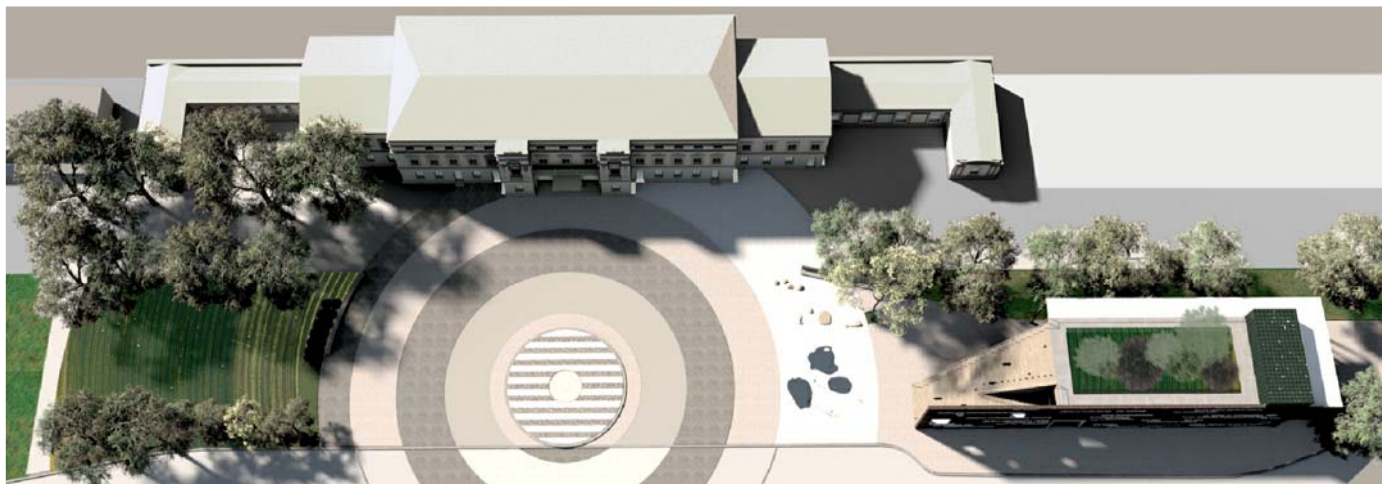


Progetto per la riqualificazione della Piazza Transalpina/Trg Evrope
Projekt revitalizacije trga Transalpina/Trga Evrope



COMMITTENTE  GECT-GO/EZTS-GO Via Roma, 9 - 34170 Gorizia, Italia	NAROČNIK GECT-GO/EZTS-GO Via Roma, 9 - 34170 Gorizia, Italia	R. U. P. E DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO POOBlašČENA OSEBA ZA IZVEDBO NAROČILA WALTER DE GRESSI Corso Italia, 90 - 34170 Gorizia, Italia
MANDATARIO RTP  Baglivo Negrini Architetti	ODGOVORNO PODJETJE ZA PROJEKTIRANJE - ITALIJA BAN di CARMELO BAGLIVO Via del Porto Fluviale, 59 - 00154 Roma, Italia	MANDANTE  ODGOVORNO PODJETJE ZA PROJEKTIRANJE - SLOVENIJA ARHITEKTUR ING Drenov Gric, 80 - 1360 Vrhnika, Slovenia
MANDANTE  Architettura e Ingegneria	POGODBENO PODJETJE - ITALIJA SD PARTNERS Viale Tunisia 37 - 20124 Milano, Italia	

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA (PFTE)
TEHNIČNA IN EKONOMIČNA ŠTUDIJA IZVEDLJIVOSTI PROJEKTA

REV	REV	DATA	DATUM	DESCRIZIONE	OPIS	CODICE ELABORATO	ŠTEVILKA PROJEKTA
						GECTGO.FTE.GEN.EE.10002.01	

ELABORATI GENERALI		GLAVNI PROJEKTI	
TAV		DATA	DATUM
RELAZIONE GENERALE ILLUSTRATIVA	SPLOŠNO ILLUSTRATIVNO POROČILO	01/04/2022	
		SCALA	MERILLO

Sommario

1	PREMESSA.....	3
2	OBIETTIVI PROGETTUALI E BENEFICI ATTESI	3
3	ANALISI DEL CONTESTO.....	4
3.1	Cenni storici.....	4
3.2	Area d'intervento	5
3.3	AREA DI PROGETTO NEL COMUNE DI GORIZIA	8
3.4	AREA DI PROGETTO NEL COMUNE DI NOVA GORICA	14
3.4.1	Inquadramento urbanistico e catastale	14
4	VERIFICHE URBANISTICHE DI PROGETTO	21
4.1	AREA DI PROGETTO NEL COMUNE DI GORIZIA	21
4.2	AREA DI PROGETTO NEL COMUNE DI NOVA GORICA	23
5	L'INTERVENTO.....	30
5.1	Esigenze progettuali.....	30
5.2	Studio delle alternative progettuali	32
5.3	Analisi costi benefici e scelta dell'ipotesi progettuale	34
5.4	Il progetto nel contesto – impatto paesistico	35
5.5	La piazza	35
5.6	Il nuovo edificio.....	36
5.7	Accessibilità e sosta	39
6	INDIRIZZI PER LO SVILUPPO DELLA PROGETTAZIONE E ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO	42
6.1	ITER APPROVATIVO CONFORMITA' URBANISTICA COMUNE DI NOVA GORIGA	42
7	NORMATIVE DI RIFERIMENTO	45
7.1	Normative generali Repubblica Italiana.....	45
7.2	Normative regionali Friuli-Venezia-Giulia	46
7.3	Normative generali Repubblica Slovenia	46
8	STIMA DEI COSTI – SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA	47
9	FASI E TEMPI STIMATI PER LA REALIZZAZIONE	48
10	SOSTENIBILITA' AMBIENTALE.....	50
10.1	Suolo e sottosuolo.....	50
10.2	Qualità dell'aria e fattori climatici.....	50
10.3	Popolazione e salute umana	50
10.4	Integrazione con il contesto paesaggistico-territoriale	50
10.5	Consumi e scarichi idrici.....	50
10.6	Risparmio ed efficienza energetica	50
10.7	Inquinamento luminoso	51
10.8	Gestione dei rifiuti.....	51
10.9	Inquinamento acustico	51



ALLEGATO 1: MATRICE DI VALUTAZIONE DELLE IPOTESI ALTERNATIVE 52

1 PREMESSA

Nel 2019 le città di Nova Gorica e Gorizia hanno stabilito di perseguire l'ambizioso obiettivo di diventare la Capitale Europea della Cultura nel 2025. Al fine di perseguire tale traguardo, indipendentemente dal successo o meno della candidatura, le due amministrazioni comunali hanno deciso di continuare il processo di connessione tra le 2 città creando un'area comune sul confine tra i due stati trasformando l'area della stazione ferroviaria di Nova Gorica, che presenta un grande valore simbolico, in un'area moderna centrale che diventi un centro focale per entrambe le città.

La cooperazione transfrontaliera tra 2 città confinanti rappresenta un grande vantaggio ed opportunità per entrambe le città che stanno quindi preparando un programma comune per promuovere e rafforzare la qualità di tale area di confine facendola diventare un luogo di interesse per la Comunità Europea all'insegna di tradizione e modernità, originalità e visibilità. Lo scopo è quello di creare un'area urbana comune che sia chiaramente riconoscibile e con una precisa identità che colleghi le due entità urbane creando un luogo sia fisico che simbolico che promuova una più larga cooperazione interculturale. L'area individuata per tale progetto di riqualificazione è posizionata esattamente a metà strada tra il centro storico di Gorizia e il centro amministrativo e culturale di Nova Gorica e rappresenta il luogo di più stretto e diretto contatto tra le due città.

In tale ambito si inserisce il presente progetto che prevede la riqualificazione della suddetta piazza Transalpina/Trg Evrope che comprende anche la creazione di un padiglione espositivo atto ad ospitare mostre ed eventi culturali legati alla storia di quest'area geografica.

2 OBIETTIVI PROGETTUALI E BENEFICI ATTESI

La riqualificazione dell'area di confine tra Gorizia e Nova Gorica ha l'obiettivo di aumentare la connessione tra i due stati incrementando la qualità della vita degli abitanti delle città stesse e delle aree circostanti. Tale progetto prevede l'integrazione tra le potenzialità di due città confinanti attraverso un'iniziativa culturale che possa attrarre visitatori, incrementare gli sviluppi economici e gli investimenti locali, sviluppando l'educazione e le infrastrutture dell'area.

