15 <i>Progetti statali di infrastruttura in una più ampia fascia di influenza del Carso</i>	30
3.3 ANALISI SWOT	30
3.4 SISTEMA DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	33
3.5 ANALISI DI PIANI TERRITORIALI E PROGRAMMI DI SVILUPPO	35
3.6 PROBLEMATICHE DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E DI SVILUPPO SULL'AREA DEL CARSO ..	35
4. STUDIO SULLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE SUL LATO ITALIANO DEL CARSO	41
4.1 PREMESSA	41
4.2 AREA STUDIO	41
4.3 STUDIO SULLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DEL CARSO	44
4.4 METODO DI ANALISI DI PIANI E PROGRAMMI	44
4.5 ANALISI DI STUDI DI COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA	44
4.5.1 <i>Distretto del Carso</i>	44
4.5.2 <i>Transland</i>	45
4.5.3 <i>Transplan</i>	45
4.5.4 <i>Progetto Pilota Carso</i>	46
4.6 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE SUL CARSO ITALIANO.....	46
4.6.1 <i>Livello regionale - Regione Friuli Venezia Giulia</i>	47
4.6.2 <i>Livello provinciale - Provincia di Gorizia e Provincia di Trieste</i>	48
4.6.3 <i>Livello provinciale - Provincia di Gorizia</i>	50
4.6.4 <i>Livello provinciale - Provincia di Trieste</i>	51
4.6.5 <i>Livello comunale</i>	54
4.7 SWOT	57
4.8 CONCLUSIONI	61
4.8.1 <i>L'Urbanizzazione</i>	62
4.8.2 <i>Centri urbani</i>	62
4.8.3 <i>Vincoli</i>	62
4.8.4 <i>Il confine</i>	62
4.8.5 <i>Cartografia</i>	63
4.8.6 <i>Ambiente</i>	63
4.8.7 <i>Infrastrutture</i>	63

4.8.8	<i>Economia</i>	63
4.8.9	<i>Cultura e patrimonio culturale</i>	64
4.8.10	<i>Natura e valori naturali</i>	64
4.8.11	<i>Paesaggio</i>	64
4.8.12	<i>Turismo</i>	64
5.	ANALISI TRANSFRONTALIERA E CONCLUSIONI FINALI	66
5.1	DIVISIONE AMMINISTRATIVA DELL'AREA	66
5.2	SISTEMA DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	66
5.3	PROGRAMMI E PIANI TERRITORIALI	66
5.4	POSIZIONE FRONTALIERA	68
5.5	DEMOGRAFIA.....	68
5.6	RETI DEGLI INSEDIAMENTI.....	69
5.7	ECONOMIA.....	69
5.8	TRAFFICO	70
5.9	USO DI ENERGIE ALTERNATIVE	71
5.10	PAESAGGIO.....	71
5.11	CARATTERISTICHE NATURALI E PATRIMONIO NATURALE.....	72
5.12	PATRIMONIO CULTURALE	73
5.13	AGRICOLTURA	74
5.14	ECONOMIA FORESTALE	74
5.15	TUTELA DELLE RISORSE IDRICHE	74
5.16	TURISMO	75

Riassunto

Lo Studio sulla pianificazione territoriale sul Carso è la testimonianza dell'impegno profuso al fine di considerare il territorio carsico, per quanto possibile, nella sua interezza e di sfruttarne così i vantaggi e superare in modo razionale gli ostacoli amministrativi dettati dai confini nazionali e comunali.

L'analisi delle visioni e degli obiettivi sullo sviluppo del Carso, tratta da diversi documenti e progetti, evidenzia numerosi e complessi concetti integrali, i quali sono poco collegati con le caratteristiche del Carso, del suo territorio, della popolazione, dell'economia e dell'infrastruttura sociale. Le diverse definizioni sistematiche del territorio, originate dalle modifiche del quadro legislativo e dalla suddivisione acritica delle aree di applicazione dei programmi, hanno sicuramente contribuito alle difficoltà nel trovare accordi tra le diverse parti e nella realizzazione dei programmi di sviluppo e dei progetti.

Il Carso è un territorio specifico che presenta ambienti naturali unici ed eccezionali, così come unico ed eccezionale è il suo patrimonio culturale: come tale è riconosciuto anche su scala mondiale; per tale motivo necessita di uno sviluppo specifico, che ne conservi e rafforzi le caratteristiche ed al contempo garantisca agli abitanti uno spazio vitale ed abitativo di qualità. In quest'area così fragile è necessario raggiungere il consenso sullo sviluppo congiunto dello spazio, tramite la cooperazione transfrontaliera volta proprio allo sviluppo coordinato del territorio e con l'abbandono dei campanilismi, per il raggiungimento di effetti cumulativi nell'area vasta. Il networking transfrontaliero e intercomunale, così come la cooperazione, devono essere svolti a livello amministrativo, istituzionale e tra le comunità locali.

Nel futuro sarà perciò necessario porre costantemente attenzione al superamento dei pregiudizi e degli ostacoli a diversi livelli e da entrambi le parti del confine, al fine di raggiungere un buon grado di cooperazione ed iniziare a definire in modo chiaro, comprensivo e concreto, la visione del futuro sviluppo del Carso, integrandovi anche gli obiettivi generali prescelti dagli stakeholders. Appare dunque importante che tale visione venga rispettata in tutti i documenti di sviluppo e pianificazione territoriale, partendo proprio da un piano strategico unitario. La visione e gli obiettivi devono perciò rafforzare la capacità di adattamento allo sviluppo economico congiunto alle realtà naturali ed al patrimonio culturale e guidare una gestione unitaria nello sviluppo dell'area.

Con la partecipazione al progetto CARSO-KRAS i comuni del Carso hanno dato atto che per lo sviluppo del loro territorio è necessario un piano strategico unitario, che nel futuro rappresenterà l'orientamento delle singole strategie territoriali comunali delle regioni carsiche.

Nel corso della predisposizione dello Studio sulla pianificazione territoriale del Carso è stata posta l'attenzione sui seguenti settori: Mobilità, turismo, identità territoriale e paesaggistica, fonti di energia rinnovabile, conservazione della natura e delle fonti naturali, rete degli insediamenti con attività sociali e zone di produzione economica.

Il piano strategico unitario per lo sviluppo del Carso quale risultato della pianificazione territoriale congiunta, rappresenterà la base per i diversi livelli di pianificazione territoriale di sviluppo come, ad esempio, i piani urbanistici comunali, i programmi regionali di sviluppo, i progetti intercomunali e transfrontalieri del

prossimo periodo di programmazione, e la base tecnica per la predisposizione di altri documenti strategici che riguardano l'area del Carso. Il documento, nel quale si acconsente allo sviluppo congiunto del Carso, è una delle basi per l'istituzione di un Gruppo Europeo di Cooperazione Transfrontaliera, che contribuirebbe notevolmente a mettere in atto i presupposti del documento.

1. Premessa

Il Progetto CARSO-KRAS è un progetto transfrontaliero che esamina l'area omogenea del Carso come una delle più importanti aree a cavallo del confine tra Italia e Slovenia. L'attuazione delle attività ha come obiettivo la gestione sostenibile delle risorse naturali e la coesione territoriale secondo strategie condivise a livello transfrontaliero.

Il progetto è realizzato da 17 partner progettuali tra cui il Comune di Sežana che è il Lead Partner del progetto. Il progetto CARSO-KRAS si articola in cinque pacchetti di lavoro, WP, Workpackage:

WP 1 - Coordinamento e gestione

WP 2 - Gestione risorse naturali

WP 3 - Pianificazione territoriale congiunta

WP 4 - Rete centri didattici e strutture di visita

WP 5 - Piano di comunicazione

Nell'ambito del progetto è prevista la redazione di diversi documenti tra cui: lo Studio sulla pianificazione territoriale del Carso, il Piano strategico integrato per lo sviluppo territoriale del Carso e le Linee guida congiunte per gli atti territoriali esecutivi dei comuni carsici. I suddetti documenti sono inseriti nel pacchetto di lavoro WP 3 - Pianificazione territoriale congiunta.

Lo Studio sulla pianificazione territoriale del Carso è stato redatto con la collaborazione di esecutori esterni, dell'intero Gruppo sviluppo locale e del Gruppo tecnico di progetto sul lato sloveno. Durante la preparazione sono stati organizzati diversi workshop e presentazioni del progetto.

Lo Studio sulla pianificazione territoriale del Carso definisce l'area funzionale del Carso e contiene le analisi dello stato di fatto e l'analisi della problematica della pianificazione territoriale e di sviluppo. L'intera estensione delle analisi a livello nazionale è presentata negli allegati: Studio sulla pianificazione territoriale sul lato sloveno del Carso e Studio sulla pianificazione territoriale sul lato italiano del Carso.

Sulla base dell'analisi transfrontaliera i settori importanti per la connessione e la collaborazione transfrontaliera sono evidenti soprattutto in questi campi:

- identità territoriale e paesaggistica con conservazione del patrimonio architettonico;
- turismo;
- fonti di energia rinnovabile;
- mobilità;
- conservazione della natura con le risorse naturali che, data l'importanza del tema all'interno del progetto CARSO-KRAS, viene trattata nel WP 2 - Gestione delle risorse naturali.

Sulla base dell'analisi a livello nazionale e dell'analisi transfrontaliera, lo Studio sulla pianificazione territoriale del Carso si prefigge di definire i diversi punti di vista per l'intero progetto strategico per lo sviluppo del Carso. I punti più importanti appaiono:

- i vantaggi comparati del Carso sono dati dalle straordinarie caratteristiche geomorfologiche, le aree della natura conservata, il patrimonio architettonico e il paesaggio culturale;
- il territorio deve essere trattato nella sua totalità;

- conservare e rafforzare l'unitarietà del Carso;
- definire e raggiungere un consenso sui settori fondamentali della connessione e della partecipazione transfrontaliera che rafforzeranno i vantaggi comparati e l'unitarietà del Carso;
- armonizzare lo sviluppo ai vantaggi comparati del Carso;
- definire le priorità della collaborazione transfrontaliera e cercare degli strumenti adeguati per l'attuazione di tali priorità.

2. Il Carso Classico e l'area funzionalmente circoscritta del Carso

Diverse fonti definiscono il Carso in modo differente; si verificano delle divergenze anche nel definire l'area, secondo le caratteristiche naturali e geografiche. La parte centrale del Carso non è difficilmente definibile: il problema è invece dato dalle aree marginali, in particolar modo perché si tratta dell'intreccio di aree funzionali e amministrative. A nord confina con il Goriziano (Goriška), il confine si snoda lungo il fiume Branica, alle pendici meridionali di Vipavska Brda e Vrha, attraverso Griško polje e Mošnice sino a Senožeče. I confini dell'area del Carso sono diversamente definiti nei dintorni di Senožeče, alcuni includono l'area dei dintorni di Senožeče, altri invece escludono Senožeče. L'area definita secondo le unità paesaggistiche è quella più estesa che si estende sino a Razdrto e a parte dello Slavinski ravnik. Anche la parte meridionale dell'area del Carso è definita in modo diverso: le maggiori differenze si riscontrano nell'individuazione dell'area secondo i criteri ambientali e di tutela della natura. In Italia il Carso si estende sino al Mare Adriatico, a nord-ovest e a ovest è delimitato dal fiume Isonzo, a sud e a sud-est dal flysch e dal solco della Val Rosandra.

Uno dei temi del workshop del Gruppo sviluppo locale destinato a tutti i partner del progetto è stata proprio la discussione riguardo all'area da esaminare, a partire da una verifica delle diverse fonti che individuano il Carso dal punto di vista delle caratteristiche paesaggistiche, geografiche e naturali, dei dati sulle aree di conservazione della natura, dei dati sui confini amministrativi e dall'esame della definizione dell'area del Carso nei progetti territoriali e di sviluppo.

In base alla discussione è stata presa la decisione che per l'area studio per il progetto CARSO-KRAS viene definita l'unione delle diverse definizioni del Carso Classico così come riportate nelle diverse fonti - nel Comune di Divača include, ad esempio, anche l'area della valle di Vreme (Vremška dolina), il Monte Auremiano (Vremščica) e la vallata di Senožeče - e che i confini amministrativi non costituiscono un criterio determinante. Nei progetti analizzati che riguardavano il Carso, l'area era stata definita sulla base dei confini amministrativi dei partner che collaboravano al progetto, che erano per la maggior parte i comuni. È comprensibile che i confini dell'area del Carso coincidessero con la linea dei confini comunali perché in tal modo venivano inclusi gli interi comuni nell'esame del progetto. Stabilire dei confini al di fuori delle aree amministrative comporta una maggiore difficoltà nel raggiungere un accordo comune sugli vari obiettivi, ad esempio sulla base di dati statistici ovvero sull'acquisizione di altri dati.

I confini dell'area di influenza non possono essere definiti in modo univoco. I punti di partenza per determinare l'area di influenza sono le attività che si inseriscono sul territorio nelle aree di contatto ed influiscono indirettamente sulla qualità dello stesso (ad esempio il contatto visibile) e i sistemi funzionalmente connessi (rete di urbanizzazione e di infrastruttura).

3. Studio sulla pianificazione territoriale sul lato sloveno del Carso

3.1 Premessa

Lo Studio sulla pianificazione territoriale del Carso costituisce la base per la stesura di un Piano strategico integrato per il suo sviluppo e per l'elaborazione delle Linee guida per i piani territoriali del Carso. Il Piano strategico integrato indirizzerà le singole strategie territoriali comunali del Carso. Le Linee guida per i piani territoriali dei comuni del Carso saranno formulate con l'obiettivo di trasmettere nel Piano strategico integrato delle piattaforme comuni per una programmazione territoriale congiunta e uno sviluppo regionale. Le Linee guida delineano misure per assicurare uno sviluppo territoriale coordinato dell'intera area e un approccio per sviluppare la tutela del Carso.

Nella fase di elaborazione dell'analisi nazionale relativa alla pianificazione territoriale del Carso sono state effettuate delle interviste con i partecipanti e sono stati acquisiti i punti di partenza e gli orientamenti dei settori. Sono stati organizzati diversi workshop con il Gruppo sviluppo locale congiunto, l'intero Gruppo sviluppo locale congiunto del progetto CARSO-KRAS e il Gruppo tecnico di progetto. La bozza del rapporto di prima fase, integrato dalle Linee guida del Gruppo sviluppo locale congiunto è stato esaminato anche dal Gruppo tecnico di progetto. Nella preparazione del materiale conclusivo si è tenuto conto delle osservazioni trasmesse e dei suggerimenti del Gruppo tecnico di progetto.

La prima parte dello Studio sulla pianificazione territoriale sul lato sloveno del Carso riassume le conclusioni dell'analisi della situazione sul territorio. Le analisi sono indirizzate su quei contenuti che sono stati evidenziati e considerati fondamentali da parte del Gruppo sviluppo locale congiunto, da parte dei ricercatori sul lato sloveno e nel corso dei workshop dei partecipanti al progetto e che riguardano: la divisione amministrativa del territorio, le caratteristiche naturali e geografiche, la posizione transfrontaliera, la demografia, l'urbanizzazione e la rete degli insediamenti, l'economia, i trasporti, l'utilizzo delle fonti rinnovabili di energia, il paesaggio e il patrimonio naturale, il patrimonio culturale, l'agricoltura, l'economia forestale, la tutela delle risorse idriche, il turismo, i piani regolatori comunali e i progetti di infrastruttura nazionale. L'analisi territoriale è un importante punto di partenza per le successive fasi del progetto ovvero la formulazione del Piano strategico integrato per lo sviluppo del Carso. Nella parte analitica è stata effettuata anche una valutazione relativa agli obiettivi strategici definiti nella Strategia dello sviluppo territoriale della Slovenia. Segue l'analisi SWOT che, sulla base di altre analisi, sottolinea i punti di forza, i punti di debolezza, le opportunità e le minacce.

La seconda parte dello Studio presenta un'analisi dei documenti territoriali e di sviluppo e si concentra sulle visioni e gli obiettivi citati nei documenti presi in esame nonché sulla problematica della pianificazione territoriale e di sviluppo del Carso. Inoltre lo Studio analizza le modifiche alla legislazione, i documenti relativi allo sviluppo del territorio, la modifica del sistema di pianificazione territoriale e la divisione amministrativa dei comuni sul territorio del Carso.

Durante la fase di preparazione del rapporto di prima fase, il gruppo di coordinamento intersettoriale per la redazione della pianificazione territoriale integrata del Carso Classico ha trasmesso i punti di partenza e le Linee guida. Sono state acquisite le strategie e le linee guida dei ministeri:

- Ministero competente per l'economia per il settore del turismo;

- Ministero competente per la cultura;
- Ministero competente per l'agricoltura, l'economia forestale e l'alimentazione per il settore dell'agricoltura,
- Ministero competente per i trasporti per il settore delle strade, ferrovie e aviazione.

Anche i ministeri sono stati invitati a presentare le loro strategie e le linee guida:

- Ministero competente per l'agricoltura, l'economia forestale e l'alimentazione per il settore dell'economia forestale;
- Ministero competente per i trasporti per il settore delle attività marittime;
- Ministero competente per l'economia per il settore dei servizi energetici;
- Ministero competente per l'ambiente e il territorio per il settore della tutela dell'ambiente e per il settore dell'infrastruttura ambientale.

Sono stati esaminati e analizzati i seguenti documenti:

▪ **Livello transnazionale:**

- Europa 2020
- Convenzione europea sul paesaggio

▪ **Livello nazionale:**

- Strategia di sviluppo della Slovenia
- Risoluzione sui progetti nazionali di sviluppo per il periodo 2007-2023
- Strategia dello sviluppo territoriale della Slovenia
- Ordine territoriale della Slovenia
- Piani regolatori nazionali (vigenti e in fase di preparazione)

▪ **Livello regionale ovvero intercomunale:**

- Progetto pilota Carso (parte strategica ed operativa)
- Distretto del Carso
- CAMP:
 - Progettazione dello sviluppo territoriale della regione Litorale meridionale 2007-2013
 - Strategia regionale dello sviluppo sostenibile del turismo
- TRANSLAND
- POLY.DEV.
- Programma di sviluppo regionale del Litorale meridionale 2002-2006
- Programma di sviluppo regionale del Litorale meridionale 2007-2013
- Programma di sviluppo della campagna del Carso e di Brkini 2007-2013

▪ **Livello comunale:**

- Piano regolatore generale comunale (PRGC) Divača (fase: bozza in preparazione)
- Piano regolatore generale comunale (PRGC) Hrpelje-Kozina (fase: bozza)
- Piano regolatore generale comunale (PRGC) Komen (fase: bozza)
- Piano regolatore generale comunale (PRGC) Sežana (fase: bozza)
- Piano regolatore generale comunale (PRGC) Miren - Kostanjevica (fase: proposta)

3.2 Analisi territoriale

3.2.1 Divisione amministrativa dell'area

La Slovenia è divisa amministrativamente a livello statale e comunale. Su base regionale esistono attualmente in Slovenia dodici regioni statistiche. Gran parte del Carso rientra nella regione statistica Litorale-Carsica; una parte più piccola a nord appartiene invece alla regione statistica goriziana (Goriška).

È caratteristica della Slovenia l'elevata frammentazione dei comuni (210 comuni) anche se quest'ultima è sostanzialmente più significativa nella parte centrale e nord-orientale del Paese rispetto alla parte occidentale e meridionale. La tendenza alla divisione non è ancora finita. L'area territoriale del Carso originario è attualmente divisa in cinque comuni. Sino al 1995 era suddivisa tra i comuni di Sežana che comprendeva la maggior parte del territorio, il comune di Nova Gorica e Koper/Capodistria. Nel 1995 il Comune di Sežana si è scisso in diversi comuni: Divača, Hrpelje-Kozina, Komen e Sežana. La divisione dell'antico comune di Sežana in più comuni comporta una gestione separata dell'area e anche una concorrenza tra i comuni mirata a garantire le diverse funzioni.

Sul territorio del Carso le associazioni intercomunali hanno avviato gli incontri informali tra i Sindaci dei Comuni del Carso e dei Brkini. Il coordinamento tra i sindaci ha soprattutto una funzione di consulenza e di armonizzazione e si prefigge di esaminare gli interessi e le attività in comune sul territorio del Carso e dei Brkini (ad esempio l'approvvigionamento dell'acqua, il trattamento dei rifiuti ecc.). Nel 2007 i Comuni di Divača, Hrpelje - Kozina, Komen e Sežana hanno istituito due organi congiunti dell'amministrazione comunale: Ispettorato e vigilanza intercomunale e Servizio intercomunale di audit interno.

Dal 2009 si svolgono inoltre degli incontri organizzati tra i sindaci del Carso sloveno e quello italiano denominati »il Forum dei Sindaci dei Comuni del Carso«. Nel corso del primo incontro i sindaci hanno concordato una collaborazione comune e l'impegno per lo sviluppo dell'intero territorio, sia nei settori economici che in quelli non economici. Il Forum dei Sindaci dei Comuni del Carso è stato istituito allo scopo di unire i comuni del Carso e i sindaci lungo il confine di Stato.

3.2.2 Piani territoriali comunali

I comuni partner del progetto CARSO-KRAS stanno preparando i piani regolatori comunali in conformità alla Legge sul Piano regolatore. Le procedure si svolgono in diverse fasi. Il Comune di Miren-Kostanjevica è ormai prossimo all'approvazione del piano regolatore comunale la cui proposta è in fase di acquisizione dei pareri. I Comuni di Divača, Hrpelje-Kozina, Komen e Sežana hanno già preparato la bozza del Piano regolatore comunale e sono in fase di acquisizione delle linee guida da parte degli enti preposti alla gestione del territorio. Nel caso in cui le Linee guida per gli atti territoriali esecutivi nei comuni del Carso siano definite ancora prima dell'approvazione dei piani regolatori comunali, c'è la possibilità che vengano già incluse nei piani territoriali in preparazione.

I piani regolatori comunali non prevedono ampliamenti sostanziali. Negli atti territoriali esistenti i comuni hanno preventivato parecchie riserve territoriali per le superfici edificabili e ciò è dovuto a passati orientamenti strategici risalenti al periodo della programmazione sociale (a Sežana, oltre al Terminal di terraferma era stata progettata una vasta zona franca ed un ampliamento dell'urbanizzazione oltre che un aumento delle superfici economiche). Tuttavia, i grandi terreni edificabili non fabbricati non assicurano un utilizzo razionale del territorio a causa della politica catastale inefficace, i siti scelti in modo errato e la mancanza di opere di urbanizzazione. Per questo motivo le iniziative, individuali e la proprietà continuano ad avere un'importanza rilevante nell'inserimento di un'attività sul territorio. Si nota una divergenza tra i punti di vista strategici che le comunità locali definiscono nei piani regolatori comunali che di regola riassumono gli obiettivi dello sviluppo

sostenibile e le parti esecutive dei piani regolatori comunali in cui si rispecchiano gli interessi concreti di ottenere i terreni edificabili.

Nella preparazione del Piano regolatore comunale (PRGC) i comuni, sulla base della quantità dei terreni edificabili non fabbricati, optano in gran parte per la trasformazione da superfici destinate alla costruzione di abitazioni a superfici destinate allo sport e all'attività ricreativa, alla produzione, alle attività centrali o di turismo. Tuttavia sarebbe necessario verificare l'idoneità dei siti e l'estensione dei terreni edificabili sinora rilevati nonché le condizioni territoriali di attuazione che consentono degli interventi controversi sul territorio mettendo così a rischio il paesaggio culturale. Sulla base di una verifica dei piani regolatori comunali si nota che tutti i comuni tentano di assicurare nei loro piani delle possibilità territoriali per lo sviluppo di tutte le attività e senza tener conto di un collegamento intercomunale.

3.2.3 Demografia

Nel periodo 2000-2010 non è sostanzialmente cambiata la densità demografica nei comuni del Carso. Essi sono caratterizzati da una bassa densità abitativa (43,8 abitanti/km²). Il numero degli abitanti è leggermente aumentato nei comuni di Divača dello 0,2%, a Hrpolje-Kozina dell'1,6% e a Sežana dello 7,2%, si è leggermente ridotto nel comune di Komen dell'1,6%. Nei comuni di Divača e Hrpolje-Kozina il saldo naturale è positivo nel periodo 2000-2009, nei comuni di Komen e Sežana è invece negativo, nonostante l'aumento del numero degli abitanti. L'oscillazione nel saldo naturale sta di regola migliorando rispetto alla tendenza degli anni passati. Nei comuni del Carso c'è stata nel 2009 la maggiore migrazione positiva su 1000 abitanti nel comune di Hrpolje-Kozina (13,5) e nel comune di Sežana (23,5), nel 2009 c'è invece stata la maggiore migrazione negativa nel comune di Divača (-10,1). La tendenza all'invecchiamento della popolazione è presente in tutti i comuni e nel periodo 2000-2010 è aumentata di circa 3 anni l'età media degli abitanti. Secondo le previsioni dei movimenti demografici della Proiezione della popolazione dei comuni della regione del Litorale meridionale, si prevede per il periodo 2001-2022 un calo del numero degli abitanti, una struttura della popolazione poco favorevole, l'invecchiamento della popolazione e il prolungamento della durata della vita (Acer, d.o.o., 2006).

3.2.4 Popolazione e rete degli insediamenti

Il Carso sloveno è caratterizzato da una bassa densità di popolazione con una distribuzione omogenea. Prevalgono gli insediamenti rurali. Secondo la Strategia dello sviluppo territoriale della Slovenia (in breve SPRS) l'abitato di Sežana è definito un centro di importanza regionale, gli altri insediamenti maggiori sul territorio sono invece, secondo gli atti comunali territoriali, dei centri comunali e dei centri locali di una certa importanza: in generale però nell'area del Carso sloveno prevalgono i piccoli insediamenti rurali sino a cento abitanti. In una più ampia area di influenza del Carso ci sono dei centri più importanti: Koper/Capodistria nel ruolo di centro nazionale di importanza internazionale, Nova Gorica e Postojna come centri di importanza nazionale (secondo la categorizzazione di SPRS) nonché Trieste, Gorizia e Udine in Italia.

Nel sistema degli insediamenti si rafforzano soprattutto i centri comunali, mentre i piccoli insediamenti rurali rimangono indietro nello sviluppo e a questo è collegato l'abbandono degli abitati rurali più distanti. Nel Carso sloveno rimangono il problema dell'emigrazione della popolazione originaria e un aumento dell'interesse per le

seconde case (case di vacanza). A questo è collegata anche la dotazione funzionale degli insediamenti più piccoli. I centri comunali e i centri urbanizzati maggiori hanno funzioni più numerose e più specializzate, gli insediamenti piccoli si integrano invece funzionalmente tra di loro, il che significa che è necessaria la mobilità per fruire delle funzioni. Non è razionale dotare di funzioni pubbliche gli insediamenti più piccoli che non hanno un polo di gravitazione nel retroterra e non consente un livello di qualità soddisfacente. Nel territorio è frequente l'inaccessibilità ai servizi soprattutto da parte degli anziani che vivono in aree distanti e scarsamente popolate.

