

variante al P.R.G.C. relativo alle aree del Porto Vecchio

RELAZIONE

PREMESSA

La variante al PRGC relativo alle aree del Porto Vecchio interessa un'area di circa 60 Ha ubicata a nord del Centro Storico di Trieste.

Si tratta di un'area in capo alla pubblica amministrazione in regime di demanio marittimo, di cui è tuttavia previsto l'utilizzo, la fruizione, secondo il regime degli usi pubblici del mare.

Con riferimento alla Delibera n.18 del 16.04.03 contenente le linee di indirizzo impartite dal Consiglio Comunale per la redazione della Variante stessa, questa è stata impostata considerando la totalità dell'area come "facente parte" del centro storico cittadino, viste le caratteristiche morfologiche e tipologiche che caratterizzano il Porto Vecchio. Una sorta di "quarto" borgo di fondazione ottocentesca, affiancato a Teresiano, Giuseppino e Franceschino; un brano di città storica da conquistare al porto secondo una logica di avanzamento urbano "individuando nuove finalità e nuove attività che consentano di restituire alla città il patrimonio esistente". Una logica e un approccio improntati a flessibilità e funzioni appropriate, corrette, più propriamente urbane, integrate e integrabili nella città storica circostante in una visione di funzionamento generale di tutta la città di Trieste.

La Variante di PRGC ha inoltre preso atto della nota pervenuta in data 28.10.02, prot. 140842 con la quale l'Autorità Portuale di Trieste trasmetteva "per gli adempimenti di competenza" la deliberazione n.23/2002 del Comitato Portuale con la quale il Comitato stabiliva per le aree del Porto Vecchio: "Il mantenimento delle funzioni terminalistiche nel Porto Vecchio solo ad esaurimento, ovvero fino a quando non verrà assicurata una sistemazione analoga a quella in essere – in regime di continuità operativa – nelle aree del Porto Franco Nuovo o Industriale e dall'altro l'inclusione di attività di supporto anche a carattere residenziale (loft, residenze di supporto, foresterie universitarie, diporto, ecc.)".

Ne è nata una Variante impostata su una trasformazione delle destinazioni d'uso che prevede la dismissione, in alcuni casi, nel tempo, delle prevalenti funzioni portuali, a vantaggio di altre attività più propriamente urbane e cioè attività culturali, di ricerca, istruzione e formazione, di direzione e servizio, commerciale, di ricettività, espositive e di intrattenimento e di limitate funzioni residenziali di servizio e di supporto, complementari alle nuove destinazioni d'uso sopra definite, prevedendo, tra l'altro, il mantenimento di funzioni terminalistiche merci nel Porto Vecchio in via transitoria, nell'area dell'Adriaterminal.

In sede di perfezionamento delle Intese con l'Autorità Portuale è emersa la volontà, da parte di quest'ultima, di non ammettere più nelle aree del comprensorio del Porto vecchio la funzione residenziale. L'Amministrazione Comunale al fine del raggiungimento di tale Intesa ha ritenuto di far propria tale decisione che è stata conseguentemente recepita negli elaborati della variante in oggetto.

LA VARIANTE DI PRGC

La Variante definisce nuove destinazioni per l'area del Porto Vecchio che viene classificata come L1e - aree del Porto Vecchio- suddividendola nelle seguenti sottozone:

- ZPU, Zona Portuale Urbana;
- ZPU-2, la Zona Portuale Urbana su cui insiste il Terminal logistico dell'Adria Terminal;
- ZPU-3, corrispondente al molo III;
- ZPU-4, corrispondente al molo IV;
- ZP3, la nuova zona fieristica della città;
- ZRPU, Zona Ricreativa Parco Urbano;
- ZPM, Zona Portuale Museale;
- ZB, Zona Portuale Balneare;
- ZTN, Zona Turistico Nautica.