Lo sviluppo di tale piazza, vicina alla storica stazione ferroviaria che separa Nova Gorica da Gorizia, ha la potenzialità di essere uno spazio centrale per lo sviluppo spaziale futuro della città. Fino ad ora l'area è stata oggetto di costruzioni e sistemazioni frammentate, senza una previsione di visione e linguaggio unitario. L'obiettivo è quello di esaltare il valore storico e culturale della piazza con soluzioni originali che rispettino il paesaggio e il patrimonio culturale permettendo a cittadini e visitatori di sperimentare la continuità storica di questi luoghi.

Nell'area della piazza si vuole inoltre realizzare un edificio simbolico che possa ospitare mostre, incontri ed attività turistico culturali che possa essere fruito dagli abitanti di entrambe le città. La struttura deve ospitare percorsi espositivi permanente ed avere spazi multi funzionali per eventi ed incontri. Lo spazio deve essere progettato per attirare pubblico di tutte le generazioni e retaggio culturale. Esso deve essere economicamente sostenibile e per quanto possibile autosufficiente in modo da poter generare profitto e poter essere prestato per ospitare differenti iniziative. Lo scopo principale dell'edificio vuole essere quello di creare un luogo di incontro nell'area di confine incoraggiando la socializzazione transfrontaliera con l'obiettivo di riscoprire una interpretazione condivisa del passato diviso ed immaginare un futuro comune in questi spazi vivi. Deve essere valorizzata la comprensione storica dell'area, della sua eredità in modo da poter comprendere il presente così come il passato in tutta la sua complessità.



3 ANALISI DEL CONTESTO

3.1 Cenni storici

Per un inquadramento storico generale si riporta di seguito un estratto dal sito Gect Go (<https://euro-go.eu/it/chi-siamo/storia-del-territorio-e-del-gect/>) che delinea brevemente l'evoluzione storica di Gorizia, Nova Gorca e dei relativi confini:

<<Il Goriziano comprende l'area che abbraccia il fiume Isonzo e i suoi confluenti Vipacco, Iudrio e Idrijca, nonché il Collio e il Carso e acquisì l'unità politico-amministrativa grazie ai patriarchi di Aquileia e ai Conti di Gorizia. A partire dall'XI secolo fu soggetto a molteplici cambiamenti geopolitici e solo in seguito all'estinzione della dinastia dei Conti di Gorizia acquisì la struttura territoriale che rimase invariata sino al 1918.

All'inizio del XV secolo le terre dei patriarchi di Aquileia passarono sotto il dominio della Repubblica di Venezia. Mossi dall'intenzione di rivendicare i diritti di successione degli ormai estinti conti di Gorizia, nel 1508 i veneziani iniziarono la guerra contro la casa d'Asburgo. Le lotte cessarono appena nel 1521, quando gli Asburgo ebbero la meglio e divennero gli eredi dei Conti di Gorizia.

Nel 1809 gran parte del territorio goriziano fu annesso alle Province illiriche, mentre una parte minore fece parte dell'Impero Napoleonico già dal 1807. In seguito alla caduta di Napoleone i confini vennero ridefiniti e rimasero invariati fino alla fine della Prima guerra mondiale.

Sebbene a metà del XVIII secolo iniziarono a insediarsi anche nel Goriziano i primi stabilimenti industriali il territorio mantenne a lungo la sua prevalente vocazione agricola. Cento anni dopo, grazie al nuovo collegamento ferroviario e alla strategica posizione confinaria, si assistette a una fioritura del commercio interrotta però successivamente dalla Prima guerra mondiale e dal Fronte dell'Isonzo (maggio 1915).

A novembre del 1918 l'intera area fu occupata dall'Italia e in seguito al Trattato di Rapallo (1920) divenne parte del territorio italiano. Nel 1923 la Provincia di Gorizia fu soppressa e i suoi territori vennero annessi alle Province di Udine e Trieste. Nel 1927 i confini vennero ridefiniti e fu ricostituita la Provincia di Gorizia.

Dopo la Seconda guerra mondiale il territorio goriziano fu conquistato dall'esercito partigiano. In seguito agli Accordi di Belgrado e Duino (1945) l'area fu divisa in zona A, amministrata dalle forze armate anglo-americane, e in zona B, amministrata dalla Jugoslavia. Il Goriziano divenne oggetto di una contesa politico-diplomatica. Con la firma del Trattato di pace di Parigi (1947) gran parte del territorio venne annesso alla Jugoslavia, mentre la parte minore, compresa Gorizia, venne annesso all'Italia.

Il nuovo confine - quasi invalicabile nei primi anni - correva ai bordi della città di Gorizia, separandola dal suo entroterra che era tradizionalmente legato alla città. Sulla parte slovena nel 1948 iniziò così la costruzione di una nuova città – Nova Gorica. Con l'Accordo di Udine (1955), firmato tra Italia e Jugoslavia venne creato negli anni della cortina di ferro un nuovo confine con un regime di liberalità senza precedenti tra due stati appartenenti a due blocchi diversi, che regolava gli scambi transfrontalieri tra i titolari del lasciapassare e il transito agricolo degli agricoltori proprietari di fondi attraversati dalla linea di confine. Il Trattato di Osimo (1975) rese definitive le frontiere terrestri e marittime tra i due stati, mentre gli accordi sulla promozione della collaborazione economica diedero lo slancio e contribuirono al miglioramento delle condizioni di vita della popolazione confinaria.

In quel periodo l'area confinaria fu per entrambi gli stati estremamente importante e degna di particolari attenzioni, rappresentando il confine uno strumento di sviluppo reciproco (commercio, trasporti e spedizioni, dogana, polizia ed esercito, ...). Nonostante le rilevanti differenze tra i due territori, vi furono persone da ambedue le parti pronte a oltrepassare oltre la barriera del confine, soprattutto in ambito

sportivo e culturale. Nei decenni a seguire le due città confinanti, insieme ai paesi circostanti, svilupparono così due agglomerati urbani adiacenti e collegati.

*Nel 1990 lo stato Jugoslavo iniziò a disgregarsi e, in seguito alla proclamazione dell'**indipendenza della Slovenia**, l'armata Jugoslava cercò di stroncare con forza le pretese slovene di avere uno stato indipendente. La guerra durò dieci giorni e fu seguita da negoziati e dalla successiva ritirata dell'esercito jugoslavo dalla Slovenia. Nel corso degli anni a venire, lo stato sloveno adottò standard democratici e ottenne il riconoscimento internazionale, cosicché nel 2004 diventò membro dell'UE e nel 2007, dieci anni esatti dopo l'Italia, entrò a far parte dell'area Schengen. >>*