Se si considera il livello dei servizi negli insediamenti la situazione nel Carso è la seguente (Locus d.o.o., 2007):

- Sežana rappresenta un centro di importanza regionale ed è al contempo l'unico insediamento dell'area che va al di là dell'importanza comunale. Nessuna delle altre aree prese in esame raggiunge, infatti, il livello di centro d'importanza intercomunale;
- I centri comunali dell'area sono Sežana, Komen, Divača e Hrpelje - Kozina. Tutti gli insediamenti raggiungono anche il numero consigliato di punti in relazione alla dotazione di approvvigionamenti e servizi;
- Oltre ai centri comunali anche l'insediamento di Dutovlje raggiunge un numero sufficiente di punti per essere un centro comunale ed è considerato, in effetti, un centro di importanza comunale;
- I centri locali più importanti sono considerati Štanjel, Lokev e Senožeče;
- In base alla valutazione sono considerati centri locali gli insediamenti di Opatje Selo, Kostanjevica na Krasu, Brestovica pri Komnu, Gorjansko, Pliskovica, Tomaj, Povir e Lipica, Vremski Britof.

Sežana come centro regionale non ha un numero sufficiente di abitanti e non ha un'area di gravitazione sufficientemente grande. Dutovlje, come centro comunale, supera il numero consigliato di abitanti (supera anche il livello consigliato di servizi), non raggiunge però, secondo nessun criterio, il livello di centro intercomunale.

Tra i più importanti centri locali, Štanjel e Lokev raggiungono un numero sufficiente di abitanti nel loro polo di gravitazione, Senožeče è invece leggermente sotto il limite consigliato. Tra i centri locali Tomaj supera il numero consigliato di abitanti, Gorjansko, Brestovica pri Komnu e Podgorje invece non lo raggiungono.

In base alle caratteristiche geografiche dell'area in esame (altopiano) e alla sua posizione («zona di transizione» tra la Valle del Vipava, l'area del Goriziano, la zona di Postojna e più avanti anche la regione di Ljubljana sino all'Italia (Trieste)), per elaborare la rete degli insediamenti e dei loro poli gravitazionali, è necessario tener conto della vicinanza dei grossi centri occupazionali come Nova Gorica a nord, Trieste e Monfalcone a ovest, Koper/Capodistria a sud, Ajdovščina a nordest, Postojna a est e Ljubljana nella parte centrale della Slovenia.

Se si considera l'accesso ai centri abitati, secondo i singoli livelli all'interno della rete degli insediamenti, si sono dimostrati insediamenti ben accessibili soprattutto quelli lungo il collegamento autostradale Postojna - Koper/Capodistria e lungo il collegamento stradale regionale Opatje Selo - Gorjansko (Komen) - Dutovlje - Sežana - Divača.

Se si desidera mantenere il Carso come un'area omogenea dal punto di vista della popolazione, sarà necessario dedicare particolare attenzione soprattutto nell'assicurare il mantenimento dei centri urbani nelle aree marginali del Carso e gli

insediamenti nei loro poli di gravitazione. Questi insediamenti sono in particolare Brestovica pri Komnu, Opatje selo, Kostanjevica na Krasu, Štanjel collegato a Kobdilje, Senožeče, Lokev, Obrov e Vremški Britof.

Oltre a Sežana, centro di importanza regionale e ai centri comunali di Komen, Divača e Hrpelje-Kozina, i maggiori potenziali di sviluppo sono evidenti anche a Dutovlje collegato a Tomaj e Križem, a Štanjel collegato a Kobdilje e a Lokev.

Con l'analisi della rete degli insediamenti, effettuata nell'ambito del progetto Distretto del Carso, è stato constatato che, se si considerano gli insediamenti costruiti tradizionalmente in modo compatto, è difficile parlare di un grande potenziale delle superfici libere all'interno degli stessi, tuttavia è vero allo stesso tempo che gli insediamenti sono antichi e che i grandi potenziali sono visibili nella ristrutturazione del patrimonio edilizio. Sežana ha ancora più del 20% di superfici non edificate, ha però un fattore di edificabilità piuttosto basso, mentre la maggior parte degli insediamenti nell'area in esame presenta un fattore superiore. Tra i centri comunali sono Komen e il centro di importanza comunale di Dutovlje ad avere più superfici libere (vicino al 60%); il Comune di Divača ne ha invece ancora solo il 15%. Nei centri locali più importanti la percentuale delle superfici libere oscilla intorno al 20%, nei centri locali e centri locali minori il rapporto tra le superfici edificabili e quelle non edificabili è molto diverso. Negli insediamenti di Povir, Slivje e Dolenja vas la percentuale delle superfici non edificate è addirittura inferiore al 10%, negli insediamenti di Opatje Selo e Dolenje Ležeče si avvicina invece all'80%.

Le città vitali sono quelle che incrementano lo sviluppo commerciale, culturale e di altro tipo. Sežana deve diventare un centro concorrenziale in un territorio più vasto. Deve orientarsi verso attività che diano prospettive e aprano nuovi posti di lavoro nelle nuove tecnologie, nel turismo e nell'imprenditoria.

Grazie alle sue caratteristiche naturali e culturali il Carso è estremamente attraente per un soggiorno; per questo gli immobili raggiungono prezzi elevati, nonostante il numero abbastanza grande di appartamenti, che supera la media slovena. Al prezzo elevato degli immobili contribuisce anche la maggiore superficie degli appartamenti che in media hanno circa 10 m² in più rispetto alla media slovena, il che significa che la popolazione del luogo ha difficoltà a prendere una dimora adeguata.

I vecchi insediamenti rurali stanno cambiando diventando zone residenziali in cui vive una popolazione non rurale, mentre le dimore fisse cambiano, diventando case vacanze. Si può registrare una maggiore dinamica migratoria negli insediamenti in cui è garantita la possibilità di costruire al di fuori del nucleo compatto del paese. (Likar, 2008)

Nonostante l'immagine demografica immutata, si nota nell'area del Carso un grande interesse per le nuove costruzioni. Nel periodo 2002-2009 ci sono state numerose nuove costruzioni nel Comune di Divača, Hrpelje-Kozina, alcune a Komen e Miren-Kostanjevica, meno di tutte a Sežana. A sud di Tomaj, Grahovo Brdo e Križ (Kužet, www.ibn.si) vi sono iniziative per costruire case di maggiori dimensioni.

Nell'area del Carso si notano il fenomeno del degrado degli insediamenti urbani dovuto a costruzioni non idonee nelle vicinanze degli insediamenti esistenti ovvero ai margini di questi ultimi e contemporaneamente il decadimento del patrimonio edilizio esistente, dovuto soprattutto a una mancanza di incentivi per la ristrutturazione da parte dello Stato. La proprietà non è ben definita, la

ristrutturazione degli insediamenti è complessa anche a causa della procedura di acquisizione della concessione edilizia e dei nulla osta dei vicini in caso di modifica alla destinazione d'uso di una determinata parte degli edifici. Non è ben articolato il concetto di ristrutturazione territoriale, economica e sociale del patrimonio degli insediamenti.

La Strategia dello sviluppo territoriale della Slovenia (SPRS) è orientata ad assicurare una quantità sufficiente di varie tipologie di appartamenti negli insediamenti urbani. Tra queste tipologie si prevedono residenze per anziani, attuali anche sul Carso. È necessario segnalare la problematica legata all'inserimento di particolari forme di sistemazione in insediamenti più piccoli in quanto viene a mancare il rapporto con il tessuto architettonico esistente e con il paesaggio culturale, il che comporta una diminuzione dell'identità del Carso.

Proprio accanto al confine del Carso d'origine si trovano le due città più grandi della costa orientale della regione del Friuli Venezia Giulia, Trieste e Monfalcone.

3.2.5 Economia

Nel Carso sloveno la situazione economica è la seguente: la potenza economica della popolazione è bassa, il livello degli abitanti costituenti la forza lavoro è al di sopra della media slovena, il numero di aziende così pure, l'emigrazione lavorativa sta aumentando, ci sono pochi posti di lavoro per il personale con un elevato livello di istruzione.

Nei comuni del Carso c'è stato nel 2010 circa il 15 % in più della popolazione attiva rispetto ai posti di lavoro disponibili. In media il 49,7 % della popolazione attiva è impiegata nel comune di residenza e in media il 56,2 % della popolazione attiva è impiegata nel Carso. Nei comuni di Sežana e Komen è più alta la percentuale della popolazione attiva impiegata nel comune di residenza mentre è più alta la percentuale della popolazione attiva impiegata nei comuni del Carso e precisamente nei comuni di Sežana, Divača e Komen.

Nel 2010 c'è stato nei comuni del Carso circa il 9,3 % di disoccupati tra la popolazione attiva. La percentuale maggiore di disoccupati ha il IV, V o il I livello di istruzione.

La parte slovena del Carso è impiegata prevalentemente nel settore dei servizi, in particolar modo per quanto riguarda il commercio, i trasporti e gli immobili, il noleggio e i servizi d'affari, il turismo.

Sullo sviluppo dell'economia influisce la buona dotazione delle infrastrutture che comprende soprattutto la rete stradale e le telecomunicazioni. Nell'area ci sono anche delle importanti zone economiche che come tali vengono rafforzate e in particolar modo: la zona artigianale esistente a Sežana, di importanza regionale, con le aree di ampliamento previste, la zona economica esistente a Divača che è destinata in particolare agli affari, ai servizi e alle attività commerciali, le due zone economiche a Kozina e Hrpelje.

Nel territorio carsico è necessario rafforzare e stimolare anche lo sviluppo dell'economia basata sul progresso tecnologico e innovativo, come quella che si sta sviluppando negli ultimi anni nell'incubatore d'impresa di Sežana. Questo garantirà posti di lavoro così per personale altamente istruito come per le conoscenze

tradizionali quali la lavorazione della pietra, la produzione del vino, architettura tradizionale. La buona dotazione di infrastrutture di telecomunicazioni influisce sulla possibilità di lavoro da casa ed assunzione negli insediamenti più piccoli.

La lavorazione della pietra e l'estrazione delle materie prime minerali (la pietra) sono attività economiche importanti sul territorio carsico. Sono prevalenti piccole cave che sono destinate alla lavorazione della pietra, che viene usata nell'architettura tradizionale. La pietra carsica è infatti uno dei simboli del Carso e anche l'elemento prevalente nell'architettura tradizionale. Essa viene usata come elemento strutturale e materiale ornamentale di base. Molte case carsiche hanno così ricchi dettagli architettonici in pietra carsica.

A Sežana esiste, già da quattro anni, l'unico studio a livello universitario in Slovenia sulla modellazione della pietra - il corso Modellazione dei materiali - la pietra. Il Centro di istruzione e formazione Sežana progetta di formare un Centro per la modellazione e la lavorazione della pietra che sarebbe il luogo per l'istruzione sulla lavorazione manuale e meccanica della pietra, sul restauro e sulle tecniche tradizionali - costruzione di muri a secco (formazione formale, informale - corsi per artigiani, appassionati, studenti). Allo stesso tempo il centro, con il centro per la promozione, potrebbe promuovere il settore presentandolo a tutti gli interessati - scuole e turisti.

A Sežana funziona dal 1992 un incubatore d'impresa il cui scopo principale è di aiutare le nuove imprese a raggiungere il successo in affari e di conseguenza a crearsi ricchezza e possibilità per nuove assunzioni con l'assicurazione di edifici modulari, infrastrutture tecniche congiunte, supporto di manager e servizi di sostegno. Si dà principalmente risalto allo sviluppo locale e alla creazione di posti di lavoro. Nel 2006 è stato aperto un nuovo edificio multifunzionale, moderno e tecnicamente attrezzato, un Centro business e innovazione. È destinato alle imprese innovative e agli imprenditori con nuove idee. Hanno la precedenza per collocarsi al suo interno i progetti con uno spiccato potenziale di mercato e un elevato valore aggiunto. In esso vi sono anche degli spazi per la formazione e per i servizi specializzati che sosterranno le procedure innovative. Insieme agli attuali spazi dell'incubatore le imprese hanno a loro disposizione 8.500 m² di superficie di uffici e nuovi servizi per il sostegno alle innovazioni. Le imprese di successo, che sono emerse dall'incubatore, hanno costruito nei paraggi 18.000 m² di nuove superficie di uffici propri.

Nell'ambito del progetto internazionale l'Incubatore Sežana ha preparato, in collaborazione con il Comune di Sežana e i collaboratori esterni, uno studio economico - tecnico sulle possibilità di istituire e costruire un'area d'affari ecologica (ing. Eco industrial park) nell'area di Sežana - sud. Quest'area, infatti, è da anni riservata proprio per la costruzione di una zona d'affari. L'iniziativa rappresenta dunque un caso pilota di collocazione di una zona d'affari nell'ambiente, della costruzione e della sua gestione in conformità con i principi moderni degli Eco industrial park in Slovenia.

Una buona dotazione infrastrutturale del territorio, soprattutto la rete di trasporto e le telecomunicazioni, contribuisce allo sviluppo economico. Nell'area sono presenti anche delle zone economiche importanti, che vengono sostenute, in particolare: l'attuale zona economica a Sežana con le previste espansioni, che è importante a livello regionale; le attuali zone economiche a Divača, che sono destinate soprattutto alle attività del settore terziario e al commercio; la zona economica a Kozina e quella a Hrpelje.

Nell'area sono presenti anche delle zone artigianali più piccole (a Komen, Tomačevica, Opatje selo, Dutovlje, Lokev, Štorje, Senožeče ecc.) che sono destinate soprattutto ai piccoli artigiani locali. L'ampliamento delle piccole zone artigianali può portare ad un decadimento del territorio e ad un sovraccarico della rete locale di trasporto. Per utilizzare in modo razionale lo spazio e le dotazioni comunali e conservare l'identità del Carso è necessario definire la rete delle zone economiche collegate alla gerarchia degli insediamenti.

3.2.6 Trasporti

Nel periodo appena trascorso è stata costruita in Slovenia in modo intensivo la rete autostradale. Il crocevia autostradale di base è stato realizzato; è necessario però costruire ancora alcuni tratti stradali che collegano le singole aree alla rete autostradale generale. La localizzazione dell'area del Carso tra le autostrade Ljubljana - Koper/Capodistria e Divača - Trieste e la superstrada che attraversa la valle del Vipava, garantisce buoni collegamenti con i corridoi di trasporto europei. C'è in preparazione un piano regolatore nazionale per l'autostrada Postojna/Divača - Jelšane. L'obiettivo principale del nuovo collegamento autostradale progettato è quello di assicurare un collegamento più idoneo tra la Slovenia centrale e il Litorale sloveno, nonché migliorare i collegamenti stradali del tracciato della rete stradale paneuropea (TEN-T), del V e X corridoio di trasporto paneuropeo e il collegamento con la rete dell'Iniziativa adriatico - ionica. La nuova autostrada migliorerà in modo sostanziale le condizioni di traffico sulla rete esistente delle strade statali - le arterie stradali saranno meno congestionate, migliorerà la sicurezza del traffico. Attualmente è in fase di esecuzione uno studio delle varianti in cui si verifica l'idoneità dei corridoi (per Divača, su Razdrto o su Postojna) e le varianti nei singoli corridoi. Nel caso delle varianti per Divača e su Razdrto si prevedono rilevanti impatti cumulativi negativi sull'ambiente.

Lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria in Slovenia non va di pari passo con le esigenze. Rimane indietro nelle capacità e nella tecnologia. Attraverso i comuni di Divača e Sežana è stata realizzata una linea ferroviaria a doppio binario sino a Trieste, tuttavia l'ultimo collegamento di Trieste con la Slovenia, nella la linea Venezia - Budapest, è stato cancellato nel dicembre del 2011. Attraverso i comuni di Divača e Hrpelje-Kozina passa una ferrovia elettrificata in direzione di Capodistria e Pola in Croazia. Attraverso i comuni di Komen e Sežana passa il collegamento ferroviario Nova Gorica - Sežana di cui sono previsti l'ammodernamento e l'elettrificazione. La strategia dello sviluppo territoriale della Slovenia prevede la ricostruzione e il completamento delle linee di importanza internazionale. La linea Trieste - Sežana - Ljubljana - Zagabria dovrebbe rappresentare parte della linea ad alta velocità (250 km/h) nell'ambito del V corridoio paneuropeo. Da parte dei settori competenti per la tutela della natura e dell'ambiente si segnalano il problema dell'attraversamento del Carso e la necessità dell'esame di eventuali altre tratte. Il legame del Carso con la ferrovia è certamente uno dei vantaggi di cui si deve tener conto nel successivo sviluppo: rappresenta un potenziale per lo sviluppo delle città vitali, delle zone economiche, del turismo e migliora i trasporti pubblici. La città di Sežana ha un ruolo importante nel sistema urbano della Slovenia in gran misura proprio per la sua facilità d'accesso.

I trasporti pubblici del Carso sono insufficienti e poco efficaci, il che è problematico soprattutto per quanto riguarda il mantenimento dell'urbanizzazione, lo sviluppo dell'economia e del turismo. Si tratta soprattutto degli scarsi collegamenti tra Italia

e Slovenia (ad esempio i collegamenti dall'aeroporto di Ronchi a Sežana, dal porto di Trieste a Sežana) e del collegamento dell'area con la restante parte della Slovenia e i maggiori centri di occupazione nelle vicinanze (Ajdovščina, Nova Gorica, Postojna, Koper/Capodistria) nonché del raddoppio della rete di trasporto pubblica su determinati tratti (trasporto passeggeri dalla Croazia in Italia attraversando la Slovenia).

Dal punto di vista del sistema di trasporti interno del Carso si constata che i maggiori centri urbani sono relativamente ben collegati tra di loro, ma sono meno accessibili le aree rurali distanti che sono quindi inclini a svuotarsi.

Nel Comune di Divača sono stati segnalati tutti i percorsi turistici adatti alla mountain bike. Lungo il Comune di Sežana si snodano la Traversata meridionale del Carso e la Traversata settentrionale del Carso. Nell'area del Comune di Komen viene assicurato un percorso ciclistico che copre Nova Gorica, Sežana e Vipava. I ciclisti vengono fatti deviare sulle strade locali lasciando così le arterie stradali congestionate. Il Comune di Komen è attraversato dalla Traversata settentrionale del Carso e dalla Traversata meridionale del Carso. Nel comune di Hrpelje-Kozina è in fase di progettazione un sentiero ciclabile che si snoda lungo la vecchia strada istriana. Si progetta una pista ciclabile ai margini della strada principale che collega Trieste e Fiume. Per la mountain bike si sta progettando di segnalare il percorso e la linea della ferrovia abbandonata in direzione di Trieste. Il collegamento ciclistico più importante diventerebbe quello che unisce il Carso al Posočje, affiancandosi alla rete stradale primaria e secondaria. Si stanno sviluppando i percorsi ciclabili turistici »Pot miru na Krasu« (Strada della pace sul Carso) e »Zgodovinske poti med Sočo in Krasom« (Percorsi storici tra l'Isonzo e il Carso). È però carente la rete delle piste ciclabili e dei sentieri pedonali facenti parte della rete dei trasporti pubblici, facilmente accessibili.

3.2.7 Utilizzo delle fonti rinnovabili di energia

Grazie al sole, al vento e alle superfici boschive, il Carso ha una buona possibilità di sfruttare le fonti rinnovabili di energia, se si costruiscano e si utilizzerà delle centrali eoliche o solari e utilizzando il riscaldamento a biomassa. Lo sfruttamento dell'energia eolica e solare rappresenta anche un pericolo oltre che un'occasione. Proprio grazie alle sue caratteristiche il Carso è un'area estremamente sensibile e importante su scala mondiale, pertanto è delicato l'inserimento di opere di una certa grandezza in un paesaggio aperto.

Lo sfruttamento della biomassa è accettabile dal punto di vista della conservazione del paesaggio e delle aree importanti per la conservazione della natura, sebbene in misura limitata e sotto la supervisione degli Uffici competenti, per la tutela della natura e dell'economia forestale.

È soprattutto necessario definire le aree in cui è accettabile, previa valutazione territoriale e finanziaria, lo sfruttamento delle fonti rinnovabili nonché trasmettere delle linee guida sulla grandezza ovvero il volume delle opere, come ad esempio l'installazione delle centrali solari consentite sui tetti nelle zone destinate ad attività economiche; come attività integrativa nelle economie agricole, negli insediamenti compatti e rurali è consentita unicamente ad uso personale ecc.

3.2.8 Paesaggio

Il paesaggio carsico è unico, già dall'aspetto si differenzia dalle aree circostanti. Si distingue per la sua variabilità e l'elevato valore della vivibilità dello spazio. Il rilievo è tipicamente carsico. Una particolarità del macrorilievo carsico sono le valli asciutte - i valloni (Senadolska dolina/Valle di Senadole, Brestoviški dol/Vallone di Brestovizza), le grandi valli a imbuto e le depressioni carsiche, formatesi con il crollo del soffitto delle cavità sotterranee a cui appartengono anche i precipizi e le grotte carsiche. Il rilievo carsico è caratterizzato anche da alture di un certo rilievo e montagne piuttosto alte (Kokoška, Trstelj, Vremščica, Slavnik). Tra le sue caratteristiche singolari bisogna mettere in evidenza l'alto costone dei Monti della Vena (Podgorski kras), la parte più conservata del Carso nudo in Slovenia.

In passato il paesaggio carsico era caratterizzato per lo più da pascoli che oggi sono ricoperti da una vegetazione boschiva. Con il rimboschimento si viene a perdere il tipico paesaggio culturale carsico che l'uomo ha delineato utilizzandolo per la sua sopravvivenza. I contadini ripulivano le superfici da coltivare raccogliendo le pietre e ammassandole in muretti di pietra che proteggono il terriccio dal vento. Sono caratteristiche del paesaggio culturale carsico anche le piccole siepi tra i singoli prati e i campi coltivati. Le piccole siepi avevano diverse funzioni, delimitavano il margine della particella, del campo coltivato o del prato o delimitavano la superficie di pascolo perché non fuggisse il bestiame. Con l'abbandono dei prati e dei pascoli è iniziata la crescita di cespugli spontanei e di alberi. L'inselvamento sta aumentando e si diffonde sviluppandosi lentamente in bosco. La prosecuzione di questo processo comporta la trasformazione del paesaggio rurale, aperto, in paesaggio boschivo, chiuso. Il rimboschimento avvenuto alla fine del secolo scorso ha portato ad una forte diffusione del pino nero, grazie anche alla sua facilità di adattamento, e caratterizza oggi l'immagine paesaggistica del Carso, ne è diventato uno dei simboli. È tipica anche la landa carsica e in alcuni punti sono ancora visibili tracce di roccia nuda.

L'intero Carso costituisce un unicum paesaggistico: anche su scala mondiale è una particolarità per i tipici paesaggi e fenomeni carsici, oltre che per i muretti di recinzione in pietra, i cortili cinti da mura e i villaggi compatti. Si è conservato il tipico insediamento in agglomerati compatti e in posizione esposta che costituisce una attrattività del territorio. Tuttavia a causa del carattere dispersivo delle nuove costruzioni si stanno perdendo le caratteristiche del paesaggio culturale carsico.

Il paesaggio culturale è modellato sia dalla natura che dall'uomo ed è quindi in costante trasformazione. Il cambiamento del paesaggio è dovuto a processi naturali, al cambiamento delle condizioni abitative, sociali ed economiche, a modifiche nelle procedure di coltivazione e alle condizioni di mercato. Il fattore più importante nella creazione dell'immagine paesaggistica del Carso è l'agricoltura, soprattutto le diverse forme di lavorazione del terreno, la struttura minuta, l'intreccio tra superfici coltivate, vigneti e pascoli.

3.2.9 Caratteristiche naturali e patrimonio naturale

Sono caratteristici del Carso gli straordinari fenomeni naturali, in particolar modo quelli del sottosuolo, la straordinaria biodiversità e il caratteristico paesaggio. Il Carso d'origine con il sistema delle grotte di Škocjan (San Canziano) è un fenomeno unico per il patrimonio naturale e culturale mondiale: pertanto una progettazione accurata, armonizzata, deve prescindere dalla formale protezione del territorio ed adattare lo sviluppo al carattere eccezionale del territorio.

Il Carso è sede di numerosi fenomeni carsici sia di superficie (calanchi, doline, conche di sprofondamento, rilievi rocciosi) che di sottosuolo (grotte, depressioni). Nel Carso si conoscono circa 600 grotte, il cui numero però va crescendo con l'aumentare delle ricerche speleologiche e carsologiche. Ne troviamo sull'intera superficie del Carso (in media 1-1,5 grotte per km² di superficie); la più alta densità di grotte è rilevata nelle vicinanze di Sežana (22/km²). Le grotte più famose del Carso sono le grotte di Škocjan (San Canziano), uno dei sistemi di grotte e inghiottitoi più belli con un fiume sotterraneo e un canyon, che per il loro carattere straordinario e il grado di conservazione naturale sono iscritte dal 1986 nel registro del patrimonio mondiale dell'Unesco. Le grotte di Škocjan (San Canziano) sono iscritte anche nel registro delle zone umide importanti a livello internazionale conformemente alla Convenzione relativa alle zone umide di importanza internazionale segnatamente come habitat degli uccelli acquatici e palustri (Convenzione di Ramsar), e precisamente come prima zona umida carsica in Europa (1999). Nel 2004 il Parco delle grotte di Škocjan (San Canziano) è stato accolto nella rete mondiale delle riserve di biosfera (MAB) con il nome di Riserva della biosfera Kras, la quale comprende l'area centrale del parco (l'area strettamente protetta dello stesso parco), l'area d'influenza del parco e l'area di transizione (l'area del comune di Divača). Il programma di tutela e sviluppo del Parco delle grotte di Škocjan (San Canziano) per il periodo dal 2011 al 2015 è stato predisposto e armonizzato tra i settori e attende di essere esaminato e approvato dal Governo della Repubblica di Slovenia dall'autunno del 2011.

Oltre al parco regionale esiste nell'area un numero significativo di aree protette (parco regionale Beka, parco regionale Štanjel e numerosi monumenti naturali) e di patrimoni naturali in cui prevalgono quelli sotterranei, geomorfologici (grotte, depressioni). Il Carso fa parte della rete delle Aree di Rilevante Interesse Ambientale (ARIA) e della rete delle aree protette Natura 2000, definite così dalla Direttiva sugli uccelli e sull'habitat.

Nel Carso, a causa della particolare composizione geologica, sono molto rare le acque di superficie. Le uniche esistenti derivano da fonti di carattere antropogenico - stagni e pozze che troviamo in ogni paese. Negli anni 2005 - 2007 si è svolto il progetto transfrontaliero »1001 stagno - 1001 la storia della vita« destinato al ripristino degli stagni, importante soprattutto per la conservazione della biodiversità.

L'area del Carso è importante anche per la conservazione di specie animali e vegetali. Nonostante le sfavorevoli condizioni climatiche e del suolo (estati calde con poca pioggia, inverni relativamente freddi, Bora, condizioni idrologiche sfavorevoli), l'area è ricca di vegetazione boschiva e arbustiva. Qui attecchiscono solo specie di alberi in grado di adattarsi alle specifiche condizioni ecologiche come ad esempio il pino nero, il frassino minore, la roverella, il rovere e il carpino bianco che sono i principali elementi della vegetazione boschiva. Tra le specie arbustive si notano invece lo scotano, il ginepro, il terebinto, il ciliegio di S. Lucia, l'acero minore, l'evonimo, il biancospino comune ecc.

