

## **Premessa**

Il Piano Attuativo comunale prevede l'organizzazione del territorio relativa all'Isola dei Bagni. Come sottolineato dal nome l'area, sebbene distinta urbanisticamente in due zone omogenee, di fatto è morfologicamente unica, tanto da essere identificata nella memoria collettiva locale come un'isola (Isola dei Bagni). Partendo da tale presupposti appare ovvio che, sebbene il PAC debba per forza tenere conto dei parametri urbanistici e delle destinazioni d'uso delle due singole zone omogenee, di fatto le abbia interpretate e organizzate come un'unica area urbana, con l'obiettivo di esaltare, razionalizzare, ottimizzare e per alcuni aspetti integrare quelli che storicamente sono state i "modi" d'uso dell'area.

Pensando all'assetto futuro, la progettazione ha tenuto conto ed è stata in alcuni casi anche condizionata dalla volontà di attribuire alla nuova edificazione delle caratteristiche di sicurezza d'uso e di sostenibilità ambientale. In particolare si è impostata la progettazione a partire dall'obbligatorietà dell'edificazione del muro di difesa a mare, sulla necessità anche sotto il profilo economico del recupero delle terre da scavo, trasformando tali fattori in elementi di amplificazione della qualità morfologica del sito e dunque di compatibilità ambientale.

Tali aspetti ovviamente risultano ben presenti in ogni fase della progettazione e quindi, preso atto che spesso gli standard e le perimetrazioni proposte dal Piano Regolatore Generale sono, come nel nostro caso, in molti casi retaggi di strumenti generali urbanistici passati, nei quali la questione ambientale, ma in generale gli obiettivi perseguiti erano molto diversi da quelli che ci si prefigge con l'attuale cultura della pianificazione, si è deciso fin dall'inizio di avvalersi dello strumento della flessibilità al fine di poter adattare le norme alle nuove esigenze.

La flessibilità in particolare è stata usata per la determinazione dei parcheggi di relazione, che nelle previsioni originali risultano talmente sovradimensionati da compromettere seriamente l'impatto ambientale dell'area, e per la definizione della perimetrazione dei due comparti, intesa come confine reciproco tra le due aree, lasciando peraltro inalterato il rapporto tra gli stessi e l'intorno.

Dei vecchi strumenti urbanistici si è voluto invece ricalcare l'organizzazione dell'area del diporto nautico, intesa come banchine ed ormeggi, riprendendo nella sostanza le scelte progettuali del Piano Regolatore Particolareggiato precedentemente approvato.

#### **A) RIFERIMENTI NORMATIVI, AREE DI INTERVENTO**

Il Comune di Monfalcone è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale.

Il PRGC è stato redatto in osservanza delle disposizioni del Piano Urbanistico Regionale Generale del Friuli Venezia Giulia (PURG), approvato con Decreto Presidente della Giunta Regionale (DPGR) 0826/Pres. del 15 settembre 1978, della Legge Regionale 19.11.1991 n. 52 e delle direttive impartite dal Consiglio Comunale con Deliberazione Consiliare n. 21/68 del 28 giugno 2007.

Il PRGC è stato adottato il 21.07.1997 con DC 6/32; approvato dal CC il 27.07.1999 con DC 14/62 e, definitivamente, approvato da parte regionale con DPGR 052/Pres. del 01-03-2000. E' in vigore dal 23.03.2000.

E' attualmente stata adottata la Variante n.41 al PRGC, adottata con DC n.24 dd.29.03.2011

Il territorio del Comune di Monfalcone è suddiviso in zone territoriali omogenee, ai sensi dell'art. 33 della Norme di Attuazione del PURG.

Le aree oggetto di PAC, come delimitate dal P.R.G.C. e sulla scorta del rilievo

topografico condotto, sono contraddistinte dalle seguenti pp.cc. .2261, 629/4, 628/3, 627/18, 627/3 del F.M. 13 del C.C. di Monfalcone e risultano avere una superficie pari a complessivi mq. 151.204,40.

Tali aree ricadono nel P.R.G.C. nelle zone territoriali omogenee G (G1a) e L (L2b), di seguito menzionate ed a cui si riportano le prescrizioni normative introdotte dal P.R.G.C. vigente.

*(stralcio)*

**ART. 17 - Zona territoriale omogenea G: Turistica.**

*1- Comprende le parti del territorio destinate allo sviluppo delle attività turistiche in generale.*

*2. La zona G è suddivisa nelle seguenti sottozone:*

**3. Zona G1 – Insedimenti turistico marini**

*3.1. La zona G1 corrisponde alle aree destinate alle attrezzature di tipo turistico marino, quali attrezzature infrastrutturali, servizi ed impianti connessi all'esercizio di attività turistiche, comprese quelle direzionali, promozionali e propagandistiche ad esse collegate.*

*3.2. Nelle zone perimetrata quale "ambiti soggetti a piano attuativo" nella Tavola P6b, il PRGC si attua mediante pianificazione attuativa di iniziativa pubblica o privata esteso all'intero ambito o almeno a lotti di superficie non inferiore a mq. 15.000.*

*3.3. Nelle zone perimetrata, in assenza di pianificazione attuativa, sono consentiti tutti gli interventi fino alla manutenzione straordinaria.*

*3.4. Nelle zone non perimetrata sono consentiti tutti gli interventi nel rispetto nei limiti fissati dalle norme relative alle singole categorie.*

*3.5. Tale zona si articola nelle seguenti categorie:*

*- G1a: Strutture ricettive connesse con l'arenile e con le zone per gli sport nautici e la nautica da diporto;*