Sono individuate e ammesse le seguenti destinazioni d'uso connesse all'attività di portualità, passeggeri, turistica e diportistica, culturale, di ricerca, istruzione, formazione, di direzione e servizio, commerciale, di ricettività, espositive e di intrattenimento.

Sono stati assunti a riferimento i criteri già utilizzati sia nell'analisi che nel progetto, dal vigente PRGC nonché quelli stabiliti dal PUR e dalle vigenti norme regionali.

Per definire il nuovo assetto zonizzativo è stata tenuta in grande considerazione la contiguità con il centro urbano e i borghi storici; sono state inoltre valutate le possibili relazioni che si potranno instaurare tra le funzioni proposte per il Porto Vecchio e la città e quanto queste potranno incidere sul traffico.

Relativamente alla viabilità il la Variante al PRGC relativo alle aree del Porto Vecchio ha previsto una sostanziale modifica dell'attuale penetrazione urbana, implementando l'attuale offerta a beneficio dell'intera città.

Sono stati valutati, in funzione delle nuove destinazioni d'uso, soprattutto per quanto attiene alle nuove funzioni di servizio e di supporto, i nuovi carichi insediativi.

Funzioni e Destinazioni d'Uso

Funzioni e destinazioni d'uso sono state impostate, come già evidenziato, in una logica di allargamento dell'area urbana di centro storico. In congruenza con le preesistenze e con la tipologia dei singoli organismi edilizi, sono state previste destinazioni d'uso che integrandosi saranno in grado di creare un buon "effetto città".

Nello specifico, per quanto concernente le singole sottozone, sono state previste le seguenti destinazioni d'uso:

ZPU, Zona Portuale Urbana

Sono ammesse le destinazioni d'uso connesse all'attività di portualità passeggeri, turistica e diportistica e servizi connessi, culturale, di ricerca, istruzione, formazione, di comunicazione ed informazione (centri telematici, sale di ripresa e registrazione, sale convegni), direzionale e di servizio, economiche (sedi bancarie e borsistiche, finanziarie ed assicurative), commerciale, artigianale di servizio, alberghiera e ricettivo-complementare, ricettiva, espositiva, di intrattenimento e attività di interesse pubblico e generale.

ZPU-2, la Zona Portuale Urbana su cui insiste il Terminal logistico dell'Adria Terminal

Sono ammesse le destinazioni d'uso connesse all'attività di portualità passeggeri, turistica e diportistica e servizi connessi, culturale, di ricerca, istruzione, formazione, di comunicazione ed informazione (centri telematici, sale di ripresa e registrazione, sale convegni), direzionale e di servizio, economiche (sedi bancarie e borsistiche, finanziarie ed assicurative), commerciale, artigianale di servizio, commerciale al minuto, espositiva, di intrattenimento, e attività di interesse pubblico e generale.

Sono funzioni caratterizzanti quelle di tipo espositivo, di intrattenimento e direzionale; le attività portuali attualmente in essere potranno rimanere in zona sino al trasferimento in un'area idonea individuata dall'Autorità Portuale all'interno della Circostrizione Portuale.

ZPU-3, la Zona Portuale Urbana su cui insiste il molo III

Sono ammesse le destinazioni d'uso connesse all'attività di portualità passeggeri, turistica e diportistica e servizi connessi, culturale, di ricerca, istruzione, formazione, di comunicazione ed informazione (centri telematici, sale di ripresa e registrazione, sale convegni), direzionale e di servizio, economiche (sedi bancarie e borsistiche, finanziarie ed assicurative), commerciale, artigianale di servizio, commerciale al minuto, espositiva, di intrattenimento, e attività di interesse pubblico e generale, ricettiva.