Delle superfici erbose un tempo vaste, dei prati alpini e dei pascoli sono rimasti sino ad oggi solo piccoli pezzi nelle aree con condizioni sfavorevoli di crescita e laddove sono ancora presenti il pascolo o i prati falciati. La vegetazione erbosa di queste aree è relativamente unitaria. Le superfici maggiori sono ricoperte da colonie vegetali di carice minore e *Centaurea rupestris*. La maggior parte delle superfici, in parte falciata, è nata come pascolo. Le superfici erbose sono straordinariamente colorate in tutte le stagioni, e possono essere considerate tra le più ricche superfici erbose

europee. Con l'abbandono dell'uso agricolo tradizionale le superfici erbose del Carso si ricoprono molto rapidamente di vegetazione. Con il rimboschimento spariscono le tipiche piante dei prati carsici a cui sono collegate anche numerose specie animali rare e a rischio di estinzione.

Il Carso è l'habitat di un gran numero di specie animali endemiche che vivono sotto terra e sul terreno ed è l'area più ricca della Slovenia per quanto riguarda il numero e la varietà delle specie. Nell'area del Carso, nel sud-ovest della Slovenia, vive il 95% di tutte le specie animali registrate in Slovenia (Mršič, 1997).

Nell'area in esame c'è una straordinaria fauna di coleotteri, farfalle, anfibi, rettili, uccelli. Tra i mammiferi impressionano in particolare i pipistrelli. Con il rimboschimento delle superfici agricole si creano le condizioni favorevoli per i grandi mammiferi, soprattutto per i caprioli, il cinghiale e i cervi. La fauna delle grotte con un elevato grado di endemismo è straordinariamente varia e ricca grazie alla varietà ecologica degli habitat e in particolare di quello delle grotte di Škocjan (San Canziano), tra i più ricchi e studiati.

Il Carso fa parte della rete delle Aree di Rilevante Interesse Ambientale (ARIA) e della rete delle aree protette Natura 2000.

3.2.10 Patrimonio culturale

Nella Strategia dello sviluppo territoriale della Slovenia il Carso è definito come un'area in cui la tutela del patrimonio culturale dello spazio aperto è complessa. Il patrimonio culturale deve essere considerato un importante punto di partenza per lo sviluppo territoriale. Il Carso costituisce un fenomeno di importanza mondiale per il suo patrimonio naturale straordinario e anche per quello culturale; per questo è necessario superare le protezioni formali di questo territorio con una pianificazione accurata e armonizzata e adattare lo sviluppo al carattere eccezionale del Carso.

Il Carso si contraddistingue per un'elevata densità del patrimonio culturale, la cui distribuzione è abbastanza omogenea in tutto il suo territorio. La straordinarietà e la varietà del patrimonio culturale e del paesaggio definiscono in gran misura l'immagine riconoscibile del Carso. Sul Carso si trovano numerosi centri archeologici (cantieri), insediamenti, memoriali (cimiteri militari, monumenti della prima e della seconda guerra mondiale,...), un vasto patrimonio architettonico (sacro e profano) e il paesaggio culturale. I luoghi più importanti del patrimonio culturale sono rappresentati dalla scuderia di Lipizza e dal paesaggio culturale di Štanjel.

Dal punto di vista del patrimonio culturale esistono sul Carso tre aree in cui il patrimonio culturale è di alta qualità o è straordinariamente concentrato: il paesaggio culturale di Dolnji Kras con il parco regionale di Štanjel, la scuderia di Lipizza in veste di paesaggio culturale straordinario e un'area più vasta con il Parco di Škocjan (San Canziano) (Kranjc, 2000).

L'abitato medievale di Štanjel viene definito un importante patrimonio architettonico del Carso e si trova in mezzo al paesaggio culturale di Štanjel, la cui immagine complessiva è dunque costituita dal nucleo storico e dal paesaggio culturale carsico. Il complesso del castello di Štanjel è uno degli edifici più importanti dell'architettura feudale in Slovenia. A Štanjel si trova inoltre il Parco sottostante la Villa Ferrari, importante patrimonio di architettura dei giardini a livello nazionale.

La scuderia di Lipizza è un paesaggio culturale straordinario sia all'interno del territorio sloveno che a livello europeo e mondiale. La scuderia di Lipizza, monumento di importanza nazionale ed europea, è una scuderia riconosciuta nel mondo per i cavalli di razza lipizzana, un centro di eccellenza per l'allevamento dei cavalli e un'area di turismo culturale prestigioso. Il paesaggio culturale della scuderia di Lipizza è costituito da aree a prato e da alberi ad alto fusto piantati secondo un sistema geometrico che consente la condizione ottimale del pascolo all'ombra, cosa che rispecchia l'intento principale nell'elaborazione di questo paesaggio specifico: il desiderio di creare delle condizioni ottimali per l'allevamento dei nobili cavalli lipizzani. Accanto alle superfici agricole ci sono i pascoli, il cui uso caratteristico dà un timbro particolare all'area della scuderia di Lipizza. Gli elementi più importanti di questo paesaggio sono i viali alberati, le mura con la porta d'ingresso, le recinzioni, gli stagni, le superfici in prossimità degli edifici storici e, soprattutto, i giardini terrazzati sotto il castello. Il carattere riconoscibile e l'identificazione di un paesaggio che porta il nome della scuderia di Lipizza rende evidente il fatto che tale paesaggio sia mantenuto e coltivato, sia con la falciatura che con il pascolo, differenziandosi quindi dai dintorni.

Dal punto di vista del patrimonio culturale le grotte di Škocjan (San Canziano) sono importanti soprattutto per il centro archeologico straordinariamente ricco. Nell'area del Parco delle grotte di Škocjan (San Canziano) è presente un'elevata densità di monumenti culturali sorti in particolare nel periodo dal XIII al XV secolo. Il parco presenta soprattutto un ricco patrimonio immobiliare sacrale. Tra i monumenti culturali è necessario segnalare soprattutto la chiesa di San Canziano con il campanile e il castello Školj che è uno dei rari castelli medievali conservatisi con i dintorni coltivati. L'identità dell'area è data in particolar modo dal patrimonio naturale integrato dal patrimonio culturale e dall'urbanizzazione.

I castellieri, insediamenti consolidati, sono un sinonimo in terra carsica della cosiddetta cultura dell'Età del Ferro che ha contribuito in modo importante all'elaborazione dell'odierna immagine carsica dell'area.

Il patrimonio architettonico degli insediamenti tipici del Carso si basa sulla tipica architettura carsica. Il patrimonio degli insediamenti sul Carso è caratterizzato dalle seguenti proprietà in comune: le città sono modellate analogamente ai paesi con una serie di case lungo la via e gli incroci delle vie, un'apposita gamma di colori e una distribuzione tipica degli edifici in punti che offrono una lunga continuità insediativa o vicino ad essi.

I singoli elementi tipici dell'architettura locale comprendono: le cornici delle finestre, i portali, le mensole, i tetti, i camini, i cornicioni, la scala esterna, il balcone, il ballatoio in legno, le grondaie in pietra, i pozzi e presentano degli elementi artistici-territoriali che rendono l'architettura carsica riconoscibile.

La costruzione più caratteristica del patrimonio immobiliare profano del Carso è la fattoria carsica costituita dalle seguenti parti: »pitana shuta« (parte residenziale), »hram« (cantina), »štala« (stalla), »klenica« (vestibolo), »skedenj« (granaio) e »gnojnik« (letamaio). Di regola tali elementi sono distribuiti intorno ad un cortile chiuso »borjač« che è accessibile attraverso un colonnato »kalona« di rappresentanza che rappresenta una particolarità locale in quanto è sorto per proteggere dalla Bora. Nel »borjač« c'è anche la cisterna (»štirna«) (serbatoio dell'acqua piovana). Al di là della serie di case alcune fattorie danno direttamente sui vigneti e i campi. Il materiale principale di costruzione è stato fino a poco tempo fa la pietra, la copertura si è invece andata modificando, da quella in paglia e lastre in ardesia sino alla copertura in lamiera (Kranjc, 2000).

Nell'area del Carso molti insediamenti costituiscono un patrimonio architettonico che oggi è messo però a dura prova, e con esso anche l'identità del Carso, dal nuovo tipo di costruzione, tipologicamente inadeguato, che è presente ai margini degli abitati ovvero nella loro area di influenza e dalla decadenza del fondo immobiliare esistente all'interno degli insediamenti, soprattutto perché non esiste un progetto unitario per la ristrutturazione territoriale, economica e sociale del patrimonio degli insediamenti per l'intera area del Carso.

Il fenomeno della nuova costruzione, tipologicamente inadeguata, presente nelle aree di influenza del patrimonio degli insediamenti, è per lo più dovuto ai precedenti piani territoriali dei terreni edificabili per le case residenziali, alle disposizioni inadeguate e insufficienti definite nei piani territoriali dei comuni e alle costruzioni "fai da te".

La decadenza del fondo immobiliare esistente nelle aree in cui è presente un patrimonio degli insediamenti è dovuto alla mancata regolamentazione della proprietà, alla mancanza di misure sistematiche efficaci per incentivare la ristrutturazione del fondo immobiliare esistente, alla rigidità delle norme, alla riparazione costosa e complessa dovuta alla procedura di acquisizione della concessione edilizia e dei nulla osta dei vicini in caso di modifica della destinazione d'uso di determinate parti degli edifici. In certi casi si arriva anche ad una ristrutturazione inadeguata degli edifici esistenti all'interno del patrimonio degli insediamenti. La ristrutturazione degli edifici esistenti, così come la nuova costruzione, deve adattarsi ai materiali originari, alla nuova tecnologia, alle esigenze delle persone e alla normativa. A Štanjel è operativo l'ufficio regionale per la ristrutturazione degli edifici del patrimonio culturale ai fini di offrire consulenza e di sensibilizzare il pubblico sull'importanza della conservazione del patrimonio culturale e del suo rischio di estinzione, tuttavia la sua attività non è sufficientemente efficace in quanto la legislazione esistente non stimola gli investimenti per il rinnovo ovvero non presenta ulteriori fonti di finanziamento per la ristrutturazione del patrimonio culturale. È necessario introdurre dei meccanismi integrativi (esenzioni fiscali e altri strumenti finanziari) che potrebbero stimolare gli investimenti nella ristrutturazione del patrimonio culturale.

In futuro sarebbe opportuno istituire un ufficio di consulenza regionale così per la ristrutturazione degli edifici come per nuove costruzioni in collegamento con l'ufficio di consulenza energetico.

Detenendo un patrimonio culturale ricco e ben conservato il Carso ha un potenziale di sviluppo e in particolare un'identità riconoscibile, sia nel paesaggio urbano che culturale, il cui potenziale può essere sfruttato nel turismo e in altre forme di offerta. È necessario segnalare anche il potenziale economico del patrimonio che viene però sfruttato solo in parte (musei, stanze commemorative, locande, aziende sanitarie locali,...).

3.2.11 Agricoltura

Le sfavorevoli condizioni naturali e le caratteristiche dello sviluppo sociale ed economico influiscono sul cambiamento del significato dell'agricoltura intesa come attività economica e quindi anche sul cambiamento del paesaggio. Attualmente il settore agricolo principale sul Carso è la viticoltura, è presente anche l'allevamento degli ovini, dei cavalli, dei maiali e l'agricoltura, soprattutto per uso personale. Ci sono pochi terreni destinati all'agricoltura perché il suolo è poco profondo oltre che roccioso. Tuttavia determinati prodotti sono caratteristici solo del Carso, grazie alle

condizioni climatiche e del luogo di crescita, cosa che costituisce uno dei vantaggi comparativi. Sul Carso sono presenti diversi stabilimenti per la produzione di salumi come ad esempio Kras, Kmetija Grča, Pršutarna Lokev, Prunk di Lokev, Ravbar di Voglje ecc.

Sul Carso prevalgono le proprietà con meno di due ettari di terreno, però negli ultimi anni con l'abbandono e la cessazione degli stabilimenti non produttivi è aumentata la grandezza media della proprietà (Likar, 2008).

In passato l'agricoltura, soprattutto per le giovani generazioni, non era attraente né concorrenziale dal punto di vista economico a causa delle condizioni del suolo, della struttura economica dominata dalla piccola proprietà non ben definita, gli elevati costi di produzione, il rischio per il raccolto costituito dalla selvaggina, la siccità, la grandine, il rischio di attacchi da parte dei lupi nei confronti degli ovini, i frequenti cambiamenti nelle condizioni dell'agricoltura. Come conseguenza di tutto ciò si è verificato un rimboschimento dei terreni agricoli e quindi ad una perdita delle superfici da coltivare.

L'attività agricola sull'intera area del Carso è affiancata dal turismo delle "osmizze" e degli agriturismi che si sono sviluppati negli ultimi anni. È necessario incentivare e rafforzare lo sviluppo delle attività integrative collegate all'agricoltura e che costituiscono al contempo anche un'offerta turistica aggiuntiva (l'allevamento di cavalli, i campeggi, la commercializzazione di diversi prodotti, la degustazione di piatti tradizionali e i prodotti con marchio di tutela (terrano, prosciutto crudo, grappa di ginepro del Carso) e la salvaguardia delle tradizioni.

Nel futuro, conformemente alla risoluzione degli orientamenti strategici di sviluppo dell'agricoltura e della lavorazione dei generi alimentari previsti sino al 2020, sarebbe necessario trovare degli stimoli adeguati per lo sviluppo di un'agricoltura sostenibile mettendo in primo piano la garanzia per la sicurezza alimentare, l'aumento della capacità concorrenziale, la durata sostenibile dei potenziali produttivi e la garanzia di uno sviluppo sostenibile della campagna.

È importante aumentare il significato dell'autoapprovvigionamento alimentare con la conoscenza dell'origine del prodotto, inserendosi attivamente nei programmi del Ministero per l'Agricoltura che promuovono l'utilizzo dei prodotti locali. Un'occasione è rappresentata anche dal rifornimento dei centri urbani maggiori. Per dare nuovo impulso alla pastorizia sarebbe necessario collaborare con i servizi per la conservazione della natura e con i cacciatori allacciando un dialogo con questi ultimi e creando un meccanismo efficace per proteggere gli ovini dai lupi, ovvero definire le aree che sono in primo luogo destinate alla pastorizia. Una soluzione idonea dei conflitti tra l'allevamento degli animali e gli animali allo stato libero deve essere cercata con il consenso della politica agricola e della conservazione della natura.

Ultimamente sul Carso viene sempre più fatta la richiesta di costruire strutture agricole accessorie in campo aperto, ad esempio sui pascoli (in particolare le malghe) e nelle aree vitivinicole. È tipico del Carso che in campo aperto non ci siano strutture agricole accessorie: consentire che si costruiscano tali strutture comporterebbe un cambiamento dell'aspetto del paesaggio.

D'altra parte la legge sui terreni agricoli - testo consolidato UPB2 (Gazz.uff.RS, n. 71/2011) consente di costruire all'aperto. La legge stabilisce che sui terreni agricoli permanentemente tutelati si possano progettare le seguenti strutture agricole

accessorie senza modificare la destinazione d'uso dei terreni agricoli: serre, sentieri campestri, recinti per il pascolo del bestiame, recinti per l'allevamento della selvaggina, recinzioni e recinti per le piantagioni e recinti per la rete contro la grandine. Sugli altri terreni agricoli si possono progettare tutte le strutture agricole accessorie senza modificare la destinazione d'uso agricola. Il ministro competente per l'agricoltura, con l'assenso del ministro competente per il territorio, stabilisce in modo particolareggiato i tipi di strutture agricole accessorie e le strutture temporanee nonché la loro grandezza massima. Le strutture agricole accessorie possono essere utilizzate solo a scopi agricoli. Non è ancora in vigore la norma regolamentare che stabilirà le possibilità di collocazione di una struttura agricola in campo aperto.

Riguardo al permesso per la costruzione delle strutture agricole accessorie sul Carso, bisognerebbe innanzitutto definire per quali attività agricole sarebbero necessarie tali strutture. Considerato quanto sopra, si stabilisce per quanto riguarda le aree che sono adatte per le singole attività quale tipo di strutture sarebbe adatto in un'area in cui è presente ad esempio la viticoltura ovvero la pastorizia.

In relazione alle strutture agricole accessorie è necessario accennare alla presenza delle seconde case illegali e quindi all'inefficace sistema del servizio di ispezione.

I terreni agricoli, quale fonte dell'attività agricola, sono tutelati dalla Legge sui terreni agricoli che limita la modifica della destinazione d'uso dei terreni agricoli permanentemente tutelati. Questi ultimi non possono essere modificati per almeno dieci anni dall'entrata in vigore del piano territoriale della comunità locale che ha definito tali aree, ad eccezione degli ampliamenti delle aree in cui vi sono delle sistemazioni territoriali esistenti di importanza nazionale e nel caso in cui non sia possibile effettuare tali ampliamenti su terreni non agricoli.

3.2.12 Economia forestale

Il bosco è l'unica forma naturale di vegetazione sul Carso che in passato abbia subito in passato un certo degrado a causa dell'utilizzo eccessivo. Il bosco come ecosistema naturale assicura lo sviluppo delle successioni naturali e al contempo assicura un reddito netto ovvero una buona gestione, già al livello attuale di sviluppo, senza sovvenzioni esterne.

Sul Carso il bosco ha un'importante funzione protettiva in quanto protegge l'area dai forti venti e dall'erosione del suolo, influisce positivamente sull'atmosfera riducendo gli sbalzi delle temperature, riequilibra l'umidità del suolo e dell'aria e assicura e aumenta la fertilità del suolo. Il bosco depura biologicamente l'acqua che scola o fuoriesce dalle superfici boschive ed equilibra il regime delle acque trattenendo il deflusso rapido delle acque meteoriche dalla superficie e conservando l'acqua sul suolo boschivo, inoltre le piante ritardano l'infiltrazione dell'acqua dal suolo boschivo nei periodi di siccità.

Nel Carso il bosco è soggetto al rischio di incendi a causa del clima sub mediterraneo caldo e secco e dei boschi degradati. In Slovenia è in cima alla lista tra gli ambienti naturali a rischio di incendio.

La programmazione dell'utilizzo e dello sviluppo dei boschi, che rappresentano il 62 % della superficie dell'area in esame, avviene a livello regionale nell'ambito dei progetti di economia forestale delle aree. I progetti hanno cadenza decennale. L'intera area esaminata appartiene all'area per l'economia forestale del Carso.

3.2.13 Tutela delle risorse idriche

Sul Carso non esistono quasi acque di superficie. Solo sui versanti con rocce costituite da meno calcare puro vi sono in alcuni punti delle gole strette lungo le quali scorre acqua torrentizia in caso di piogge abbondanti. In circostanze particolari rimane in superficie il fiume Raša che scorre ai margini del Carso. La maggior parte dell'acqua si infiltra sottoterra e modella il mondo carsico sotterraneo. A partire da una determinata profondità tutti gli spazi cavi nella roccia sono riempiti d'acqua e costituiscono la falda acquifera del Carso che si alimenta con l'acqua proveniente dalla superficie e dalle correnti in superficie che scorrono lungo lo strato impermeabile sino ai margini del Carso e qui, attraverso gli inghiottitoi o le grotte, si inabissano nel sotterraneo. Le acque confluiscono nel fiume Reka dalla catena montuosa dello Snežnik, dai Brkini dove è presente il flysch e da parte della valle Košanska dolina (corso d'acqua Senožeski potok), quindi alla fine il fiume si inabissa nelle grotte di Škocjan (San Canziano). Sul Carso si inabissa anche parte delle acque del Vipava attraverso gli inghiottitoi presenti sul letto del fiume da Vrtoče presso Miren andando in giù (Kranjc, 2000).

La falda acquifera del Carso, rappresenta un'enorme ricchezza; data la sua elevata vulnerabilità è messa a rischio da diverse fonti di inquinamento. La buona permeabilità delle rocce carsiche consente una rapida infiltrazione delle acque nel sistema idrico sotterraneo per cui il Carso è molto sensibile all'inquinamento. Le risorse idriche sono minacciate dalla presenza di discariche abusive incontrollate, dall'intervento insufficiente da parte dei comuni, soprattutto nell'ambito del drenaggio, della depurazione delle acque reflue e di altri interventi sul territorio nei punti periferici dell'area idrografica.

Sul territorio del Carso sloveno ci sono 44 captazioni d'acqua: una sorgente idrica è tutelata a livello statale e due a livello comunale. Per l'approvvigionamento del Carso sono importanti le risorse idriche di Brestovizza in Valle (Brestovici pri Komnu) che costituiscono anche un potenziale approvvigionamento per la costa e l'Istria slovena. Nell'ambito della preparazione di un progetto per l'approvvigionamento della costa e dell'Istria slovena sono state effettuate delle verifiche relative alla capacità delle risorse idriche di Brestovizza, alla ricostruzione e all'aumento delle capacità della rete per l'approvvigionamento dell'acqua (soprattutto dei sistemi mobili).

Il Comune di Hrpelje-Kozina si trova nell'area idrografica delle sorgenti del Risano, rappresentate da sistemi carsici sotterranei, ben sviluppati e molto permeabili. Le sorgenti del Risano, insieme ad altre captazioni d'acqua nelle vicinanze, costituiscono la principale sorgente d'acqua per l'approvvigionamento di acqua potabile nell'Istria slovena. A causa delle limitate capacità autodepurative delle acque che si inabissano nel sotterraneo carsico, le sorgenti del Risano sono fortemente sensibili ad eventuali impatti antropici nel retroterra in grado di influire negativamente sulla qualità dell'acqua (acque reflue, acque meteoriche, traffico, discariche non autorizzate...).

3.2.14 Turismo

Il Carso, grazie ai suoi beni naturali e culturali, ha il potenziale per sviluppare il turismo e le attività legate al tempo libero. Questo si baserebbe sulle particolarità e sui vantaggi comparati delle singole aree, assicurando al contempo la conservazione permanente dei beni naturali.

Le aree turisticamente più importanti sono sicuramente le grotte di Škocjan (San Canziano) (area protetta di III categoria IUCN, patrimonio mondiale dell'UNESCO, zona umida di importanza mondiale secondo la Convenzione di Ramsar, prima area umida sotterranea al mondo, area Natura 2000), la scuderia di Lipica e Štanjel che sono menzionati anche nelle Linee guida e negli obiettivi del Ministero per l'economia - settore del turismo.

La scuderia di Lipica è un'area protetta che si sta sviluppando come centro turistico culturale di alta qualità in cui l'offerta turistica è basata sui cavalli lipizzani e su altre attività, nonché su un'offerta aggiuntiva di qualità, legata al ricco patrimonio culturale, al paesaggio culturale e all'ambiente naturale conservato.

Il turismo speleologico è una delle forme più antiche di turismo sul Carso. È sviluppato molto bene il turismo itinerante e l'agriturismo - che hanno un elevato potenziale per lo sviluppo il turismo legato alla cultura, ai congressi, alla ricerca - il turismo scolastico, gastronomico, enologico e termale; è presente anche quello legato ai Casinò. Nell'area del Carso sono stati realizzati diversi sentieri tematici (escursionistici, didattici, piste ciclabili, la Strada della frutta dei Brkini, la Strada del vino, diversi percorsi a tema - ad esempio il sentiero patriottico della tigre/Domoljubna Tigrova pot, il sentiero dell'acqua Famlje - Dane/Vodna pot Famlje - Dane, il sentiero di Kosovel e centri di informazione turistica (Parco delle grotte di Škocjan (San Canziano), Scuderia di Lipica, Štanjel, Temnica, Cerje, Sežana, Lokev, Dutovlje, Pliskavica.

I terreni agricoli e boschivi vengono spesso utilizzati come aree ricreative informali (piste ciclabili, passeggiate, sentieri didattici). L'infrastruttura turistica già realizzata sul territorio di diversi comuni del Carso - ad esempio le piste ciclabili, i sentieri alpini - che dovrebbero assicurare un'offerta turistica aggiuntiva e collegare i comuni nel settore del turismo - non viene tenuta in considerazione perché non è stata predisposta la modalità con cui gestirla. La legislazione vigente rappresenta un ulteriore problema per la manutenzione delle piste ciclabili esistenti e dei sentieri alpini. Per tutelare i terreni agricoli e i boschi non è consentita su quei terreni la costruzione di nuove piste ciclabili o sentieri alpini, è consentita unicamente la ricostruzione dei sentieri esistenti, cosa che costituisce un impedimento per lo spostamento parziale di un tratto del sentiero ovvero per una nuova sistemazione di piccoli tratti di sentieri già esistenti (ad esempio la costruzione di nuovi ponti o la ristrutturazione di ponti esistenti). Per sistemare l'infrastruttura sui terreni agricoli non è possibile ottenere dei nulla osta idonei in base alla legge relativa alla costruzione di opere, il che di conseguenza significa che è impossibile utilizzare le risorse messe a disposizione dai bandi di gara.

Nonostante il divieto il transito per i veicoli a motore (jeep, motocross, quadricicli) all'interno degli ambienti naturali (al di fuori delle aree regolamentate degli abitati e sulle strade non classificate) è presente un numero sempre maggiore di utenti, cosa che aumenta ulteriormente gli impatti negativi sulla natura. La legislazione vigente è inefficace e non risolve la problematica attuale in quanto non consente un controllo efficace del traffico nell'ambiente naturale, non prevede sanzioni adeguate e non copre l'attuale problematica di transito con veicoli a motore destinati all'attività ricreativa. È attualmente in preparazione una nuova legge per regolamentare il transito dei veicoli all'interno dell'ambiente naturale.

Le strutture ricettive sono distribuite in modo omogeneo sull'intero territorio del Carso. Negli insediamenti rurali prevale l'agriturismo dove, accanto al cibo preparato in casa, l'offerta prevede anche il noleggio di appartamenti e stanze. Il soggiorno in hotel è possibile nei centri: Sežana, Lipica, Kozina, Divača, Obrov e Senožeče. Negli ultimi anni sono stati costruiti anche due piccoli hotel a Dane presso Sežana e Divača.

Sul territorio è necessario incentivare lo sviluppo delle attività legate direttamente al turismo e lo sviluppo delle catene locali degli offerenti.

La rete dei trasporti pubblici è insufficiente e ostacola lo sviluppo del turismo. Il Carso è facilmente accessibile con mezzi individuali di trasporto. In passato erano già stati predisposti dei collegamenti tra Trieste e Sežana, tuttavia non erano redditizi.

La conseguenza di un'offerta turistica slegata e di un concetto non chiaro di sviluppo del turismo attraverso il restauro dei centri urbani rende il Carso non concorrenziale rispetto alle altre regioni vicine (Istria, Alpi). È necessario commercializzare il Carso sotto un unico marchio commerciale.

3.2.15 Progetti statali di infrastruttura in una più ampia fascia di influenza del Carso

Sul territorio del Carso in Slovenia sono previsti, ovvero si stanno esaminando, i seguenti progetti statali di infrastrutture:

- metanodotto di collegamento M6 sul tratto Ajdovščina - Lucija;
- parcheggio per i veicoli commerciali Železni most lungo l'autostrada AC Kozina - Klanec;
- tangenziale di Divača, tangenziale di Hrpolje - Kozina;
- Il binario della linea ferroviaria Divača - Koper/Capodistria;
- linea ferroviaria veloce corridoio V;
- autostrada Postojna/Divača - Jelšane.

