

PA - Porto Antico/Terminal Crociere/Terminal Traghetto

L'area territoriale del Porto Antico è descritta dall'arco costiero che si sviluppa dal quartiere del Molo al promontorio di S. Benigno. Fatta eccezione per le aree di cui alla lettera i) dell'articolo 6 della legge 31 dicembre 1993 n° 579 (Expo') che sono state oggetto di sde-manializzazione, si identificano cinque ambiti territoriali con differenti destinazioni funzionali: la Marina di Porto Antico, Darsena e ponte Parodi, il terminal crociere, il parco ferroviario di S. Limbana ed il Terminal Traghetto.

L'assetto infrastrutturale dell'area è caratterizzato dal permanere del parco ferroviario ad uso esclusivo delle Ferrovie dello Stato, a cavallo tra la viabilità portuale dei terminal e quella di accesso ai locali posti nella parte inferiore di via Bruno Buozzi; gli accessi al sistema portuale sono localizzati all'altezza del ponte dei Mille (sia a quota della viabilità urbana -via Adua- che a quella di banchina -edificio della Dogana a ponte Parodi-) ed al varco di via Albertazzi. A questi si aggiunge la rampa da via mura Zingari al ponte Doria, che svolge un ruolo strategico nel consentire l'utilizzo della viabilità del terminal crociere come un sistema ad anello.

~~Un rilievo particolare assume la revisione del progetto del nodo di connessione tra la strada sopraelevata e l'autostrada: la previsione di dismettere il tratto che insiste sulla via di Francia, utilizzando il percorso parzialmente esistente che da via Milano collega largo Lanterna, attraversando la galleria al di sotto della piastra di S. Benigno, rende possibile la creazione di un ulteriore punto di con-~~

~~nessione con il terminal traghetto e la viabilità portuale (soppresso).~~

L'assetto infrastrutturale tiene altresì conto del progetto di riorganizzazione del nodo infrastrutturale di S. Benigno così come congiuntamente definito con gli Enti interessati⁽¹⁾.

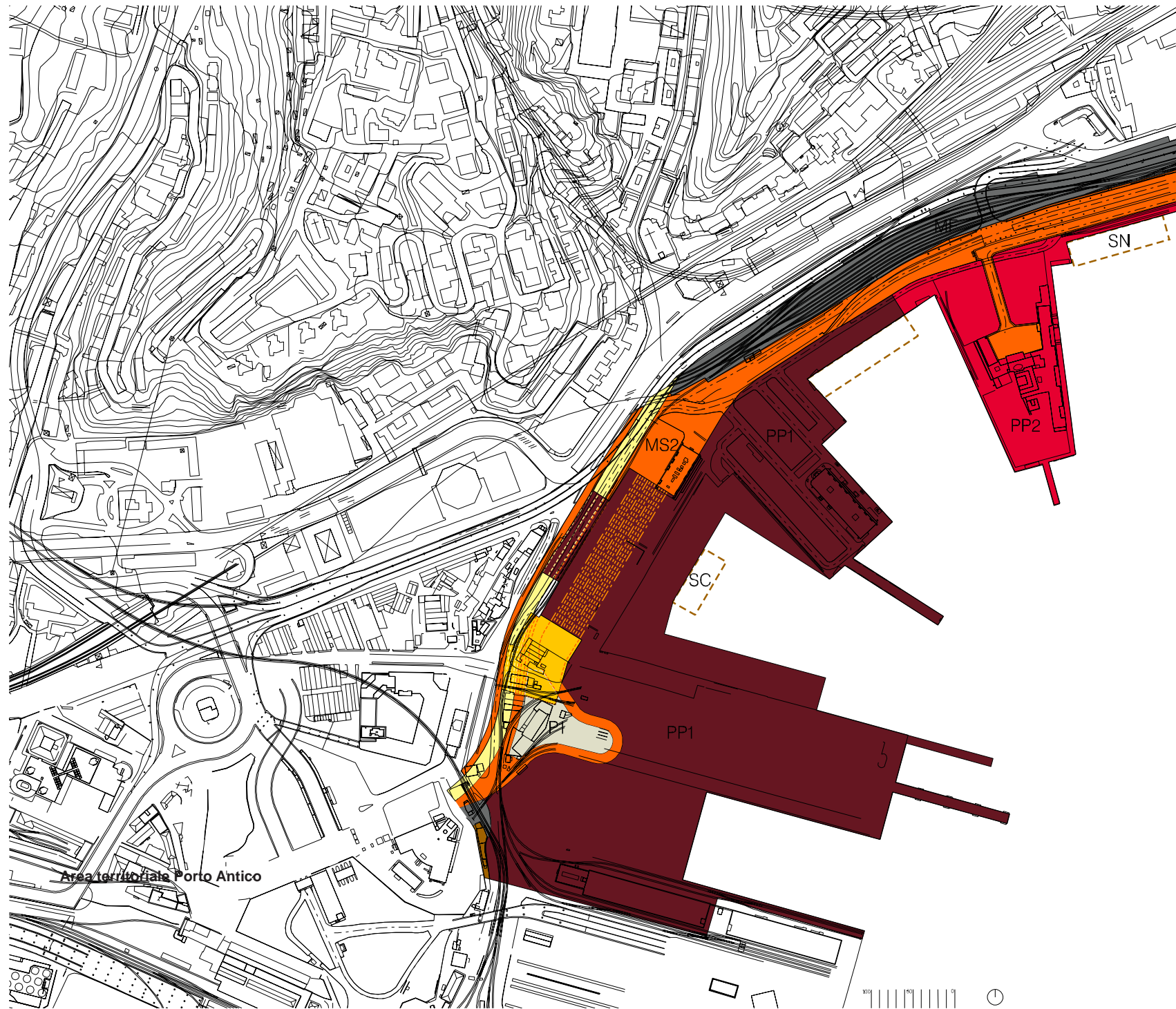
Il porto antico conferma la vocazione di porto passeggeri con la realizzazione della nuova stazione traghetti alla calata della Chiappella. Le strutture del porto turistico della Marina di Porto Antico completano l'offerta di spazi per il tempo libero avviata con la riconversione delle aree dell'Expo' in occasione delle manifestazioni colombiane del 1992.

Le prospettive di sviluppo del settore trovano riscontro nelle previsioni di piano sia attraverso un incremento del numero degli accosti, sia attraverso un'incentivazione all'uso integrato degli spazi disponibili, favorito quest'ultimo dalla diversificata distribuzione temporale della domanda, che consenta anche di pervenire a un accordo operativo per l'utilizzo pubblico dei parcheggi della stazione traghetti durante la bassa stagione.