3.2 Area d'intervento

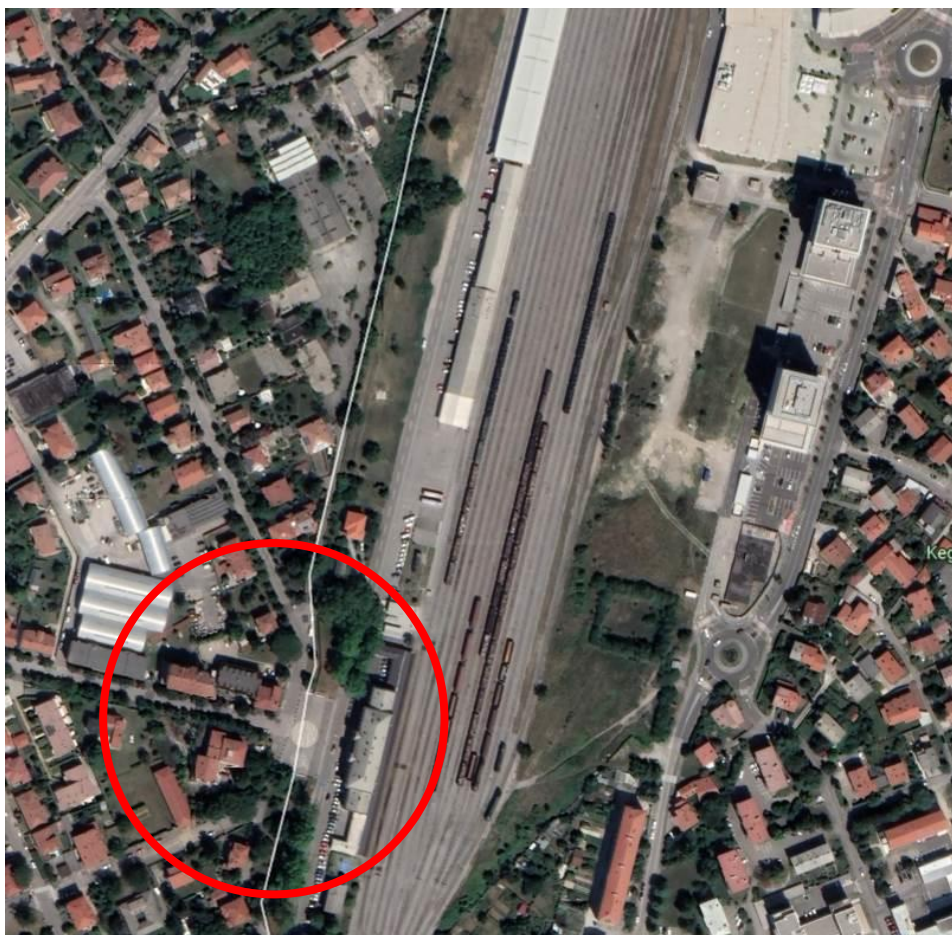


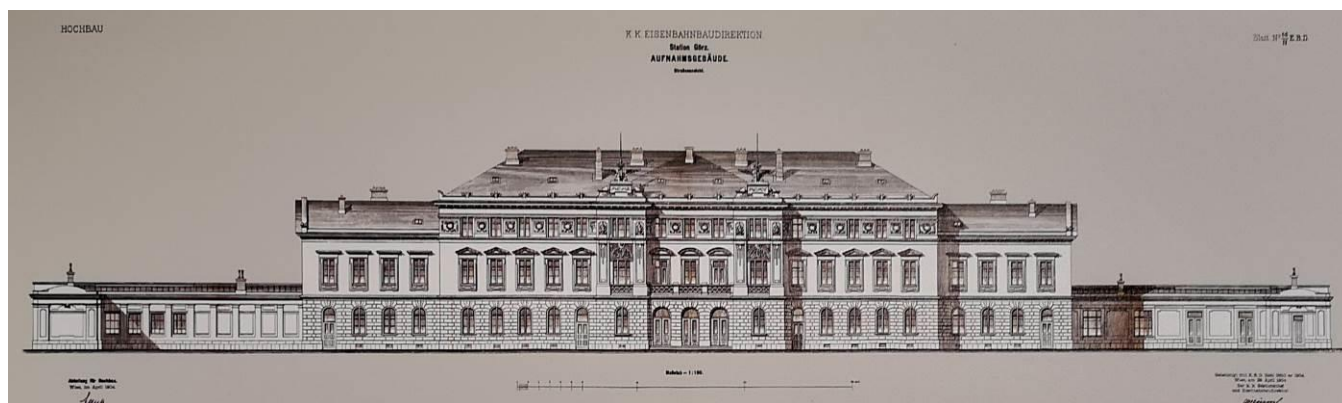
Foto aerofotogrammetrica dell'area d'intervento

L'area oggetto d'intervento è la piazza Transalpina/Trg Evrope posizionata al confine tra i Italia e Slovenia, parte nel territorio Italiano del comune di Gorizia e parte nel territorio Sloveno del Comune di Nova Gorica. Essa confina sul lato sloveno con via Kolodvorska che dà sulla stazione ferroviaria e sul lato italiano con via Ugo Foscolo e via Caterina Percoto.

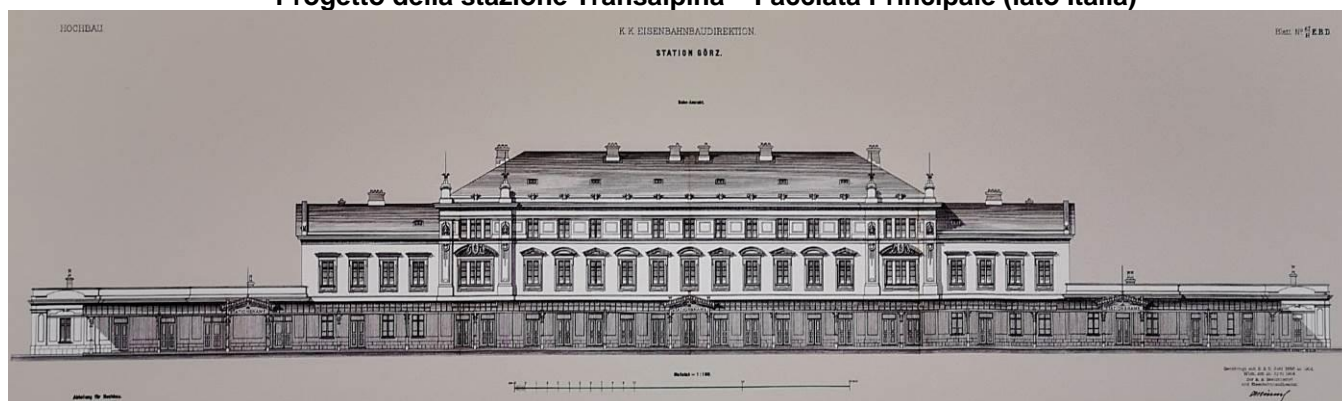
La Stazione Ferroviaria di Gorizia viene realizzata in stile eclettico ottocentesco all'inizio del XX secolo su progetto dell'Architetto Robert Selig, come importante nodo della nuova Ferrovia Transalpina (Jesenice – Gorizia – Trieste), a sua volta parte di un più vasto programma di infrastrutturazione ferroviaria voluto dall'impero Asburgico (*Alpenbahn – programm*).



European Grouping of Territorial Cooperation
Gruppo europeo di cooperazione territoriale
Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje



Progetto della stazione Transalpina – Facciata Principale (lato Italia)



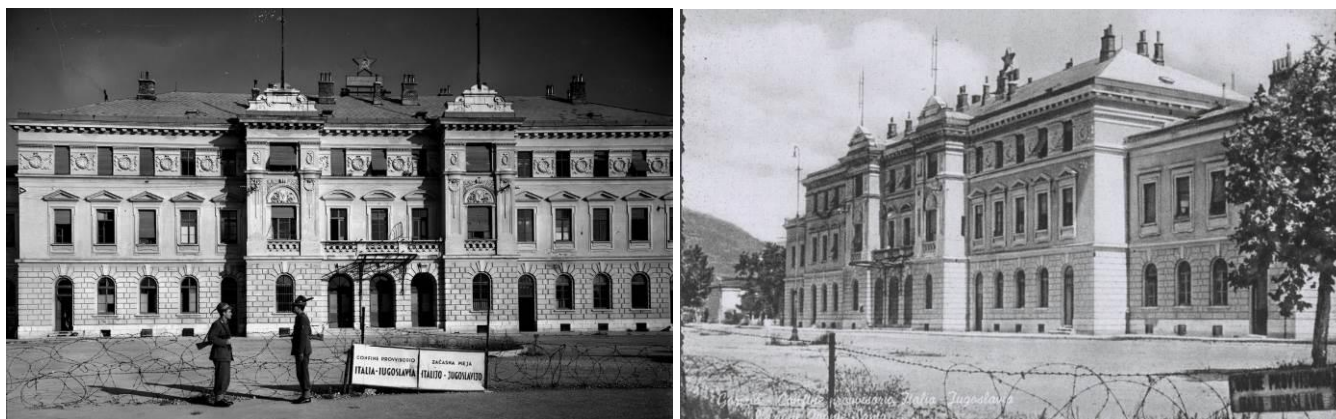
Progetto della stazione Transalpina – Facciata lungo la ferrovia (lato Slovenia)



La Piazza e la Stazione nel 1910 – Pokrajnski Arhiv v Novi Gorici

Nel 1947, con il ridisegno dei territori Nazionali a seguito della Seconda Guerra Mondiale, il nuovo confine tra Italia e Jugoslavia divide in due la piazza.

Attraversata dal cosiddetto "Muro di Gorizia", la Transalpina diviene uno dei simboli della separazione politico-ideologica tra l'Europa occidentale e quella orientale durante gli anni della guerra fredda: fino al 1954 lungo la linea di confine si snodava il filo spinato e la porta d'entrata della stazione ferroviaria non si apriva sulla piazza.