Il Carso è attraversato da diversi progetti di infrastruttura su entrambi i lati del confine. Nell'inserimento sul territorio è necessario tenere conto del fatto che il Carso rappresenta un sistema vulnerabile con straordinarie qualità geomorfologiche, aree naturali conservati, il patrimonio architettonico e il paesaggio culturale. L'inserimento di infrastrutture su grande scala può avere come diretta conseguenza una svalutazione dell'integrità dell'area e dei vantaggi comparati fondamentali, ovvero le particolarità del Carso.

3.3 Analisi SWOT

L'analisi SWOT si inserisce tra i metodi d'esperienza utilizzati anche nella pianificazione strategica. Rispetto ad altri metodi l'analisi SWOT analizza il vantaggio e oltre a risposte concrete, di quantità, trasmette anche delle risposte di qualità sulle domande poste, ovvero sui problemi riscontrati.

L'analisi SWOT per la parte slovena del Carso è stata realizzata in collaborazione con l'incaricato e il Gruppo sviluppo locale.

Punti di forza:

- posizione di confine, collegamento tra le persone sul lato sloveno e quello italiano
- multiculturalità
- posizione di confine di Sežana - rafforzamento dell'economia, possibilità di collaborazione transfrontaliera
- vicinanza dei porti di Trieste e Koper/Capodistria
- vicinanza della rete autostradale slovena
- vicinanza della rete autostradale italiana
- vicinanza dell'aeroporto di Friuli Venezia Giulia (Ronchi dei Legionari)

- paesaggio culturale tipico e riconoscibile e architettura carsica tradizionale
- tre aree straordinarie - Parco delle grotte di Škocjan, Lipica e Štanjel
- sul lato italiano vicinanza di aree importanti - Duino, Miramare, Sistiana
- alta densità di patrimonio culturale - patrimonio architettonico, patrimonio memoriale
- presenti numerose forme di turismo (gastronomico, escursionistico, speleologico, di ricerca, scolastico, agriturismo, congressuale, culturale, ricreativo, turismo da gioco,...)
- aree importanti per la conservazione della natura
- diverse piccole aree artigianali - conservazione della popolazione della campagna
- clima favorevole che consente di effettuare attività all'aperto tutto l'anno

Punti di debolezza:

- mancanza di un livello regionale di gestione dell'area
- frammentazione amministrativa dell'area
- collaborazione ambigua tra i comuni, risposta non sufficiente delle comunità locali nei confronti di progetti congiunti (sentieri tematici...)
- collaborazione incerta tra i comuni
- nella preparazione dei piani territoriali si cerca di consentire lo sviluppo di tutte le attività sul loro territorio
- competizione tra i comuni per assicurarsi le proprie funzioni e il proprio sviluppo
- diverse piccole aree artigianali - mancanza di concorrenza, svalorizzazione del territorio
- sfavorevole struttura per età della popolazione
- arretramento dello sviluppo nelle aree rurali, rafforzamento delle funzioni nei centri comunali
- mancanza di un sistema integrato dell'infrastruttura turistica esistente
- problemi con la gestione dell'infrastruttura turistica realizzata
- non c'è una commercializzazione congiunta dell'area come destinazione turistica unitaria del Carso
- mancanza di trasporti privati o di linea sino ai punti turistici
- elevata vulnerabilità delle risorse idriche
- rimboschimento del paesaggio culturale (la pastorizia viene effettuata in misura alquanto minore rispetto al passato, ultimamente sono aumentati l'allevamento di ovini e di capre)
- vulnerabilità del territorio non definita
- assenza dei programmi per rivitalizzare nuclei storici e il patrimonio architettonico esistente
- collocazione di opere semplici e non complesse in campo aperto e loro modifica in edifici residenziali
- nonostante gli investimenti elevati in infrastrutture, essi continuano ad essere insufficienti e in cattivo stato di conservazione (acquedotto, strade, fognatura e infrastruttura delle comunicazioni sono costose)
- prevalgono le piccole economie agricole di tipo misto e proprietà agricole frammentate
- mancanza di organizzazione e di connessione tra i protagonisti locali, ostacoli burocratici per la commercializzazione congiunta e l'acquisizione di stimoli allo sviluppo (su tutti i livelli - agricolo, turistico, associazioni...),
- il mercato a Sežana e i punti di vendita, nonché le fiere periodiche a Sežana, Dutovlje Štanjel, Komen vengono sfruttati poco per l'offerta del cibo coltivato localmente; assenza del mercato agricolo a Hrpelje-Kozina

- mancanza di organizzazione del mercato e vendita poco sfruttata dei prodotti locali
- problematica delle risorse di avvio per partecipare a progetti e investimenti
- possibilità di assicurare le quote di cofinanziamento a livello locale e statale
- rimboschimento del paesaggio e dei sentieri che portano sino alle particelle di proprietà.
- agricoltura priva di prospettive per i giovani, elevate spese di produzione, gli animali selvatici distruggono il raccolto
- elevato rischio di incendio dell'ambiente naturale (scarse dotazioni ai pompieri)
- informazioni non organizzate sulle possibilità e le procedure di registrazione di un'attività integrativa
- discariche incontrollate e abusive

Opportunità:

- posizione di confine
- vicinanza di Trieste, Capodistria, Nova Gorica, Gorizia, Monfalcone
- conservazione della natura e ricco patrimonio culturale - sviluppo del turismo
- commercializzazione dell'identità - strategia per lo sviluppo del turismo, concetto di rinnovamento (commercializzazione dei nuclei cittadini ristrutturati)
- siti archeologici dell'Età del Ferro - sentiero turistico, didattico, storico
- vicinanza a centri di ricerca scientifica - area destinata alle ricerche
- modifica delle condizioni - garanzia di auto distribuzione e conservazione dell'agricoltura
- numerose aree protette e tutelate - conservazione dell'immagine tradizionale del Carso, potenziale di ricerca, inserimento nei progetti legati alla conservazione della natura e alla rete Natura 2000, inserimento nei progetti collegati alla tutela del patrimonio culturale
- sviluppo delle attività integrative che rafforzano il turismo (vino, carni, "osmizze", capacità ricettive, campeggi, noleggio di biciclette, eventi come ad esempio la mietitura della lavanda, "špargljada" (piatti a base di asparagi), camminate...)
- comuni in fase di realizzazione del PRGC
- razionalizzazione dell'utilizzo di edifici e terreni
- regolamentazione sostenibile del traffico - servizio di trasporto pubblico
- utilizzo di fonti alternative di energie
- utilizzo e incentivo dei prodotti e delle attività secondarie legate al bosco (raccolta di funghi, apicoltura, caccia, raccolta della resina, raccolta di erbe aromatiche, pigne, asparagi e altri frutti di bosco (rosa canina, bacche di ginepro...))
- commercializzazione di prodotti tipici locali, piatti tradizionali e tradizioni sotto un unico marchio commerciale (collegamento delle economie agricole tra di loro o insieme ad altre organizzazioni)
- ampliamento dell'offerta nelle fattorie (allevamento di cavalli, escursioni in biciclette, campeggi, commercializzazione di prodotti vari...)
- acquisizione di stimoli statali ed europei, sviluppo di nuovi strumenti di assistenza
- stimolare e sviluppare un'agricoltura compatibile con l'ambiente e legata al turismo
- alimentazione biologica
- nel 2011 è stato aperto un ufficio turistico informativo per l'intero Carso e i Brkini nell'ambito del progetto CARSO-KRAS

- insediamento di istituti di sostegno (uffici turistici e guide, ...)
- istituzione di un fondo per il cofinanziamento dello sviluppo delle attività (associazioni...)
- fonti rinnovabili di energia - buone condizioni naturali
- cave di pietra collegate all'architettura tradizionale, scuola per la lavorazione della pietra

Minacce:

- posizione di confine - Il Carso rappresenta un entroterra non costruito per il Golfo di Trieste e il litorale di Capodistria, inserimento sul territorio di attività nocive alla natura
- forte ruolo dei centri transfrontalieri nella rete di insediamenti
- emigrazione della popolazione originaria
- eccessiva dominazione dei centri urbani come conseguenza dell'emigrazione dalla campagna
- vulnerabilità delle acque sotterranee
- nei piani territoriali esistenti sono definiti vasti terreni edificabili che in massima parte non sono ancora edificati e si trovano nei pressi degli insediamenti esistenti
- prescrizioni dei regolamenti edilizi troppo generali per gli aspetti specifici
- costruzioni tipologicamente inadeguate
- progetti di sviluppo, ovvero iniziative, che non sono conformi alle specifiche realtà naturali dell'area (pista da pattinaggio)
- progetti infrastrutturali previsti (metanodotto di collegamento M6 nel tratto Ajdovščina - Lucija, parcheggi per i veicoli commerciali Železni most lungo l'autostrada Kozina-Klanec, tangenziale di Divača, tangenziale di Hrpolje - Kozina, Il binario della linea ferroviaria Divača - Koper/Capodistria, linea ferroviaria veloce Trieste - Divača - Ljubljana, autostrada Postojna/Divača - Jelšane)
- consumo di risorse alternative di energia (inserimento inadeguato sul territorio)
- degrado dei luoghi di crescita con un pascolo eccessivo e intensivo
- rimboschimento del paesaggio e, di conseguenza, riduzione delle superfici agricole coltivate
- frequente cambiamento delle condizioni per esercitare l'attività agricola
- autocompiacimento delle singole organizzazioni
- normativa e uffici di ispezione troppo rigidi rispetto agli altri Stati europei
- fonti rinnovabili di energia - inserimento nel paesaggio aperto e sovvenzionamento

3.4 Sistema di pianificazione territoriale

La Slovenia conta formalmente un livello amministrativo statale e uno locale. Non c'è un livello amministrativo regionale. Nel periodo in cui era stata in vigore la Legge sulla progettazione del territorio (2004) era stata introdotta una modalità di pianificazione territoriale a tre livelli: statale, locale e congiunta (regionale). Erano stati introdotti piani territoriali strategici ed esecutivi. A livello regionale era stata introdotta la programmazione regionale dello sviluppo territoriale, secondo il principio del partenariato, predisposto congiuntamente dallo Stato e dai comuni. La programmazione regionale dello sviluppo territoriale era definita un documento di orientamento dello sviluppo territoriale che, tenendo conto delle Linee guida della Strategia dello sviluppo territoriale della Slovenia (SPRS), e collegata ad altri documenti di sviluppo, definiva il riassetto territoriale armonizzato tra lo Stato e i comuni.

La Legge sulla pianificazione territoriale (2007) dava maggiore risalto al riassetto del territorio. Tale Legge non stabilisce più una programmazione regionale dello sviluppo territoriale, bensì un Piano territoriale regionale definito come piano territoriale intercomunale per l'attuazione del programma regionale di sviluppo secondo norme che stimolino uno sviluppo regionale armonioso e che, pertanto, richiede una programmazione del riassetto territoriale di importanza regionale, per questo spetta ai comuni interessati preparare il piano territoriale regionale.

Le comunità locali hanno il diritto di regolamentare il territorio della propria area, ad eccezione del riassetto territoriale di competenza dello Stato. Nella regolamentazione del territorio i comuni devono operare in conformità alla Strategia dello sviluppo territoriale della Slovenia (SPRS), dell'ordine territoriale (PRO), alla legislazione del settore di gestione dello spazio e alla legislazione di settore. Loro compito è adoperarsi per un utilizzo razionale, promiscuo e sostenibile dello spazio e per un utilizzo equilibrato dei terreni in conformità ai principi di qualità della vita, del lavoro e di un ambiente sano. I consigli comunali approvano i piani territoriali.

Piani territoriali secondo la legislazione in vigore:

- Piano regolatore nazionale (PRN)
- Piano regolatore regionale (PRR)
- Piano regolatore comunale (PRC)

I documenti fondamentali di cui si è tenuto conto nell'elaborazione dei piani territoriali sono:

- Strategia dello sviluppo territoriale della Slovenia;
- Orientamento delle risorse.

Lo Stato è competente quanto riguarda i seguenti ambiti:

- stabilire gli obiettivi dello sviluppo territoriale dello Stato;
- stabilire le linee guida e gli obiettivi per la progettazione delle sistemazioni territoriali su tutti i livelli;
- progettare il riassetto territoriale di importanza nazionale;
- effettuare il controllo sulla legittimità della progettazione territoriale al livello dei comuni.

Il comune è competente per quanto riguarda i seguenti ambiti :

- stabilire gli obiettivi e le Linee guida dello sviluppo territoriale del comune;
- stabilire l'utilizzo del territorio e le condizioni per inserire gli interventi sul territorio;
- progettare il riassetto territoriale di importanza locale.

Gli enti preposti al riassetto territoriale partecipano all'elaborazione dei piani territoriali:

- presentando le loro esigenze di sviluppo riguardanti il territorio;
- assicurando le basi tecniche per le esigenze di sviluppo e per i piani territoriali del proprio settore operativo;
- rilasciando delle direttive e dei pareri da allegare ai piani territoriali;
- partecipando alle procedure di armonizzazione delle sistemazioni territoriali progettate.

Nonostante le Linee guida strategiche approvate per lo sviluppo territoriale a livello dello Stato, è evidente una mancanza di decisioni strategiche relativamente allo sviluppo territoriale al livello delle aree omogenee, ovvero funzionali, che vanno

oltre i confini amministrativi dei singoli comuni. Temi quali la rete di urbanizzazione, lo sviluppo delle attività sul territorio, i sistemi delle infrastrutture, la conservazione dell'identità del territorio, la tutela della natura e delle risorse naturali superano di regola i confini dei comuni. Nel periodo successivo all'approvazione della nuova legislazione riguardante il settore del riassetto del territorio, in particolare della Legge sulla progettazione territoriale, la pianificazione territoriale a livello comunale si è orientata in primo luogo ad agire a livello operativo. Una difficile situazione sul territorio, i fenomeni negativi delle costruzioni, una distribuzione inadeguata delle attività sul territorio e i problemi ambientali richiedono una maggiore attenzione a livello strategico della progettazione territoriale. L'obiettivo è quello di ottenere un accordo sull'orientamento di uno sviluppo territoriale sostenibile e a lungo termine, basandosi su un legame di interessi in grado di superare i confini amministrativi.

3.5 Analisi di piani territoriali e programmi di sviluppo

Tra i documenti territoriali e di sviluppo realizzati in precedenza, il Progetto pilota Carso e Distretto del Carso sono territorialmente quelli più simili all'area ristretta di studio del progetto CARSO-KRAS. Alcuni documenti sono stati elaborati per una parte più piccola dell'area da esaminare (Programma di sviluppo rurale del Carso e di Brkini). La maggior parte degli altri documenti comprende un'area più ampia che include l'intera regione statistica Litorale-Carso con Ilirska Bistrica (CAMP, Programma regionale di sviluppo e Progettazione regionale dello sviluppo territoriale del Litorale meridionale), alcuni documenti comprendono invece un'area ancora più grande che include anche la regione statistica del Goriziano (Goriška) (Poly.Dev.).

Gli obiettivi nei documenti territoriali e di sviluppo analizzati sottolineano la necessità di uno sviluppo sostenibile in tutti i settori, l'introduzione di un ambiente concorrenziale all'interno della regione e un collegamento transfrontaliero con le regioni vicine e in particolare quelle italiane, il legame e il miglioramento della rete dei trasporti, la conservazione, la tutela e la gestione del paesaggio culturale, il patrimonio culturale e i beni naturali, la tutela delle sorgenti naturali e il rafforzamento dell'identità dello spazio. La maggior parte degli obiettivi scritti è di carattere generale, solo alcuni sono più approfonditi, ad esempio la deconcentrazione delle strutture ricettive, l'innalzamento degli standard delle capacità ricettive, l'aumento del 50% sul numero dei passeggeri trasportati, lo sviluppo e la commercializzazione dei prodotti sia turistici che agricoli.

Da parte dei partecipanti è stata fatta un'osservazione sull'approvazione di nuovi programmi di sviluppo a livello della regione in quanto, soprattutto i piccoli comuni, faticano ad adeguarsi a tali programmi. Le cause sono da ricercare sia nella mancanza di risorse, che nelle dure e complesse procedure burocratiche per la modifica e l'approvazione dei piani territoriali in quanto non prevedono soluzioni riguardo alle attuali esigenze territoriali e di sviluppo.

3.6 Problematica della pianificazione territoriale e di sviluppo sull'area del Carso

La separazione di ambiti tra la pianificazione territoriale e il piano di sviluppo e i problemi che emergono nella loro connessione sono evidenti già a partire dall'abbandono del sistema della pianificazione del sistema socialista. I piani sociali di allora, a medio e lungo termine, sono considerati dei documenti integrati in quanto sono il frutto di una collaborazione tra i settori economici, sociali, territoriali e di altro tipo. Dopo il crollo del sistema socialista la pianificazione territoriale è diventata indipendente. Nel settore della pianificazione territoriale si sono affermate

le componenti territoriali dei piani a lungo termine. I comuni formatisi di recente hanno acquisito per i propri territori le parti delle componenti territoriali dei piani precedenti. Nell'area del Carso i comuni formatisi di recente hanno quindi acquisito le componenti territoriali del piano sociale a lungo e medio termine del Comune di Sežana che era valido per l'area in esame, ad eccezione dell'area del Comune di Miren - Kostanjevica. I comuni, in base alla competenza della pianificazione territoriale, hanno quindi iniziato ad attuare delle modifiche ed integrazioni alle componenti territoriali progettando e realizzando così il loro sviluppo territoriale, di regola indipendentemente e senza alcun collegamento con i comuni vicini. A causa della mancanza di connessione e dell'approvazione di decisioni congiunte si è giunti ad un raddoppiamento dei programmi e delle funzioni, il che porta ad esempio ad un utilizzo antieconomico del territorio, a problemi ambientali, ad un aumento delle spese per la dotazione comunale e ad un'infrastruttura sociale più scadente.

Dopo la cancellazione della pianificazione del sistema socialista nel 1999, la pianificazione integrata, sulla base della Legge relativa ad uno sviluppo regionale più armonico (ZSRR), è stata trasferita al settore dei programmi regionali di sviluppo - PRS. Obiettivo della legge era quello di assicurare uno sviluppo economico, sociale e territoriale equilibrato a livello regionale. La regione era definita un'unità territoriale funzionale per l'attuazione della politica strutturale. La legge (ZSRR) stabiliva che il PRS venisse preparato per un'area intercomunale geograficamente chiusa, con criticità di sviluppo simili e rappresentasse il documento programmatico ed operativo fondamentale a livello regionale. Alla preparazione del PRS partecipavano i comuni, i ministeri competenti, i titolari di interessi pubblici o organizzati. La legge prevedeva che contemporaneamente venisse preparato anche il relativo piano territoriale. Per questo motivo i comuni, alla decisione di preparare il PRS, dovevano trasmettere al ministro competente per il territorio un'iniziativa per la preparazione del relativo piano territoriale. Il PRS e il piano territoriale dovevano essere conformi.

Sul territorio del Carso negli anni 1999 - 2001 si è iniziato a preparare, in collegamento con la ZSRR, il Programma di sviluppo congiunto (PSC) per il periodo 2001 - 2010 nell'ambito del Progetto pilota Carso, un progetto tra la Repubblica di Slovenia e il Consiglio d'Europa. Lo scopo di questo progetto era quello di realizzare una strategia dello sviluppo e un programma per lo sviluppo sostenibile della Regione del Carso, inserendo la tutela integrale della natura e del patrimonio culturale negli impegni di sviluppo. Il Programma di sviluppo congiunto (PSC) è stato elaborato per i Comuni di Divača, Hrpelje - Kozina, Komen, Sežana e la parte carsica dei Comuni di Koper/Capodistria e Miren - Kostanjevica. Il PSC è diventato il risultato di un collegamento di interesse intercomunale. Sono stati inseriti i rappresentanti della popolazione locale e delle associazioni, le imprese locali e le autorità, gli Enti pubblici, gli Enti formativi e di ricerca, gli Istituti statali e un rappresentante per la collaborazione transfrontaliera. La strategia è stata il risultato di un vasto lavoro tecnico e di ricerca e di numerosi incontri di coordinamento con i titolari dello sviluppo nella regione e rappresenta la loro visione comune in direzione dello sviluppo dell'area del Carso. Il programma di sviluppo congiunto - PSC per il periodo 2001 - 2010 è stato approvato nel 2002 da parte di tutti i comuni. Tra le priorità approvate c'era anche l'elaborazione di un piano territoriale regionale cui però non hanno aderito i comuni. Considerando che i comuni avevano elaborato le modifiche e le integrazioni delle componenti territoriali dei piani comunali, si prevedeva anche un'armonizzazione dei piani comunali con le Linee guida del PSC, il che avrebbe assicurato l'assunzione di una responsabilità congiunta per la realizzazione degli obiettivi concordati in ogni singolo comune.

Sulla base della legislazione nel settore dello sviluppo regionale armonioso l'area del Carso è inserita nel Programma regionale di sviluppo (PRS) del Litorale meridionale. Il primo PRS per il Litorale meridionale è stato redatto per il periodo 2002 - 2006. Attualmente è in vigore il PRS 2007 - 2013, il successivo PRS dovrà essere armonizzato con le prospettive finanziarie dell'Unione europea. Dal punto di vista della problematica di armonizzazione della pianificazione territoriale e di sviluppo è necessario accennare al progetto CAMP che è stato iniziato nel periodo del PRS 2002 - 2006 ed è stato implementato nel PRS 2007 - 2013. Nell'ambito del CAMP, conformemente alla legislazione territoriale allora in vigore (Legge sulla progettazione del territorio - ZureP), era stato preparato un piano territoriale a livello della regione, cioè la Programmazione regionale dello sviluppo territoriale del Litorale meridionale (PRST LM) che includeva anche l'area del Carso. La legislazione territoriale stabiliva che la PRST era un documento di orientamento dello sviluppo territoriale che, tenendo conto delle Linee guida della SPRS e in connessione con gli altri documenti di sviluppo (PRS) definiva la progettazione degli assetti territoriali armonizzati con lo Stato e i comuni. Considerando che la PRSR era un documento territoriale formale dello Stato e dei comuni, hanno dovuto partecipare attivamente alla procedura i responsabili statali che si occupano della tutela e dello sviluppo della pianificazione territoriale e i comuni.

La PRST LM non è stata ultimata e approvata con un decreto con cui lo Stato e i comuni si sarebbero impegnati ad elaborare i propri piani territoriali in conformità alla PRST. Le motivazioni per la mancata approvazione sono tante. La più importante è sicuramente la modifica della legislazione territoriale in quanto la Legge sulla pianificazione del territorio (ZPNačrt), approvata nel 2007, ha cancellato la PRST. Inoltre, durante l'attuazione del progetto, è diventata palese la grossa divergenza tra gli interessi dei comuni costieri e quelli del Carso nonché un calo delle attività da parte dei responsabili statali per la pianificazione territoriale. Durante l'elaborazione dell'intero progetto CAMP è stato evidenziato che tra la parte costiera e la parte carsica c'è una notevole differenza in quanto il Carso affronta dei problemi sostanzialmente diversi e dimostra altre esigenze di sviluppo rispetto al Litorale, perciò veniva suggerito nello stesso progetto che in futuro sarebbe stato sensato nei progetti di sviluppo esaminare separatamente l'area del Litorale meridionale, tenendo tuttavia conto degli obiettivi di sviluppo delle aree limitrofe. È vero che nessuna delle PRST iniziate in Slovenia è stata approvata con un decreto, tuttavia sono diverse le esperienze maturate nella preparazione di tali piani territoriali e la disponibilità ad approvare le Linee di guida strategiche. In alcune regioni, ad esempio nel sud-est della Slovenia il progetto si è concluso con un'ordinanza dei sindaci.

La programmazione dello sviluppo territoriale del Litorale meridionale è continuata nell'ambito del CAMP, dopo la sospensione della PRST, con l'obiettivo di trattare in modo adeguato nel PRS LM 2007 - 2013 anche la componente territoriale. Quest'ultima ha riassunto le Linee guida strategiche, le visioni e gli obiettivi della PRST e ha effettuato una valutazione sistematica degli impatti ambientali che valuti l'idoneità delle Linee guida impostate nella pianificazione territoriale. Una delle critiche rivolte ai PRS è, infatti, anche quella che i programmi di sviluppo non sono adeguatamente verificati dal punto di vista ambientale. La programmazione dello sviluppo territoriale è stata elaborata come integrazione territoriale al PRS LM e al Programma statale di sviluppo per il periodo 2007 - 2013. La programmazione dello sviluppo del Litorale meridionale non è stata approvata da parte dei sindaci.

La legislazione nel settore dello sviluppo regionale armonioso è cambiata a partire dall'approvazione della legge nel 1999 (ZSRR) che era alla base dei primi PRS e dei progetti di sviluppo sull'area del Carso e poi negli anni 2003, 2005 (ZSRR-1) e 2011 (ZSRR-2). Riguardo alla problematica della connessione tra la pianificazione territoriale e quella dello sviluppo è importante sottolineare che la ZSRR e la ZSRR-1 definivano esplicitamente la connessione degli elementi territoriali e di sviluppo, tenendo conto che nel periodo 2004 - 2007 era in vigore anche la Legge sulla progettazione del territorio - ZUreP che prevedeva la PRST. Entrambe le leggi di »sviluppo« stabilivano che venissero preparati parallelamente il PRS e il piano territoriale e che dovevano essere armonizzati tra di loro. La modifica della legge nel 2011 (ZSRR-2) non stabilisce più un collegamento esplicito tra i contenuti territoriali e quelli dello sviluppo nel senso di una pianificazione territoriale integrata. Nonostante il fatto che a livello dello Stato siano state accolte le Linee guida strategiche per lo sviluppo territoriale, è palese una mancanza di decisioni strategiche relative allo sviluppo territoriale integrato a livello delle aree omogenee, ovvero funzionali, che superino i confini amministrativi dei singoli comuni. Gli elementi, come sono ad esempio la rete di urbanizzazione, lo sviluppo delle attività sul territorio, i sistemi delle infrastrutture, la conservazione dell'identità del territorio, la tutela della natura e delle risorse naturali di regola superano i confini dei comuni e di questo si rendono conto anche i comuni partner del progetto CARSO-KRAS e aderiscono alla preparazione della progettazione territoriale integrata del Carso Classico. Il piano regolatore regionale (PRR), previsto dall'attuale legislazione territoriale in vigore (la Legge sulla pianificazione del territorio - ZPNačrt) è definito come piano territoriale intercomunale, non può sostituire interamente i progetti territoriali strategici integrati. È indicato per l'attuazione delle sistemazioni territoriali di importanza regionale sulla base del PRS riguardante le norme sull'incentivo allo sviluppo regionale armonioso. In Slovenia è attualmente in fase di preparazione il PRR per l'impianto di depurazione lungo il Vrtojba, preparato dal Comune di Miren - Kostanjevica e dal Comune di Šempeter - Vrtojba.