Nello specchio acqueo dell'area territoriale sono individuate quattro zone destinate al naviglio di servizio: calata della Chiappella, calata Zingari ponte Parodi e calata Mandracchio. Diversamente distribuiti, a secondo della rispettiva collocazione degli spazi a terra, trovano posto i servizi di sicurezza e controllo (Carabinieri, Polizia e Guardia di Finanza), i servizi alla nave (rimorchiatori, ormeggiatori e sommozzatori) ed i mezzi della Capitaneria di Porto. Sono peraltro previsti ulteriori spazi, in acqua e a terra,

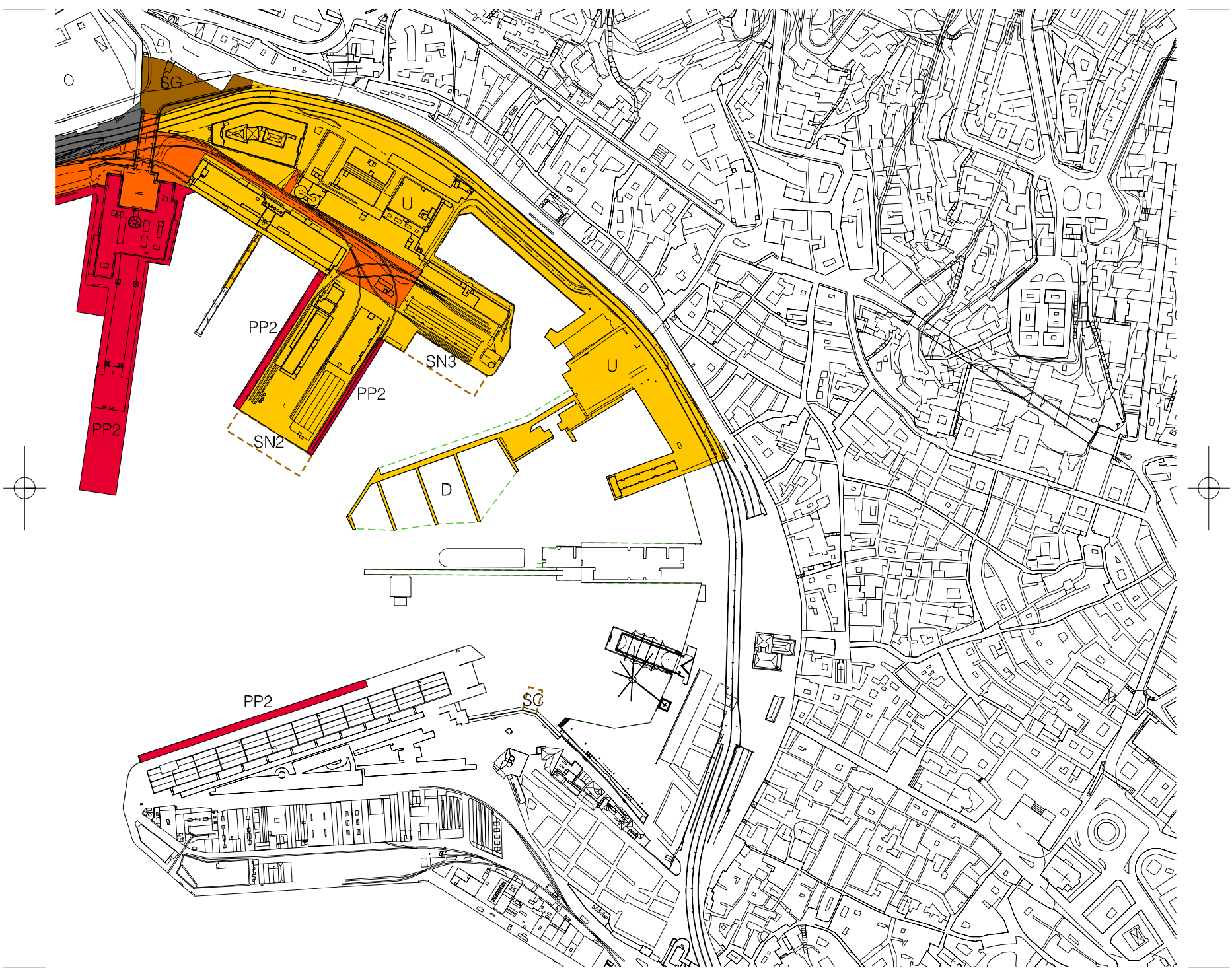
da destinare ai mezzi per le forniture di bordo ed a quelli dedicati al trasporto del bottino di bordo da inviare, tramite condotta all'impianto di depurazione comunale di ponte Parodi.

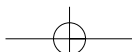
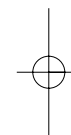
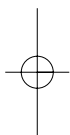
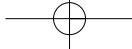
Va altresì considerato che il Provvedimento Regionale di approvazione del PRP ha prescritto il mantenimento, nel tratto che riguarda l'intera Area Territoriale PA, delle aperture e dei cannocchiali visivi verso mare attualmente esistenti⁽¹⁾.



Area territoriale Porto Antico









Gli ambiti di Porto Antico

PA 1

Gli obiettivi dell'ambito

L'assetto dell'area del terminal traghetti scaturisce, principalmente, dalla ridefinizione del profilo delle banchine e del nodo di raccordo infrastrutturale tra la viabilità portuale e quella urbana, con particolare riferimento alla connessione tra quest'ultima e la stazione traghetti in corso di realizzazione. Nel primo caso, si è ritenuto necessario proporre la modificazione del ponte Assereto, della calata della Chiappella e del ponte Colombo ai fini di una razionalizzazione ed ottimizzazione del sistema degli accosti, passando dai nove attuali a dieci, con lunghezze di banchina variabili dai 150 ai 220 metri. ~~Riguardo all'assetto infrastrutturale, alla conferma dei progetti in via di realizzazione (stazione e piastra di parcheggio in connessione con via Milano) si accompagna la definizione del progetto di variante viabilistica per il nodo di S. Benigno: l'ambito è interessato dal tracciato che da largo Lanterna raggiunge la quota della banchina, passando al di sotto della piastra pedonale del terminal, per riconnettersi con la sopraelevata. Il piano prevede la possibilità di realizzare una connessione tra il terminal e la viabilità portuale in direzione delle aree commerciali di Sampierdarena, evitando così che il traffico di mezzi pesanti che viaggia su navi traghetto debba transitare in uscita sulla stessa viabilità dedicata alle autovetture (soppresso).~~

Per l'assetto infrastrutturale dell'ambito si fa riferimento all'intesa intervenuta tra gli Enti in sede di definizione del Progetto Preliminare del Nodo di S. Benigno.

funzione caratterizzante	PP1 - attracco, attesa e servizi ai traghetti
funzioni ammesse	U, P1, SC, SN2, SN3, SG

superficie ambito	217.000 mq
superficie riempimenti	23.800 mq
banchine	2.590 ml
superficie coperta	28.900 mq
di cui: nuova edificazione	20.300 mq
viabilità portuale	41.100 mq
viabilità urbana	9.300 mq
spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di autovetture (min)	6.300 mq