*- G1b: Strutture ricettivo-residenziali;*

*- G1c: Attrezzature per lo svago ed il tempo libero;*

*3.6. Per le suddette categorie valgono le prescrizioni:*

**3.7. G1a – Strutture ricettive connesse con l'arenile e con le zone per gli sport nautici da diporto.**

*3.7.1. In tali aree è consentita la realizzazione di strutture ricettive nelle varie articolazioni, attività di ristorazione, esercizi commerciali, secondo quanto previsto dal Piano di Settore del Commercio, attività di agriturismo per lo sport ed il tempo libero.*

*3.7.2. Sono consentite le strutture alberghiere, le residenze turistico-alberghiere, gli appartamenti in proprietà temporanea, gli esercizi di affittacamere, le unità abitative ad uso turistico.*

*3.7.3. Nelle zone perimetrata, la nuova edificazione dovrà rispettare i seguenti parametri in sede di formazione della strumentazione attuativa:*

*- indice fabbricabilità territoriale: mc./ha 5.000;*

*- altezza massima: ml. 12;*

- distanza tra edifici: ml. 20
- rapporto di copertura: 25% della superficie del lotto;
- parcheggi di relazione: 30% della superficie totale degli ambiti considerati per la formazione dei piani attuativi;
- parcheggi di relazione per strutture ricettive ed esercizi pubblici: 80% della superficie utile e parcheggi privati nella quantità di 1 macchina ogni 2 utenti;
- parcheggi per esercizi commerciali: secondo quanto previsto dal precedente art. 5 e dal vigente Piano di Settore del Commercio.

3.7.4. Ciascuna struttura ricettiva dovrà essere dotata di spazi verdi ed alberati per la sosta, il gioco ed il tempo libero, di superficie non inferiore al 30% della superficie del lotto.

3.7.5. Per titoli abilitativi diretti relativi alle zone non perimetrare:

- indice fabbricabilità fondiario: mc./mq. 0,5;
- altezza massima: ml. 8;
- distanza tra edifici: ml. 20;
- parcheggi di relazione: 30% della superficie totale dei lotti di intervento;
- parcheggi di relazione per strutture ricettive ed esercizi pubblici: 80% della superficie utile e parcheggi privati nella quantità di 1 macchina ogni 2 utenti;
- parcheggi per esercizi commerciali: secondo quanto previsto dal precedente art. 5 e dal vigente Piano di Settore del Commercio.

3.7.6. Ciascuna struttura ricettiva dovrà essere dotata di spazi verdi ed alberati per la sosta, il gioco ed il tempo libero, di superficie non inferiore al 30% della superficie del lotto.

3.7.7. Per l'area collocata sul fronte strada di via Giarrette, speculare al complesso "Stallone", fermi restando gli indici e parametri di cui sopra, si stabilisce che gli stessi dovranno essere situati ad una distanza non inferiore a ml. 15 dal confine stradale.

(stralcio)

#### **ART. 19 - Zona territoriale omogenea L: Portuale**

1. In tale zona è consentito l'inserimento di tutte le attrezzature, servizi ed impianti connessi all'esercizio delle attività portuali.

2. Tale zona è suddivisa nelle seguenti sottozone:

##### **2.1. L1 – Attrezzature portuali di interesse regionale.**

2.1.1. Comprende le banchine del porto commerciale di Portorosega e gli spazi retrostanti destinati al deposito ed alla movimentazione delle merci.

2.1.2. E' consentita la realizzazione di magazzini e depositi a cielo scoperto per lo stoccaggio temporaneo delle merci, uffici doganali, attività direzionali connesse con l'uso portuale, edifici e attrezzature per lo sbarco, l'imbarco e la movimentazione di passeggeri, e di merci, altre attrezzature tecniche funzionali all'operatività del Porto.

2.1.3.. L'edificazione dovrà avvenire in conformità al Piano regolatore del Porto e dovrà rispettare i seguenti parametri:

- rapporto di copertura: 50% della superficie del lotto;
- parcheggi di relazione: 80% superficie utile degli edifici.

##### **3. L2 – Attrezzature portuali di interesse comunale**

3.1. Comprende tutte le aree costiere attrezzate o attrezzabili per la navigazione locale e da diporto, nonché gli sport nautici.

3.2. In tale zone l'edificazione è subordinata alla predisposizione di strumentazione attuativa di iniziativa pubblica o privata.

3.3. La sottozona L2 comprende le seguenti categorie:

- L2a: attrezzature portuali di interesse comunale "Bacino di Panzano Nord";

- L2b/L2c: attrezzature portuali di interesse comunale Bacino di Panzano area Sud ed Ovest";

- L2d: attrezzature portuali di interesse comunale "Marina Nova";

- L2e: restanti attrezzature portuali di interesse comunale.

3.4. – negli edifici con destinazione residenziale esistenti alla data del 21-07-1997 sono consentiti "una tantum" per migliorie igieniche o funzionali interventi di ampliamento entro i limiti di mc. 100 per ciascun alloggio, purché lo stesso non abbia già usufruito di aumenti volumetrici in deroga con normativa analoga del presente piano o di precedenti strumenti urbanistici. In ogni caso andranno detratti dalla possibilità edificatoria gli eventuali ampliamenti.

3.5. – sono ammesse demolizioni di superfetazioni con recupero della volumetria demolita da localizzarsi negli edifici principali in aggiunta a quanto previsto dal comma precedente.

3.6. – sono ammesse altresì costruzioni accessorie con le superfici ed i volumi previsti dall'art.13 comma 7 e seguenti.