È chiaro che la Slovenia non ha introdotto un livello amministrativo regionale e considerate le condizioni attuali non si prevede che questo possa essere uno dei compiti prioritari dello Stato. D'altra parte, la prassi dimostra che una progettazione territoriale dispersiva non porta ad un utilizzo efficace del territorio e ad uno sviluppo sostenibile. I comuni in Slovenia desiderano approvare al più presto i Piani regolatori comunali (PRC): alcuni di essi sono in preparazione già dal 2004. La Legge sulla pianificazione del territorio - ZUreP stabiliva, infatti, che i comuni dovessero approvare i nuovi piani territoriali entro il 2007. L'attuale Legge sulla pianificazione del territorio - ZPNačrt non stabilisce più i termini di approvazione dei PRC, tuttavia si tratta dei piani strutturali e operativi dei comuni ed è pertanto elevato l'interesse per una loro quanto mai rapida approvazione. I Comuni del Carso si trovano in diverse fasi di approvazione del PRC. Il Comune di Miren - Kostanjevica ha già realizzato una proposta, gli altri piani comunali sono invece ancora in fase di bozza. La pianificazione territoriale e la programmazione a livello comunale si stanno orientando in primo luogo in senso operativo dopo l'approvazione della nuova legislazione riguardante il settore della pianificazione territoriale, in particolar modo la Legge sulla pianificazione del territorio - ZPNačrt. Il degrado del territorio, il fenomeno negativo delle costruzioni, la disposizione territoriale inadeguata delle attività e i problemi ambientali richiedono una maggiore attenzione per ciò che concerne il livello strategico della pianificazione territoriale. L'obiettivo è di mettere insieme gli interessi superando i confini amministrativi e di raggiungere un accordo sulle Linee guida di uno sviluppo territoriale sostenibile a lungo termine.

Problematico è anche l'inserimento dello Stato, soprattutto dei settori di sviluppo, nella pianificazione territoriale e dello sviluppo delle regioni ovvero delle aree omogenee. Il sistema della pianificazione territoriale non incentiva al momento una collaborazione orizzontale, bensì sottolinea un'azione verticale. La Legge sulla pianificazione del territorio -ZPNačrt ha abrogato i progetti territoriali integrati a livello regionale (PRST) nella cui preparazione, sulla base dei programmi approvati per la preparazione, erano stati inseriti anche i responsabili statali per il riassetto territoriale. Con l'abolizione delle procedure formali a livello regionale va calando l'interesse dei responsabili statali per collaborare e trasmettere i loro progetti di sviluppo. A ciò ha contribuito inoltre l'approvazione della Legge sull'inserimento delle sistemazioni territoriali di importanza nazionale sul territorio (ZUUDPP) che ha escluso dal sistema integrato di progettazione territoriale, definito dalla Legge sulla pianificazione del territorio -ZPNačrt, la progettazione del riassetto territoriale, come ad esempio autostrade, superstrade, ferrovie, metanodotti, aree destinate all'esercito e altri. In passato il Ministero competente per i trasporti aveva espresso l'interesse per preparare i piani territoriali nazionali per diverse sistemazioni contemporaneamente, in modo armonizzato, tuttavia la prassi dimostra che tale armonizzazione non era efficace a livello di preparazione dei documenti operativi. I progetti territoriali statali si preparano separatamente, per singoli interventi, il che porta potenzialmente a soluzioni territoriali non armonizzate e indica la tendenza a dividere la pianificazione del territorio in singoli settori. La ZUPUDPP considera i comuni nelle procedure dei piani territoriali statali alla stregua di responsabili locali per la sistemazione del territorio con la funzione di rappresentanza unitaria di tutti gli interessi pubblici e locali rispetto al coordinatore e agli partecipanti alla procedura di preparazione del progetto anche se i comuni non trasmettono più pareri sul piano territoriale. I responsabili statali per la sistemazione del territorio collaborano invece nella procedura di preparazione del progetto con le Linee guida, i dati, le basi tecniche, con gli orientamenti e i dati relativi ai propri documenti strategici nonché con i pareri e eventuali condizioni per una pianificazione più particolareggiata.

Nel settore della normativa settoriale è evidente la mancanza di armonizzazione in senso orizzontale. I settori approvano la normativa con cui assicurano una determinata situazione nel proprio settore. Al riguardo è evidente una mancanza di armonizzazione che si rispecchia tra l'altro nelle lunghe procedure di approvazione dei piani territoriali. Il sistema normativo di tutela delle singole componenti del territorio, ovvero le aree, rendono spesso impossibile la ricerca di compromessi adeguati e una pianificazione territoriale attiva il cui scopo è quello di armonizzare i vari interessi sociali, gli interessi per lo sviluppo e la tutela. Il Carso, in veste di area importante per la conservazione della natura e dei valori culturali, oltre ai potenziali per la tutela, ha anche dei potenziali per usi diversi, soprattutto il turismo, l'agricoltura, l'economia forestale, l'utilizzo alternativo di fonti alternative di energie e l'urbanizzazione. È importante che, oltre alla tutela normativa, si affermi anche il processo di una pianificazione territoriale che inserisca integralmente i contenuti di tutela nell'elaborazione dei piani territoriali. La prassi indica che in questo abbiamo solo parzialmente successo. Da una parte, con la valutazione integrata degli impatti sull'ambiente, che viene di regola effettuata per i piani territoriali, si verifica l'accettabilità dei piani dal punto di vista della considerazione degli obiettivi ambientali e con questo si assicurano gli obiettivi di tutela. D'altra parte si sta progressivamente ritirando dal processo di pianificazione territoriale gli aspetti di tutela nel processo di pianificazione dello sviluppo territoriale a causa dell'armonizzazione intersettoriale scadente, per le pressioni degli investitori e il calo delle competenze della pianificazione territoriale.

Infine in base all'esame del Carso si può riassumere che sia a livello statale che a livello delle regioni, ovvero del collegamento tra i comuni, non si raggiunge una connessione soddisfacente per la pianificazione territoriale e la realizzazione dei programmi di sviluppo. Tra le motivazioni si può segnalare quanto sotto riportato:

- la normativa non stabilisce esplicitamente che la pianificazione territoriale e la programmazione dello sviluppo avvengano contemporaneamente e in modo armonizzato;
- la dinamica temporale della pianificazione territoriale e dello sviluppo non è armonizzata (i programmi di sviluppo si preparano per periodi di 5 anni, i piani territoriali non hanno determinati intervalli di approvazione e integrazione e sono di regola a lungo termine, 8-10 anni e più);
- i livelli di pianificazione sono diversi (non è stata introdotta la pianificazione territoriale a livello regionale);
- le metodologie di elaborazione dei documenti sono diverse (i documenti sullo sviluppo definiscono le priorità, i progetti, le finanze e sono limitati nel tempo, i documenti territoriali definiscono invece lo sviluppo fisico sul territorio, la destinazione d'uso, la progettazione delle infrastrutture);
- i programmi e i progetti definiti nel PRS non sono preliminarmente verificati in modo adeguato dal punto di vista territoriale e ambientale (i PRS non sono legati al territorio, non sono valutati dal punto di vista ambientale e così non viene verificato se il territorio supporta tutti i programmi di sviluppo progettati che definiscono anche gli interventi sul territorio o i programmi vengono inseriti nel territorio e al riguardo non si tiene conto del contesto territoriale più ampio);
- i documenti per lo sviluppo contengono molti elementi di cui non sono definite le reali fonti di finanziamento, i siti per le sistemazioni territoriali e le fonti umani;
- a causa del raddoppio dei contenuti programmatici nei programmi per lo sviluppo che non sono stati preliminarmente verificati dal punto di vista territoriale e ambientale, si verifica un utilizzo irrazionale del territorio, problemi ambientali, una dotazione comunale cara e inefficace;
- il territorio dovrebbe essere analizzato a livello regionale, ovvero a livello di aree omogenee, in tal modo sarebbero definiti anche i reali potenziali del territorio e la vulnerabilità dello stesso;
- non si è raggiunto un consenso dei comuni relativamente allo sviluppo territoriale integrato e ai progetti di sviluppo, tranne alcune eccezioni, ad esempio nel settore dell'infrastruttura comunale (il confine del comune è sempre un importante elemento separatore del territorio, le realizzazioni sono legate ai mandati di quattro anni dei sindaci, alle modifiche degli interessi politici, alla mancanza di una volontà politica, la collaborazione non è riconosciuta come un vantaggio).

Una conseguenza delle motivazioni riconoscibili è anche quello che avviene sul Carso. Con la divisione del Comune di Sežana non è stata introdotta una pianificazione territoriale congiunta, territoriale e una programmazione dello sviluppo sull'area del Carso che potesse trattare l'area come un "unicum". I comuni del Carso desiderano preparare il Piano strategico integrato per lo sviluppo territoriale del Carso, al riguardo è fondamentale che definiscano una visione comune e obiettivi comuni, discutano e approvino i settori del collegamento intercomunale e transfrontaliero, le integrazioni e approvino l'accordo secondo cui terranno in conto il Piano strategico integrato per lo sviluppo del Carso nella preparazione dei piani territoriali comunali.

4. Studio sulla pianificazione territoriale sul lato italiano del Carso

4.1 Premessa

CARSO-KRAS è un programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Slovenia che promuove l'integrazione territoriale sostenibile della zona omogenea del Carso come una delle più importanti aree a cavallo del confine tra Italia e Slovenia. Gli obiettivi del programma sono la gestione sostenibile delle risorse naturali e la coesione territoriale secondo strategie condivise a livello transfrontaliero. Il Občina Sežana è il lead partner del progetto. Inoltre ci sono i seguenti 16 partner: Občina Divača, Občina Hrpelje-Kozina, Občina Komen, Občina Miren-Kostanjevica, Zavod za gozdove Slovenije, Območna razvojna agencija Krasa in Brkinov, Gruppo di Azione Locale del Carso GAL Carso / LAS Kras, Comune di Muggia, Comune di San Dorligo della Valle / Občina Dolina, Comune di Monrupino / Občina Repentabor, Comune di Sgonico / Občina Zgonik, Comune di Trieste, Comune di Duino-Aurisina / Občina Devin-Nabrežina, Provincia di Trieste, Provincia di Gorizia, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale risorse rurali agroalimentari e forestali - Servizio del corpo forestale regionale.

Il progetto CARSO-KRAS si articola in cinque pacchetti di lavoro, WP, Workpackage:

WP 1 - Coordinamento e gestione

WP 2 - Gestione risorse naturali

WP 3 - Pianificazione territoriale congiunta

WP 4 - Rete centri didattici e strutture visita

WP 5 - Piano di comunicazione

Il presente elaborato riguarda il WP3 "Pianificazione territoriale congiunta" che prevede due fasi di lavoro. La prima comprende la redazione dello "Studio sulla pianificazione territoriale del Carso" e un "Analisi SWOT del territorio carsico". La seconda fase è volta alla realizzazione di due specifici documenti di pianificazione: il "Piano strategico integrato per lo sviluppo del Carso" e le "Linee guida congiunte per il regolamento edilizio dei comuni carsici".

L'obiettivo del WP3 è quello di produrre una base conoscitiva comune per poter condividere le strategie di pianificazione e di individuare strumenti per un allineamento delle strategie e delle politiche di sviluppo locale del Carso verso obiettivi di crescita sostenibile.

Il presente documento costituisce il riassunto dello "Studio sulla pianificazione territoriale nel Carso". Si rimanda al documento integrale per una completa esposizione dei contenuti e degli obiettivi, strategie e linee guida dei singoli piani e programmi. I documenti della seconda fase del presente progetto strategico CARSO-KRAS verranno realizzati partendo dai risultati qui riportati.

4.2 Area studio

L'area studio del progetto CARSO-KRAS è il Carso italiano e sloveno. Il presente studio riguarda la parte italiana del Carso, mentre la parte slovena è stata analizzata da Ljubljanski urbanistični zavod d.d.

La definizione dell'area del Carso secondo Andrej Kranjc "Kras: pokrajina, življenje, ljudje". ZRC, ZRC SAZU, 1999 è un riferimento utile per il presente studio (vedi Figura 1).

La Zona Montana Omogenea del Carso, o per brevità Zona Omogenea del Carso (Z.O.C.), così come definita dalla L.R. 20 dicembre 2002, n. 33, è funzionale come riferimento per il presente studio CARSO-KRAS (vedi Tabella 1 e 2). La Z.O.C. è totalmente compresa entro i limiti amministrativi dei territori delle Province di Trieste e Gorizia.

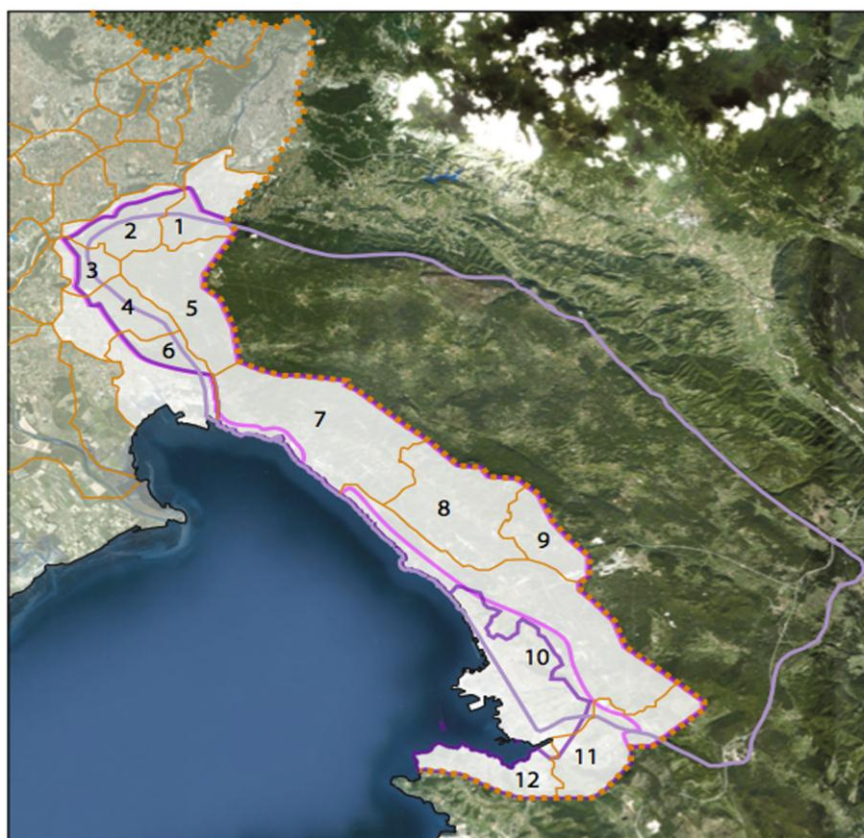
Comune	Provincia	Tipo di Sottozona
Savogna d'Isonzo / Sovodnje ob Soči	Provincia di Gorizia	C1
Sagrado		B1
Fogliano-Redipuglia (P)		B1
Doberdò del Lago / Doberdob		B1
Ronchi dei Legionari (P)		B1
Monfalcone (P)		B1
Duino-Aurisina / Devin-Nabrežina	Provincia di Trieste	C1
Sgonico / Zgonik		C1
Monrupino / Repentabor		C1
Trieste (P)		A1
San Dorligo della Valle / Dolina		C1
Muggia		C1

(P) Comuni parzialmente montani. Tabella 1

Comune	Abitanti (anno 2005)	Superficie(kmq)	Densità (ab./Kmq)
Savogna d'Isonzo	1751	16,41	106,95
Sagrado	2185	14,14	154,53
Fogliano-Redipuglia	600	4,03	148,88
Doberdò del Lago	1469	26,85	54,71
Ronchi dei Legionari	3168	8,15	388,71
Monfalcone	896	5,29	169,38
Duino-Aurisina	8755	45,17	193,82
Sgonico	2116	31,31	67,58
Monrupino	844	12,68	66,56
Trieste	13930	52,57	264,98
San Dorligo della Valle	6040	24,51	246,43
Muggia	13236	13,66	968,96
Totale	54994	254,77	235,96

Tabella 2

N.B. Il numero di abitanti nella tabella sopra riportata è riferito solo alla parte del singolo comune che ricade all'interno della Zona Omogenea del Carso (Z.O.C.)



- area del Carso italiano, (PTR del 2007)
- area del Carso italiano (Zona montana omogenea del Carso Z.O.C.)
- area del Carso italiano e sloveno (Andrej Kranjc (a cura di) Kras: pokrajina, življenje, ljudje, Založba ZRC (ZRC SAZU), Ljubljana, 1999)

- confine statale
- confine comunale

Comuni non partner, Provincia di Gorizia

- 1- Savogna d'Isonzo
- 2- Sagrado
- 3- Fogliano Redipuglia
- 4- Ronchi
- 5- Doberdo del Lago
- 6- Monfalcone

Comuni partner, Provincia di Trieste

- 7- Duino-Aurisina
- 8- Sgonico
- 9- Monrupino
- 10- Trieste
- 11- San Dorligo della Valle
- 12- Muggia

Figura 1 - Inquadramento dell'area studio - comuni partner e non partner

4.3 Studio sulla pianificazione territoriale del Carso

I contenuti del presente Studio sulla pianificazione territoriale del Carso sono definiti dal contratto d'opera. Ulteriori chiarimenti in merito sono stati indicati dal team leader.

Lo studio contiene un'analisi comparata della programmazione e delle pianificazioni sino ad oggi adottate sul Carso, verificando anche i documenti di sviluppo finora realizzati ed utilizzati dalla parte italiana del Carso a livello comunale e sovracomunale. Lo studio contiene inoltre una disamina critica dei risultati ottenuti dai precedenti progetti di cooperazione transfrontaliera inerenti la pianificazione territoriale. Si tratta quindi di uno strumento propedeutico alla realizzazione di nuove forme di pianificazione condivisa del territorio carsico.

Il contratto prevede lo sviluppo delle seguenti aree tematiche: ambiente e infrastruttura, economia, cultura e patrimonio culturale, natura e valori naturali. E' stato scelto di modificare tale suddivisione in modo da comprendere anche gli ambiti del turismo e del paesaggio e di scindere il binomio "ambiente e infrastruttura". Le aree tematiche effettivamente trattate sono quindi le seguenti: ambiente, infrastrutture, economia, cultura e patrimonio culturale, natura e valori naturali, paesaggio e turismo.

4.4 Metodo di analisi di piani e programmi

I piani e i programmi sono stati analizzati in base ai seguenti aspetti:

- area geografica;
- anno di conclusione oppure adozione / approvazione;
- definizione (la valenza, competenza del piano secondo la legge, nazionale o regionale);
- contenuti (contenuti significativi per il progetto CARSO-KRAS);
- obiettivi / strategie / linee guida (estrapolazione della valenza strategica).

Si rimanda al documento integrale dello "Studio sulla pianificazione territoriale nel Carso" per un'analisi che individua come sono affrontate le aree tematiche:

AMB - ambiente

INF - infrastruttura

ECO - economia

CUL - cultura e patrimonio culturale

NAT- natura e valori naturali

PAE- paesaggio

TUR - turismo

4.5 Analisi di studi di cooperazione transfrontaliera

Sono stati analizzati i seguenti studi di cooperazione transfrontaliera:

- Distretto del Carso (2007)
- Transland (2007)
- TRANSPLAN (2005)
- Progetto Pilota Carso (1999-2003)

4.5.1 Distretto del Carso

Area geografica

Il Distretto del Carso riguarda sette comuni italiani: Doberdò del Lago, Duino Aurisina, Monrupino, San Dorligo della Valle, Savogna d'Isonzo, Sgonico e Trieste e cinque comuni sloveni: Divača, Hrpelje-Kozina, Komen, Miren-Kostanjevica e Sežana.

Anno di conclusione

Lo studio è stato concluso nel 2007.

Definizione

Il Distretto del Carso è uno studio per la predisposizione di indirizzi di gestione delle aree protette relativo ai comuni del programma di iniziativa comunitaria InterReg IIIA Italia-Slovenia 2000-2006.

Commento

Lo studio prende in considerazione un'area più o meno omogenea che si estende oltre i confini comunali e anche quelli statali; la zona d'interesse di questo progetto è definita secondo parametri di morfologia, ambiente e aspetti socio-culturali. Il progetto propone un quadro per la valutazione degli interventi all'interno delle aree protette tramite una tabella molto dettagliata. Le linee guida di base ("note di gestione") sono riassunte in un elenco alla fine del progetto, utile e interessante come breve presentazione delle idee principali. Il tema principale di questo studio, la gestione delle aree protette, è in ogni modo molto specifico rispetto al progetto CARSO-KRAS.

4.5.2 Transland

Anno di conclusione

Lo studio è stato concluso nel 2007.

Definizione

Programma d'Iniziativa Comunitaria Interreg IIIA Italia - Slovenia

Sviluppo sostenibile del territorio transfrontaliero

Durata del progetto: due anni (dicembre 2005 - dicembre 2007)

I partner: Provincia di Gorizia e l'ICRA - Agenzia di sviluppo Idrja e Cerklje (lead partner): Comune di Gorizia, Comune di Doberdò del lago, la Comunità Montana Gemonese Canal del Ferro e Val Canale, la Comunità Montana Torre Natisone Collio, il Comune di Idrija, di Cerklje, di Nova Gorica, di Miren - Kostanjevica, di Tolmin, di Vipava, di Šempeter-Vrtojba, di Kobarid, Brda, di Ajdovščina, e di Kanal ob Soči.

Commento

Il progetto propone una visione congiunta dello sviluppo dell'area transfrontaliera, la comparazione dei metodi per la valutazione dell'impatto ambientale ed affronta uno degli aspetti più delicati della pianificazione territoriale: la partecipazione pubblica. In parte il progetto offre anche dei risultati più concreti: visioni e scenari per lo sviluppo dell'area transfrontaliera

L'area studio di TRANSLAND si estende molto più a nord rispetto a quella esclusivamente carsica: i dati sono quindi di scarsa utilità per il progetto CARSO-KRAS. Le mappe finali inoltre sono troppo dettagliate rispetto ai fini del presente progetto.

4.5.3 Transplan

Area geografica

Provincia di Gorizia e Regione statistica di Goriška.

Anno di conclusione

Lo studio è stato concluso nel 2005.

Definizione

Programma d'Iniziativa Comunitaria Interreg IIA Italia - Slovenia. Partner del progetto: Provincia di Gorizia (teamleader), Agenzia per lo sviluppo regionale della regione Severna Primorska, C.E.T.A., Comune di Gorizia, Comune di Monfalcone e Comune di Cormons, Občina Nova Gorica, Občina Šempeter-Vrtojba e Občina Brda e Confederazione italiana agricoltori.

Commento

Gli obiettivi generali del progetto sono i seguenti: la protezione e valutazione dell'ambiente e la creazione delle condizioni di base per lo sviluppo integrale della zona transfrontaliera; sviluppo di una strategia comune per la gestione e l'uso sostenibile delle risorse naturali. Le analisi sono molto dettagliate. Il progetto copre differenti aree tematiche ed è stato prodotto un database integrato. Le mappe finali schematiche permettono una facile lettura dei contenuti. Il progetto TRANSPLAN non copre tutta l'area del progetto CARSO-KRAS. Il progetto non offre nessuna sintesi concreta.

4.5.4 Progetto Pilota Carso

Area geografica

Il progetto riguarda il Carso sloveno. L'area studio comprende i comuni Divača, Hrpelje-Kozina, Komen, Sežana e le aree carsiche dei comuni del Miren-Kostanjevica e Koper.

Anno di conclusione

Lo studio è stato iniziato nel 1999 e concluso nel 2003.

Definizione

Il Progetto Pilota Carso è un progetto di collaborazione tra la Repubblica di Slovenia e il Consiglio d'Europa. Lo scopo del progetto è di creare una strategia per lo sviluppo sostenibile del Carso. Uno degli obiettivi è la tutela integrata del patrimonio naturale e culturale rispetto allo sviluppo.

Commento

Il Progetto Pilota Carso è uno studio transfrontaliero di grande qualità e completezza, ma riguarda solo il Carso sloveno.

4.6 Programmazione e pianificazione territoriale sul Carso italiano

Il territorio della Provincia di Gorizia conta cinque livelli amministrativi: Stato, Regione, Provincia, Comunità montana e Comune.

Il territorio della Provincia di Trieste invece conta quattro livelli amministrativi: Stato, Regione, Provincia e Comune.

Le Comunità montane erano state abolite, ma sono state reintrodotte in Friuli Venezia Giulia nel 2004 nella Provincia di Gorizia, ma non in quella di Trieste.

In Italia è in corso una procedura per l'abolizione delle province come livello amministrativo. La scadenza degli organi in carica delle amministrazioni provinciali sarà alla fine dell'attuale mandato. Nel caso delle Province di Gorizia e di Trieste la fine dell'attuale mandato è nel 2016.

I seguenti piani e programmi italiani sono stati analizzati:

- Piano territoriale regionale PTR della Regione Friuli Venezia Giulia
- Piano di sviluppo locale PSL del gruppo di azione locale GAL "Il Carso: un'identità territoriale da caratterizzare"

- Documento di indirizzo per il Parco Intercomunale del Carso PIC, Comunità Montana del Carso
- Piano di Azione Locale PAL 2009-2011 della Provincia di Gorizia
- Carso 2014+ Linee guida e proposte progettuali per gli ambiti di riqualificazione dei siti della prima guerra mondiale sul territorio
- Linee guida per lo sviluppo del Piano territoriale provinciale di coordinamento PTPC della Provincia di Gorizia
- Masterplan del Carso - Progetto per lo sviluppo rurale dell'area del Carso Triestino 2012-2016 del gruppo di azione locale GAL Carso
- Piano di Azione Locale PAL 2009-2011 della Provincia di Trieste
- Linee guida e proposte progettuali per gli ambiti di riqualificazione del territorio carsico triestino
- Linee guida per lo sviluppo del Piano territoriale provinciale di coordinamento PTPC della Provincia di Trieste
- PRGC del Comune di Muggia
- PRGC del Comune di San Dorligo della Valle-Dolina
- PRGC del Comune di Monrupino-Repentabor
- PRGC del Comune di Sgonico-Zgonik
- PRGC del Comune di Trieste
- PRGC del Comune di Duino-Aurisina Devin-Nabrežina

4.6.1 Livello regionale - Regione Friuli Venezia Giulia

4.6.1.1 Piano territoriale regionale PTR della Regione Friuli Venezia Giulia

Area geografica

Regione Friuli Venezia Giulia

Adozione / approvazione

Adottato con Decreto del Presidente della Regione 6 ottobre 2007, n. 0329/Pres. Successivamente è stato revocato il Decreto del Presidente della Regione di adozione del Piano Territoriale Regionale tramite Decreto del Presidente della Regione 25 febbraio 2010 n° 37/ pres pubblicato sul BUR n° 10 dd.10.03.2010. Il Piano urbanistico regionale generale PURG vigente, approvato nel 1978 non viene analizzato perché meno rilevante rispetto agli obiettivi del presente progetto CARSO-KRAS.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Le linee guida del PTR sono illustrate in modo sistematico ed esauriente nel capitolo "Repertorio degli obiettivi e matrice dei programmi e metodi di pianificazione (azioni)". Il Repertorio degli obiettivi è stato costruito sulla base delle seguenti equiordinate finalità strategiche del PTR, definite dall'articolo 5 della legge regionale 13 dicembre 2005, n. 30 "Norme in materia di piano territoriale regionale":

- "a) la conservazione e la valorizzazione del territorio regionale, anche valorizzando le relazioni a rete tra i profili naturalistico, ambientale, paesaggistico, culturale e storico;
- b) le migliori condizioni per la crescita economica del Friuli Venezia Giulia e lo sviluppo sostenibile della competitività del sistema regionale;
- c) le pari opportunità di sviluppo economico per tutti i territori della regione;
- d) la coesione sociale della comunità nonché l'integrazione territoriale, economica e sociale del Friuli Venezia Giulia con i territori contermini;
- e) il miglioramento della condizione di vita degli individui, della comunità, degli ecosistemi e in generale l'innalzamento della qualità ambientale;

- f)le migliori condizioni per il contenimento del consumo del suolo e dell'energia, nonché per lo sviluppo delle fonti energetiche alternative;
- g)la sicurezza rispetto ai rischi correlati all'utilizzo del territorio."