Unità di intervento

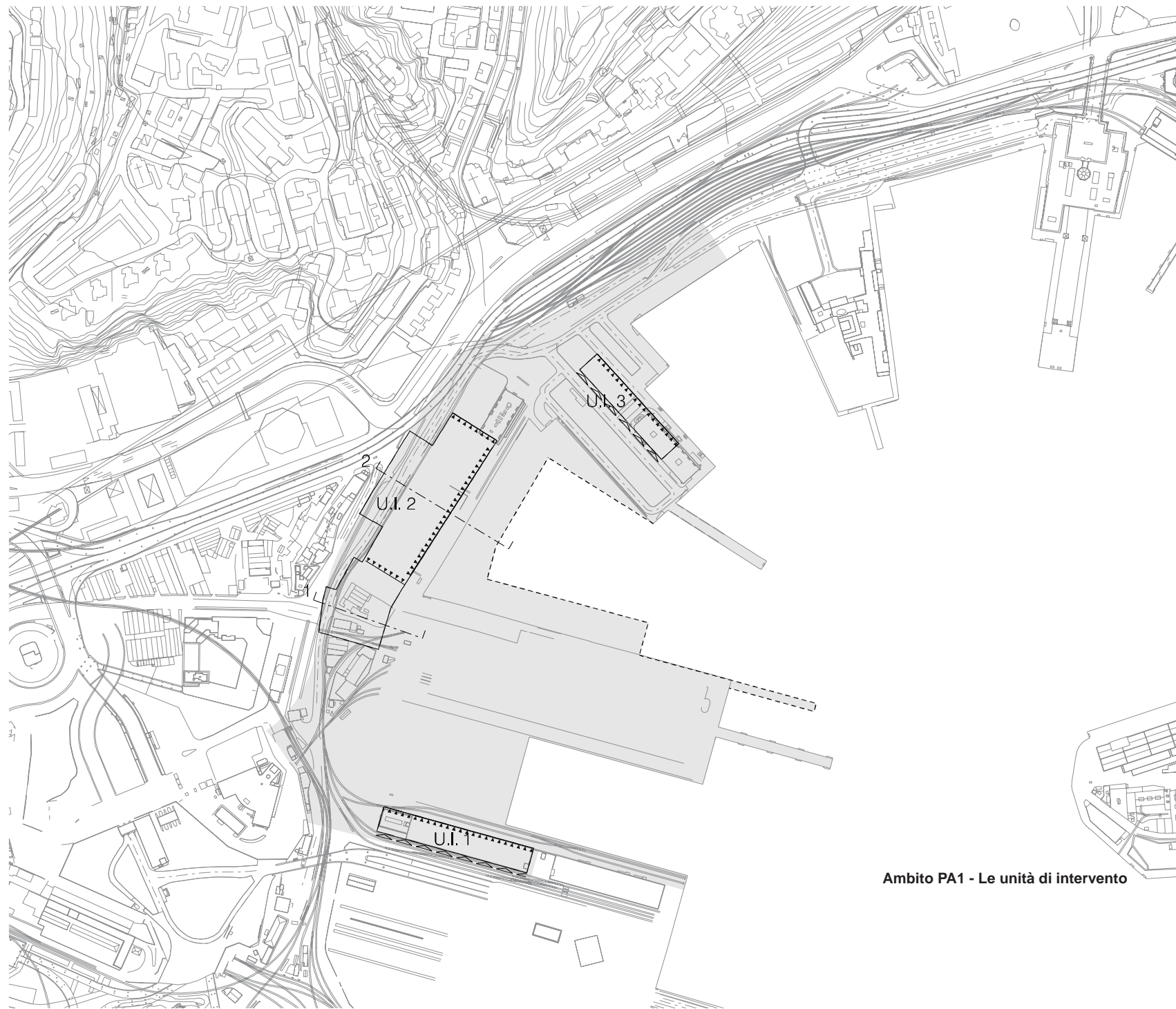
All'interno dell'ambito sono state definite tre unità di intervento nelle quali si prevede la realizzazione di nuova edificazione nella misura massima indicata nelle rispettive schede.

La U.I.1 è riferita all'area dell'edificio prospiciente la calata S. Benigno: la sua localizzazione all'interno dell'ambito e la stretta relazione con le superfici operative di banchina fanno sì che in esso vengano previste la collocazione di servizi generali ed eventuali spazi di magazzino a servizio delle attività di trasporto.

La U.I.2 recepisce il progetto ~~in corso di realizzazione (soppresso)~~ del terminal traghetti.

La U.I.3 indica la possibilità di ampliamento per l'edificio di ponte Colombo, vincolando eventuali nuove costruzioni al rispetto di una distanza minima dal ciglio di banchina, per consentire le manovre di imbarco e sbarco dei traghetti.

Si evidenzia che il dato riepilogativo della quantità di parcheggi minimi per le autovetture, contenuto nella scheda d'ambito, è riferito ai soli parcheggi comuni, escludendo la percentuale di banchina utilizzata come area di accumulo per l'imbarco e lo sbarco dai traghetti.



Ambito PA1 - Le unità di intervento

Unità di intervento U.I.1

Criteri per la progettazione: l'edificio è collocato nella parte del terminal traghetti confinante con un'area di stoccaggio e movimentazione di merci containerizzate.

L'edificio in questione rappresenta una risorsa per il reperimento di spazi al servizio della merce (magazzini al piano terra) nonché un ulteriore polo per la riorganizzazione dei servizi portuali (uffici ai piani superiori).

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi di intervento.

superficie unità d'intervento	5.700 mq
altezza costruzione	15 ml
rapporto di copertura (max)	60 %
parcheggi pertinenziali	15 %

Unità di intervento U.I.2

Criteri per la progettazione: il perimetro dell'unità descrive l'area interessata dalla realizzazione della nuova stazione traghetti: la costruzione prevede due piastre sopraelevate, destinate prevalentemente a funzioni urbane. In tal modo si può liberare il piano banchina per la realizzazione delle connessioni tra la viabilità del terminal, quella portuale e la viabilità urbana.

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi di intervento.

superficie unità di intervento	23.000 mq
superficie coperta	23.000 mq
altezza costruzione (max)	34 ml

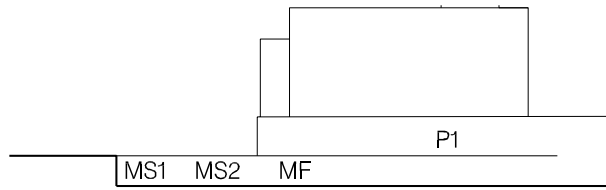
rapporto di copertura **100** %

Unità di intervento U.I.3

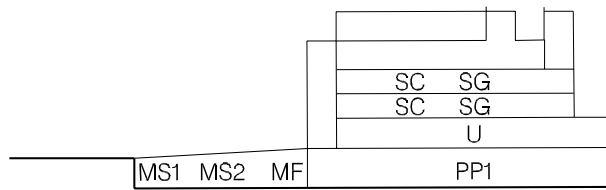
Criteri per la progettazione: interventi di nuova edificazione sono tenuti al rispetto di un franco di 50 metri dal ciglio di banchina.

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi di intervento.

superficie unità d'intervento	4.100 mq
altezza costruzione (max)	15 ml
rapporto di copertura (max)	60 %
parcheggi pertinenziali	20 %



sezione 1



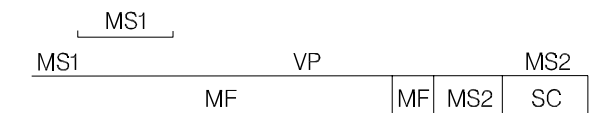
sezione 2

PA 2

Gli obiettivi dell'ambito

L'area del parco ferroviario di S. Limbania, pur non rivestendo più il ruolo strategico che gli derivava dalla prossimità con le banchine (connessione diretta tra lo scalo ferroviario e quello portuale), continua ad essere un corridoio ferroviario per le connessioni ponente-levante.