#### **5. L2b - Bacino di Panzano area Sud ed Ovest – Isola dei Bagni**

5.1. Comprende l'area interessata dell'Isola dei Bagni - Panzano Lido, destinata alle attrezzature ed impianti per gli sport nautici, le attività per il tempo libero connesse con il mare e la pesca quali: il rimessaggio delle imbarcazioni, apparecchi per il sollevamento delle stesse, attrezzature necessarie alle attività artigiane e per la nautica, attrezzature commerciali connesse, laboratori di veleria e riparazione scafi, uffici connessi con le attività artigianali e attività diportistiche in genere, sedi di club nautici, esercizi pubblici, servizi igienici, pontili, impianti antincendio, erogatori di acqua ed energia elettrica e distributori di carburante e quant'altro necessario per l'esercizio degli sport nautici e la pesca, strutture ricettive, residenze.

5.2. In tale area la nuova edificazione è subordinata alla predisposizione di strumentazione attuativa di iniziativa pubblica o privata esteso all'intera area o almeno ad una superficie non inferiore a 5.000 mq.

In assenza di strumentazione attuativa sono consentiti tutti gli interventi sul patrimonio edilizio esistente che non comportano aumenti di volumetria e/o di superficie coperta; è inoltre consentita la realizzazione di servizi igienici.

5.3. La nuova edificazione dovrà rispettare i seguenti parametri:

- indice fabbricabilità territoriale: mc/ha 6.500;

- altezza massima: ml. 9 a partire della quota del piano di campagna esistente;

- distanze dagli edifici: ml 10;

- distanza dalle strade: ml 5;

- servizi igienici: 1 ogni 100 utenti e 1 ogni 100 posti barca (anche wc chimici);

- parcheggi di relazione: 40% della superficie utile degli edifici;

- parcheggi privati: 1 posto macchina ogni posto barca (per utenti darsena) e per altre destinazioni quantità derivanti dalle normative vigenti;

- parcheggi per il commercio: secondo quanto previsto al precedente art. 5.
- 5.4. La volumetria massima residenziale a supporto della nautica non potrà superare la quantità di mc. 100 per ogni posto barca.
- 5.5. In ogni caso la volumetria massima destinata ad usi turistico-ricettivi non dovrà superare il 50% della volumetria complessiva derivante dell'applicazione dell'indice territoriale.
- 5.6. E' comunque consentita la realizzazione di abitazioni per il personale di custodia limitatamente ad un solo alloggio per lotto con un volume massimo di mc. 400.
- 5.7. Negli spazi liberi, salvo quelli destinati alla viabilità, ai parcheggi e alle aree di rimessaggio, dovrà essere posta a dimora vegetazione autoctona con caratteristiche tali da avere funzione schermante per ridurre l'impatto visivo degli edifici e delle attrezzature tecnologiche; in particolare nella sistemazione a verde dovranno essere previsti arbusti ed alberi rispettivamente non meno di 3 arbusti ogni mq. 100 e di 2 arbusti ogni mq. 100.
- 5.8. I parcheggi dovranno essere pavimentati con materiali permeabili, e dotati di alberature idonee ad ombreggiare gli stalli di sosta, in ragione di una pianta autoctona ogni due stalli.
- 5.9. Negli spazi adibiti all'alaggio delle imbarcazioni dovranno essere predisposte obbligatoriamente idonee vasche di decantazione, e tali manufatti dovranno essere inseriti in modo da minimizzare l'impatto visivo. Sono in ogni caso vietati gli scarichi a mare.
- 5.10. Le sistemazioni a terra delle aree da pavimentare dovranno essere realizzate con materiali che presentino finiture e colori superficiali idonei a favorire la riduzione dell'impatto; per le rimanenti superfici dovrà essere prevista la sistemazione a verde con specie autoctone.
- 5.11. Lungo le sponde degli specchi d'acqua, dovrà essere previsto un sedime per il transito pedonale che consenta la pubblica fruizione del paesaggio tutelato.
- 5.12. Tipologie edilizie e materiali costruttivi delle opere previste dovranno armonizzarsi tra loro e con l'intorno.

L'ambito oggetto di piano attuativo comunale di iniziativa privata coinvolge l'area comunemente denominata "Isola dei Bagni". Essa è costituita da un'area vasta di proprietà interamente privata, accessibile dal vicino abitato di Monfalcone attraverso la via dei Bagni, in prossimità del parcheggio pubblico esistente su cui essa confluisce e termina. L'area risulta recintata e accessibile tramite un cancello sorvegliato. Essa è per la quasi totalità del suo perimetro circondata dal mare. A sud-sud/est si trova un arenile naturale destinato storicamente alla balneazione locale. L'area è stata storicamente utilizzata a fini turistici locali e destinata, anche in tempi recenti, per gran parte della sua ampiezza come campeggio organizzato. All'interno dell'area sono riscontrabili alcune presenze edilizie principali (quattro corpi edilizi principali),

costruite nella prima metà del Novecento e ampiamente modificate nella loro conformazione esterna e distributività. Oltre a queste permangono le strutture di vari vani accessori utilizzati storicamente quali servizi igienici e alla destinazione d'uso insediata in genere. La maggior parte delle preesistenze vertono in uno stato di degrado avanzato, che indirettamente si estende a tutto il contesto.

L'area è contraddistinta da una dotazione vegetazionale quasi completamente di natura antropica (conseguente a piantagione artificiale), perlopiù organizzata in piccoli gruppi lungo l'arenile sabbioso (molte alberature sono state negli anni compromesse dagli eventi atmosferici) e in filari a servizio del campeggio storicamente insediato.