1947 – il filo spinato del confine provvisorio divide la Piazza

Dopo il 1954 il filo spinato fu sostituito da una recinzione fatta da un muretto alto mezzo metro sovrastato da pilastri di calcestruzzo tra i quali era tesa una rete di filo di ferro. I quartieri periferici e la stazione ferroviaria che si affaccia sulla piazza assegnati alla Jugoslavia al termine della Seconda guerra mondiale furono così divisi dal resto di Gorizia, che rimase all'Italia.

Sul suolo jugoslavo sorse la città di Nova Gorica ovvero la nuova Gorizia, costruita quasi in continuità con la 'vecchia' Gorizia, ma separata da questa dal confine.

Con l'entrata nell'UE della Slovenia, nel 2004 viene abbattuto il muro di confine che divide la piazza, che diviene uno spazio aperto e permeabile tra i due Stati. A testimonianza della linea di demarcazione rimane il tracciato sulla pavimentazione e la targa commemorativa al centro della Piazza.



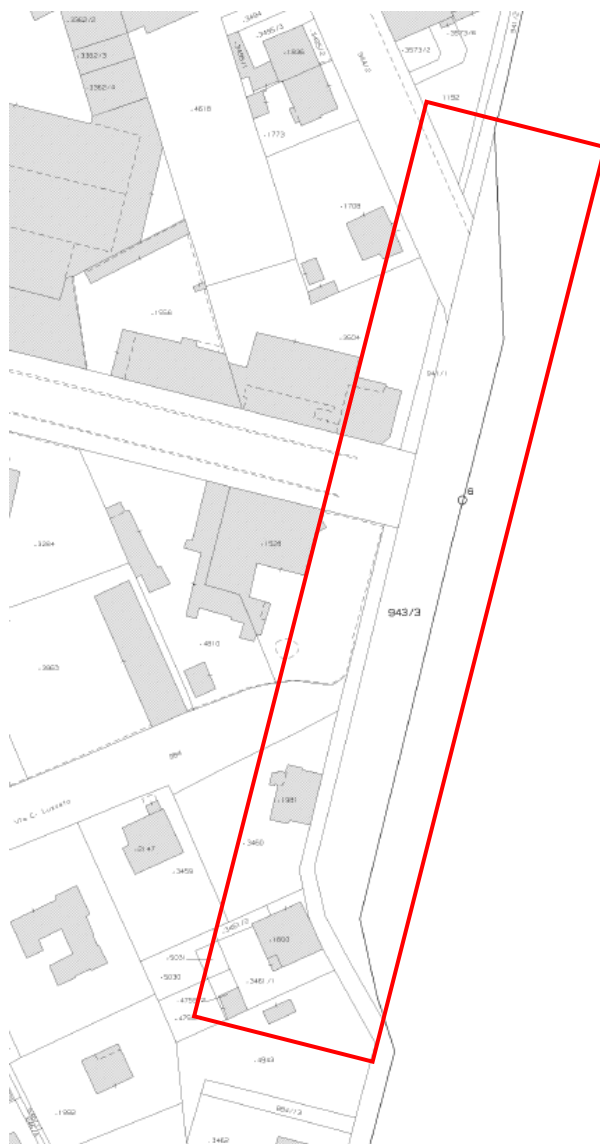
Targa commemorativa al centro della Piazza Transalpina

3.3 AREA DI PROGETTO NEL COMUNE DI GORIZIA

3.3.1 Inquadramento urbanistico e catastale

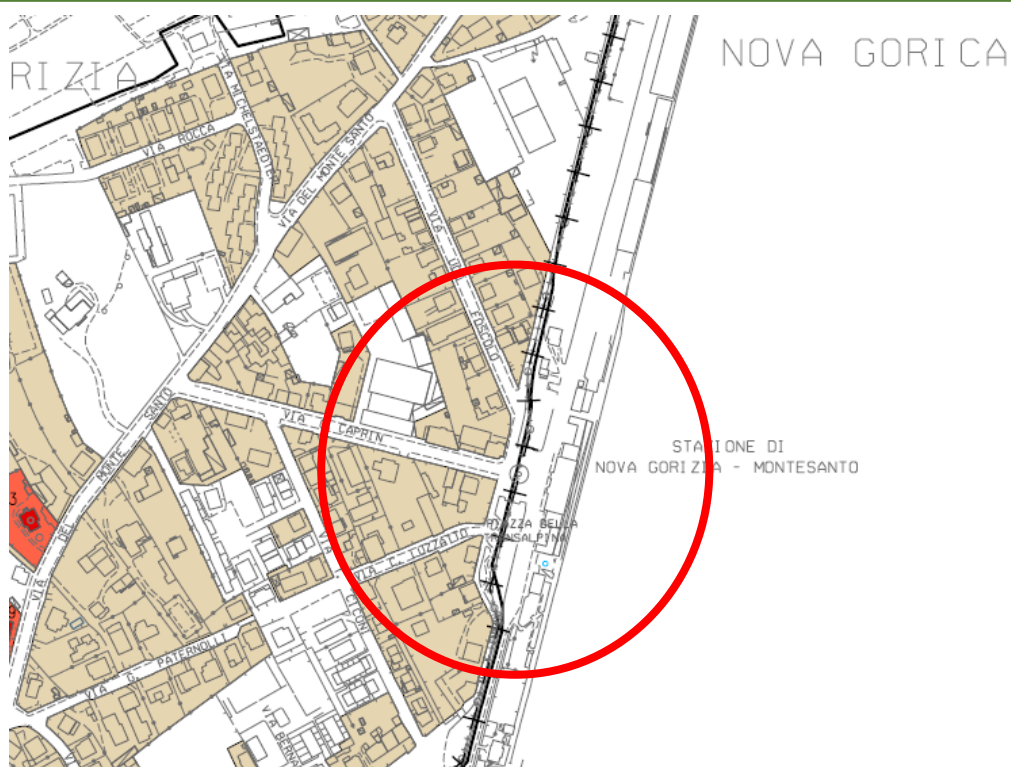
Il Comune di Gorizia è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con delibera del Consiglio Comunale n.20 del 18.07.2001 e successive varianti. Il Comune è incuneato nella valle dell'Isonzo ed è stretta il territorio collinare e il confine con la Slovenia, su cui si affaccia l'area oggetto d'intervento.

Dal punto di vista catastale l'area è individuata nel foglio 10 mappale 943/3 che ha un'estensione di circa 2235 mq.



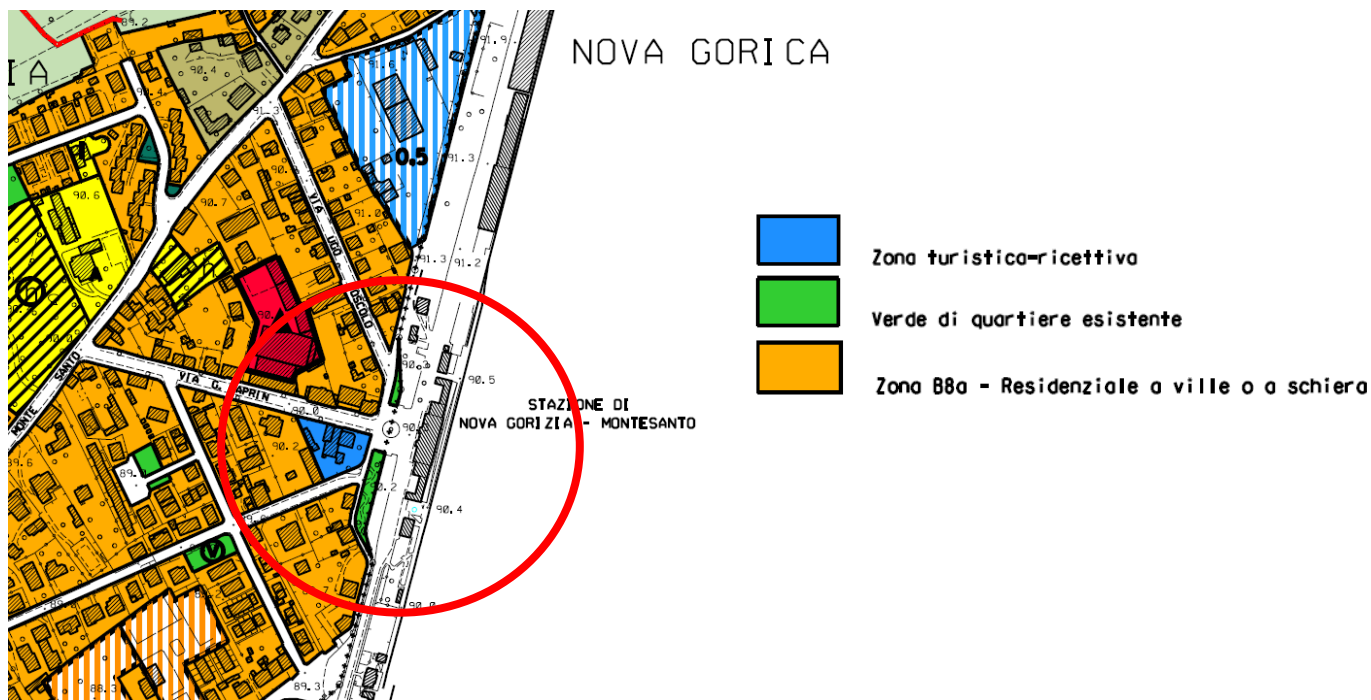
Estratto mappa catastale Comune di Gorizia – Foglio 10