Per questo motivo viene sostanzialmente confermata la presenza del parco ferroviario nel suo assetto attuale, ammettendo, eventualmente si rendessero disponibili delle aree, il loro utilizzo per le funzioni sottoelencate.



sezione 1

funzione caratterizzante MF - mobilità ferroviaria

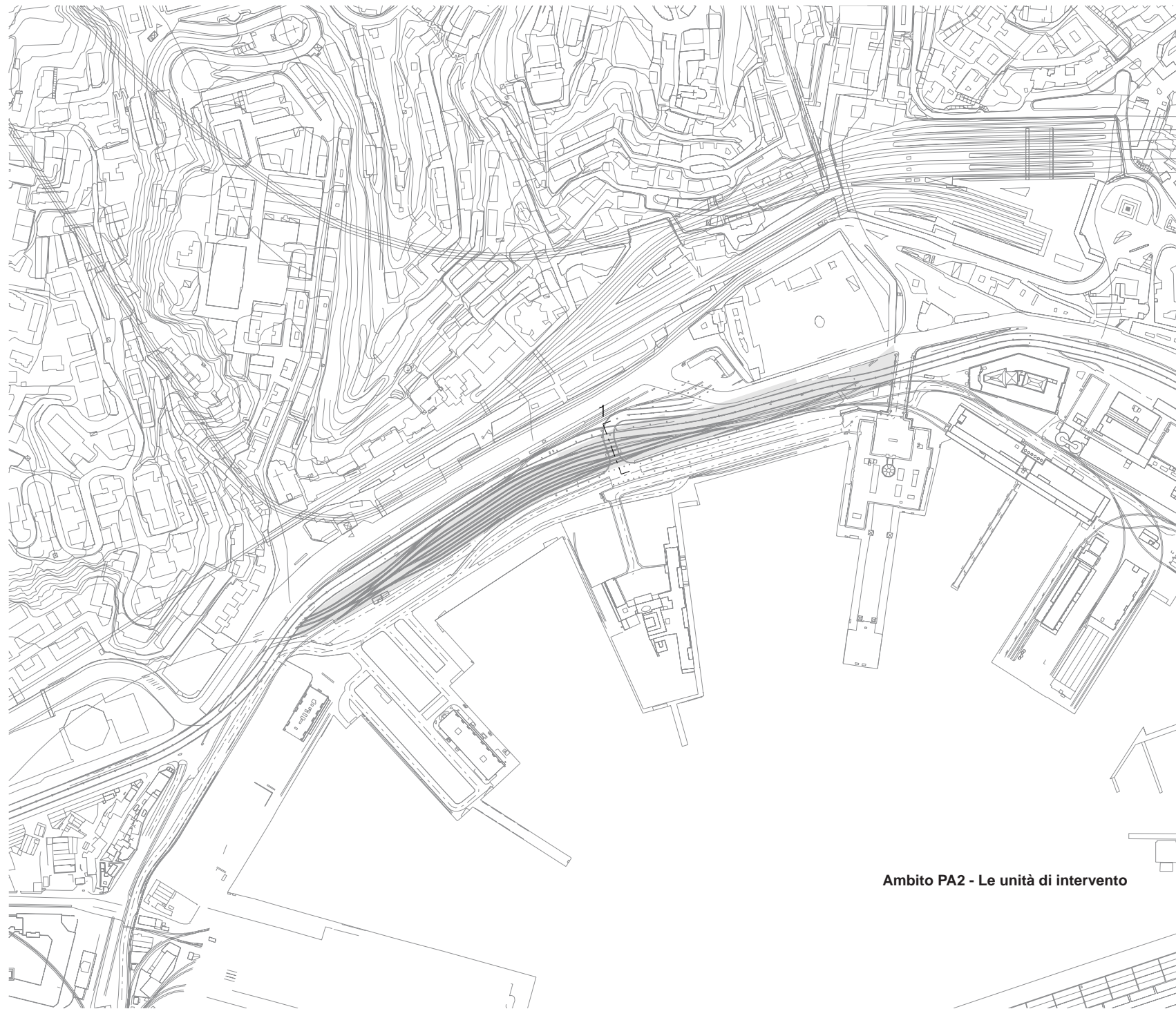
funzioni ammesse PP1, PP2, P1, SC, U, MS2

superficie ambito **28.000** mq

superficie coperta **200** mq

viabilità portuale **6.000** mq

spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di autovetture **1.200** mq



Ambito PA2 - Le unità di intervento

PA 3

Gli obiettivi dell'ambito

Il terminal crociere è definito dal sistema dei ponte dei Mille e di ponte Doria. In considerazione degli obiettivi di piano riferiti al settore delle crociere, l'ambito in esame deve integrarsi con la possibilità di poter estendere tali funzioni alle banchine di ponte Parodi ed alle banchine dei magazzini del Cotone da dedicare alle crociere in transito.

Nell'ambito è previsto l'ampliamento e la ristrutturazione dell'edificio esistente sul ponte Doria oltre al completamento della rampa di connessione tra il viadotto Cesare Imperiale e la banchina. Per ciò che riguarda le connessioni con il sistema della viabilità urbana, sono confermati gli accessi dalla rampa di via Mura Zingari e da ponte dei Mille.

Gli interventi di riconfigurazione degli accosti previsti in testa al ponte dei Mille devono essere estesi anche alla radice della banchina di levante, al fine di recuperare la piena operatività.

Si rileva come la zona compresa tra Via Buozi, Via Adua e il mare presenti notevoli potenzialità per un progetto complessivo di riqualificazione rivolto non solo al traffico crocieristico ma anche alla valorizzazione del Palazzo del Principe, alla riorganizzazione della stazione ferroviaria, al rapporto con gli interbiventi previsti a Ponte Parodi e alla necessità di stabilire migliori connessioni con la città ⁽¹⁾.

funzione caratterizzante PP2 - attracco e servizi alle crociere

funzioni ammesse PP1, P1, SC, SN2, SN3, SG, U ⁽¹⁾

superficie ambito **80.500** mq

superficie riempimento (max) **7.600** mq

banchine	1.800 ml
superficie coperta	28.400 mq
di cui: nuova edificazione	15.400 mq
viabilità portuale	25.200 mq
spazi di esclusivo uso portuale destinati alla sosta di autovetture	3.800 mq

Unità di intervento

All'interno dell'ambito sono state definite tre unità di intervento nelle quali si prevede la realizzazione di nuova edificazione nel rispetto dei valori massimi indicati nelle rispettive schede.

La U.I.1 è riferita all'area in cui si prevede possa essere realizzata una seconda struttura di accoglienza e servizio al traffico crocieristico. Si considera la possibilità di incrementare la volumetria dell'edificio esistente, completando l'opera in modo tale da poter migliorare l'accesso veicolare al piazzale. La U.I.2 prevede la ristrutturazione ed il completamento dell'edificio al di sotto del viadotto Cesare Imperiale, nonché il completamento della rampa di connessione tra lo stesso e la banchina.