La linea di costa ora rilevabile ha subito negli anni assestamenti correlati al moto ondoso e alla conseguente erosione e continua a subire adeguamenti.

La strumentazione urbanistica vigente individua per l'area suddetta (rif. art. 8 "Vincoli esistenti" delle Norme tecniche di attuazione e rif. tavole A4-a e A4-b "Vincoli"), i seguenti vincoli da rispettare:

"Aree sottoposte a vincolo paesaggistico": Territorio costiero.

"Vincolo aeroportuale": altezza massima ml. 55 s.l.m., pendenza 1/40.

"Ambiti di sicurezza idraulica contro le maree eccezionali": altezza minima ml. 2,20.

## **B) CONTENUTI DEL PAC**

### **B.1) Flessibilità**

Lo strumento attuativo che si va a proporre prevede l'organizzazione urbanistica di due comparti edilizi limitrofi facenti capo ad un unico soggetto privato e ubicati fisicamente su un assetto geografico assimilabile ad un'isola. Risulta pertanto evidente che i due comparti, siano stati affrontati nella loro pianificazione come una realtà unica, considerando le reciprocità condivise, pur a fronte di uno studio autonomo. Perseguendo tale obiettivo, per rendere l'area omogenea e razionalmente funzionale si è scelto di produrre un Piano Attuativo Comunale che costituisca contestualmente una Variante non sostanziale al P.R.G.C. vigente, utilizzando lo strumento della flessibilità, con riferimento alla **Relazione di flessibilità** (art. 30 comma 5°- lettera b- punto 1 bis L.R.

52/91 )- variante n. 1 (*Testo approvato con DGR 3115 dd. 29/11/2005, in vigore dal 15/12/2005*), che del P.R.G.C. vigente costituisce parte integrante.

Lo strumento della flessibilità verrà utilizzato per quanto concerne la perimetrazione delle due zone omogenee e per quel che concerne la previsione normativa relativa alla dotazione di parcheggi di relazione per la zona omogenea L.2.b.

a) Per quanto concerne la nuova perimetrazione, essa opererà nelle percentuali ammesse dalla flessibilità (10%; al proposito si veda la tabella dimostrativa evidenziata sotto), nell'intento di garantire adeguate relazioni spaziali e di servizio tra le parti, nell'idea di un utilizzo razionale del suolo nei principi della sostenibilità ambientale di cui tale parametro (l'uso del suolo) costituisce di certo fondamento.

Per quel che concerne gli aspetti della variazione della perimetrazione degli ambiti la stessa si evince graficamente dalla Tav. 1.2 e si riporta di seguito una tabella (A.1) relativa alla variazione dimensionale delle superfici.

A,1 TABELLA COMPARATIVA

ambito	superficie originaria	superficie ripermetrata	percentuale di variazione
G.1.a	72.910,20	74.384,03	2,02%
L.2.b.	78.294,20	76.820,37	-1,88%
Totale	151.204,40	151.204,40	0,00%

c) Per quanto concerne la dotazione di spazi di sosta, per la zona L.2b lo strumento urbanistico prevede che si reperiscano parcheggi di relazione pari al "40% della superficie utile degli edifici"; a ciò la strumentazione generale prevede inoltre per l'area l'individuazione di parcheggi privati pari ad almeno "1 (un) posto macchina ogni posto barca -qualora previsti- (per utenti darsena) e per altre destinazioni quantità derivanti dalle normative vigenti". Si evidenzia come il rispetto di tali parametri imporrebbe un utilizzo dell'area dell'ambito non adeguata al contesto ambientale esistente. Si arriverebbe infatti alla saturazione delle aree aperte non edificate destinando tutti gli spazi alla sosta e rendendo di fatto inadeguato sul piano della sostenibilità ambientale il sito.



Si prevede in tale caso una superficie di parcheggi di relazione pari ad un minimo del 1,5% della superficie complessiva perimetrata dell'ambito (L.2b); si prevede inoltre per l'ambito l'individuazione di parcheggi privati pari ad almeno "1 (un) posto macchina ogni "due" posti barca –qualora previsti- (per utenti darsena), mentre per le altre destinazioni continueranno a valere le quantità derivanti dalle normative vigenti".

Tali variazioni consentiranno comunque di avere sull'Isola dei Bagni, a disposizione dei fruitori occasionali un numero di parcheggi sufficiente e che, a fronte delle previsioni dello strumento generale (P.R.G.C.), limiterà l'impatto ambientale sull'area.

### **B.2.1.) Contenuti del progetto attuativo**

Il progetto di PAC è stato elaborato su cartografia redatta in seguito a rilievi di campagna eseguiti direttamente (vedi elaborati Tav. 1.3a e 1.3b del P.A.C.) e finalizzati al successivo frazionamento definitivo delle aree, che verrà predisposto a piano approvato.

Le quote dell'area sono state desunte e riprese dal P.R.P.C. di iniziativa privata già precedentemente approvato dall'Ente pubblico per l'area, valutando, da riscontri in sito, la pertinenza dei dati qui riportati.

Tali rilievi diretti e indiretti hanno consentito di sintetizzare e rappresentare un piano quotato per l'intera area oggetto di pianificazione.

Le quote altimetriche sono state riferite alla quota medio mare definita a +10.00.

A fronte dell'obbligatorietà della realizzazione lungo la linea demaniale di una difesa a mare, similmente a quanto già previsto dinanzi al parcheggio pubblico che conclude virtualmente via Bagni, la progettazione si è posta il problema di come affrontare tale necessità senza esasperare la tematica del muro come barriera visiva tra l'area in utilizzo e l'arenile e quindi il mare.