ZPU-4, la Zona Portuale Urbana su cui insiste il molo IV

Sono ammesse le destinazioni d'uso connesse all'attività di portualità passeggeri, turistica e diportistica e servizi connessi, culturale, di ricerca, istruzione, formazione, di comunicazione ed informazione (centri telematici, sale di ripresa e registrazione, sale convegni), direzionale e di servizio, economiche (sedi bancarie e borsistiche, finanziarie ed assicurative), commerciale,

artigianale di servizio, commerciale al minuto, espositiva, di intrattenimento, e attività di interesse pubblico e generale.

ZP3, la nuova zona fieristica della città

Sono consentite attività espositive e fieristiche anche di interesse extraurbano ed, inoltre, ricettiva, artigianale di servizio, attività produttive legate alla nautica, direzionale, intrattenimento, commerciale al minuto, formazione e ricerca, servizi al diporto.

ZRPU, Zona Ricreativa Parco Urbano

Sono consentite le seguenti destinazioni d'uso: attività alberghiera e ricettivo-complementare, ricettive; turistica e diportistica e servizi connessi, moli di tipo tradizionale, prefabbricato o precario, squeri, alaggi, rimessaggi, servizi per la manutenzione dei natanti; insediamenti sportivi; ristoranti, locali di ritrovo; attività ricreative al servizio del parco urbano e della balneazione con possibile quota di commerciale; attività espositive, istruzione e ricerca.

ZPM, Zona Portuale Museale

Sono consentite attività culturali museali ed espositive e servizi connessi ed, inoltre, formazione e ricerca, attività produttive legate alla nautica, artigianale di servizio, intrattenimento, commerciale al minuto, ricettiva, scuole e istituti universitari e relativi servizi.

ZB, Zona Portuale Balneare

Sono consentite le seguenti destinazioni: balneare; tempo libero, palestre, piscine; insediamenti sportivi ed attrezzature connesse con attività di svago; ristoranti, locali di ritrovo; parco urbano; diporto, moli di tipo tradizionale, prefabbricato o precario, squeri, alaggi, rimessaggi, servizi per la manutenzione dei natanti, ricettiva, artigianale di servizio, direzionale, espositiva, formazione e ricerca. Tali destinazioni non sono ammesse nella diga foranea che deve essere adibita elusivamente a funzioni di protezione della costa.

ZTN, Zona Turistico Nautica

Sono consentite le seguenti destinazioni: turistica; nautica; ricettiva; commerciale; artigianale di servizio; espositiva.

Viabilità e parcheggi

Per quando riguarda la viabilità di accesso al Porto Vecchio la stessa si diparte da Viale Miramare all'altezza del cavalcavia ferroviario per poi entrare all'interno del comprensorio del Porto vecchio analogamente a quanto previsto dall'Autorità Portuale nella propria variante al PRP. Non si è voluto definire puntualmente lo sviluppo progettuale di tale viabilità, limitandosi alla sola indicazione dei due assi che individuano la viabilità principale, demandando la definizione puntuale della forma e posizione dello svincolo, dei sensi di marcia e quant'altro, alla stesura del progetto a scala edilizia, nel rispetto delle prescrizioni impartite dalla Soprintendenza in sede di rilascio del parere di cui all'art. 32 della L.R. 52/91.

Relativamente ai parcheggi, quantificati nel rispetto della normativa sovraordinata e degli standard, gli stessi sono stati previsti ubicati sia interrati, che fuori terra in superficie, come all'interno di nuovi edifici/silos e dislocati omogeneamente e funzionalmente su tutta l'area del Porto Vecchio a servire le nuove realtà previste.

Sono state individuate aree destinate all'esclusivo transito pedonale a completamento della viabilità delle rive, in un'ipotesi di collegamento dell'area attualmente occupata dalla Capitaneria di Porto e la riviera di Barcola.

La Variante di Piano ha privilegiato, rispetto alla vivibilità degli spazi e alla realizzazione di aree esclusivamente a transito pedonale, le aree prospicienti il fronte mare e quelle immediatamente adiacenti.