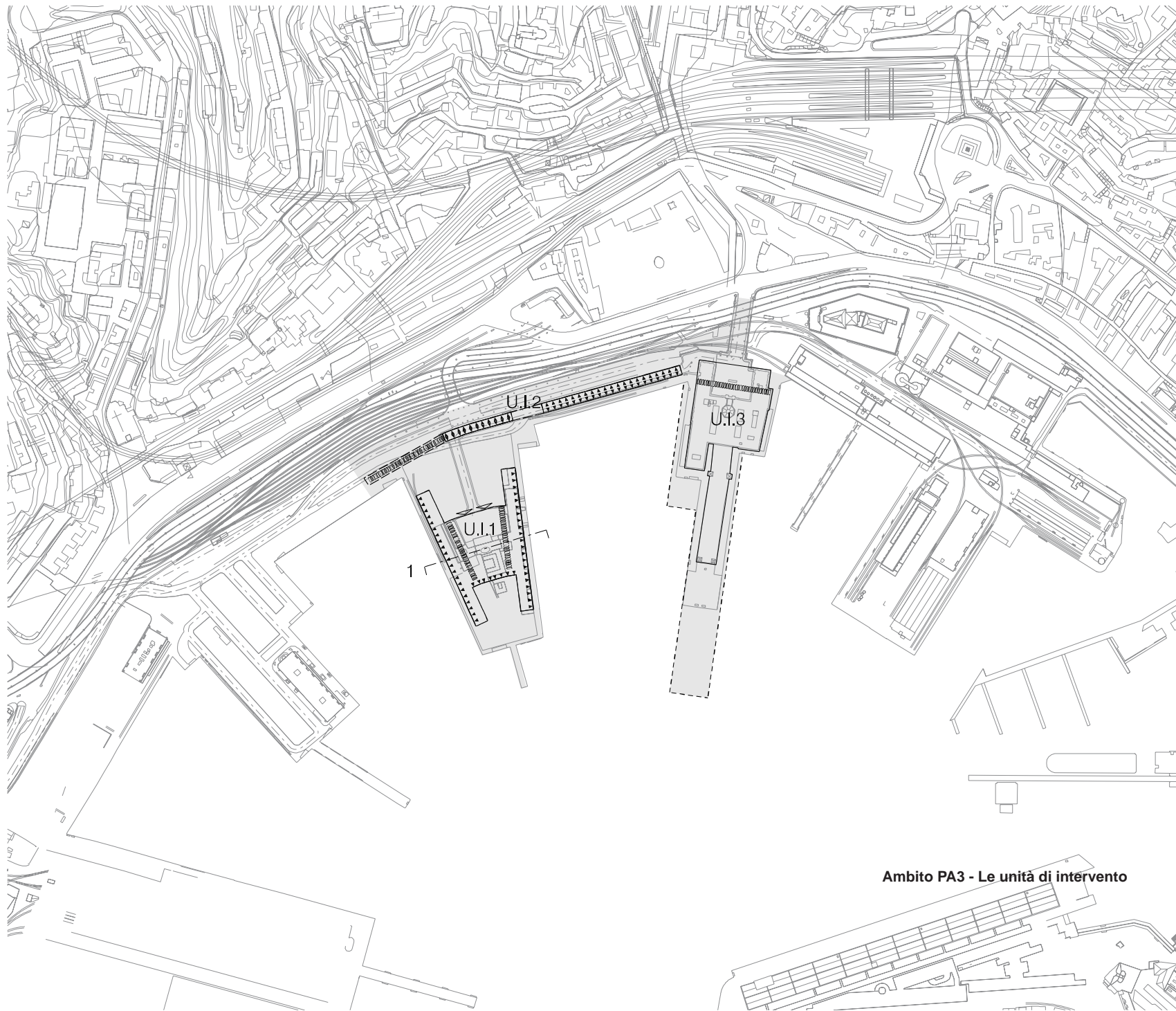
La U.I.3 è riferita alla Stazione Marittima di ponte dei Mille, per la quale è posto l'obbligo di conservare l'impianto tipologico e le facciate.

La realizzazione della prevista rampa di discesa dal Viadotto Cesare Imperiale verso Ponente è subordinata alla predisposizione di un progetto relativo all'intero sistema dei collegamenti tra piano banchina e piano viadotto mirato a:
- consentire la fattibilità di un collegamento pedonale e ciclabile
- alleggerire ove possibile l'entità dei manufatti del sistema viabilistico portuale e urbano.

- puntare a una migliore qualità formale dei manufatti stessi⁽¹⁾.

Si evidenzia che il dato riepilogativo dei parcheggi, contenuto nella scheda d'ambito, è riferito ai parcheggi portuali comuni, escludendo la percentuale di banchina utilizzata come area di accumulo per l'imbarco e lo sbarco.

(1) Si veda a riguardo la Deliberazione del Consiglio Regionale n° 35 del 31 Luglio 2001 rettificata con Deliberazione n° 61 del 13 Novembre 2001.



Ambito PA3 - Le unità di intervento

Unità di intervento U.I.1

Criteria per la progettazione: l'unità descrive l'area nella quale è previsto l'intervento di completamento al fine di attrezzare il ponte Doria con una stazione marittima dedicata al traffico crocieristico.

L'edificio dovrà, nella sua configurazione finale, consentire l'accesso carrabile al piazzale di testa e mantenere la connessione con il viadotto Cesare Imperiale. Si richiede, inoltre, la realizzazione di una terrazza per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri crocieristi sul lato di ponente del ponte Doria.

La volumetria complessiva dell'edificato (comprendendo anche quanto già esistente all'interno dell'unità d'intervento) non dovrà superare i 75.000 mc.

Gli interventi previsti dovranno avere riguardo al rispetto del progetto originale dell'Arch. Luigi Vietti.

Tipi di intervento: sono ammessi tutti i tipi di intervento.

superficie unità d'intervento

superficie coperta

altezza costruzione (max)

rapporto di copertura

parcheggi pertinenziali

Fasi e priorità: L'intervento è parte di un più complessivo riordino dell'intero settore crocieristico che possa articolarsi in tre poli: ponte dei Mille, con le strutture esistenti della stazione marittima, ponte Doria, con gli interventi di completamento sopra descritti e ponte Parodi, per il quale la più puntuale definizione dell'assetto territoriale è rinviata in sede di Accordo di Pro-

gramma. E' prevista, inoltre, la possibilità di impiegare la banchina prospiciente ai Magazzini del Cotone come accosto per le crociere in transito, grazie alla presenza di facilitazioni e servizi di tipo turistico che completano l'attrattività del sito.

In questo quadro di azioni è data priorità, a fini crocieristici, agli interventi di ponte Doria rispetto a quelli di ponte Parodi, ritenendo la localizzazione di rilevanza strategica per conseguire gli obiettivi di incremento del traffico definiti dal Piano.

Unità di intervento U.I.2

Criteria per la progettazione : Gli spazi sottostanti il viadotto Cesare Imperiale ed interposti tra il terminal crociere e la viabilità portuale comune a quota banchina dovranno consentire una agevole comunicazione tra aree operative e viabilità.

Gli eventuali interventi di sostituzione dovranno continuare ad insistere sul sedime definito dalla proiezione del viadotto sulla banchina ed a colmare, in altezza, lo spazio tra la soletta ed il terreno.

Tipi di intervento : sono ammessi tutti i tipi di intervento.

superficie unità di intervento

superficie coperta

rapporto di copertura

Unità di intervento U.I.3

Criteria per la progettazione : si prevede che gli interventi di ristrutturazione, già in parte avviati per quanto riguarda la parte destinata al traffico passeggeri (piano banchina e piano a quota città), proseguano anche nel resto dell'edificio,

11.000 mq

11.000 mq

20 ml

100 %

20 %

4.400 mq

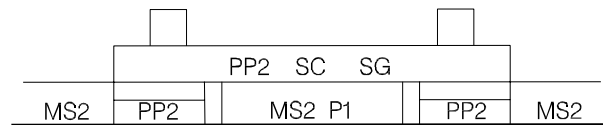
4.400 mq

100 %

con l'inserimento di strutture di servizio e di supporto al turismo. Tali interventi dovranno conservare l'impianto tipologico della stazione e preservare il partito architettonico delle facciate, **avendo con ciò riguardo anche al recupero delle sale e degli elementi monumentali dell'edificio.**

Tipi di intervento: ristrutturazione.