A tale scopo, sfruttando l'andamento altimetrico dell'area e dovendosi produrre al fine della realizzazione della darsena degli scavi da condurre sia in mare che in terraferma, si è scelto di riutilizzare gli scavi condotti a terra per livellare l'andamento del terreno in funzione della progettazione della difesa a mare, che avrà una sua sommità ad una quota minima pari + 12.80 (si veda TAV. 3.1 del P.A.C.). Parte dell'area da pianificare risulta impostata già ad una quota pari o superiore alla quota

sommitale della futura difesa a mare. La totalità del materiale derivato dallo scavo condotto su terraferma sarà reimpiegato in sito al fine di consentire un livellamento del terreno degli ambiti rispetto la quota sommitale del medio mare. Ciò, oltre ad avere una finalità architettonica (consentire continuità visiva tra area di progetto e il mare), consentirà di limitare le spese di trasporto del materiale a discarica, ottemperando contemporaneamente a criteri di sostenibilità ambientale. Le quote di terreno non riutilizzabili saranno portate a smaltimento.

Fermo restando la Variante urbanistica non sostanziale e la conseguente ripermimetrazione proposta con riferimento allo strumento di flessibilità, la progettualità terrà conto dell'autonomia funzionale delle due zone omogenee coinvolte.

L'area a sud dell'Isola dei Bagni (zona G1a) sarà interessata principalmente:

- dalla riqualificazione dell'arenile (area infrastrutturata), pur nel rispetto dei vincoli correlati e delle indicazioni del P.U.D. (rif. L.R. 22/2006), mediante l'inserimento di un'opera marittima di difesa dall'aggressione costiera, nel rispetto anche di quanto richiesto dal P.R.G.C., che si sotanzierà in un argine pedonale posizionato lungo la virtuale linea demaniale, utile a garantire una fruizione continua dell'arenile stesso e a correlare le funzioni che verranno insediate durante la ristrutturazione edilizia e quindi il recupero funzionale degli edifici principali esistenti;
- dalla previsione di una piazza pubblica quale accesso rappresentativo all'area;
- dalla previsione di cinque nuclei insediativi: due destinati a funzioni di servizio alla componente turistica (recupero dei volumi preesistenti o loro eventuale ampliamento), uno destinato ad ospitare residenze a basso impatto volumetrico (residenza nel verde), un terzo destinato ad ospitare una struttura avente funzioni anche pubbliche (per la necessità di garantire continuità di utilizzo all'area per l'intero anno); il quarto prevede la realizzazione di un campeggio a piazzole organizzate (ripresa della destinazione storicamente insediata) o in alternativa un volume alberghiero/ricettivo in genere; il quinto coincide con l'area demaniale dell'arenile e contempera le funzioni correlate.
- dalle infrastrutture pubbliche (piazza pedonale, strade di servizio e parcheggi) e private (percorso pedonale fronte mare);

L'area a nord dell'Isola dei Bagni (zona L2b) sarà interessata principalmente:

- dalla previsione di un'unità minima (in area di proprietà demaniale) di intervento destinabile a funzioni plurime tra le quali anche la realizzazione di un porto turistico e alle strutture di servizio ad essa collegate (U.M.42.L.2b);
- dalle unità minime utili ad ospitare strutture di servizio e le eventuali residenze correlabili alla destinazione del porto turistico suddetto (U.M.1 e U.M.2.L.2b);
- dalla previsione di uno nucleo insediativo costituito da 39 unità minime di intervento destinate ad ospitare perlopiù residenze a basso impatto volumetrico (residenza nel verde);
- dalle infrastrutture private (viabilità e parcheggio) e pubbliche (parcheggio e pista ciclopedonale).

## **B.2.2) Dati numerici dimensionali, normativi e di indirizzo in genere per il PAC**

### **1) Comparto G.1.a Insediamenti turistico marini**

Superficie comparto 74.384,03 mq.

Indice fabbricabilità territoriale:mc./ha 5.00

Volume massimo edificabile: 37.192,02 mc (di cui si stimano mc. 10.000 già esistenti da assoggettare a ristrutturazione edilizia)

Altezza massima: ml 12,00

Distanza tra edifici: ml 20

Rapporto di copertura: 25% della superficie del lotto

Parcheggi di relazione : minimo 30% superficie complessiva dell'ambito G.1a

Parcheggi di relazione per strutture ricettive ed esercizi pubblici di nuova costruzione: 80% della superficie utile e parcheggi privati nella quantità di 1 macchina ogni due utenti;

Parcheggi per esercizi commerciali di nuova realizzazione: secondo quanto previsto dalle N.T.A. del vigente P.R.G.C. e dal vigente Piano di Settore del Commercio.

Ciascuna struttura ricettiva dovrà essere dotata di spazi verdi ed alberati per la sosta, il tempo libero, di superficie non inferiore al 30% della superficie del lotto.

## **2) Comparto L.2 b. Attrezzature portuali di interesse comunale**

Superficie comparto 76.820,40 mq.

Indice fabbricabilità territoriale: mc/ha 6.500;

Volume massimo edificabile 49.933,26 mc

Altezza massima: ml. 9 a partire della quota del piano di campagna esistente;

Distanze dagli edifici: ml 10;

Distanza dalle strade, tranne che per U.M.I. 42L.2.b. per la quale sono ammesse distanze inferiori o la costruzione a confine: ml 5;

Servizi igienici: 1 ogni 100 utenti e 1 ogni 100 posti barca (anche wc chimici), qualora previsti;

Parcheggi di relazione: minimo 1,5% superficie complessiva dell'ambito;

Parcheggi riferibili alla darsena, qualora prevista: 1 posto macchina ogni due posti barca, qualora previsti (per utenti darsena);

Parcheggi per altre destinazioni: quantità derivanti dalle normative vigenti;

Parcheggi per esercizi commerciali di nuova realizzazione: secondo quanto previsto dalle N.T.A. del vigente P.R.G.C. e dal vigente Piano di Settore del Commercio.