Nel PRG, nella tavola A.3 – Vincoli e Fasce di Rispetto – Individuazione bene paesaggistici, risulta che l'area di progetto è posizionata in prossimità di aree classificate Zone A e B al 1985 che indicano la presenza di edifici appartenenti ai gruppi 3 e 4 individuati nella tavola del patrimonio.



Estratto PRG vigente Comune di Gorizia - Tavola A. 3 – Vincoli e Fasce di Rispetto 1:10.000

Nella tav. P.2 – Azzonamento, dal punto di vista dell'azzonamento urbanistico l'area di progetto nel comune di Gorizia presenta evidenziato in verde *Zone omogenee a servizi – Aree per standard – Verde di quartiere esistente*. Le aree limitrofe sono classificate Zona turistica – ricreativa e Zona B8a – Residenziale a ville o a schiera.

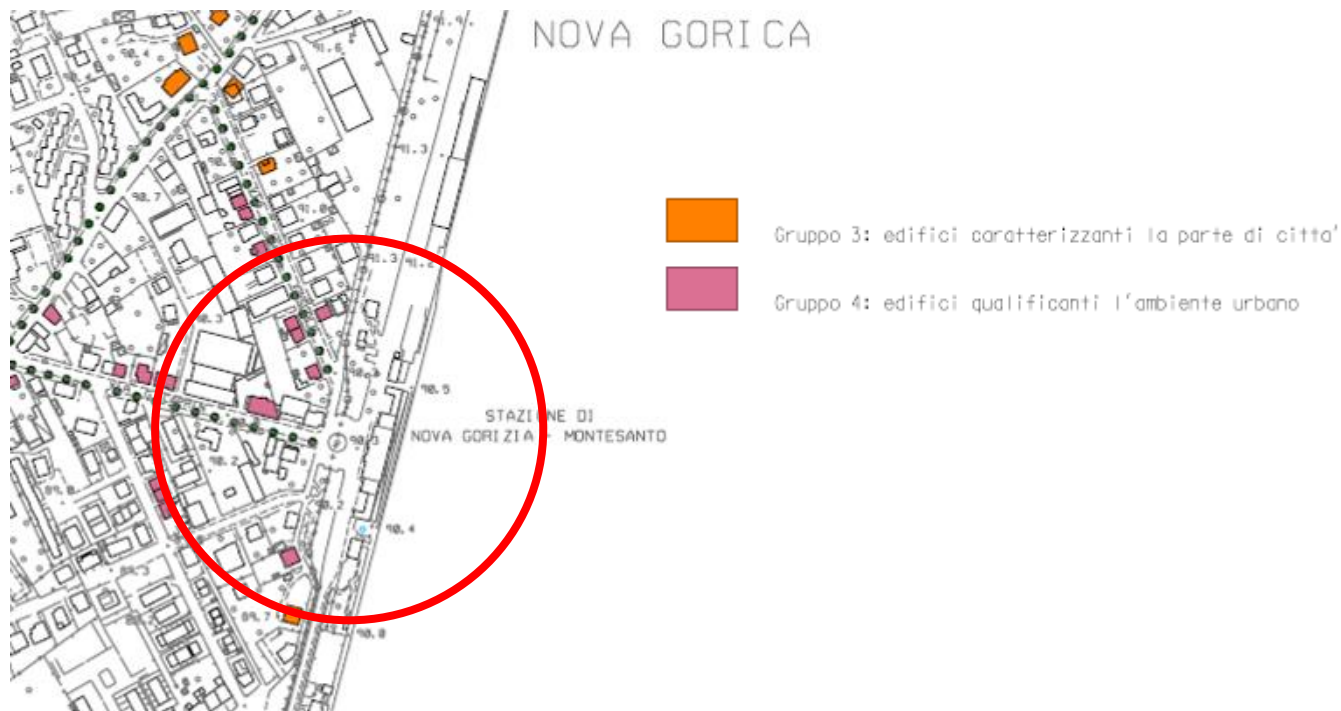


Estratto PRG vigente Comune di Gorizia – Tavola P. 2 – Azzonamento 1:5000

Nella tav. P.3 – Il Patrimonio della città, si rileva che l'area non ricade in nessuna zona ritenuta di patrimonio della città di Gorizia. Nelle vicinanze sono presenti edifici caratterizzanti la parte di città ed



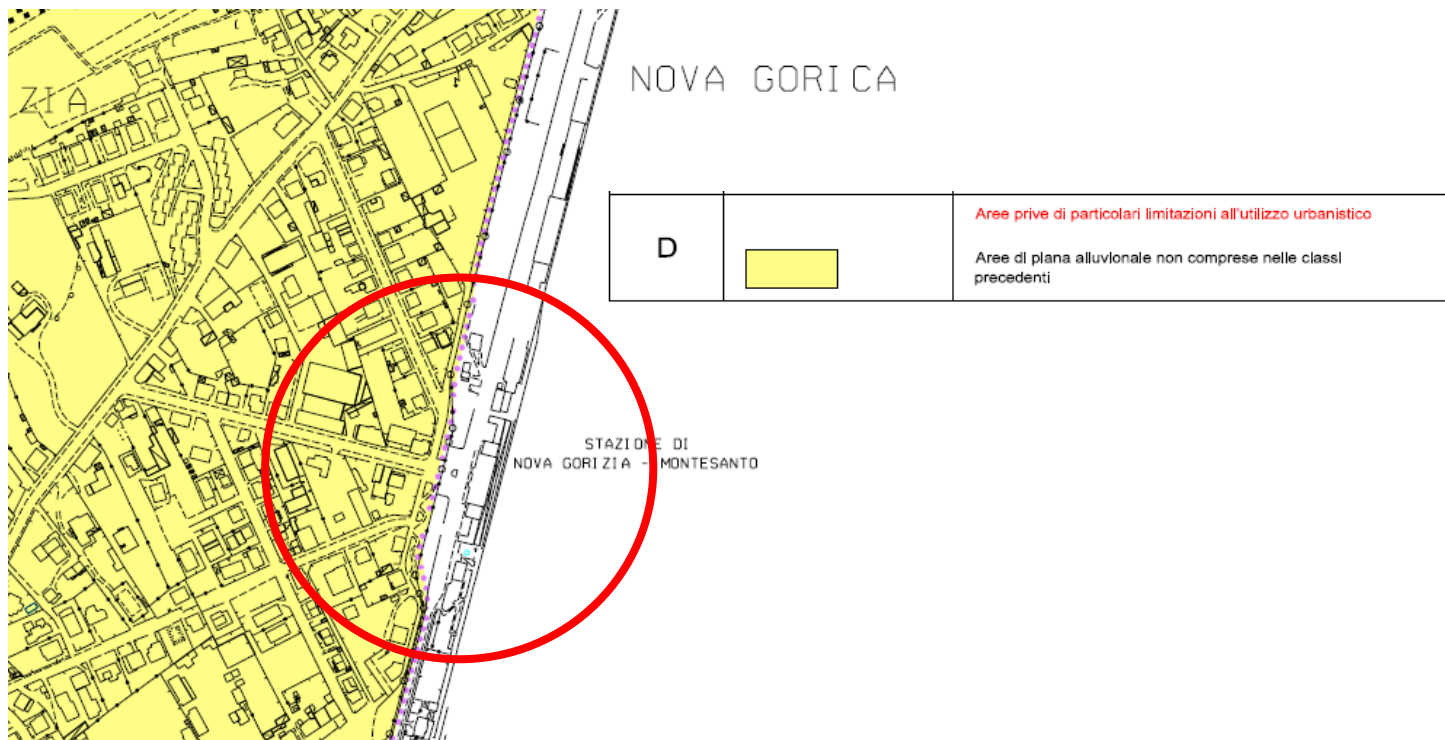
edifici qualificanti l'ambiente urbano.