Aspetti particolari

Particolare attenzione è stata posta nel valutare l'inserimento di nuove funzioni e destinazioni d'uso negli edifici storici, particolarmente in quelli vincolati e di interesse della Soprintendenza ai Beni

Architettonici, per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico e Demoetnoantropologico del Friuli Venezia Giulia, come nella struttura dell'impianto urbano.

Attività portuali

Analogamente, particolare attenzione è stata posta nel definire le funzioni portuali da conservare (anche temporaneamente) nell'ambito del Porto Vecchio, come nel caso dell'area Adriaterminal zonizzata specificamente ZPUT.

La Variante al PRGC relativo alle aree del Porto Vecchio si compone dei seguenti elaborati:

TAVOLE

tav A.PV "Zonizzazione" - scala 1:5000

tav B.PV "Servizi e attrezzature di interesse pubblico" - scala 1:5000

tav C.PV "Viabilità e parcheggi interrati" - scala 1:5000

tav.D.PV "Norme Tecniche di Attuazione"

tav E.PV "Strumenti attuativi. Perimetri, confini e linee di costa" - scala 1:5000

SCHEDE DI SPECIFICAZIONE

Ea1-S.S.I.n.16.PV "Uso del suolo e destinazione d'uso degli edifici" - scala 1:2500

Ea2-S.S.I.n.16.PV "Viabilità e parcheggi" - scala 1:2500

Ea3-S.S.I.n.16.PV "Relazione"

RELAZIONE.PV

Elaborato D- Norme tecniche di attuazione – stato di fatto

Elaborato D- Norme tecniche di attuazione – variante

Elaborato A- Zonizzazione –stato di fatto

Elaborato A- Zonizzazione –variante

VERIFICA DEGLI STANDARD E PARCHEGGI

La verifica degli standard per l'area del Porto Vecchio di Trieste è stata operata con riferimento al Decreto del Presidente della Giunta 20 aprile 1995, n.0126/Pres.

Nello specifico, per l'area di Porto Vecchio, è stato calcolato:

- il fabbisogno di aree per servizi e attrezzature;
- la dotazione presunta esistente in previsione dell'attuazione della Variante al PRGC;
- il saldo tra dotazione e fabbisogno.

Sono stati riportati, a confronto, i seguenti scenari:

- la verifica a livello urbano attuata con la Variante 66;
-

L'area oggetto di Variante è stata considerata facente parte della città di Trieste, ed è stato ipotizzato un "carico insediativi" ipotetico per quanto concernente le singole funzioni e destinazioni proprie di un centro cittadino quale il Porto Vecchio è destinato a divenire.

I servizi sono stati suddivisi, in base al Decreto del Presidente della Giunta 20 aprile 1995, n.0126/Pres., nelle categorie della Viabilità e trasporti, Culto, vita associativa e cultura, Istruzione, Assistenza e sanità, Verde sport e spettacoli all'aperto e Servizi Tecnologici.

In base alle indicazioni del decreto sugli standard sono stati considerati "servizi" quelli che contribuiscono alla dotazione di standard, e più precisamente:

Viabilità e trasporti

Parcheggi di relazione

Culto, vita associativa e cultura

Uffici amministrativi, centri di aggregazione, biblioteche

Istruzione

Istituti per l'Istruzione, (es: Istituto Nautico)

Assistenza e sanità

Non è prevista alcuna dotazione nell'area del Porto Vecchio

Verde, sport e spettacoli all'aperto

Verde connettivo, verde di arredo urbano, verde di quartiere, parco urbano, sport e spettacoli all'aperto.

Relativamente al calcolo del fabbisogno di parcheggi, gli stessi sono stati quantificati applicando, oltre al citato Decreto del Presidente della Giunta 20 aprile 1995, n.0126/Pres., anche la Legge n.122 del 1989 per quanto di competenza, oltre alle Norme Tecniche di Attuazione del vigente PRGC di Trieste.