	12.800 mq
superficie unità d'intervento	
	12.800 ml
superficie coperta	
	100 %
rapporto di copertura	
	14 %
parcheggi pertinenziali (min)	



sezione 1

PA 4**DISTRETTO AGGREGATO FRONTE MARE - DARSENA - PORTO ANTICO****44c**

Avendo il Piano Regolatore Portuale attribuito all'ambito quale Funzione Caratterizzante quella Urbana, per lo stesso si deve prevedere l'applicazione e l'operatività del vigente Piano Urbanistico Comunale: Distretto Aggregato Fronte mare 44c 44d- Darsena Porto Antico e Ponte Parodi Porto Antico, fatte salve le funzioni PP2, P1, SN, Sg e la necessità di prevedere le connessioni con la viabilità portuale ⁽¹⁾.

DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI**OBIETTIVI DELLA TRASFORMAZIONE:**

Riqualificazione urbana delle aree e degli edifici mediante l'insediamento progressivo di funzioni cittadine in sostituzione di quelle per deposito ed emporio portuale, non più attuali e solo in parte ricollocabili in sito. L'ambito è destinato a diventare una parte di città a pieno titolo, con l'insediamento di nuove attività pubbliche e private compatibili con le strutture esistenti, nell'ambito del processo di riconversione dell'intero porto antico e del rilancio del centro storico.

PERIMETRO E SETTORI (con riferimento alla planimetria):
L'area è suddivisa in quattro sub-settori, diversificati in ragione della differente destinazione funzionale.

FUNZIONE CARATTERIZZANTE:

Servizi pubblici (parco urbano portuale)

FUNZIONI AMMESSE:

In tutti i sub-settori:

Servizi pubblici

Servizi privati

Esercizi di vicinato, con esclusione dei generi alimentari

Connettivo urbano

Pubblici esercizi

Parcheggi Privati

Nel sub-settore n.1

Parcheggi pubblici

Viabilità secondaria

Servizi speciali, purché compatibili sotto il profilo ambientale

Residenza

Residenze turistico - alberghiere

Esposizioni di merci

Direzionale

Industria e artigianato, limitatamente all'utilizzo del bacino di carenaggio e alle attività accessorie alla nautica

Parcheggi privati

Nel sub-settore 3:

Esposizioni di merci

Direzionale

Nel sub-settore 4:

Servizi speciali, purché compatibili sotto il profilo ambientale

Industria e artigianato, limitatamente alla ricollocazione delle attività esistenti

PRESTAZIONI E PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI:

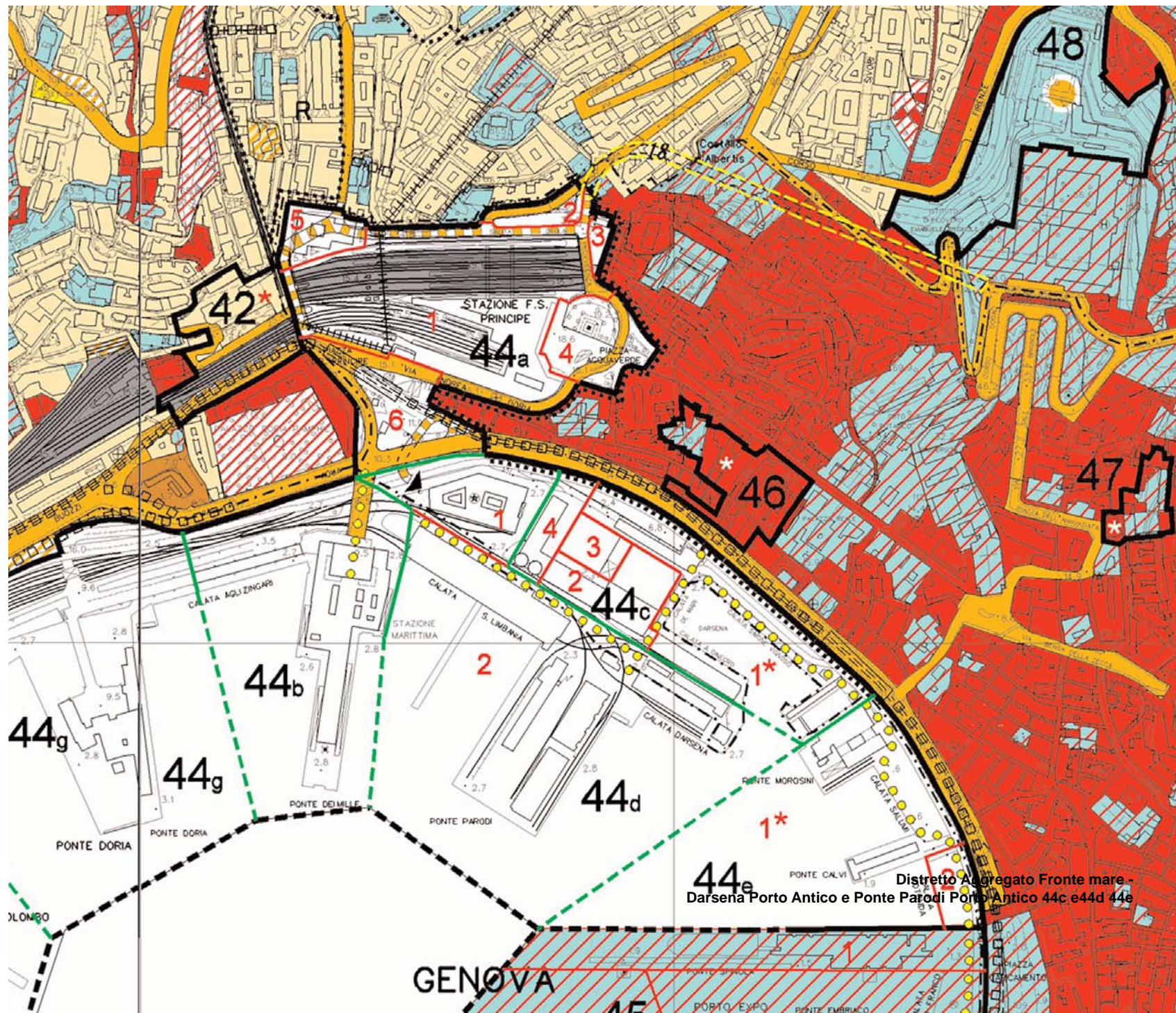
Sub-Settore n. 1:

riqualificazione urbanistica e ambientale della zona con insediamento di attività nuove o complementari e integrative di quelle universitarie in atto, mediante i seguenti interventi:

a) recupero e adeguamento funzionale per il quartiere Cembalo e per il Bacinetto, con demolizione del quartiere Famagosta fino alla quota dell'adiacente depuratore e recupero di circa 100 posti auto in aggiunta agli attuali 180 sulla copertura dello stesso;

b) riqualificazione degli spazi pubblici e adeguamento delle infrastrutture, sistemazione e arredo urbano della viabilità veicolare e pedonale con particolare attenzione

(1) Si veda a riguardo la Deliberazione del Consiglio Regionale n° 35 del 31 Luglio 2001 rettificata con Deliberazione n° 61 del 13 Novembre 2001.