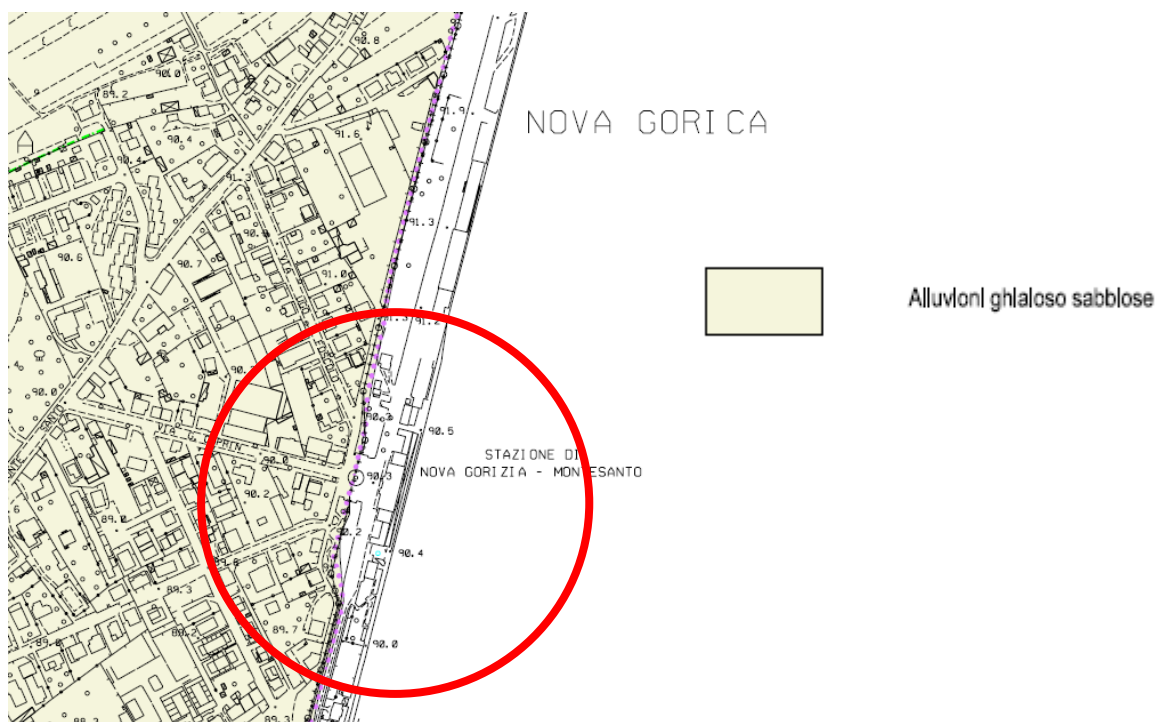
Estratto PRG vigente Comune di Gorizia - Tavola P. 3 – Il patrimonio della città 1:5000

3.3.2 Inquadramento geologico, geomorfologico e idrogeologico

Dal punto di vista geologico l'area di progetto facente parte del comune di Gorizia secondo la *Carta della zonizzazione geologica tecnica* rientra nella *Classe D – Aree prive di particolari limitazioni all'utilizzo urbanistico – Aree di piana alluvionale* e secondo la *Carta geomorfologica e geolitologica* lo schema litologico è quello Alluvionale ghiaioso sabbioso.

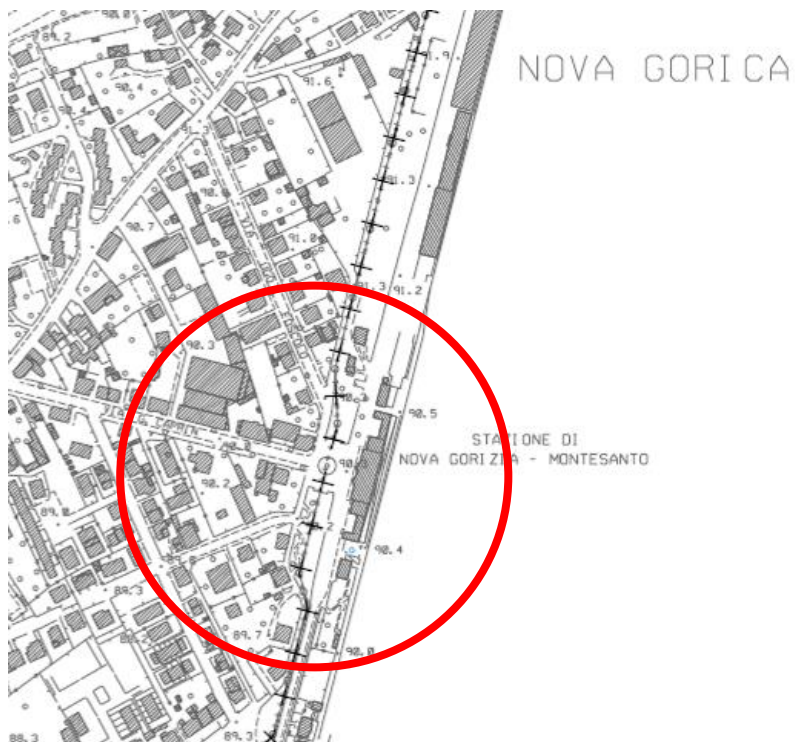


Relazione geologica PRG Comune di Gorizia - All. 3 – Carta della zonizzazione geologica tecnica 1:10000

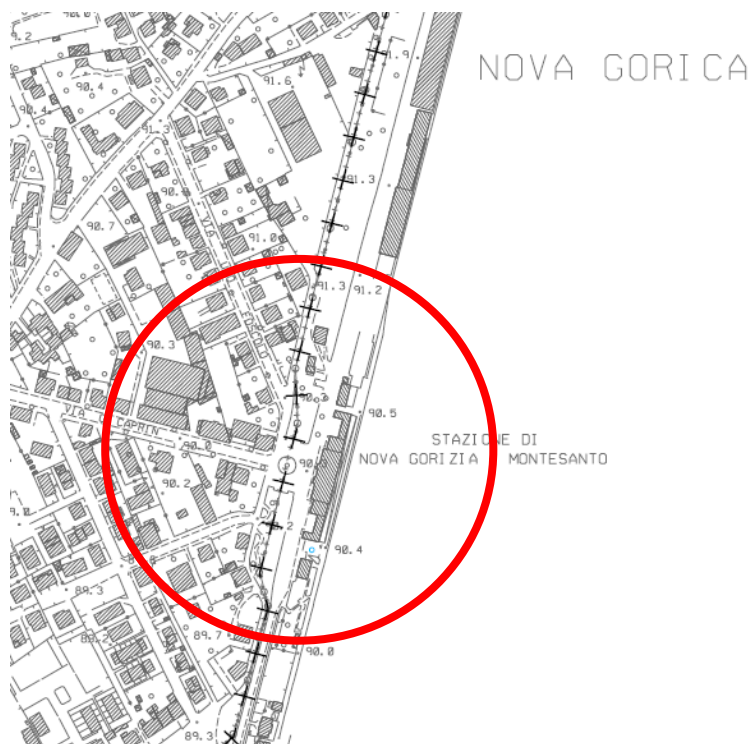


Relazione geologica PRG Comune di Gorizia - All. 1 – Carta geomorfologica e geolitologica 1:10000

Come si può vedere inoltre dall'estratto della Tavola A.13 – PAI – Carta della Pericolosità Geologica e della Tavola A.14 – PAI – Carta della Pericolosità Idraulica l'area di progetto facente parte del comune di Gorizia non è soggetta a pericoli geologici, idrogeologici e idraulici.



Estratto PRG Comune di Gorizia - Tavola A.13 – PAI – Carta della Pericolosità Geologica 1:10000



Estratto PRG Comune di Gorizia - Tavola A.14 – PAI – Carta della Pericolosità Idraulica 1:10000

Per ulteriori approfondimenti sugli aspetti geologici, geomorfologici, idrogeologici e sismici si rimanda alla relazione Geologica.