Definizione

Il PTR è uno strumento di supporto delle attività di governo territoriale della Regione che consente di armonizzare la visione strategica della propria programmazione generale con il contesto fisico, ambientale ed economico rappresentando sul territorio le strategie regionali (Programma di governo regionale 2003-2008, Piano strategico 2005-2008, Studio Monitor Group, L.R. 1/2006).

Commento

Dato che l'adozione del PTR nel 2007 è stata revocata nel 2010, rimane in vigore il Piano urbanistico regionale generale (PURG) del 1978. Considerando il PTR come "uno strumento di supporto delle attività di governo territoriale della Regione che consente di rendere coerente la visione strategica della propria programmazione generale con il contesto fisico, ambientale ed economico rappresentando sul territorio le strategie regionali" appare molto problematico per la pianificazione territoriale che il piano non sia ancora entrato in vigore. Dall'entrata in vigore del PURG nel 1978 sono stati approvati cinque leggi regionali in materia di pianificazione territoriale e sono stati elaborati quattro piani regionali territoriali, di cui nessuno è stato approvato. La pianificazione regionale nel Friuli Venezia Giulia non produce quindi risultati concreti. Allo stesso tempo continue modifiche delle legge regionali in materia di pianificazione territoriale creano incertezza.

La definizione nel PTR delle "risorse essenziali di interesse regionale" appare eccessiva. I temi elencati come di "interesse regionale" sono in realtà di interesse per tutti i livelli amministrativi. Il Piano territoriale regionale in Italia in altre Regioni viene definito come un piano che indica "gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio e le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione". Da una prima lettura del PTR della Regione Friuli Venezia Giulia l'impostazione appare più centristica.

Dopo la pubblicazione della legge regionale per la riforma della pianificazione territoriale (LR 22/2009), la Regione sta predisponendo le "Linee guida" in materia. Le linee guida prevedono a livello regionale il Piano di Governo del Territorio PGT. A livello comunale sono previsti due tipi di strumenti: il Documento Comunale Strategico DCT, che sarà co-pianificato assieme alla Regione ed il Documento Operativo Comunale DOC. Inoltre è previsto il Piano di area vasta, che verrà applicato ai Sistemi Territoriali Locali STL individuati dal Piano di Governo del Territorio e a cui saranno già assegnati dal PGT gli obiettivi da raggiungere.

4.6.2 Livello provinciale - Provincia di Gorizia e Provincia di Trieste

4.6.2.1 Piano di sviluppo locale PSL del gruppo di azione locale GAL "Il Carso: un'identità territoriale da caratterizzare"

Area geografica

Zona Montana Omogenea del Carso all'interno delle province di Trieste e Gorizia - L.R. 33/2002.

Adozione / approvazione

Approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 2008.10.07. Modifiche approvate con delibera del Consiglio di Amministrazione del 2009.05.20.

Definizione

Il Piano di sviluppo locale PSL è un risultato dal programma di iniziativa comunitaria LEADER, che sostiene progetti di sviluppo rurale ideati a livello locale al fine di rivitalizzare il territorio e di creare occupazione. Il programma LEADER è finalizzato a promuovere lo "sviluppo integrato, endogeno e sostenibile delle aree rurali".

La struttura del Piano di sviluppo locale PSL viene definita dal Programma di sviluppo rurale 2007-2013 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. La strategia di sviluppo locale viene definita dal gruppo di azione locale GAL tramite un Piano di sviluppo locale PSL.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

La strategia generale del PSL GAL Carso è di implementare un modello di governance in grado di promuovere uno sviluppo integrato delle diverse realtà economiche, sociali e culturali presenti nonché di sviluppare il potenziale endogeno della popolazione rurale presente.

Commento

Il PSL del GAL Carso è molto interessante per il progetto CARSO-KRAS. Non si tratta di un piano territoriale, ma di un documento programmatico, un piano di sviluppo. Il PSL del GAL Carso non contiene elaborati cartografici con individuazione delle azioni proposte. Un fattore positivo e importante dei piani di sviluppo locale è il presunto aggiornamento temporale, dato che i piani coincidono con l'arco temporale dei finanziamenti europei. Il prossimo PSL dovrebbe quindi riguardare il periodo 2014-2020.

4.6.2.2 Documento di indirizzo per il Parco Intercomunale del Carso PIC, Comunità Montana del Carso

Area geografica

Coincide approssimativamente con la Zona Montana Omogenea del Carso all'interno delle province di Trieste e Gorizia - L.R. 33 / 2002

Al momento della stesura del Documento di indirizzo per il Parco Intercomunale del Carso la perimetrazione era in corso di definizione: "... perimetrazione che al minimo coincide con il perimetro individuato dalla legge Belci (L. 442/1971) ed al massimo si attiene all'interno del perimetro del Parco del Carso così come determinato dal PURG (art.55 comma 2, L.R. n.42/1996).)"

Adozione / approvazione

Il documento di indirizzo non è stato adottato.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Gli obiettivi generali che saranno perseguiti nella pianificazione e nella gestione del PIC sono la tutela, la valorizzazione e lo sviluppo sostenibile del territorio carsico.

Definizione

Nel mese di dicembre 1998 è stato elaborato il documento intitolato "Documento di indirizzo per la conferenza dei servizi sull'istituzione del Piano Intercomunale del Carso". Il documento di indirizzo riassume le principali direttive da accogliere

nell'Accordo di Programma che individuerà la perimetrazione delle aree naturali protette (art. 3 e 6, L.R. n.42/1996), specificando i contenuti e le indicazioni programmatiche per la redazione del Piano di gestione e del Piano investimenti del Parco Intercomunale del Carso (PIC) ed indicando le risorse finanziarie necessarie per l'attuazione e la gestione dello stesso. L'idea era di istituire un "Parco-azienda" ovvero di un Ente Gestore del PIC agile e flessibile che oltre a tutelare e valorizzare il patrimonio storico-culturale e naturale che abbia le competenze e gli strumenti per promuovere e stimolare le attività produttive presenti sul territorio e compatibili con la tutela ambientale. Questo ruolo sarebbe stato affidato alla Comunità montana del Carso.

Commento

Anche se il Piano Intercomunale del Carso PIC non è stato istituito, il Documento di indirizzo elaborato nel 1998 è molto interessante per il presente progetto CARSO-KRAS.

4.6.3 Livello provinciale - Provincia di Gorizia

4.6.3.1 Piano di Azione Locale PAL 2009-2011 della Provincia di Gorizia

Area geografica

Zona Montana Omogenea del Carso all'interno della provincia di Gorizia - L.R. 33/2002.

Definizione

Il PAL, Piano di azione locale, è disciplinato dalla L.R. 20 febbraio 2008, n. 4. "Norme per lo sviluppo e la valorizzazione del territorio montano". Secondo l'art. 3, comma b): di questa legge il Piano di azione locale (PAL) è un documento di programmazione degli interventi di sviluppo in territorio montano in attuazione degli articoli 10 e 25 della legge regionale, nonché di partenariato istituzionale, economico, finanziario e sociale tra soggetti pubblici, privati e del terzo settore.

Il PAL 2009-2011 del Carso goriziano Gorizia riprende e sviluppa le indicazioni del progetto strategico "Carso 2014+ Linee guida e proposte progettuali per gli ambiti di riqualificazione dei siti della prima guerra mondiale sul territorio".

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

La strategia di sviluppo del Carso goriziano alla base del PAL è stata sviluppata in base ai punti di debolezza ed ai punti di forza che caratterizzano quest'area. Un ambiente naturale praticamente unico in Europa, un tessuto sociale, oggi, compenetrato dalla lingua, dalla cultura e dall'identità slovena ed italiana, eventi storici di portata mondiale da un lato definiscono e dall'altro condizionano lo sviluppo di questo territorio. Uno sviluppo che deve coniugare contemporaneamente la conservazione e la valorizzazione in chiave anche economica dell'ambiente naturale e culturale al fine di offrire opportunità di reddito ai suoi abitanti.

Approvazione / adozione

Approvato dalla Giunta Provinciale con delibera del 30.07.2009.

Commento

Il PAL della Provincia di Gorizia costituisce una base conoscitiva sistematica molto utile per il presente progetto CARSO-KRAS.

4.6.3.2 Carso 2014+ Linee guida e proposte progettuali per gli ambiti di riqualificazione dei siti della prima guerra mondiale sul territorio

Area geografica

Zona Montana Omogenea del Carso all'interno della provincia di Gorizia - L.R. 33 / 2002.

Definizione

L'Amministrazione Provinciale di Gorizia ha conferito un incarico professionale per l'elaborazione di "Linee guida e proposte progettuali per gli ambiti di riqualificazione dei siti della prima guerra mondiale sul territorio".

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Obiettivo è delineare un quadro di riferimento strategico volto a definire indirizzi e criteri di riqualificazione, all'interno del quale si possono inserire politiche e progetti di valorizzazione ambientale orientati allo sviluppo sostenibile del territorio. Lo studio intende evocare e promuovere potenzialità e proposte di sviluppo territoriale in funzione del benessere individuale e sociale.

Commento

Il lavoro è stato presentato soprattutto attraverso elaborati grafici. La parte testuale è contenuta all'interno di schemi ed immagini.

4.6.3.3 Linee guida per lo sviluppo del Piano territoriale provinciale di coordinamento PTPC della Provincia di Gorizia

Area geografica

Provincia di Gorizia

Definizione

Nel 1999 la Provincia ha istituito uno specifico Assessorato al Territorio ed un Ufficio di Piano e di Programmazione Territoriale con l'obiettivo di redigere gli studi preliminari e le Linee Guida per la stesura del Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento (PTPC).

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Gli indirizzi delle linee guida sono distinti per temi in modo sistematico.

Commento

Interessante per il progetto CARSO-KRAS è l'osservazione nelle Linee guida sotto il capitolo Le reti infrastrutturali per quanto riguarda il corridoio V: "Per quanto riguarda il quadruplicamento veloce (come per la Torino-Venezia, velocità di progetto fino a 300 km/h), la soluzione si delinea ancora eccessivamente onerosa. La semplice riqualificazione e il raggiungimento dei 250 km/h, sembra una soluzione più fattibile".

4.6.4 Livello provinciale - Provincia di Trieste

4.6.4.1 Masterplan del Carso - Progetto per lo sviluppo rurale dell'area del Carso Triestino 2012-2016 del gruppo di azione locale GAL Carso

Area geografica

Zona Montana Omogenea del Carso all'interno della provincia di Trieste - L.R. 33/2002.

Definizione

Il GAL Carso-LAS Kras persegue obiettivi e politiche in grado di promuovere uno sviluppo integrato delle diverse realtà economiche, sociali e culturali presenti sul territorio. L'area territoriale di competenza del GAL Carso riguarda un ambito territoriale interno alle province di Gorizia e Trieste. La redazione del Masterplan del Carso è una delle attività realizzate dal GAL Carso-LAS Kras.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Il Masterplan del Carso si pone l'obiettivo di contribuire significativamente allo sviluppo di un territorio, il Carso Triestino, che si trova in questo momento nella condizione di affrontare le difficoltà storiche che interessano il settore agricolo con nuove prospettive di sviluppo, rese possibili da diversi fattori ed elementi di successo.

Commento

Non si tratta di un piano territoriale, ma più di un programma di sviluppo. Per questo motivo la denominazione "Masterplan del Carso" è inadeguata. Il "piano" non contiene in effetti alcun allegato cartografico. Un punto di debolezza è che riguarda solo la Provincia di Trieste, escludendo la Provincia di Gorizia.

Molto interessanti per il presente progetto CARSO-KRAS sono l'analisi dell'impatto del sistema dei vincoli e le proposte di superamento degli aspetti ritenuti maggiormente penalizzanti o di scarsa rilevanza ambientale.

4.6.4.2 Piano di Azione Locale PAL 2009-2011 della Provincia di Trieste

Area geografica

Zona Montana Omogenea del Carso all'interno della Provincia di Trieste - L.R. 33/2002.

Adozione / approvazione

Adozione del PAL 2009-2011 della Provincia di Trieste ai sensi della L.R.4/2008, delibera di giunta n. 148 il 02.07.2009.

Definizione

Il PAL, Piano di azione locale, è disciplinato dalla L.R. 20 febbraio 2008, n. 4. "Norme per lo sviluppo e la valorizzazione del territorio montano". Secondo l'art. 3, comma b): di questa legge il Piano di azione locale (PAL) è un documento di programmazione degli interventi di sviluppo in territorio montano in attuazione degli articoli 10 e 25 della legge regionale 1/2006, nonché di partenariato istituzionale, economico, finanziario e sociale tra soggetti pubblici, privati e del terzo settore.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Il PAL delinea le strategie di intervento sul territorio e gli specifici interventi realizzabili sia in un orizzonte temporale più lungo sia in nel triennio 2009-2011. Nell'ambito del piano complessivamente individuato sono ricompresi però anche interventi non sottoposti a finanziamento con le risorse messe a disposizione dall'Ente Regione, ma che potranno trovare sostegno economico da altri fondi.

Commento

Il PAL della Provincia di Trieste costituisce una base conoscitiva sistematica molto utile per il presente progetto CARSO-KRAS. In particolare contiene elaborati grafici e tabelle riguardanti le aree vincolate ed altri temi.

Un punto debole del PAL è la definizione delle strategie. Vengono riportate le strategie delineate nelle "Linee guida per lo sviluppo del P.T.P.C. della Provincia di Trieste" redatte nel 2006, senza un aggiornamento successivo e senza un adeguamento rispetto alle competenze del PAL. Nel testo del PAL che segue vengono illustrati in un unico capitolo strategie e obiettivi.

4.6.4.3 Linee guida e proposte progettuali per gli ambiti di riqualificazione del territorio carsico triestino

Area geografica

Zona Montana Omogenea del Carso all'interno della provincia di Trieste - L.R. 33 / 2002.

Definizione

L'Amministrazione Provinciale di Trieste ha conferito un incarico professionale per l'elaborazione delle "Linee guida e proposte progettuali per gli ambiti di riqualificazione del territorio Carsico triestino". Questo studio affianca il lavoro dell'Amministrazione Provinciale con il Piano di Azione Locale 2009-2011, proponendo indicazioni strategiche per la valorizzazione di un territorio ricco di potenzialità quale appunto l'Altipiano Carsico.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

La strategia elaborata propone un disegno unitario che, contestualizzando il luogo quale fascia di terra compresa tra affaccio costiero ed ambiente continentale, si offre quale guida per i singoli progetti locali impegnati nel recupero di un'identità e nel riconoscimento di un'immagine territoriale condivisa.

Commento

Il lavoro presentato ha un forte contenuto grafico. La parte testuale è presentata insieme con carte e immagini. La struttura "cellulare" proposta non ha alcun contenuto: si tratta solamente di uno slogan.

4.6.4.4 Linee guida per lo sviluppo del Piano territoriale provinciale di coordinamento PTPC della Provincia di Trieste

Area geografica

Provincia di Trieste

Definizione

Nel 1990 venivano assegnate le competenze di pianificazione territoriale alle province tramite la Lg 142/90. Le linee guida per lo sviluppo del PTPC di Trieste sono del 2006, il lavoro è stato iniziato nel 2003. Di seguito alla redazione delle Linee guida la competenza in materia di pianificazione territoriale è stata tolta alle province nel Friuli Venezia Giulia: quindi non è stato mai redatto il PTPC della Provincia di Trieste.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Obiettivi, strategie e linee guida sono elencati in modo sistematico, ma manca una strategia generale.

Commento

La fase analitica delle "Linee guida" ha evidenziato il trend demografico in costante diminuzione ed il progressivo invecchiamento della popolazione. Gli obiettivi indicati hanno un carattere molto generico e mettono in evidenza gli aspetti economici produttivi. Le linee guida si focalizzano sul Porto di Trieste (sia il Porto Vecchio che il Porto industriale) e sulle infrastrutture al servizio del medesimo. Il Carso è quasi ignorato per quanto concerne la parte propositiva.

4.6.5 Livello comunale

I seguenti Piani Regolatori Generali Comunali PRGC sono stati analizzati:

- PRGC del Comune di Muggia,
- PRGC del Comune di San Dorligo della Valle-Dolina;
- PRGC del Comune di Monrupino-Repen;
- PRGC del Comune di Sgonico-Zgonik;
- PRGC del Comune di Trieste;
- PRGC del Comune di Duino-Aurisina Devin-Nabrežina.

I Piani regolatori dei comuni di Trieste e di Muggia sono in fase di revisione completa. La variante generale n. 118 al PRGC è stata recentemente bloccata e per questo motivo non viene analizzata per il presente progetto CARSO-KRAS. Vengono invece analizzate le direttive per la formazione della variante generale al PRGC vigente.

Il Comune di Muggia ha elaborato le Direttive per la formazione della variante al piano regolatore generale "Il piano per uno sviluppo sostenibile e condiviso" del 24 luglio 2009. Queste direttive vengono analizzate per il presente progetto CARSO-KRAS.

Rispetto ai piani regolatori comunali è nostro compito "estrapolare la valenza strategica". Da una prima lettura dei PRGC emerge che la strategia del piano spesso non è indicata in modo chiaro.

4.6.5.1 PRGC del Comune di Muggia

Area geografica

Comune di Muggia

Definizione

Direttive per la predisposizione della variante del Piano regolatore generale comunale del 24 luglio 2009.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Le linee strategiche proposte sono riassumibili tramite le seguenti parole chiave: sviluppo sostenibile, integrazione transfrontaliera, mobilità sostenibile, la città di mare, identità di Muggia e area metropolitana e Partecipazione / Comunicazione.

Commento

Le linee guida contengono una buona analisi delle potenzialità e problematiche del territorio comunale. La struttura del documento analizzato non è organizzata in modo molto sistematico, ma contiene delle idee concrete e specifiche per il territorio comunale.

4.6.5.2 PRGC del Comune di San Dorligo della Valle-Dolina

Area geografica

Comune di San Dorligo della Valle-Dolina.

Definizione

Variante generale n. 20 al Piano Regolatore Generale Comunale del Comune di San Dorligo della Valle - Dolina. Approvato con D.P.Reg.172 del 03/02/2006.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

All'inizio del capitolo "I contenuti e le strategie della variante" della relazione del PRG si premette che all'interno dello stesso verranno specificati gli obiettivi. Da una lettura di questo capitolo emerge che sono presenti i contenuti, ma non le strategie e gli obiettivi.

Commento

Si tratta di una variante di PRG molto tecnica; le scelte del piano sono motivate in genere solo da aspetti tecnici e legislativi. Per questi motivi il documento è di poca rilevanza per il progetto CARSO-KRAS soprattutto per quanto riguarda obiettivi, strategie e linee guida.

4.6.5.3 PRGC del Comune di Monrupino-Repentabor

Area geografica

Comune di Monrupino-Repentabor

Definizione

Variante generale n. 7 al Piano Regolatore Generale Comunale del Comune di Monrupino-Repentabor. adottato con deliberazione della giunta n.10 di data 09.06.2011.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Vengono richiamate le seguenti finalità generali assegnate al PRGC dalla legislazione urbanistica regionale (ex art. 29 della L.R. n. 52/91).

Obiettivi specifici:

- sottoporre a revisione i vincoli subordinati all'esproprio individuati per l'assolvimento degli standard urbanistici regionali;
- miglioramento della qualità degli insediamenti ed in generale l'innalzamento della qualità della vita: a tal fine si dovrà tendere ad elevare la qualità degli interventi edilizi, sia in termini formali, organizzativi, infrastrutturali sia dei servizi di supporto, in termini di dotazione e di efficienza. Direttive e strategie sono illustrati in modo sistematico per diversi aspetti.

Commento

Gli obiettivi e le strategie sono presentati in modo molto sistematico per temi. L'impostazione è la stessa sia per il PRGC di Monrupino-Repentabor sia per Sgonico-Zgonik, dato che il progettista è il medesimo e la redazione dei piani è stata fatta in parallelo. Il territorio di Monrupino-Repentabor è interessato da estese aree vincolate. Gli obiettivi e le strategie del PRGC riportano la tutela delle aree vincolate come obiettivo e strategia: corretti ma in ogni modo già un dato di fatto.

4.6.5.4 PRGC del Comune di Sgonico-Zgonik

Area geografica
Comune di Sgonico-Zgonik

Definizione

Variante generale n. 12 al Piano Regolatore Generale Comunale del Comune di Sgonico-Zgonik. non risulta ancora adottato.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Vengono richiamate le seguenti finalità generali assegnate al PRGC dalla legislazione urbanistica regionale (ex art. 29 della L.R. n. 52/91).

Obiettivi specifici:

- sottoporre a revisione i vincoli subordinati all'esproprio individuati per l'assolvimento degli standard urbanistici regionali;
- miglioramento della qualità degli insediamenti ed in generale l'innalzamento della qualità della vita: a tal fine si dovrà tendere ad elevare la qualità degli interventi edilizi, sia in termini formali, organizzativi, infrastrutturali sia dei servizi di supporto, in termini di dotazione e di efficienza. Direttive e strategie sono illustrati in modo sistematico per diversi aspetti.

Commento

Gli obiettivi e le strategie sono presentati in modo molto sistematico per temi. L'impostazione è la stessa sia per il PRGC di Sgonico-Zgonik sia di Monrupino-Repentabor, dato che il progettista è il medesimo e la redazione dei piani è stata fatta nello stesso periodo. Il territorio di Sgonico-Zgonik è interessato da estese aree vincolate. Gli obiettivi e le strategie del PRGC riportano la tutela delle aree vincolate come obiettivo e strategia: corretti ma in ogni modo già un dato di fatto.

4.6.5.5 PRGC del Comune di Trieste

Area geografica
Comune di Trieste

Definizione

Direttive per la predisposizione del nuovo piano regolatore.

Adozione / approvazione

Le direttive per la predisposizione del nuovo piano regolatore sono state approvate in data 22.11.2011.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Le direttive per la predisposizione del nuovo piano regolatore indicano le finalità principali da raggiungere tramite il nuovo piano regolatore:

- rappresentare una visione complessiva per la città di domani, proiettata su un arco temporale di 15-20 anni con un progetto di insieme improntato ai principi della qualità urbana, della qualità del territorio e della sostenibilità di sviluppo;
- governare in maniera equa e corretta il rapporto tra interessi pubblici o collettivi della comunità e quelli particolari dei singoli cittadini, operatori e portatori di interessi;

- rideterminare la capacità insediativa del PRGC e ridefinire gli strumenti di calcoli della medesima ... alla luce di corrette proiezioni dell'andamento demografico, rivendendo in particolare il dimensionamento della Variante 66 pari a 270.000 abitanti.

Commento

Particolarmente importante per il Carso e per le tematiche affrontate dal progetto CARSO-KRAS è il paragrafo che riguarda le linee ferroviarie AV/AC che esclude la realizzazione di tali infrastrutture qualora comportino impatti ambientali non sostenibili. Resta ad ogni modo da valutare cosa sia sostenibile e che cosa non lo sia. Un altro obiettivo di specifico interesse per il progetto CARSO-KRAS è quello della valutazione volta ad individuare aree e fabbricati dismessi potenzialmente utilizzabili per insediamenti produttivi, di servizi e del terziario avanzato localizzati sull'altopiano carsico.

4.6.5.6 PRGC del Comune di Duino-Aurisina Devin-Nabrežina

Area geografica

Comune di Duino-Aurisina Devin-Nabrežina

Definizione

Piano regolatore generale comunale PRGC.

Sintesi degli obiettivi / strategie / linee guida

Le scelte strategiche del PRG sono distinti per due aree:

- il sistema centrale e la costa;
- il sistema extraurbano ed i borghi carsici

L'obiettivo di fondo del PRG per il sistema centrale e la costa è di conferire un'individualità a ciascuno degli insediamenti che lo compongono, integrandoli tra loro e con le restanti parti dell'organizzazione territoriale.

L'obiettivo di fondo del PRG per il territorio extraurbano è quello di valorizzare ricchissime risorse culturali, naturali ed economiche, invertendo il processo di degrado territoriale avvenuto a partire dal secolo scorso e, in modo più accentuato, negli ultimi decenni. Viene specificato nella relazione del PRG che per raggiungere questo obiettivo una politica meramente di vincolo è assolutamente inefficace.

Commento

Un piano regolatore di altissima qualità sia per quanto riguarda la parte analitica che propositiva molto interessante per il presente progetto CARSO-KRAS.

4.7 SWOT

L'analisi SWOT, conosciuta anche come la matrice SWOT può riguardare l'ambito interno esterno o esterno di una organizzazione, o di un individuo, che deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo. La SWOT è un metodo per la pianificazione strategica usato per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats). Un'analisi SWOT deve iniziare con la definizione dell'obiettivo o dello stato finale da raggiungere. La finalità del presente progetto Carso-Kras è di definire gli obiettivi prioritari di sviluppo e le specifiche misure da adottare nei vari settori tramite il Piano strategico integrato. L'analisi SWOT di seguito presentata riguarda il territorio del Carso italiano.

L'analisi SWOT è distinta per le aree tematiche previste:

AMB - ambiente

INF - infrastruttura

ECO - economia

CUL - cultura e patrimonio culturale

NAT- natura e valori naturali

PAE- paesaggio

TUR - turismo

La sigle riportati per ogni area tematica vengono usati di seguito, nella classificazione degli obiettivi, strategie e linee guida dei piani e programmi analizzati. Nel caso in cui l'obiettivo, la strategia o la linea guida è di carattere generale viene riportato la sigla GEN.

Punti di forza:

GEN Posizione geopolitica.

GEN Vicinanza a importanti mercati centroeuropei.

GEN Prossimità geografica con la città di Trieste e con l'area turistica litoranea.

GEN Vicinanza dei porti di Trieste, Monfalcone e Capodistria.

GEN Vicinanza di Trieste, Monfalcone, Gorizia, Nova Gorica e Capodistria.

GEN Vicinanza della rete autostradale italiana e slovena.

GEN Vicinanza all'aeroporto di Ronchi dei Legionari e relativa vicinanza agli aeroporti di Venezia, Lubiana, Pola, Fiume.

GEN Vicinanza a poli di attrazione turistica a livello internazionale: Venezia, Lubiana, Salisburgo, Trieste, Istria, il litorale del Nord Adriatico e gli Alpi.

GEN Prossimità di centri di ricerca e sviluppo e di centri formativi e strutture di servizio per le imprese.

GEN Identità comune del Carso con la presenza delle comunità etnico-linguistica slovena.

GEN Buona dotazione di strutture sanitarie, sociali e culturali.

GEN Esistenza di espressioni di coordinamento spontaneo tra produttori locali per la promozione e valorizzazione del Carso.

AMB Alti valori ambientali.

INF Presenza di una rete di percorsi escursionistici, storici e didattici di grande interesse turistico.

ECO Consolidata tradizione di vendita diretta dei prodotti, in particolare tramite le "osmize".

ECO Eventi e manifestazioni basate sul patrimonio agroalimentare.