Distretto Aggregato Fronte mare -
Darsena Porto Antico e Ponte Parodi Porto Antico 44c e44d 44e

al collegamento pedonale con il retrostante quartiere di Pré; un sottopassaggio pedonale sotto la via Gramsci a completamento ed in corrispondenza della stazione Darsena della Metropolitana.

c) conferma della configurazione attuale dello specchio acqueo con destinazione per imbarcazioni da lavoro (pesca, noleggio, servizio) e per la nautica minore; conferma dell'attività del bacino di carenaggio.

Sub-Settore n. 2:

completamento dell'insediamento universitario (ramo economico) e sua integrazione funzionale con il contermino quartiere Galata, destinato ad accogliere biblioteche scientifiche e spazi specializzati di servizio pubblico, espositivo (Museo del Mare e della Navigazione), per il tempo libero e il ristoro anche rivolte all'antistante quartiere di Pré, nel rispetto delle importanti strutture architettoniche esistenti, che dovranno essere restaurate.

Sub-Settore n. 3:

insediamento di nuove funzioni urbane (eventuale scuola superiore) mediante recupero degli edifici esistenti con possibilità di alleggerimento volumetrico per le porzioni dei quartieri Caffa e Metelino, sopraelevate in epoca recente;

Sub-Settore n. 4:

riutilizzo del quartiere Tabarca, con possibilità di ricollocazione delle attività compatibili attualmente insediate nei quartieri limitrofi e con possibilità di inserire impianti tecnologici funzionali alla zona circostante e al centro storico.

PREVISIONI INDICATIVE DI AREE PER SERVIZI: A LIVELLO DI QUARTIERE

Esistenti confermati	mq.4.805
Previsione	mq.12.000
Totale generale	mq.16.805

PREVISIONI INFRASTRUTTURALI E CONNESSIONI CON L'INTORNO:

Realizzazione di un percorso pedonale continuo lungo tutto l'arco portuale, tra S. Benigno e il Molo Vecchio con eventuale estensione a piazzale Kennedy, con l'inserimento di una pista ciclabile.

Realizzazione della stazione Darsena della metropolitana.

E' prevista la demolizione della sopraelevata, successivamente alla realizzazione del tunnel sub-portuale.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI E LIVELLO PUNTUALE DI P.T.C.P.

Ai piani terreni del complesso dovranno insediarsi attività rivitalizzanti l'intera area e integrate agli insediamenti previsti: attività di servizio per il Centro Storico, attività commerciali, attività artigianali connesse alla nautica e a servizio delle funzioni insediate.

I nuovi insediamenti commerciali, specializzati e qualificati, dovranno risultare complementari con la rete commerciale del Centro Storico.

E' prescritta una congrua riduzione volumetrica (demolizione del quartiere Famagosta, eventuale

abbassamento dei quartieri Caffa e Metelino, riduzione dell'edificio bacinetto verso via Gramsci).

I parcheggi pubblici esistenti e previsti nella zona devono essere integrati nel sistema di accesso controllato al porto antico.

I parcheggi di nuova realizzazione devono essere destinati preferenzialmente ai residenti del Centro Storico; da tale vincolo sono esclusi i parcheggi pertinenziali e quelli di tipo speciale (bus turistici, merci, mezzi di servizio, ecc...), nonchè quelli afferenti a progetti già approvati.

E' necessario garantire la fruizione pubblica dell'area evitando la privatizzazione degli spazi a terra anche in funzione di non precludere lo stesso tipo di fruizione pubblica nella zona di Ponte Parodi.

Puntuale applicazione delle norme tecniche di cui alla DGR 2615/98 fino alla adozione ed alla successiva approvazione dei rispettivi Piani di Bacino stralcio e comunque non oltre a quanto stabilito dall'art.17, comma 6 bis della L.183/89 e successive modificazioni ed integrazioni.

MODALITA' DI ATTUAZIONE:

Gli interventi sono subordinati alla preventiva approvazione di un S.A.U. o Progetti Unitari estesi ad ogni singolo sub-settore.

La zona é classificata di recupero ai fini della L.R. N.25/93, limitatamente all'inserimento di residenza pubblica e alla realizzazione di servizi

NORME TRANSITORIE:

Gli edifici sono assoggettati alla disciplina e alle norme progettuali della sottozona AS.

Sugli edifici incompatibili sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione, senza cambio d'uso e senza frazionamenti e accorpamenti.

La sistemazione superficiale delle aree, anche temporanea é consentita, esclusivamente per le funzioni ammesse.

Le previsioni contenute negli Strumenti attuativi o nei progetti convenzionati o approvati con procedure speciali prevalgono sulle indicazioni contenute nella presente scheda fino alla completa attuazione degli stessi o di lotti funzionali autonomi.

PA 4**DISTRETTO AGGREGATO FRONTE MARE - PARODI - PORTO ANTICO****44d****DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI****OBIETTIVI DELLA TRASFORMAZIONE:**

Permanenza di funzioni marittime (nuovo terminal crociere) compatibili con la riconversione dell'area per l'insediamento di funzioni urbane.

In considerazione della vastità dell'area e della sua completa trasformabilità si prevede che le carenze funzionali di servizi pubblici relative alle aree contermini vengano in parte soddisfatte nell'ambito della zona, con particolare riferimento al verde, ai parcheggi e agli spazi aperti di carattere ricreativo.

PERIMETRO E SETTORI:

L'area é suddivisa in due sub-settori in ragione delle (con riferimento alla planimetria) diverse potenzialità dei siti e delle destinazioni d'uso previste dei siti nonché delle caratteristiche architettoniche degli edifici.

FUNZIONE CARATTERIZZANTE:

Servizi pubblici

FUNZIONI AMMESSE:

In tutti i sub-settori:

Parcheggi pubblici

Parcheggi privati

Servizi privati

Connettivo urbano

Esercizi di vicinato

Pubblici esercizi

Direzionale

Viabilità secondaria

Attività trasportistiche di carattere marittimo

PRESTAZIONI E PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI

Le destinazioni d'uso in tale zona dovranno essere tali da costituire effettiva occasione per un recupero della città antica mediante inserimento di funzioni e servizi pregiati di uso collettivo che inducano sinergie con il centro storico.

Le funzioni Direzionale e Connettivo urbano sono ammesse in quote marginali rispetto a quella caratterizzante.

Sub-Settore n. 1:

ristrutturazione edilizia dell'edificio che ospita attualmente uffici della Dogana e della Capitaneria di Porto.

Sub-Settore n. 2:

ristrutturazione edilizia e riconversione funzionale degli edifici Hennebique di calata S. Limbania e di Calata Darsena.

Demolizione del silos nuovo e degli altri edifici esistenti all'interno del sub-settore; successiva ricostruzione sulla base di una progettazione unitaria. Gli spazi liberi devono essere destinati a parcheggi, verde e spazi aperti di carattere ricreativo.

**PREVISIONI INDICATIVE DI AREE PER SERVIZI:
A LIVELLO DI QUARTIERE**

Esistenti confermati	mq.0
Previsione	mq.15.000
Totale generale	mq.15.000
QUOTA RELATIVA AGLI INTERVENTI PREVISTI	mq.25.000

PREVISIONI INFRASTRUTTURALI E CONNESSIONI CON L'INTORNO:

Realizzazione di un percorso pedonale continuo lungo tutto l'arco portuale, tra S. Benigno e il Molo Vecchio con eventuale estensione a piazzale Kennedy, con inserimento di una pista ciclabile.