3.3.3 Analisi dei sottoservizi esistenti

Sul lato italiano della piazza e nelle strade limitrofe è presente lo schema di rete idrica riportato nella figura sottostante.



Estratto Planimetria Sottoservizi Piazza Transalpina e via limitrofe – Comune di Gorizia - Irisacqua

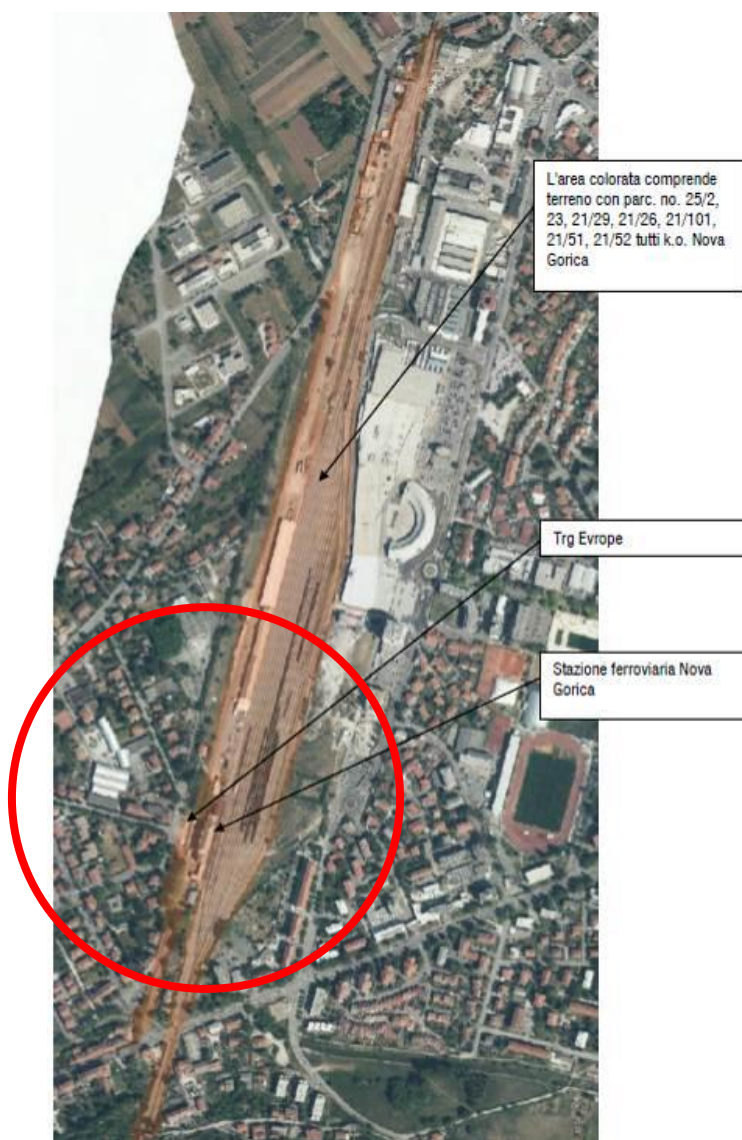
Si precisa che, il posizionamento delle reti, così come indicato negli elaborati ricevuti dall'Ente gestore e riportati nell'immagine precedente, seppur aggiornato all'ultimo rilievo, potrebbe presentare degli scostamenti dalla reale situazione, che potrà essere verificata con puntuale precisione solo al momento dell'eventuale tracciatura da eseguirsi in loco, su richiesta del richiedente.

Pertanto, durante le fasi di scavo dovrà essere prestata la massima attenzione e perizia, eventualmente eseguendo gli scavi anche a mano senza l'utilizzo di mezzi meccanici, al fine di evitare, in caso di interferenze, danni diretti o indiretti alle reti in gestione presenti. Dovranno essere adottate tutte le misure e tutti gli adempimenti per evitare il verificarsi di danni ad opere, all'ambiente, a cose e persone nell'esecuzione dei lavori oggetto dello scavo. L'onere per il ripristino di opere o il risarcimento dei guasti e/o danni diretti o indiretti arrecati alle reti presenti, ai luoghi, a cose o a terzi determinati da imperizia o negligenza, mancata, tardiva o inadeguata assunzione dei necessari provvedimenti sopra raccomandati saranno a totale carico dell'esecutore.

3.4 AREA DI PROGETTO NEL COMUNE DI NOVA GORICA

3.4.1 Inquadramento urbanistico e catastale

L'area di piazza Trg Evrope (prendendo in considerazione l'inquadramento generale della zona evidenziata nella figura sottostante) fa parte delle parcelle catastali 25/2, 23, 21/29, 21/26, 21/101, 21/51, 21/52 tutti nel k.o. Nova Gorica 2340.



Estratto portale GIS online Comune di Nova Gorica

Gli atti normativi che hanno validità rispetto all'area sono:

- Ordinanza sul Piano Territoriale Comunale del Comune di Nova Gorica (versione consolidata ufficiale) (Gazzetta ufficiale della Repubblica di Slovenia, n. 13/2018)
- Ordinanza che modifica l'ordinanza sul piano territoriale comunale del Comune di Nova Gorica (Gazzetta ufficiale della Repubblica di Slovenia, n. 30/2018)
- Ordinanza che modifica l'ordinanza sul piano territoriale comunale del Comune di Nova Gorica (Gazzetta ufficiale della Repubblica di Slovenia, n. 31/2020)
- Per il terreno con parcella 21/101 (0,02 %): Legge di esecuzione comunale: Ordinanza sulla stazione ferroviaria successiva - sud (GU RS, n. 77/09); le strutture della stazione ferroviaria non si

trovano nell'area OPPN

- Per il terreno con parcella 21/101 (0,05 %): Legge di esecuzione comunale: Ordinanza sull'OPPN Vicino alla stazione ferroviaria - nord (Ur. l. RS, n. 57/09); le strutture della stazione ferroviaria non si trovano nell'area OPPN

Le restrizioni e protezioni riguardanti l'area sono riportate nelle figure indicate di seguito.

Secondo l'Istituto Per La Tutela Dei Beni Culturali, secondo le condizioni di progetto di ZVKDS OE NG, la stazione ferroviaria di Nova Gorica è parte del patrimonio architettonico essendo un esempio di grande stazioni ferroviaria di inizio secolo.



Stazione ferroviaria di Nova Gorica

Regime: patrimonio

Sottosquadro: patrimonio architettonico

Stato dei dati: 27/12/2021

Confine: per topografia

ESD: 488

Tipologia: patrimonio architettonico profano

Campo di applicazione: oggetto

Password: stazione ferroviaria

Descrizione: La stazione è un esempio di grande stazione ferroviaria di inizio secolo. A causa di cambiamenti politici, la stazione non ha mai preso vita completamente ed è rimasta invariata fino ad oggi.

Descrizione del luogo:

La stazione si trova proprio accanto al confine italo-sloveno ad ovest del centro di Nova Gorica.

Incontri:

inizio del 19° secolo. e XX secolo, 1906

Estratto PIS – JV (gov.si) – Patrimonio Architettonico

Per quanto riguarda il Pericolo di Erosione è presente in prossimità dell'area una Zona di Protezione da Erosione (evidenziata nell'immagine sottostante), conformemente alle condizioni di progettazione della Direzione della Repubblica di Slovenia per le Acque, NG.

E' presente inoltre un'area di Protezione dalle Alluvioni, in accordo con le condizioni di progetto della Direzione delle Acque della Repubblica di Slovenia, NG. In merito a questo si riporta anche la Mappa di Allerta Alluvione, in accordo con le condizioni di progetto della Direzione delle Acque della Repubblica di Slovenia, NG.



Erozijsko območje
 Zahtevni zaščitni ukrepi

Estratto PIS – JV (gov.si) – Zona di Protezione da Erosione



Classe di pericolo di inondazione
 Area rossa = rimanente
 Misure di protezione avanzate

Classe di pericolo di inondazione
 Area gialla = piccola

corso d'acqua
 VT Koren

Estratto PIS – JV (gov.si) – Zona di Protezione dalle Alluvioni



Estratto PIS – JV (gov.si) – Mappa di Allerta Alluvioni

3.4.2 Analisi dei sottoservizi esistenti

Si portano le planimetrie dei tracciamenti della Rete Elettrica, secondo le condizioni del progetto di Elektro Primorska, delle Linee di Telecomunicazione, secondo le condizioni del progetto di Telekom Slovenije, della Rete Idrica e Fognature, in conformità con le condizioni di progetto Vodovod in kanalizacija d.o.o.