ECO Prodotti agricoli poco legati ai prezzi internazionali.

ECO Competenze imprenditoriali e capacità tecniche nel settore agroalimentare e presenza di giovani agricoltori.

ECO (AMB) Aree caratterizzate da attività agricole tradizionali funzionali alla gestione sostenibile del territorio.

ECO (AMB) Prodotti agricoli e agroalimentari di elevata qualità ottenuti con processi produttivi a ridotto impatto ambientale.

CUL Siti archeologici dell'Età del Ferro e numerose testimonianze storiche.

CUL Presenza di nuclei rurali minori con valori storici ed architettonici di elevato interesse.

CUL Luoghi legati alla memoria storica.

CUL Castelli con parchi storici.

NAT Aree ad elevato valore naturalistico.

NAT Elevata biodiversità.

NAT Grande interesse per la tutela e conservazione del patrimonio naturale da parte dei coltivatori.

NAT Buona biodiversità agraria e forestale (specie autoctone, specie rare, varietà locali).

PAE Paesaggio culturale autentico e tipico.

PAE Paesaggio molto variabile in un territorio ristretto - paesaggio dell'altopiano e costone carsico, paesaggio carsico sotterraneo, paesaggio costiero e sottomarino.

PAE Il paesaggio carsico del Carso italiano è parte del territorio carsico che ha dato origine al termine Kras in tutto il mondo.

TUR Numerose forme di turismo presenti (culturale, ricreativo, gastronomico, escursionistico, speleologico, scolastico, congressuale).

TUR Buona affluenza di "visitatori paganti", in particolare nell'area di Trieste.

TUR Territori vicini ai centri urbanizzati, raggiungibili facilmente grazie alla rete stradale e di rete pubblica di autobus.

Punti di debolezza:

GEN Struttura per età della popolazione non favorevole.

GEN Bassa densità abitativa e riduzione della popolazione attiva.

GEN Spopolamento delle zone più marginali con problemi complessivi di sviluppo e forte diminuzione degli attivi.

GEN Assenza di una visione globale del territorio e delle dinamiche presenti e, quindi, di una pianificazione consapevole ed efficace nelle aree in esame.

GEN Sistema di vincoli molto articolato (paesaggistico, forestale, idrogeologico, SIC e ZPS).

GEN Apparato vincolistico che comporta oneri e tempi lunghi per qualsiasi trasformazione del territorio, anche se migliorativa.

GEN Rigidità del sistema dei vincoli che esclude a priori certi interventi, anche se migliorativi.

GEN (TUR) Scarsa offerta di servizi di base, nonché turistici.

AMB Vulnerabilità idrogeologica del territorio.

AMB Svantaggi naturali, soprattutto per l'attività agricola, derivanti da condizioni geomorfologiche, climatiche e pedologiche.

AMB (ECO) Rimboschimento del paesaggio culturale, ad esempio della landa carsica, dovuto soprattutto al fatto che la pastorizia è praticata in misura molto minore rispetto al passato.

AMB Elevato rischio di incendi boschivi.

INF Difficile accesso alle vecchie case e ai campi agricoli terrazzati di grande valore per il paesaggio culturale del costone carsico.

INF Difficoltà nella gestione e nella manutenzione della rete sentieristica esistente.

INF Interventi edili di modifica dei muri a secco del costone carsico; inadeguati rispetto all'equilibrio idrologico.

ECO Riduzione delle pratiche agricole nei territori più marginali o con risorse più scarse.

ECO Ridotta disponibilità di superfici per l'agricoltura ed elevata polverizzazione fondiaria.

ECO Dimensione produttiva limitata, a livello aziendale e aggregato, dell'agricoltura e della zootecnia.

ECO Scarsa disponibilità di acqua per scopi agricoli.

ECO Scarse produzioni di prodotti biologici.

ECO Scarsa conoscenza delle produzioni tipiche agricole sui mercati limitrofi.

ECO Disaggregazione tra i vari attori della realtà economica, non cogliendo i benefici della cooperazione.

ECO Debole marketing e scarsa certificazione dei prodotti agricoli.

PAE Costi elevati di ricostruzione e di gestione del paesaggio dei terrazzamenti del costone carsico e della rete dei muretti a secco dell'altopiano.

PAE Interventi edilizi inadatti rispetto al paesaggio per collocazione, dimensione, materiali costruttivi e colori.

TUR Mancanza di una commercializzazione congiunta dell'area come destinazione turistica unitaria del Carso.

Opportunità:

GEN Piani di gestione per siti Natura 2000 tuttora in fase finale.

GEN Buona disponibilità di risorse finanziarie provenienti da programmi dell'Unione Europea.

GEN Integrazione transfrontaliera, in virtù della posizione geografica.

GEN Possibilità di accedere a fondi Interreg.

GEN Istituzione del GAL Carso, soggetto avente per obiettivo prioritario lo sviluppo rurale del territorio del Carso.

GEN Prossima pubblicazione del piano di gestione del SIC Carso Triestino e Goriziano con criteri e modalità di intervento per la salvaguardia e tutela delle aree naturali e seminaturali.

GEN Utilizzo di fonti alternative di energie.

AMB Crescente sensibilità per la tutela dell'ambiente, del patrimonio rurale, della biodiversità.

INF Infrastrutturazione ed urbanizzazione che rispettino valori ambientali e paesaggistici del Carso.

ECO Crescente domanda alle aziende agricole di servizi ricreativi (es. fattorie didattiche).

ECO Orientamento della politica agricola comunitaria (PAC) favorevole alla diversificazione delle produzioni agricole e al miglioramento della qualità della vita nelle zone rurali.

ECO Rapida diffusione di tecnologie a basso costo, basati sul web, per la promozione, la valorizzazione e la commercializzazione delle produzioni tipiche di qualità.

ECO (TUR) Stimolare e sviluppare forme di agricoltura compatibili con l'ambiente e legati al turismo sostenibile.

CUL Possibilità di formare una scuola per la lavorazione della pietra collegata alla cave tradizionali del Carso.

TUR Possibilità di sviluppo della domanda di turismo storico, naturalistico e di didattica ambientale.

TUR Attenzione crescente dei consumatori nei confronti della qualità ambientale e propensione nei confronti di un turismo enogastronomico e alle produzioni tipiche locali.

TUR Sviluppo del turismo rurale, dell'ecoturismo e del turismo enogastronomico con aumento della domanda di prodotti biologici, tipici e di qualità e della propensione all'acquisto in azienda.

TUR Sviluppo delle attività integrative che rafforzino il turismo (eventi, camminate, noleggio di biciclette ecc.).

TUR Possibile effetto traino esercitato dai visitatori diretti a Trieste in combinazione con opportune azioni di informazione marketing territoriale.

TUR Sviluppo di un concetto di turismo legato ai luoghi della memoria, in particolare itinerari del Carso legati alla grande guerra.

TUR Crescita del turismo dell'area di Trieste.

TUR Proliferazione di iniziative di cooperazione transfrontaliera con la Slovenia con possibilità di integrare l'offerta enogastronomica e turistica.

TUR Potenziamento dell'ospitalità della zona costiera (in particolare tramite la realizzazione del Portopiccolo di Sistiana) e incentivazione dei flussi turistici sulla città di Trieste.

Minacce:

GEN La crisi economica attuale.

GEN Il Carso rappresenta un entroterra poco costruito per i poli urbani del litorale.

GEN Staticità del sistema dei vincoli rispetto alla necessità dello sviluppo sostenibile del territorio.

GEN Sfavorevole struttura e sviluppo demografico.

GEN Degrado fisico del territorio e aumento del dissesto idrogeologico.

GEN Tutela ambientale dettata da vincoli anziché incentivanti alla gestione ambientale.

GEN Tendenze climatiche globali.

AMB Proliferazione di situazioni di degrado dovute ad abbandono e scarsa manutenzione (ad esempio della zona del costone carsico).

INF/AMB/PAE Sviluppo di interventi infrastrutturali e grandi opere che attraversano fisicamente il Carso (ad esempio elettrodotti, autostrade, corridoio V) con elevato impatto ambientale e paesaggistico.

INF/AMB/PAE Sviluppo di interventi infrastrutturali energetiche perimetrali rispetto al Carso (i rigassificatori e il gasdotto proposti per il golfo di Trieste) con elevato impatto ambientale e paesaggistico.

ECO Diminuzione del tessuto produttivo e dei servizi di base nelle aree a più bassa densità abitativa.

ECO Abbandono dell'agricoltura e della silvicoltura nei territori rurali periferici.

ECO Scomparsa dell'agricoltura nelle aree periurbane.

NAT Riduzione delle superfici a pascolo e a prato permanente.

NAT Aumento della superficie artificiale a discapito di quella agricola.

TUR Concorrenza da parte di vicine destinazioni turistiche simili, come ad esempio l'Istria, con un marketing più efficace.

4.8 Conclusioni

La molteplicità dei livelli amministrativi italiani tra stato, regione, provincia, comunità montana e comune è molto più complessa rispetto alla slovena che ha due soli livelli amministrativi: stato e comune. Per quanto riguarda la pianificazione territoriale della parte italiana del Carso emerge il problema dei tempi lunghi per l'elaborazione degli strumenti urbanistici e spesso ancora più lunghi per l'approvazione degli stessi. Più numerosi sono i livelli amministrativi, più complesso diventa questo problema. Oltre al numero di livelli amministrativi, un nodo fondamentale è la divisione delle competenze. Quali, ad esempio, sarebbero i temi di "interesse regionale"? L'aria è un aspetto indicato di interesse regionale, ma certamente è di interesse anche quello provinciale, delle comunità montane e dei comuni.

La frammentazione amministrativa dell'area studio è notevole in relazione alla sua estensione, considerando il fatto che la Provincia di Trieste è la meno estesa delle province italiane. I comuni che fanno parte del Carso italiano hanno spesso una estensione geografica molto ristretta e una popolazione ridotta, come ad esempio il Comune di Monrupino-Repen.

I piani e programmi italiani analizzati che riguardano la pianificazione territoriale del Carso si propongono in genere una serie di buoni obiettivi: salvaguardia, tutela e gestione del patrimonio culturale e dei valori naturali, protezione delle risorse naturali, integrazione transfrontaliera ecc. La maggior parte degli obiettivi sono di carattere generale, ma alcuni sono più specifici come nel caso dei PAL della Provincia di Gorizia e di Trieste, dove gli obiettivi sono associati a un finanziamento concreto.

Anche i piani regolatori comunali di Duinio-Aurisina Devin-Nabrežina, Monrupino-Repen e Sgonico-Zgonik presentano obiettivi specifici.

Gli strumenti urbanistici comunali, PRGC, redatti una decina di anni fa prevedevano in molti casi una forte crescita demografica con conseguenti estese aree di edificazione. I PRGC attualmente in fase di revisione stanno correggendo questi aspetti. Spesso si riscontra un divario tra le strategie dei piani territoriali e le reali previsioni riguardo l'uso del suolo dello stesso piano. Gli obiettivi di conservazione e valorizzazione del patrimonio spesso rimangono solo teorici, mentre le azioni concrete di frequente riguardano nuove edificazioni.

A volte gli imprenditori mirano all'acquisto di terreni agricoli a buon mercato ed alla successiva trasformazione in terreni agricoli. Questo tipo di meccanismo andrebbe rivisto.

4.8.1 L'Urbanizzazione

Nel Carso sono stati realizzate negli ultimi decenni diverse nuove costruzioni ai margini dei borghi storici, lungo le principali arterie e sul costone carsico con vista mare. Le nuove costruzioni hanno spesso ridotto il valore del paesaggio, l'identità dei borghi e la definizione dei limiti tra i nuclei urbani e le aree rurali e naturali.

Il restauro e la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente nel Carso sono state meno sviluppati nello stesso periodo.

Le espansioni edilizie nel Carso spesso hanno interessato terreni agricoli di alta qualità, riducendo le potenzialità dell'agricoltura, anche se non si tratta di superfici molte estese.

4.8.2 Centri urbani

Nel Carso italiano si possono individuare tre centri urbani principali: a ovest Duino, in stretto legame con Sistiana, Aurisina e Santa Croce, nel centro dell'altopiano Opicina e ad est San Dorligo della Valle.

Rispetto al Carso sloveno non c'è, quindi, un unico centro dominante.

4.8.3 Vincoli

Il Carso italiano è interessato da una molteplicità di vincoli definiti per garantire il mantenimento delle qualità paesaggistiche, ambientali e culturali. La sovrapposizione di diversi vincoli può causare un iter molto lungo nel processo di approvazione di un progetto, anche nel caso di un progetto che miri esclusivamente alla riqualificazione del patrimonio. Il Masterplan del Carso mira a superare l'ostacolo posto dai vincoli rispetto alle necessità del settore produttivo agricolo del Carso triestino.

4.8.4 Il confine

La divisione dell'estensione naturale del Carso attraverso il confine tra Italia e Slovenia è stato, in passato, un grande ostacolo per uno sviluppo congiunto. Negli ultimi anni molti triestini hanno scelto di trasferire l'abitazione sul Carso sloveno motivata dai prezzi inferiori rispetto al Carso italiano. La collaborazione transfrontaliera tra Italia e Slovenia può contribuire ad uno sviluppo sostenibile dell'intero Carso.

4.8.5 Cartografia

I dati cartografici del territorio transfrontaliero non sono omogenei. Mentre per il territorio sloveno sia la cartografia sia i piani territoriali sono redatti in GIS, i dati per il territorio italiano sono stati prodotti in vari formati, spesso non editabili.

Per una vera pianificazione territoriale transfrontaliera è necessario rendere omogenei i dati cartografici, compresi i metadati. Si tratta di un processo complesso e oneroso. Prima di iniziare un lavoro di omogeneizzazione dei dati di questo tipo sarebbe fondamentale definire uno standard per i prossimi decenni.

Segue una esposizione dei risultati distinti per i temi previsti: ambiente, infrastruttura, economia, cultura e patrimonio culturale, natura e valori naturali, paesaggio e turismo.

4.8.6 Ambiente

Dato la struttura geologica del Carso l'acqua non è presente in superficie e quindi i processi naturali di pulizia dell'acqua non avvengono. La grande permeabilità della roccia calcarea permette una rapida infiltrazione dell'acqua nel sistema sotterraneo che quindi è molto sensibile all'inquinamento.

4.8.7 Infrastrutture

Nell'area studio le previsioni di nuove infrastrutture di trasporto importanti comprendono la linea ferroviaria ad alta velocità e capacità AV/AC parte del corridoio europeo V. L'aumento della capacità si rapporta con un utilizzo di circa il 50% di quella attuale per quanto riguarda la linea Trieste-Cervignano.

Tra Ronchi dei Legionari e Trieste il progetto preliminare di RFI-Italferr prevede 24 km di gallerie, tra cui 14 km sotto il Carso. La linea ferroviaria prevista interessa direttamente o indirettamente aree SIC e ZPS sul Carso.

Le infrastrutture energetiche principali che interessano l'area del Carso sono i rigassificatori e il gasdotto proposti per il golfo di Trieste. Si tratta del terminale di rigassificazione nel sito di Trieste-Zaule proposto da Gas Natural, il rigassificatore off shore da E.On e il gasdotto Trieste-Grado-Villesse da SNAM.

L'infrastruttura turistica più importante in costruzione sono il villaggio e la marina Portopiccolo nella baia di Sistiana.

4.8.8 Economia

Demografia

I dati analizzati dimostrano un calo della popolazione nella Provincia di Trieste dell'8,4%, mentre l'area Z.O.C. è sostanzialmente stabile: 0,7%. L'area Z.O.C. della Provincia di Gorizia dimostra invece un aumento della popolazione di 6,7%. Tutta l'area del Carso italiano risente di una tendenza di invecchiamento della popolazione.

Agricoltura

L'evoluzione dell'agricoltura come attività economica nel Carso italiano è diverso per i diversi rami presenti. La produzione di vino e olio di oliva è in progresso, forse anche grazie al marchio di vini DOC Carso e olio DOP Tergeste. Sono invece incerti i risultati del nuovo DOC interregionale Prosecco. La produzione floricola si è espansa negli ultimi anni. Il comparto zootecnico ha subito un declino come anche la produzione orticola. La frutticoltura e le coltivazioni in serra occupano superfici limitate.

Sul Carso italiano c'è un legame stretto tra agricoltura e turismo, tramite agriturismo, osmizze e altre forme di vendita diretta.

4.8.9 Cultura e patrimonio culturale

Il Carso italiano è un territorio con una ricca presenza di beni culturali d'eccezionale valore. Di grande valore sono i castellieri, il castello di Duino, l'architettura carsica tradizionale, i muri a secco che strutturano i campi agricoli, i cimiteri militari della prima guerra mondiale, le chiese ecc.

Le potenzialità del patrimonio culturale per favorire lo sviluppo del turismo non sono ancora pienamente valorizzate.

Nel Carso italiano è presente un elemento di grandissimo interesse turistico, il castello di Miramare, uno dei monumenti più visitati dell'intera penisola italiana. Esistono varie forme di turismo presente e potenziale: balneare, naturalistico, culturale, scolastico, giovanile, militare, sportivo, nautico, enogastronomico, rurale.

Il turismo naturalistico ed ipogeo ha diversi punti di attrazione nell'area studio: la Riserva marina di Miramare, il Giardino botanico "Carsiana", la Grotta Gigante e il Museo speleologico e potrebbe essere collegato con un'offerta di turismo ipogeo internazionale alle grotte di San. Canziano e Postumia in Slovenia.

4.8.10 Natura e valori naturali

I grandi valori naturali del Carso sono ufficialmente riconosciuti tramite le aree protette molto estese, in particolare le aree Natura 2000: ZPS e SIC.

4.8.11 Paesaggio

La matrice strutturale del paesaggio del Carso è stato, per un lungo periodo, il pascolo. Il paesaggio caratterizzato dalla pastorizia, brullo e aperto, sta oggi per scomparire a causa del rimboschimento.

Per mantenere il paesaggio aperto e l'alto grado di biodiversità, sarebbe opportuno riprendere il pascolamento secondo precisi criteri, ma studi specifici sul Carso dimostrano che il pascolamento necessita di incentivi adeguati per rendere come attività economica.

4.8.12 Turismo

La provincia di Trieste ha registrato una buona crescita del numero di arrivi e di presenze da fine anni ottanta al 2009. Anche per i comuni del Z.O.C. della provincia di Gorizia si nota una crescita notevole sia di arrivi sia di presenze, nel periodo 2003-2006.

Le aree turistiche nel territorio del Carso italiano sono molto frammentate. Nella provincia di Trieste, le uniche due aree importanti per dimensione e per il sistema di relazioni con il territorio circostante sono la baia di Sistiana e la costa muggesana, da Porto San Rocco a Lazzaretto.

Il lago di Doberdò è un ambiente naturale quasi unico in Europa (in Italia esiste ancora un unico fenomeno simile e in Europa ce ne sono soltanto cinque). Il centro visite "Gradina" è il punto di riferimento per la fruizione turistica delle riserve regionali dei laghi di Doberdò e Pietrarossa. Il Centro didattico-naturalistico di Basovizza, realizzato e gestito dal Corpo forestale della Regione autonoma Friuli

Venezia Giulia, è un altro centro visite importante per il turismo naturalistico del Carso.

Lo stimolo alla domanda di turismo culturale, naturalistico e didattico, basata su una più efficace comunicazione delle risorse offerte dal territorio ed una valorizzazione delle potenzialità presenti, potrebbe trainare lo sviluppo turistico

La promozione turistica di un unico Carso, italiano e sloveno, può creare sinergie e aumentare l'attrattività del Carso inteso come prodotto turistico.

5. Analisi transfrontaliera e conclusioni finali

5.1 Divisione amministrativa dell'area

L'Italia ha quattro livelli amministrativi principali: stato, regione, provincia e comune, Slovenia due: Stato e comune. La divisione amministrativa slovena è quindi più semplice e rende l'apparato legislativo e burocratico più snello. Mentre la Slovenia può essere paragonata a una grande regione italiana, manca un livello intermedio corrispondente alla provincia italiana. Per quanto riguarda il Carso italiano l'appartenenza a due province, Gorizia e Trieste, rende più complessa la pianificazione e la programmazione territoriale. Il fatto che il territorio del Carso si estenda su due stati con sistemi amministrativi e legislativi diversi, aumenta ancora la complessità della sua gestione. Tramite l'istituzione di una struttura permanente per la collaborazione transfrontaliera tra Italia e Slovenia, in forma di un GECT o di un tavolo permanente, la pianificazione congiunta dell'intero Carso potrebbe diventare una realtà.

5.2 Sistema di pianificazione territoriale

Il sistema di pianificazione in Italia è molto articolato. La legislazione è in continua evoluzione e produce incertezza. Il sistema di pianificazione in Slovenia è più semplice rispetto a quello italiano. Per quanto riguarda il Carso si sente la mancanza di una programmazione e pianificazione congiunta tra l'Italia e la Slovenia, almeno per i temi di interesse comune.

5.3 Programmi e piani territoriali

Per la parte italiana del Carso i programmi territoriali più importanti sono i seguenti: per le Province di Gorizia e Trieste il PSL (2009); per la Provincia di Gorizia il PAL (2009), per la Provincia di Trieste il PAL (2009) e il Masterplan del Carso (2011).

Tramite il PAL la provincia coordina gli interventi strategici dell'area Z.O.C. dei singoli comuni, finanziati soprattutto dalla regione. Il PSL è uno strumento per gestire progetti di sviluppo rurale attraverso il programma comunitario LEADER. È interessante notare che mentre il PSL del GAL Carso evidenzia l'assenza di una strategia unitaria per la parte goriziana e quella triestina del Carso, il Masterplan del Carso, redatto dallo stesso GAL Carso, riguarda solo il Carso triestino.

Per la parte slovena i programmi territoriali più importanti sono i seguenti: Pilotni projekt Kras, Regionalni razvojni program Južne Primorske 2007-2013 e Razvojni program podeželja Krasa in Brkinov 2007 - 2013.

Per la parte italiana i piani territoriali del Carso più importanti sono i seguenti: il PTR del 2007 e il PURG del 1978. Nel PTR linee di indirizzo, obiettivi generali, obiettivi specifici e azioni sono illustrati in modo sistematico ed esauriente. Spesso gli obiettivi del PTR sono molto generali, delle volte utopici, ma il piano regionale fornisce un buon quadro generale da concretizzare attraverso i piani regolatori comunali. Dato che l'adozione del PTR è stata revocata nel 2010, rimane in vigore il PURG redatto oltre 30 anni fa in un contesto radicalmente diverso di quello di oggi. A livello di province e comunità montane i processi di redazione di piani territoriali iniziati sono stati interrotti da cambiamenti legislativi.

L'analisi dei documenti di sviluppo e dei documenti territoriali del Carso sloveno evidenzia numerosi e complessi concetti integrali poco collegati con le caratteristiche del Carso e del suo territorio, nella popolazione, nell'economia e nell'infrastruttura sociale.

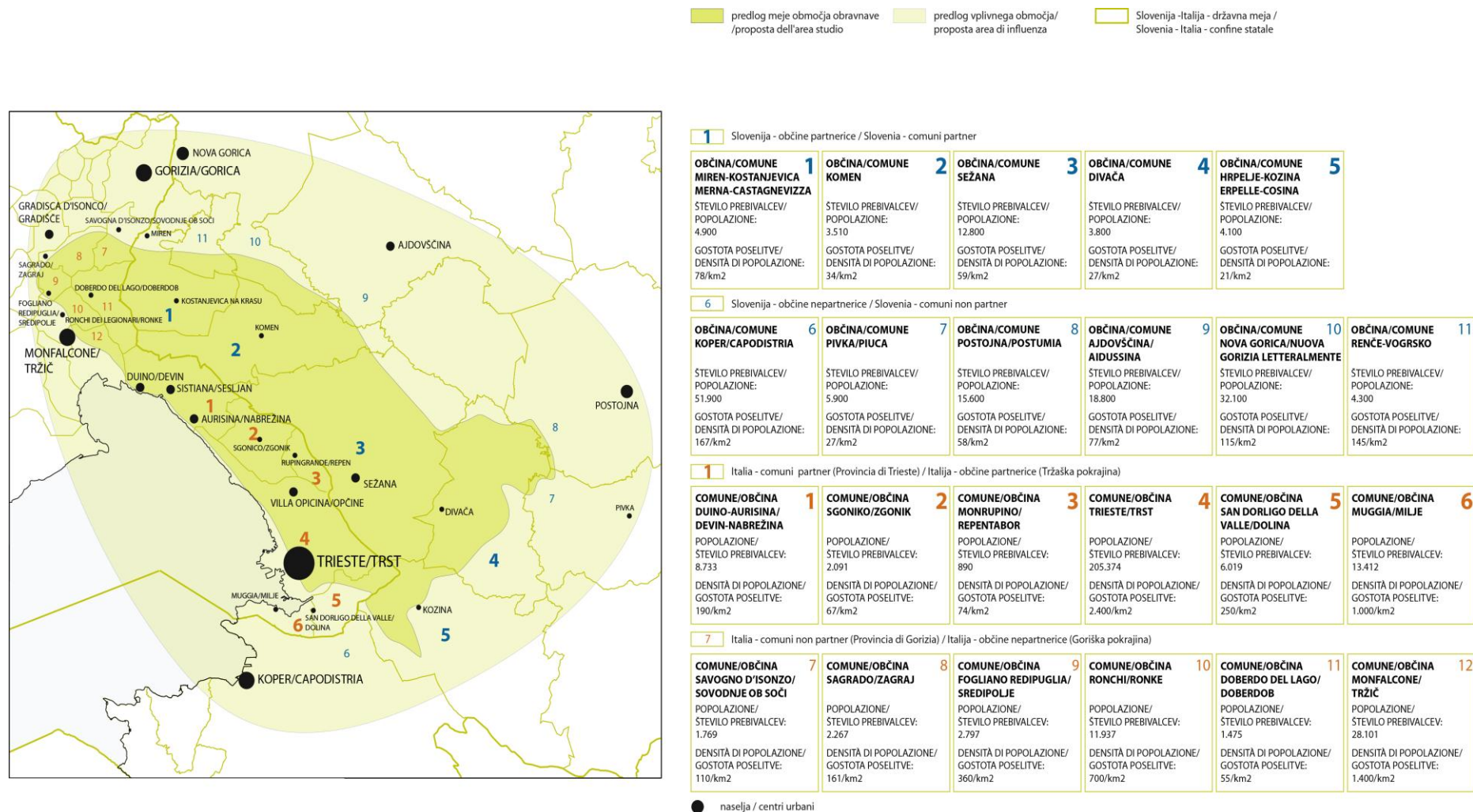


Figura 2: Divisioni amministrative in Italia e Slovenia e gli partner del progetto

La maggior parte della parte slovena del Carso è stata esaminata integralmente l'ultima volta durante la redazione del Piano sociale a lungo termine del Comune di Sežana negli anni ottanta del secolo passato. Già allora il Comune Miren - Kostanjevica faceva parte del comune di Nova Gorica. Dopo la divisione del Comune di Sežana avvenuta nel 1995, i comuni formati ex novo hanno acquisito per le parti del loro territorio le componenti territoriali del Piano sociale a lungo e medio termine del Comune di Sežana, che hanno poi modificato ed integrato. Attualmente tutti i comuni del Carso stanno preparando i nuovi atti territoriali conformemente alla legge sulla pianificazione del territorio.