E' prevista la demolizione della sopraelevata, successivamente alla realizzazione del tunnel sub-portuale.

Raccordo veicolare con la viabilità cittadina in corrispondenza del sub-settore 1.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI E LIVELLO PUNTUALE DI P.T.C.P.

I nuovi insediamenti dovranno inserirsi armonicamente nel porto antico secondo soluzioni architettoniche rispettose del disegno dei moli e delle banchine e volumetricamente più contenute rispetto ai volumi esistenti. La disposizione dei nuovi volumi dovrà garantire significative visuali in direzione della Lanterna e del Porto Antico.

A tal fine è prescritto che i parcheggi pubblici e privati siano realizzati a raso o interrati mentre quelli pertinenziali dei nuovi insediamenti devono essere interrati, o collocati ai piani terreni; fa eccezione il riutilizzo del silos Hennebique, il cui volume può essere in parte destinato a parcheggi. I parcheggi pubblici previsti nella zona devono essere integrati nel sistema di accesso controllato al porto antico.

I parcheggi di nuova realizzazione devono essere destinati preferenzialmente ai residenti del Centro

Storico; da tale vincolo sono esclusi i parcheggi pertinenziali e quelli di tipo speciale (bus turistici, merci, mezzi di servizio, ecc...).

L'intervento dovrà contemplare la realizzazione di attrezzature sportive pubbliche, da determinarsi in sede di progettazione.

I nuovi insediamenti commerciali, specializzati e qualificati, dovranno risultare complementari con la rete commerciale del Centro Storico.

Puntuale applicazione delle norme tecniche di cui alla DGR 2615/98 fino alla adozione ed alla successiva approvazione dei rispettivi Piani di Bacino stralcio e comunque non oltre a quanto stabilito dall'art.17, comma 6 bis della L.183/89 e successive modificazioni ed integrazioni.

MODALITA' DI ATTUAZIONE:

Gli interventi sono subordinati alla preventiva approvazione di un Accordo di Programma, esteso all'intero sub-settore.

NORME TRANSITORIE:

Sugli edifici esistenti sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione, senza cambio d'uso e senza frazionamenti e accorpamenti.

La sistemazione superficiale delle aree, anche temporanea, è consentita esclusivamente per le funzioni ammesse.

La regolamentazione delle aree operative portuali è disciplinata dal Piano Regolatore Portuale.

PA 5**DISTRETTO AGGREGATO FRONTE MARE - PONTE CALVI - PONTE MOROSINI - PORTO ANTICO****44e**

Avendo il Piano Regolatore Portuale attribuito all'ambito quale Funzione Caratterizzante quella Urbana, per lo stesso si deve prevedere l'applicazione e l'operatività del vigente Piano Urbanistico Comunale. Distretto Aggregato Fronte mare 44e - Ponte Calvi e Ponte Morosini - Porto Antico ⁽¹⁾.

DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI

OBIETTIVI DELLA TRASFORMAZIONE: Riqualficazione e riconversione dell'area portuale dismessa e dell'antistante specchio acqueo mediante l'insediamento di nuove funzioni compatibili con la vocazione marittima dei luoghi, nell'ambito del processo di riconversione dell'intero porto antico e del rilancio del centro storico.

PERIMETRO E SETTORI:

L'area é suddivisa in due sub-settori, delimitati in ragione (con riferimento alla planimetria) delle diverse caratteristiche proprietarie, gestionali ed in base alla loro operatività.

FUNZIONE CARATTERIZZANTE:

Servizi pubblici e privati (per la nautica e il tempo libero).

FUNZIONI AMMESSE:

In tutti i sub-settori:
 Servizi pubblici
 Parcheggi pubblici
 Parcheggi privati

Nel sub-settore 1:

Residenza
 Alberghi
 Residenze turistico - alberghiere
 Esercizi di vicinato
 Esposizioni di merci
 Connettivo urbano
 Pubblici esercizi
 Direzionale
 Parcheggi privati

PRESTAZIONI E PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI

Sub-Settore n.1: realizzazione del complesso polivalente turistico - ricettivo e residenziale, in base al progetto in esecuzione, comprendente un porticciolo turistico completo di attrezzature e servizi, una struttura ricettiva, costituita da un albergo su Ponte Calvi, edifici per residenza, attività terziarie, commerciali e pubblici esercizi, su Ponte Morosini, con parcheggi interrati e copertura destinata prevalentemente ad uso pubblico pedonale. Il progetto approvato non può subire modifiche sostanziali in termini di dimensioni complessive, di dimensioni relative alle singole funzioni ammesse e di posizione delle stesse.

Gli edifici di servizio del bacino di carenaggio possono essere trasformati e destinati alle funzioni ammesse, purché sia garantita la funzionalità del bacino.

Sub-Settore n.2:

parcheggio interrato a Calata Rotonda con copertura destinata prevalentemente ad uso pubblico pedonale.

(1) Si veda a riguardo la Deliberazione del Consiglio Regionale n° 35 del 31 Luglio 2001 rettificata con Deliberazione n° 61 del 13 Novembre 2001

PREVISIONI INDICATIVE DI AREE PER SERVIZI:

A LIVELLO DI QUARTIERE

Esistenti confermati	mq.0
Previsione	mq.6.500
Totale generale	mq.6.500
QUOTA RELATIVA AGLI INTERVENTI PREVISTI	
	mq.14.171

PREVISIONI INFRASTRUTTURALI E CONNESSIONI CON L'INTORNO:

Realizzazione di un percorso pedonale continuo lungo tutto l'arco portuale, tra S. Benigno e il Molo Vecchio con eventuale estensione a piazzale Kennedy, con l'inserimento di una pista ciclabile.

Realizzazione della stazione Darsena della metropolitana.

E' prevista la demolizione della sopraelevata, successivamente alla realizzazione del tunnel sub-portuale.

PRESCRIZIONI PARTICOLARI E LIVELLO PUNTUALE DI P.T.C.P.

I parcheggi pubblici previsti nella zona devono essere integrati nel sistema di accesso controllato al porto antico.

I nuovi insediamenti commerciali, specializzati e qualificati, dovranno risultare complementari con la rete commerciale del Centro Storico.

I parcheggi di nuova realizzazione devono essere destinati preferenzialmente ai residenti del Centro

Storico; da tale vincolo sono esclusi i parcheggi pertinenziali e quelli di tipo speciale (bus turistici, merci, mezzi di servizio, ecc...).

Puntuale applicazione delle normative della DGR 2615/98 fino alla adozione ed alla successiva approvazione dei rispettivi Piani di Bacino stralcio e comunque non oltre a quanto stabilito dall'art.17, comma 6 bis della L.183/89 e successive modificazioni ed integrazioni.

NORME TRANSITORIE:

La sistemazione superficiale delle aree, anche temporanea é consentita, esclusivamente per le funzioni ammesse.

Le previsioni contenute negli Strumenti attuativi o nei progetti convenzionati o approvati con procedure speciali prevalgono sulle indicazioni contenute nella presente scheda fino alla completa attuazione degli stessi o di lotti funzionali autonomi.