La variante al PRGC per l'area del Porto Vecchio prevede, ai piani terra degli edifici, una superficie massima complessiva di **mq 67.945** (pari all'80%) a destinazione **commerciale** (commercio al dettaglio con superficie di vendita inferiore ai 400 mq).

Con riferimento all'**art.16** (Aree da riservare a parcheggi per esercizi commerciali in zone a destinazione residenziale), e considerando il contesto urbano come un contesto con le caratteristiche della zona omogenea A (centro storico), la superficie a parcheggi viene calcolata in misura del **30% della superficie di vendita** (art.16, punto 2.).

Dei 67.945 mq considerati, viene ipotizzata una superficie di vendita pari all'80% della superficie complessiva, che porta la superficie effettivamente utilizzata alla **vendita a mq 54.356**.

Il **30%** di detti 54.356 mq, porta ad una superficie a parcheggi pari a **16.306.8 mq** per complessivi **652 posti macchina pertinentiali a servizio degli esercizi commerciali** al dettaglio.

La Variante al PRGC prevede, inoltre, una superficie complessiva di **mq 104.994,38 a destinazione direzionale**.

L'**art.19** (Aree da riservare a parcheggi nelle zone a destinazione direzionale) prevede, per la destinazione d'uso direzionale, **parcheggi stanziali di pertinenza** in misura non inferiore ad un posto macchina ogni due addetti (in sostituzione di quanto stabilito dall'art.2 della Legge 122/89); e **parcheggi di relazione** in misura non inferiore all'80% della superficie utile degli edifici.

Relativamente ai **parcheggi stanziali di pertinenza** è stato calcolato un **volume per addetto pari a 75 mc**, corrispondente a **25 mq** (considerando lo spazio lavoro, gli archivi e i collegamenti orizzontali) che portano ad un numero di addetti per la destinazione direzionale di 4.200 unità per complessivi **2.100 posti macchina pertinenziali**.

Relativamente ai parcheggi di relazione, l'80% della superficie complessiva risulta pari a mq 83.995,51 da destinare a parcheggi, per un numero di **posti macchina di relazione pari a 3.360**.

La presente Variante al PRGC prevede una superficie di **9619 mq di attrezzature collettive per la vita associativa e la cultura**.

L'**art.11** (Attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura) richiede, al comma 5., che gli strumenti urbanistici prevedano adeguati spazi da destinare a parcheggi stanziali e di relazione, con riferimento al comma 1 dell'art.10, in misura non inferiore all' **80%** della superficie utile degli edifici.

Per tali superfici sono pertanto da prevedersi **mq 7.695,20** di superficie a parcheggi, per complessivi **308 posti macchina**.

Sono inoltre previsti **6.631 mq a destinazione museale**. Per tale destinazione d'uso, assimilabile alla "cultura", anche se non espressamente richiamata nel Decreto 0126/Pres., viene prevista analoga quantificazione che porta ad una superficie a parcheggi di **mq 5.304,8** (l'80% di 6.631) e a un numero di **posti macchina pari a 212**.

I parcheggi relativi ai previsti "**Servizi Nautici**", da realizzarsi all'interno del Magazzino 24 prospiciente il Bacino 0, vengono quantificati considerando gli stessi un'attività assimilabile a quella commerciale.

Pertanto, con riferimento all'**art.16** (Aree da riservare a parcheggi per esercizi commerciali in zone a destinazione residenziale), e considerando il contesto urbano come un contesto con le caratteristiche della zona omogenea A (centro storico), la superficie a parcheggi viene calcolata in misura del **30% della superficie** (art.16, punto 2.).

Dei 1.012 mq considerati, viene ipotizzata una superficie di "vendita" pari all'80% della superficie complessiva, che porta la superficie effettivamente utilizzata alla **vendita a mq 809,60**.