5.4 Posizione frontaliera

Il Carso ha una posizione spiccatamente frontaliera, i due terzi del Carso d'origine si trovano in Slovenia e un terzo in Italia. La divisione del Carso dovuto al confine tra Italia e Slovenia è stata in passato un grave ostacolo per uno sviluppo comune. Il confine politico ha causato l'interruzione o l'indebolimento della rete di infrastrutture tra la Slovenia e l'Italia, il che ha provocato una riduzione della frequenza dei collegamenti tra questi due Stati. La divisione del territorio è evidente anche nell'uso meno intenso dell'area lungo il confine dove in passato non era consentito intervenire sul territorio. Un territorio »vuoto« rappresenta un pericolo per l'insediamento di attività discutibili per l'ambiente sul territorio lungo il confine.

Negli ultimi anni parecchi triestini hanno deciso di trasferirsi sul Carso sloveno per i prezzi inferiori degli appartamenti in Slovenia. La decisione di trasferire il domicilio è stata presa anche per una maggiore qualità di vita negli insediamenti più piccoli e in campagna rispetto a Trieste, oltre che per la vicinanza di aree naturali.

La posizione frontaliera e le vaste superfici non fabbricate, destinate alla costruzione di case in siti non idonei e definite nei piani regolatori comunali in vigore, rappresentano un pericolo per un ampliamento non idoneo degli abitati. È necessario comunque superare il rifiuto a priori di investimenti stranieri e la paura esagerata degli acquisti di immobili da parte degli stranieri.

La collaborazione transfrontaliera tra l'Italia e la Slovenia è una condizione essenziale per lo sviluppo sostenibile dell'intero Carso se si tiene in considerazione l'integrità del territorio. La pianificazione territoriale e la gestione della fascia lungo il confine sono temi importanti e sensibili che hanno grande eco sui rapporti internazionali. Ultimamente sono saliti alla ribalta alcuni progetti problematici come ad esempio i rigassificatori nel golfo di Trieste.

5.5 Demografia

Secondo le previsioni per il periodo 2001-2022 dei movimenti demografici si prevede: un calo del numero degli abitanti, una struttura della popolazione poco favorevole, l'invecchiamento della popolazione e il prolungamento della durata della vita (Acer, d.o.o., 2006).

La densità abitativa è molto diversa tra il Carso italiano con ca. 236 abitanti/chilometro quadrato (dati per l'area Z.O.C. delle province di Gorizia e Trieste del 2005) rispetto al Carso sloveno con ca. 43 abitanti/km² (dati dal Statistični urad Republike Slovenije del 2010).

Nel Carso italiano la popolazione è relativamente stabile. La tendenza per la popolazione giuliana è in costante calo demografico fino al 2020.

La tendenza all'invecchiamento della popolazione è comune a tutto il Carso. Secondo le previsioni dei movimenti demografici della Proiezione della popolazione dei comuni della regione del Litorale meridionale, si prevede per il periodo 2001-2022 un calo del numero degli abitanti, una struttura della popolazione poco favorevole, l'invecchiamento della popolazione e il prolungamento della durata della vita (Acer, d.o.o., 2006).

Le problematiche sono diverse. Per il Carso sloveno il problema è lo svuotamento degli abitati rurali periferici. Per il Carso italiano il problema è che il legame tra gli abitanti ed il contesto rurale è sempre più debole.

Una ricerca del Prof. Livio Poldini per il territorio della provincia di Trieste dimostra che le superfici urbanizzate sono aumentate nonostante il calo della popolazione, considerando il periodo dal 1950 al 2000. Il rapporto sproporzionato tra lo sviluppo demografico e l'uso del suolo riguarda anche il Carso italiano. Per uno sviluppo sostenibile del Carso è necessario riqualificare e riutilizzare l'edificato esistente, prima di consumare ulteriori porzioni di suolo.

5.6 Reti degli insediamenti

Una caratteristica del Carso sloveno è la presenza di diversi centri minori, con meno di 100 abitanti, ancora molto legati all'agricoltura.

Il problema del degrado del patrimonio edilizio esistente è maggiore sul Carso sloveno rispetto a quello italiano, soprattutto per gli insediamenti minori periferici. Sul Carso italiano questo problema è minore, probabilmente perché gli abitati sono più vicini e più collegati col capoluogo Trieste e per le detrazioni fiscali per le ristrutturazioni a livello statale.

Un problema comune è l'impatto paesaggistico causato da nuove costruzioni ai margini degli insediamenti storici e l'impatto prodotto da nuovi edifici troppo grandi rispetto alla scala del tessuto edificato storico. Sul Carso sloveno alti indici di cubatura nei piani regolatori e la mancanza nel passato di una tassazione sugli immobili hanno portato alla costruzione di grandi edifici monofamiliari.

Un'opportunità da sfruttare sul Carso italiano è rappresentata da grandi edifici e strutture dismesse; come ad esempio le caserme.

5.7 Economia

La strategia per lo sviluppo economico della parte slovena prende in considerazione molteplici settori e attività, ad esempio l'innovazione tecnologica, mentre la strategia per la parte italiana riguarda soprattutto lo sviluppo rurale, focalizzato sull'agricoltura e la vendita.

Allo stesso tempo il Carso italiano conta diverse Aree di ricerca, ma queste non sono prese in considerazione dai piani e programmi territoriali analizzati.

Sul Carso sloveno come in quello italiano troviamo l'attività tradizionale di lavorazione della pietra, che è connessa all'architettura tradizionale, e che è stata riproposta negli ultimi tempi. A Sežana si svolge, già da quattro anni, l'unico studio a livello

universitario in Slovenia sulla modellazione della pietra. Dalla parte slovena esistono interesse e iniziative per la formazione di un Centro per la modellazione e la lavorazione della pietra.

Sul Carso dalla parte di Trieste e dalla parte di Sežana operano, oltre alle altre agenzie di sviluppo, anche tre istituzioni importanti per la promozione dello sviluppo economico locale, delle innovazioni e delle ricerche scientifiche. Tutte tre sono membri della rete europea dei centri d'impresa e innovazione EBN. L'AREA Science Park, con i campus presso Padriče e Bazovica, è il maggiore parco scientifico in Italia. L'Incubatori FVG (prima BIC Trieste) è un incubatore d'impresa ben affermato con sede a Trieste ed è stato anche lead partner di progetti importanti per lo sviluppo dell'imprenditoria nell'area transfrontaliera del litorale. L'incubatore di Sežana invece è il più vecchio incubatore d'impresa sloveno. Il suo sviluppo di successo si basa sulla buona collaborazione con istituzioni triestine nominate precedentemente e la collaborazione con le imprese transfrontaliere.

Le attività innovative, basate sul sapere, di piccole e medie imprese rappresentano la prospettiva chiave per lo sviluppo economico del XXI secolo sul Carso e garantiscono nuovi posti di lavoro di alta qualità per i giovani. Il turismo e lo sviluppo delle attività nelle zone rurali possono essere un'ideale aggiunta alle attività delle imprese.

5.8 Traffico

Una problematica comune per i centri storici dei borghi carsici è la mancanza di zone pedonali e di marciapiedi. Il posteggio disordinato delle auto nelle piazze, nei cortili e nelle stradine medievali, riduce di molto la qualità urbana.

La rete stradale automobilistica è ben sviluppata su ambedue i lati del Carso. Il sistema sloveno della vignetta introdotto nel 2008 ha portato vantaggi ambientali e riduzione delle code ai caselli, ma ha suscitato molte polemiche a Trieste e ha scoraggiato visite occasionali.

La rete pubblica di autobus è ben sviluppata nel Carso italiano, mentre nel Carso sloveno i collegamenti sono radi. La grande differenza di densità abitativa tra il Carso italiano e quello sloveno e la grande attrazione dei poli urbani italiani sono le spiegazioni di questo divario.

Il collegamento autobus tra Trieste e Sežana tramite una specifica linea transfrontaliera, sperimentato dal 1 settembre 2008 non ha avuto grande successo. Un'estensione della rete esistente di Trieste Trasporti fino a Sežana utilizzabile con stessi biglietti e abbonamenti potrebbe avere più successo.

La rete ciclo-pedonale sul Carso è abbastanza ben sviluppata, ma un'estensione e un miglioramento sarebbero importanti per diversi motivi: lo sviluppo sostenibile, il turismo, la fruizione transfrontaliera ecc. I trasporti via mare nel golfo di Trieste contano solo un collegamento che funziona tutto l'anno, la linea Trieste-Muggia, mentre durante l'estate ci sono diversi collegamenti. Una problematica nella parte slovena è la mancata chiara definizione dell'ente gestore dei percorsi ciclabili, una situazione che ha portato al parziale degrado della rete realizzata.

I collegamenti ferroviari tra l'Italia e la Slovenia sono inesistenti dopo l'abolizione delle linee ferroviarie internazionali. Il corridoio V rappresenta un'opportunità per i collegamenti, ma un rischio per il paesaggio e l'ambiente. La stessa situazione vale per i nuovi collegamenti autostradali previsti per la parte slovena del Carso.

L'area del Carso può contare sulla vicinanza di due aeroporti internazionali: Ronchi dei Legionari- raggiungibile tramite la rete autostradale in circa 30 minuti e l'aeroporto Jože Pučnik di Ljubljana, raggiungibile in poco più di un ora.

5.9 Uso di energie alternative

Un aspetto fondamentale da considerare per quanto riguarda le energie alternative è lo sviluppo tecnologico, l'andamento del prezzo dell'energia e l'impatto sul paesaggio e l'ambiente. Lo sviluppo, ad esempio, di pannelli fotovoltaici molto più efficienti di quelli attuali, potrebbe cambiare drasticamente lo scenario.

La maggior parte delle forme di energie alternative sono molto impattanti per il paesaggio naturale, culturale e urbano del Carso. In contesti già compromessi dal punto di vista paesaggistico l'inserimento di pannelli solari potrebbe avvenire senza creare un impatto significativo, ad esempio sui tetti di capannoni industriali.

5.10 Paesaggio

Nella Strategia dello sviluppo territoriale della Slovenia (SPRS) sono indicate le aree paesaggisticamente riconoscibili anche sul territorio del Carso. Nel corso dell'elaborazione della SPRS alcune aree sono state definite anche con l'espressione di "paesaggi straordinari". Una grande parte del paesaggio carsico è vincolato dalla legge statale sulla protezione del paesaggio attuale ("Vincolo paesaggistico"). Ogni nuovo intervento nell'area protetta deve essere valutato dalla commissione paesaggistica del comune dove l'area è ubicata.

In passato il paesaggio carsico dell'intero Carso era caratterizzato per lo più da pascoli, oggi ricoperti da una superficie boschiva. Con l'abbandono dei prati e dei pascoli è iniziata la crescita di cespugli spontanei e alberi. L'inselvamento sta aumentando e si diffonde sviluppandosi lentamente in bosco. Con il rimboschimento si viene a perdere il tipico paesaggio culturale carsico, la ripartizione minuta, i muretti di recinzione in pietra e le piccole siepi.

Sulla modifica del paesaggio carsico ha influito anche il rimboschimento del Carso con il pino nero che è oggi fortemente presente nel paesaggio carsico.

Il fattore più importante nella creazione dell'immagine paesaggistica del Carso è l'agricoltura, soprattutto le diverse forme di lavorazione del terreno e gli usi agricoli dei terreni, la struttura minuta, l'intreccio tra superfici coltivate, vigneti e pascoli.

Sono tipici del paesaggio del Carso italiano anche la presenza dell'acqua ed il contatto con il mare e con i laghi di Doberdò e Pietrarossa che sono alimentati dalle sorgenti d'acqua sotterranee e dal torrente Glinščica.

Per quanto riguarda il paesaggio è necessario sottolineare anche il significato dell'esposizione visiva, soprattutto il contatto visivo con gli edifici emergenti e il contatto visivo tra l'altipiano carsico e il mare. Sull'intera area del Carso gli edifici più importanti ed emergenti sono i castelli, le chiese, i fari lungo la costa; si mantengono le vedute verso questi oggetti.

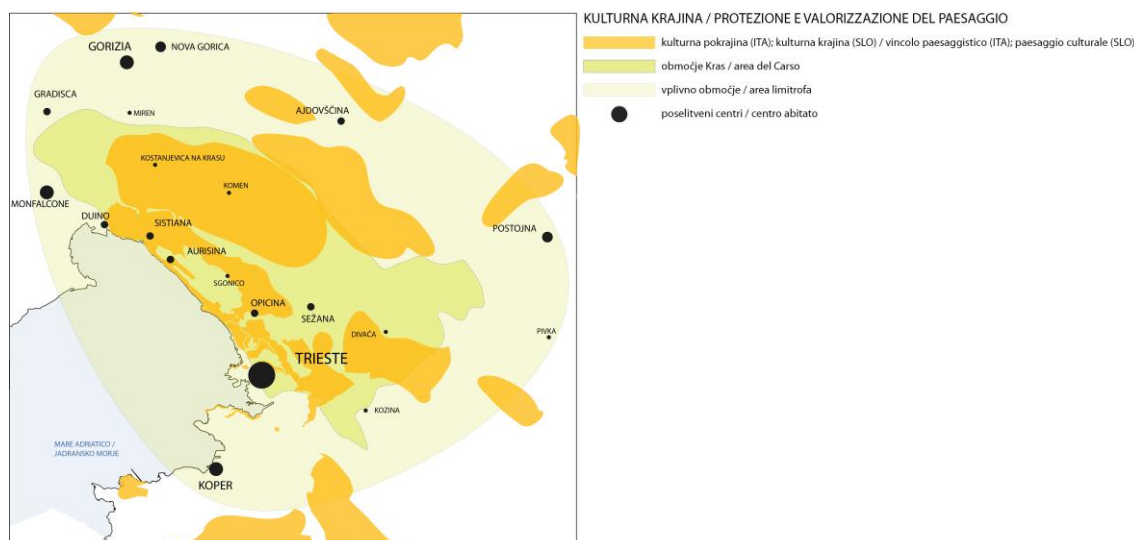


Figura 3: Classificazione / protezione del paesaggio

5.11 Caratteristiche naturali e patrimonio naturale

Sono caratteristici dell'intero Carso gli straordinari fenomeni naturali geologici e geomorfologici, l'elevato grado di varietà biotica e il caratteristico paesaggio carsico. Il Carso fa parte della rete delle Aree di Rilevante Interesse Ambientale (ARIA) e della rete delle aree protette Natura 2000. Sull'intero territorio del Carso, sia sul lato sloveno che su quello italiano, ci sono numerose aree notevoli per numero ed estensione che godono di un particolare regime di tutela dovuto alla presenza di straordinari beni naturali.

Il Carso Classico con il sistema delle grotte di Škocjan (San Canziano) è un fenomeno unico per il patrimonio naturale e culturale mondiale, pertanto una progettazione accurata e armonizzata deve prescindere dalla formale assicurazione del territorio ed adattare lo sviluppo al carattere eccezionale del Carso.

Sull'intero territorio del Carso sono presenti le aree Natura 2000. L'estensione delle aree Natura 2000 in Slovenia è di gran lunga maggiore rispetto all'Italia, il che è dovuto soprattutto ad una migliore conservazione naturale ed alla varietà biotica. In Italia il Carso ha una maggiore densità abitativa ed è più urbanizzato, il che influisce anche sulla conservazione della biodiversità.

Natura 2000 è una rete europea di zone di protezione speciale e così anche uno dei settori più facilmente confrontabili tra la Slovenia e l'Italia. Qui è necessario sottolineare che in Italia i progetti di gestione delle aree Natura 2000 sono già in fase di preparazione. In Slovenia il Programma operativo - programma di gestione delle aree Natura 2000 per il periodo 2007 - 2013 è stato approvato nel 2007. Le misure per la tutela delle aree Natura 2000 sono effettuate a livello nazionale dall'Istituto per la tutela della natura - Unità territoriale Nova Gorica tramite le politiche settoriali (agricoltura, economia forestale) ovvero tramite le unità territoriali degli Istituti (economia forestale), a livello locale invece tramite le Linee guida per la redazione dei piani regolatori comunali. Se vi è un interesse particolare lo Stato può assegnare una concessione per la gestione dell'area Natura 2000.

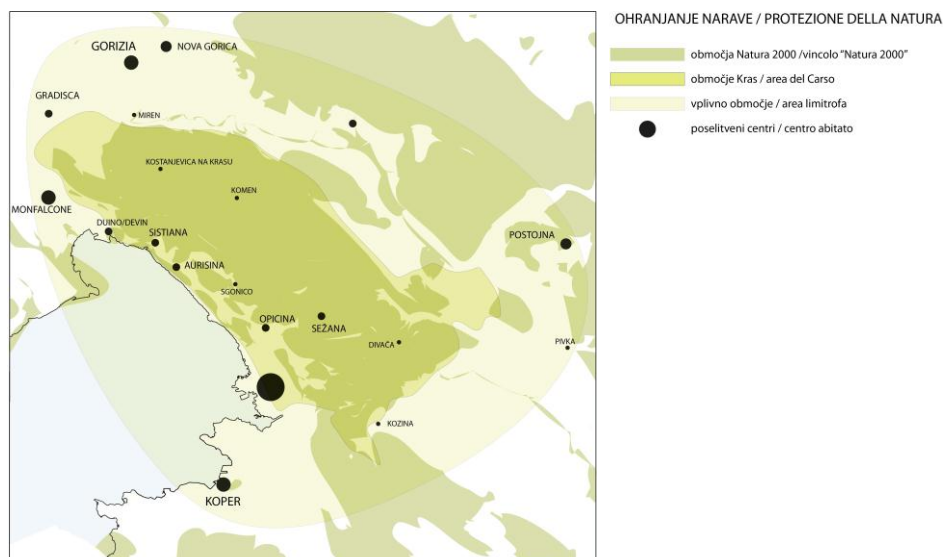


Figura 4: Aree importanti per il mantenimento della natura

5.12 Patrimonio culturale

Nella Strategia dello sviluppo territoriale della Slovenia il Carso è definito come un'area in cui è complesso tutelare il patrimonio culturale all'aperto.

Il Carso è un fenomeno mondiale per il suo patrimonio naturale straordinario ed anche per quello culturale, per questo è necessario superare le protezioni formali di questo territorio con una progettazione accurata e armonizzata e adattare lo sviluppo al carattere eccezionale del Carso.

Sia il Carso sloveno che quello italiano sono caratterizzati da un'elevata densità del patrimonio culturale che è distribuito in modo abbastanza omogeneo lungo l'intera area del Carso. Sono di grande interesse per il patrimonio culturale del Carso sloveno i centri archeologici (cantieri), alcuni insediamenti, i memoriali (cimiteri militari, monumenti della prima e della seconda guerra mondiale,...), il patrimonio architettonico (sacro e profano) e il paesaggio culturale.

Le aree più importanti per la conservazione del patrimonio culturale sul Carso sono: il paesaggio culturale di Dolnji Kras con il parco regionale di Štanjel e l'insediamento medievale di Štanjel, la scuderia di Lipizza in veste di paesaggio culturale straordinario e un'area più vasta con il Parco di Škocjan (San Canziano) in Slovenia.

Le aree più importanti del patrimonio culturale nel Carso italiano sono: il Castello di Duino con il suo parco, il Castel Vecchio, il Sentiero Rilke, il Castello e Parco di Miramare, la Chiesa fortificata di Monrupino e il Castelliere di Rupinpiccolo. Una grande parte del paesaggio carsico è vincolato dalla legge statale sulla protezione del paesaggio attuale ("Vincolo paesaggistico").

Una delle caratteristiche più importanti del Carso, sia in Slovenia che in Italia, è il patrimonio immobiliare tipico degli insediamenti che si basano sulla tipica architettura carsica. In Slovenia è frequente il degrado degli immobili esistenti, dovuto alla mancata regolamentazione della proprietà, alla mancanza di misure sistematiche efficaci per incentivare la ristrutturazione degli immobili esistenti, alle norme rigide, ai costi elevati per il restauro e complessità dovuta alla procedura di

acquisizione della concessione edilizia e dei nulla osta dei vicini in caso di modifica alla destinazione d'uso di determinata parte degli edifici. In Italia il fondo immobiliare esistente viene ristrutturato in modo più efficace, probabilmente anche grazie al sovvenzionamento da parte della regione in misura considerevole.

In Slovenia si arriva in certi casi ad una ristrutturazione inadeguata degli edifici esistenti all'interno degli insediamenti. In Italia la ristrutturazione degli edifici esistenti è spesso più efficace. Il restauro e il rapporto nei confronti del patrimonio culturale hanno in Italia una lunga e buona tradizione.

Le nuove costruzioni, tipologicamente inadeguate, sui margini degli insediamenti, sono presenti sia in Slovenia che in Italia.

5.13 Agricoltura

Il principale settore agricolo su tutto il territorio del Carso è la viticoltura, in passato era invece più diffusa la pastorizia.

Sull'intera area del Carso prevalgono le piccole economie agricole e la struttura della piccola proprietà dei terreni agricoli.

Sono tipici dell'intero Carso prodotti specifici come ad esempio i salumi, il vino Terrano, il Prosecco e l'olio di oliva sul lato italiano.

L'attività agricola viene integrata dal turismo delle "osmizze", degli agriturismi e delle altre forme di vendita diretta dei prodotti agricoli.

La necessità di costruire strutture agricole accessorie in campo aperto è presente sia sul lato sloveno che su quello italiano del Carso.

Sul lato italiano del Carso si avverte un interesse crescente per l'agricoltura e la produzione in proprio. Sul lato sloveno del Carso è già presente in alcuni luoghi l'affitto dei terreni per la produzione di prodotti agricoli.

A causa della mancanza d'acqua l'agricoltura si orienta verso una produzione adattata alle condizioni atmosferiche.

5.14 Economia forestale

Sul Carso il bosco ha un'importante funzione di protezione in quanto protegge l'area dai forti venti e dall'erosione del suolo, influisce positivamente sull'atmosfera mitigando gli estremi delle temperature, riequilibra l'umidità del suolo e dell'aria e tutela e aumenta la fertilità del suolo.

Nel Carso il bosco è a rischio di incendi a causa del clima sub mediterraneo caldo e secco e della crescita.

5.15 Tutela delle risorse idriche

La buona permeabilità delle rocce carsiche consente una rapida infiltrazione dell'acqua nel sistema idrico sotterraneo per cui il Carso è molto sensibile all'inquinamento.

Le risorse idriche sono minacciate dalla presenza di discariche selvagge, da una dotazione comunale insufficiente, soprattutto nel settore del drenaggio e della depurazione delle acque reflue e da altri interventi sul territorio, nei punti più periferiche dell'area idrografica.

Per l'approvvigionamento di acqua del Carso sono importanti le risorse idriche di Brestovizza in Valle (Brestovica pri Komnu) che costituiscono anche un potenziale approvvigionamento per la costa e l'Istria slovena.

Nella tutela delle risorse idriche è necessario sottolineare anche il significato della raccolta e dell'utilizzo dell'acqua piovana che sul Carso sono presenti da diverso tempo sotto forma di pozzi, stagni e pantani.

Sul lato italiano del Carso è necessario ridurre la notevole perdita di acqua potabile, rimodernando il sistema dell'acquedotto.

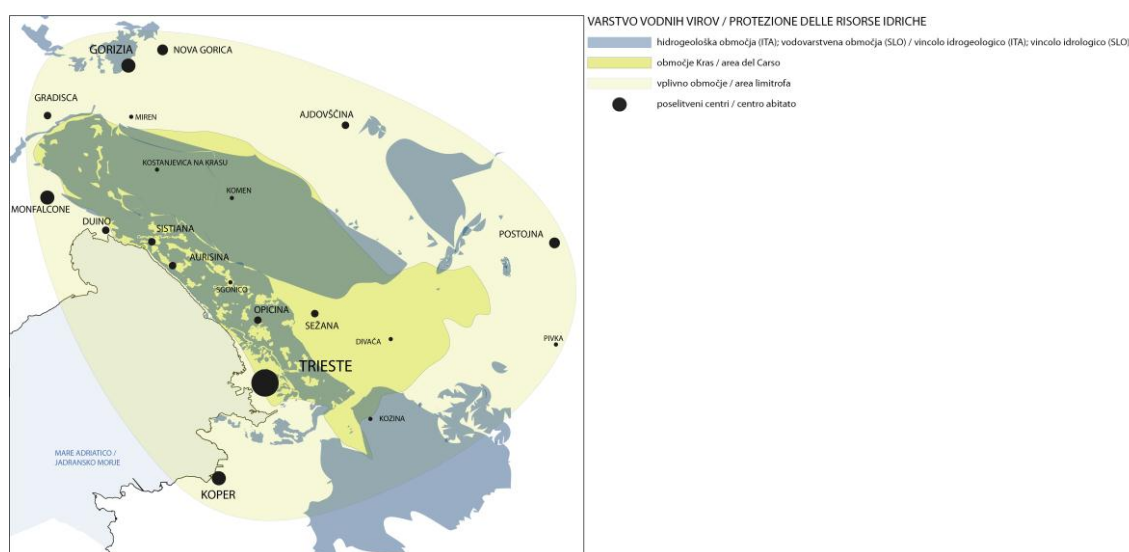


Figura 5: Aree di vincolo idrologico

5.16 Turismo

Il Carso, grazie ai suoi beni naturali e culturali, ha il potenziale per sviluppare il turismo e le attività legate al tempo libero. Il turismo si deve basare sulle particolarità e i vantaggi comparati delle singole aree assicurando al contempo la conservazione permanente dei beni naturali.

L'area turisticamente più importante del Carso sono le grotte di Škocjan (San Canziano) e il turismo speleologico, che è una delle forme più antiche di turismo sul Carso.

Le altre aree turisticamente importanti sono anche il castello di Miramare, la scuderia di Lipica, il castello di Duino, Štanjel, il lago di Doberdò, la Riserva naturale della Val Rosandra, il golfo di Sistiana, ecc. Il più importante centro turistico nelle vicinanze del Carso è Trieste.

Una forma molto frequente di turismo nel Carso è l'agriturismo con le "osmizze".

Nell'intero territorio del Carso sono frequenti i sentieri tematici, le passeggiate e le piste ciclabili.

È necessario promuovere il Carso sotto un unico marchio commerciale e collegare l'intera offerta turistica.

Sul lato sloveno del Carso le capacità ricettive sono distribuite omogeneamente su tutto il territorio, prevalgono le capacità ricettive che si adattano alla campagna. I complessi alberghieri maggiori si trovano a Sežana, Lipica, Kozina, Divača, Obrov e Senožeče. Ultimamente sono stati costruiti nella parte slovena del Carso dei piccoli hotel a Danah vicino a Senožeče e a Divača. Nella parte italiana del Carso le capacità ricettive sono concentrate nei centri urbani principali e in quelli di maggior vocazione turistica: a Trieste, lungo la costa a Duino, Sistiana, Grignano e a Barcola, sull'altopiano a Opicina e Basovizza; sull'altopiano ci sono inoltre diversi alloggi più piccoli, spesso collegati all'attività agricola come ad esempio a Prepotto.

Sul lato sloveno del Carso l'infrastruttura turistica realizzata non è efficiente perché non sono state predisposte la modalità con cui gestirla. Sul lato italiano del Carso l'infrastruttura turistica è efficiente e gestita dalla Regione.