La volumetria massima residenziale a supporto della nautica non potrà superare la quantità di mc. 100 per ogni posto barca, ove previsti.

In ogni caso la volumetria massima destinata ad usi turistico-ricettivi non dovrà superare il 50% della volumetria complessiva derivante dell'applicazione dell'indice territoriale.

E' comunque consentita la realizzazione di abitazioni per il personale di custodia limitatamente ad un solo alloggio per lotto con un volume massimo di mc. 400.

Negli spazi liberi, salvo quelli destinati alla viabilità, ai parcheggi e alle eventuali aree di rimessaggio, dovrà essere posta a dimora vegetazione autoctona con caratteristiche tali da avere funzione schermante per ridurre l'impatto visivo degli edifici e delle attrezzature tecnologiche; in particolare nella sistemazione a verde dovranno essere previsti arbusti ed alberi rispettivamente non meno di 3 arbusti ogni mq. 100 e di 2 arbusti ogni mq. 100.

I parcheggi dovranno essere pavimentati con materiali permeabili, e dotati di alberature idonee ad ombreggiare gli stalli di sosta, in ragione di una pianta autoctona ogni due stalli.

Negli spazi adibiti all'alaggio delle imbarcazioni dovranno essere predisposte obbligatoriamente idonee vasche di decantazione, e tali manufatti dovranno essere inseriti in modo da minimizzare l'impatto visivo. Sono in ogni caso vietati gli scarichi a mare.

Le sistemazioni a terra delle aree da pavimentare dovranno essere realizzate con materiali che presentino finiture e colori superficiali idonei a favorire la riduzione dell'impatto; per le rimanenti superfici dovrà essere prevista la sistemazione a verde con specie autoctone.

Lungo le sponde degli specchi d'acqua, dovrà essere previsto un sedime per il transito pedonale che consenta la pubblica fruizione del paesaggio tutelato.

Tipologie edilizie e materiali costruttivi delle opere previste dovranno armonizzarsi tra loro e con l'intorno.

### **B.2.3) Destinazioni urbanistiche**

Il presente PAC, rispettoso dei valori e delle prescrizioni dello strumento urbanistico generale, reperisce e localizza le aree richieste e, in conseguenza, i dati urbanistici relativi all'ambito oggetto di piano attuativo sono:

- superficie complessiva ambito oggetto di PAC: mq. 151.240,40 (G.1a mq. 74.384,03; L.2b mq. 76.820,37);
- volume complessivo massimo edificabile: mc. 87.125,28 (G.1a mc. 37.192,02; L.2b mc. 49.933,26);
  
- Unità minime di intervento ambito G1a: mq. 49.310,53;
- Parcheggi di relazione ambito G.1a: mq. 22.369,78;
- Aree pubbliche pedonali ambito G.1a: mq. 2.396,00;
- Strade pubbliche ambito G.1a: mq. 260,40;
- Aree destinate Enti ambito G.1a: mq. 48,30;

- Unità minime di intervento ambito L.2b: mq. 59.681,24;
- Parcheggi di relazione ambito L.2b: mq. 1.381,86 (pari a 1,8% superficie dell'ambito L.2b);
- Parcheggi privati ambito L.2b: mq. 3.042,36;
- Piste ciclopedonali ambito L.2b: mq. 694,00
- Percorsi pedonali privati ambito L.2b: mq. 127,50;
- Strade pubbliche ambito L.2b: mq. 2.379,40;
- Strade private ambito L.2b: mq. 9.514,04;

### **B.3) Accessibilità e servizi a rete**

Tutti i lotti come individuati nella Tav. 3 “Zonizzazione” avranno accesso diretto dalla viabilità di progetto del PAC (penetrazione dalla via Bagni). Dalle stesse viabilità avranno luogo gli allacciamenti ai pubblici servizi a rete.

L'analisi dello stato di fatto delle reti tecnologiche presenti in sede stradale (via Bagni e limitrofe) è come di seguito riassumibile. Ciò ha permesso di verificare la seguente situazione in essere:

- rete acquedotto: presenza fin quasi al limite dell'ambito, tratti in realizzazione a carico IRISACQUA. Prevista nuova rete di distribuzione interna;
- rete gas metano: presenza di stacco in posizione non prossima all'area; non è previsto il prolungamento da parte dell'Ente gestore del servizio fino all'area oggetto di PAC. Le utenze (U.M.) dovranno servirsi di impianti specifici adeguati alle norme vigenti;
- rete pubblica illuminazione: allacciamento alla rete pubblica presente nel parcheggio pubblico esistente. Prevista nuova rete di distribuzione interna;
- rete elettrica con distribuzione interrata: cabina ENEL in prossimità all'ambito. Prevista nuova rete di distribuzione interna;;
- rete telefonica: area già servita. Prevista nuova rete di distribuzione interna;
- rete di fognatura (acque nere): in corso di realizzazione allacciamento area a cura

IRISACQUA, con posa pozzetto in prossimità dell'ambito. La rete interna all'ambito sarà qui collegata;

- rete di fognatura (acque meteoriche): prevista dispersione in sito;

Gli impianti a rete a servizio dei lotti sono stati previsti e verranno dimensionati nella soluzione più gravosa, e cioè nell'eventualità che sui lotti venga realizzato il massimo numero di unità immobiliari possibile in accordo con quanto previsto in tale sede.