Il **30%** di detti 809,60 mq, porta ad una superficie a parcheggi pari a **242,88 mq** per complessivi **10 posti macchina pertinenziali a servizio dei Servizi Nautici**.

Relativamente ai 906 mq del "Ricettivo Alberghiero" collocato all'interno del Magazzino 9, si ipotizza una superficie/persona di mq 20, per un numero di parcheggi pari a 1 ogni 2 persone., per un numero di **parcheggi da realizzarsi pari a 23**.

Complessivamente, pertanto, è da ipotizzarsi la realizzazione di n. **8.431 posti macchina** pari a una superficie complessiva di **mq 210.775**.

Relativamente all'ubicazione dei parcheggi e al rispetto delle distanze minime di pertinenza stabilite dal **Decreto del Presidente della Giunta 20 aprile 1995, n.0126/Pres.**, Revisione degli standard urbanistici regionali, si propone di consentire la loro realizzazione anche oltre le distanze minime, purché all'interno dell'area del Porto Vecchio.

VERIFICA DEGLI STANDARD

Gli abitanti residenti nel Comune di Trieste, a marzo 2004, sono 211.081 (fonte: Anagrafe Comune di Trieste).

La capacità insediativi teorica della Variante Generale n.66 era di 239.520 abitanti.

La dotazione di standard, a livello urbano, si presentava, come è possibile verificare dalla tabella sotto riportata, ben più che sufficiente per i 239.520 abitanti sui quali era stata parametrata, con l'unica eccezione fatta per la dotazione di parcheggi (viabilità e trasporti) che risultavano deficitari, nel raffronto operato tra il fabbisogno e la dotazione esistente. Il dato relativo alla dotazione, tuttavia, non teneva conto dei parcheggi di superficie presenti nel territorio comunale, grazie a cui tale dato sarebbe risultato senza dubbio positivo.

In rapporto al soddisfacimento del fabbisogno di servizi, comunque, già la dotazione di servizi prevista dalla Variante 66 era in grado di coprire, a livello urbano, anche la popolazione ipotizzata inizialmente di 270.000 unità; la dotazione di servizi comprensiva dei servizi previsti nell'area di Porto Vecchio va a incrementare notevolmente la dotazione stessa a scala urbana, ed è sicuramente positiva rispetto alla voce "viabilità e trasporti".

VERIFICA A LIVELLO URBANO VARIANTE GENERALE N.66**POPOLAZIONE: 270.000**

SERVIZI ED ATTREZZATURE COLLETTIVE	STANDARD MQ/AB	FABBISOGNO	DOTAZIONE	SALDO
VIABILITA' E TRASPORTI	5,00	1.350.000	446.853	-903.147
CULTO, VITA ASS. E CULTURA	3,00	810.000	1.830.127	+1.020.127
ISTRUZIONE	3,50	945.000	1.294.234	+349.234
ASSISTENZA E SANITA'	3,00	810.000	1.247.967	+437.967
VERDE, SPORT E SPETTACOLI ALL'APERTO	15,00	4.050.000	13.320.211	+9.270.211
TOTALI	29,50	7.965.000	18.139.392	+10.174.392

VERIFICA A LIVELLO URBANO VARIANTE GENERALE N.66**POPOLAZIONE: 239.520**

SERVIZI ED ATTREZZATURE COLLETTIVE	STANDARD MQ/AB	FABBISOGNO	DOTAZIONE	SALDO
VIABILITA' E TRASPORTI	5,00	1.197.600	446.853	-750.747
CULTO, VITA ASS. E CULTURA	3,00	718.560	1.830.127	+1.111.527
ISTRUZIONE	3,50	838.320	1.294.234	+455.914
ASSISTENZA E SANITA'	3,00	718.560	1.247.967	+529.407
VERDE, SPORT E SPETTACOLI ALL'APERTO	15,00	3.592.800	13.320.211	+9.727.411
TOTALI	29,50	7.065.840	18.139.392	+11.073.512