I progetti esecutivi delle opere di urbanizzazione verranno presentati successivamente all'approvazione del PAC, per l'ottenimento della dovuta Concessione Edilizia.

**B.4) Programma concernente le fasi e i tempi di attuazione del PAC e relazione economica sui principali fattori di costo degli interventi con indicazione sommaria dei tempi di attuazione: rif. art. 7, comma 1, punto e), D.P.Reg. 086Press. D.d. 20 marzo 2008**

Il PAC andrà ad attuarsi attraverso la realizzazione delle opere propedeutiche all'attività di urbanizzazione (opere di difesa a mare), delle opere di urbanizzazione (strade di penetrazione, parcheggi pubblici, opere a rete), e della darsena, e attraverso le U.M.I. (Unità Minime di Intervento), individuate negli elaborati grafici.

Le eventuali rappresentazioni planivolumetriche evidenziate negli elaborati grafici all'interno dei perimetri delle U.M.I. sono state prodotte solo per evidenziare alcune possibilità insediative e non sono quindi per nulla rappresentative della situazione da realizzare, risultando le scelte architettoniche definitive comunque rimandate alla fase esecutiva e all'attività edilizia promossa all'interno dei parametri normativi offerti da ogni U.M.I. (singole concessioni edilizie).

In tal senso va precisato come non si prevede la realizzazione dell'area mediante un intervento unico che coinvolga tutte le U.M.I. individuate, bensì come ogni U.M.I. sarà oggetto di un preciso atto autorizzativo, a fronte di un'attività edilizia promossa anche da soggetti diversi.

Definita quindi con la realizzazione delle opere di urbanizzazione la zonizzazione del

piano, ogni U.M.I. avrà una propria strategia edilizia e conseguentemente una propria tempistica attuativa.

Si intende in tale sede suggerire, di seguito, allo stato della conoscenza, uno sviluppo temporale dell'area complessiva interessata dal PAC, la quale sarà oggetto quindi di interventi parziali coordinati nel tempo.

Programma cronologico di realizzazione del PAC e correlato iter autorizzativo:

- 1 Ottenimento di concessione demaniale per utilizzo delle aree di pertinenza e autorizzazione opere specifiche sulle stesse: iter e tempistiche valutabili solo in relazione alla tipologia delle opere da realizzarsi;
- 2 Ottenimento del permesso di costruire per le opere di urbanizzazione previste dal PAC (aree in proprietà): mesi 3 (tre) dalla presentazione del progetto presso gli uffici comunali);
- 3 Inizio dei lavori: scavo in terraferma con riutilizzo in sito delle terre per ridefinizione dei livelli del suolo alle quote previste dal PAC e conseguentemente dal progetto delle opere, nelle sedi delle opere stesse: mesi 5 (cinque) dall'inizio dei lavori;
- 4 Realizzazione delle opere di difesa a mare: mesi 4 (quattro) dall'inizio delle opere (inizio lavori);
- 5 Realizzazione delle opere di urbanizzazione interne ed esterne agli ambiti (adeguamento parcheggio pubblico esistente) nella suddetta sequenza cronologica: piazza pubblica; adeguamento parcheggio esistente; strade pubbliche e pista ciclo-pedonale e marciapiedi, parcheggi (tre fasi realizzative); opere a rete e tecnologiche correlate ai singoli interventi : mesi 12 (dodici) dal completamento dei lavori per l'ottenimento del terreno sistemato nelle sedi di interesse delle opere;
- 6 Attuazione di una o più U.M.I. tramite richiesta di specifici atti autorizzativi (permessi a costruire) e conseguente richiesta (dove necessario) di permessi da parte dei soggetti preposti all'attività di controllo. Ogni richiesta potrà essere promossa da titolari diversi (proprietà diversificate).

Per ulteriori specifiche in merito allo sviluppo cronologico delle opere e in merito alle caratteristiche anche dimensionali degli interventi di adeguamento del parcheggio



pubblico esistente, si rimanda alla tav. 3.2 allegata. Per gli aspetti quantitativi/economici di definizione dei costi afferenti le opere di urbanizzazione sopra richiamate, si rimanda all'All. 3 - Computo metrico estimativo delle opere di urbanizzazione interne agli ambiti.

**B.5) Relazione contenente la valutazione degli aspetti paesaggistici del Piano nei casi in cui il PAC comprenda beni e località sottoposti a tutela di cui al D.Lgs. 42/2004, redatta in considerazione dei criteri previsti dal D.P.C.M. 12 dicembre 2005 e s.m.i. per quanto compatibili, proporzionalmente al dettaglio stabilito dalla scala di rappresentazione del PAC.**

#### **B.5.1) Parte prima**

La scala progettuale del P.A.C. è definita nella consapevolezza di operare principalmente sul piano dell'individuazione planimetrica delle destinazioni d'uso future per l'area di intervento (zonizzazione), ponendo quindi soltanto alcune soluzioni di largo margine, non vincolanti per la sistemazione urbanistica dell'area. Non si entra, quindi, in merito alle soluzioni materiche e formali di spazi aperti o edificazioni, suggerendole in alcuni casi, ma nella consapevolezza di come quanto proposto appaia solo funzionale alla definizione del quadro economico e programmatico di massima di cui al punto B.4). Risulta chiaro come un'analisi paesaggistica puntuale degli aspetti specifici, con definizione anche degli aspetti concernenti la tutela richiamati dal D.Lgs. 42/2004 si renderà opportuna in fase di definizione dei contenuti funzionali e formali dei specifici interventi, allorché essi saranno attivati e rappresentati a scala adeguata.

Si crede dunque che l'intervento risulti adeguatamente verificato e valutato in merito agli aspetti paesaggistici e di tutela ambientale promossi dalla legislazione nazionale in materia all'interno di quanto esplicitato nella preliminare *Verifica di assoggettabilità* e nel conseguente *Rapporto Ambientale* della **Valutazione Ambientale Strategica** (VAS), correlata e allegata al P.A.C.. Si rimanda ad essa per i contenuti, che si ritengono sufficienti e adeguati proporzionalmente alla scala di rappresentazione del P.A.C. stesso.

### **B.5.1) Parte seconda**

Fermo restando le verifiche introdotte dal Rapporto Ambientale di VAS e le conseguenti valutazioni sul piano degli aspetti paesaggistici, si intende precisare ulteriormente quanto segue in merito alle **componenti ambientali e ai principi di sostenibilità ambientale avanzati dallo strumento attuativo**, quale indirizzo per la successiva progettualità specifica.

Codesto strumento attuativo intende sviluppare principi di sostenibilità ambientale di vasto respiro, andando ad operare attraverso un uso razionale del suolo che consenta, a fronte delle volumetrie disponibili e delle destinazioni d'uso insediabili, di impiegare la minor superficie possibile per le infrastrutture e per i volumi fabbricati. In tale senso va intesa la scelta di procedere con un PAC che pianifichi contestualmente entrambi gli ambiti disponibili, garantendo di non dover procedere con lo sdoppiamento delle sedi stradali e dei servizi a rete di pertinenza e servizio.

Contestualmente il voler utilizzare lo strumento della flessibilità offerta dal P.R.G.C. vigente, sottolinea la consapevolezza nel voler garantire aree urbanizzate di sosta e manovra (parcheggi di relazione) sufficienti all'area (nuove destinazioni), ma al contempo dimensionalmente adeguate rispetto la superficie complessiva, laddove la strumentazione urbanistica generale prevede un numero di aree di parcheggio inadeguate (eccessive) di fronte al rispetto della componente ambientale.

I principi di sostenibilità saranno inoltre perseguiti nella consapevolezza che le presenze arboree e arbustive, pur risultando apparentemente imponenti, derivano da una concezione del tutto non naturalistica nella loro collocazione e crescita. Lo sviluppo storico e recente dell'area ha prodotto la piantagione di alberature perlopiù a filari o comunque in forma organizzata rispetto i percorsi di attraversamento dell'area e gli stalli (piazzolle) del precedente campeggio. Le aree oggi appaiono solo in parte saturate da componenti arbustive e erbacee invasive di scarsa qualità, mentre molte alberature sono state abbattute naturalmente o conseguentemente ai fenomeni meteorologici degli ultimi anni.

L'intento è quello di garantire la permanenza delle alberature principali o loro sostituzione in loco, anche a fronte di una verifica di stabilità. Si ritiene invece di voler promuovere una nuova piantagione arborea e arbustiva che nel rispetto di alcune idee

operate storicamente (filari e collocazione lineare lungo i percorsi pedonali e viabilistici), possa portare a concentrare la vegetazione su alcune aree, al fine di garantire alle speci una crescita in alcuni contesti tutelabili a fronte anche dell'utilizzo complessivo dell'area. Sarà inoltre garantita una piantagione arborea diffusa nelle aree di pertinenza delle infrastrutture e degli edifici. Tale programma, nel rispetto anche degli indirizzi della normativa urbanistica vigente (P.R.G.C.), garantirà delle proporzioni adeguate tra spazio esclusivamente antropico, misto e naturale.

Gli edifici principali presenti in sito, per i quali viene valutata un'importanza perlopiù tipologica e non materiale, sono stati oggetto di manomissioni evidenti nel tempo, tali da aver compromesso una lettura adeguata di proporzioni e forotomie, oltre che una consapevolezza delle componenti materiche originarie. L'indirizzo progettuale verterà al recupero dei sedimi e delle volumetrie, oltre che alla riproposizione di alcuni tratti salienti del tipo edilizio in essere, pur nell'intento di sviluppare una progettazione utile all'insediamento delle nuove funzioni, perlopiù compatibili.

Gli edifici di nuova edificazione saranno progettati inoltre nel rispetto dei principi di sostenibilità avanzati dalla normativa vigente in materia energetico-ambientale.

Gli obiettivi fondativi dell'intero programma edilizio-urbanistico sono così sintetizzabili:

- riutilizzo per quanto possibile dei materiali di scavo e similari in luogo;
- minimizzazione delle perdite di calore causate dagli involucri degli edifici;
- regolarizzazione del fabbisogno termico;
- ottimizzazione dell'uso della luce naturale;
- riduzione del consumo di energia elettrica;
- riduzione del consumo di energia per la produzione di acqua calda;
- riduzione del consumo di energia per riscaldamento;

- riduzione del consumo di acqua per lo scarico e per l'irrigazione.

I principi suddetti costituiscono quadro programmatico all'interno della quale opera la strumentazione urbanistica, definendosi quindi nello specifico per quanto concerne gli aspetti generali all'interno del progetto delle opere di urbanizzazione e per quanto concerne gli aspetti architettonico-tecnico-costruttivi puntuali nelle richieste di permesso di costruire.

#### **B.6) Convenzione urbanistica**

Viene allegato al presente progetto di PAC uno schema di convenzione fra il proprietario e l'Amministrazione comunale, redatto ai sensi di legge.

Monfalcone, 08 aprile 2013

Il Progettista del PAC