Linea elettrica

Connessione,

Sistema di cavi interrati a nastro
protettivo 10 kV o 20 kV (KV 20 kV,
nastro protettivo largo 1 m

Schema di Distribuzione Rete Elettrica



Linee di telecomunicazione
Connessione,
Cintura di sicurezza, larghezza 3 m

Schema di Distribuzione Linee di Telecomunicazione



impianto idraulico
Connessione,
Cintura di sicurezza, larghezza 3 m

Schema di Distribuzione Rete Idrica



European Grouping of Territorial Cooperation
Gruppo europeo di cooperazione territoriale
Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje



Meteora e liquami
Connessione,
Cintura di sicurezza, larghezza 3 m

Schema di Distribuzione Rete Fognaria

4 VERIFICHE URBANISTICHE DI PROGETTO

4.1 AREA DI PROGETTO NEL COMUNE DI GORIZIA

UBICAZIONE AREA: Gorizia, piazzale della Transalpina – area ITALIA. Le questioni urbanistiche sotto riportate afferiscono il solo territorio italiano; i temi edilizio urbanistici andranno tuttavia valutati nel contesto transfrontaliero, cercando di far collimare le esigenze delle due distinte normative nazionali.

DATI CATASTALI: CC Gorizia, foglio 10 particelle 943/3, 940/1 (strade fondiario), 941/1 (strade fondiario), 645/1 (strade fondiario)

PROPRIETA': Comune di Gorizia, Rete Ferroviaria Italiana (RFI ha già comunicato la disponibilità per la cessione dell'area)

VINCOLI: Bene tutelato parte II D.Lgs. 42/2004, è pertanto necessaria l'autorizzazione da parte della Soprintendenza, che ha già espresso un parere preliminare sul progetto.

CLASSIFICAZIONE INTERVENTO: Riqualficazione delle aree verdi e destinate a viabilità nell'ambito della Piazza Transalpina, nonché realizzazione di nuovo edificio a destinazione polifunzionale all'interno dell'area verde prospiciente il confine.

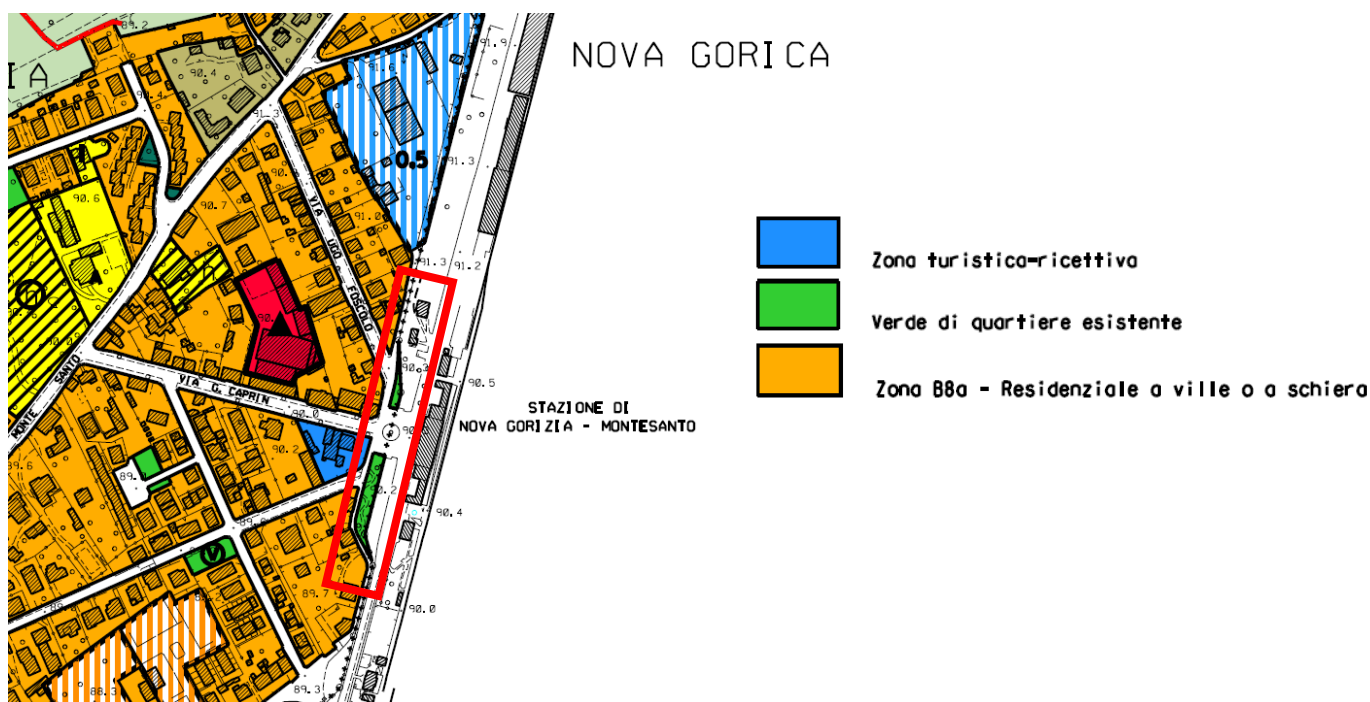
MODALITÀ ATTUATIVA: Progetto di opera pubblica in deroga al PRGC – art. 11 comma 1 DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE 20 marzo 2008, n. 086/Pres. “1. Nei casi in cui il POC contenga destinazioni specifiche di aree per la realizzazione di servizi pubblici, l'approvazione dei **progetti preliminari di opere pubbliche o di pubblica utilità, anche di competenza di enti diversi, da parte del Consiglio comunale, se non conformi alle specifiche destinazioni di piano, non comporta necessità di varianti al POC, purché sia accertata la conformità al PSC.**” e art. 35 comma 1 LR 19/09 “1. In deroga agli indici urbanistici ed edilizi previsti dagli strumenti urbanistici comunali possono essere consentiti, previa deliberazione del Consiglio comunale, gli interventi di rilevanza urbanistica ed edilizia su edifici pubblici o di interesse pubblico da chiunque realizzati, nonché quelli per la **realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico nelle zone destinate a servizi e attrezzature collettive.**”

Per il progetto non sarà dunque necessario procedere con una variante urbanistica, ma sarà sufficiente **un solo passaggio in Consiglio Comunale** per l'approvazione del progetto preliminare. La presente relazione accompagnatoria fornisce tutte le motivazioni a sostegno dell'interesse pubblico e della pubblica utilità dell'opera, che dovranno essere recepite dall'organo deliberante.

PIANO STRUTTURA: L'ambito in cui è inserita l'area di interesse è quello insediativo e non viene modificato dalle nuove previsioni; per la medesima area non esiste alcun riferimento specifico all'interno della relazione Rappresentazione schematica delle strategie del Piano pertanto è accertata la conformità al piano struttura;

ZONA OMOGENEA: Il nuovo progetto va a insistere su:

Viabilità e Verde di quartiere esistente a standard; per quanto attiene la destinazione d'uso il comma 4 dell'art.33 prevede che “*Il passaggio tra le categorie V – SP – PU è possibile previa approvazione del progetto preliminare di lavori o opere pubbliche, anche di competenza di enti pubblici diversi, da parte del Consiglio Comunale*” – per l'edificio viene inoltre utilizzata la norma regionale sopravvenuta (Reg. 05/2007 citata sopra). Per maggiore specificità si riporta la sovrapposizione tra le aree di progetto e la zonizzazione urbanistica vigente.



Estratto PRG vigente Comune di Gorizia – Tavola P. 2 – Azzonamento 1:5000

PARCHEGGI: Non viene fornita la superficie per parcheggio stanziale dell'edificio, in quanto l'area prospiciente la nuova opera fornisce già una buona dotazione di parcheggi pubblici utilizzabili, nel particolare potrà essere utilizzata l'area situata al termine di Via dei Catterini, poco distante dal sito dell'intervento.

DATI URBANISTICI DI PROGETTO: Si riportano di seguito i dati urbanistici di progetto

SLP

piano terra	421,16 mq
piano primo	363,9 mq
Totale SLP	785,06 mq

Superficie Coperta 500,84 mq

Altezza edificio 12,5 mq

Distanza dal filo stradale 3 m

Distanza dai fabbricati 12 m

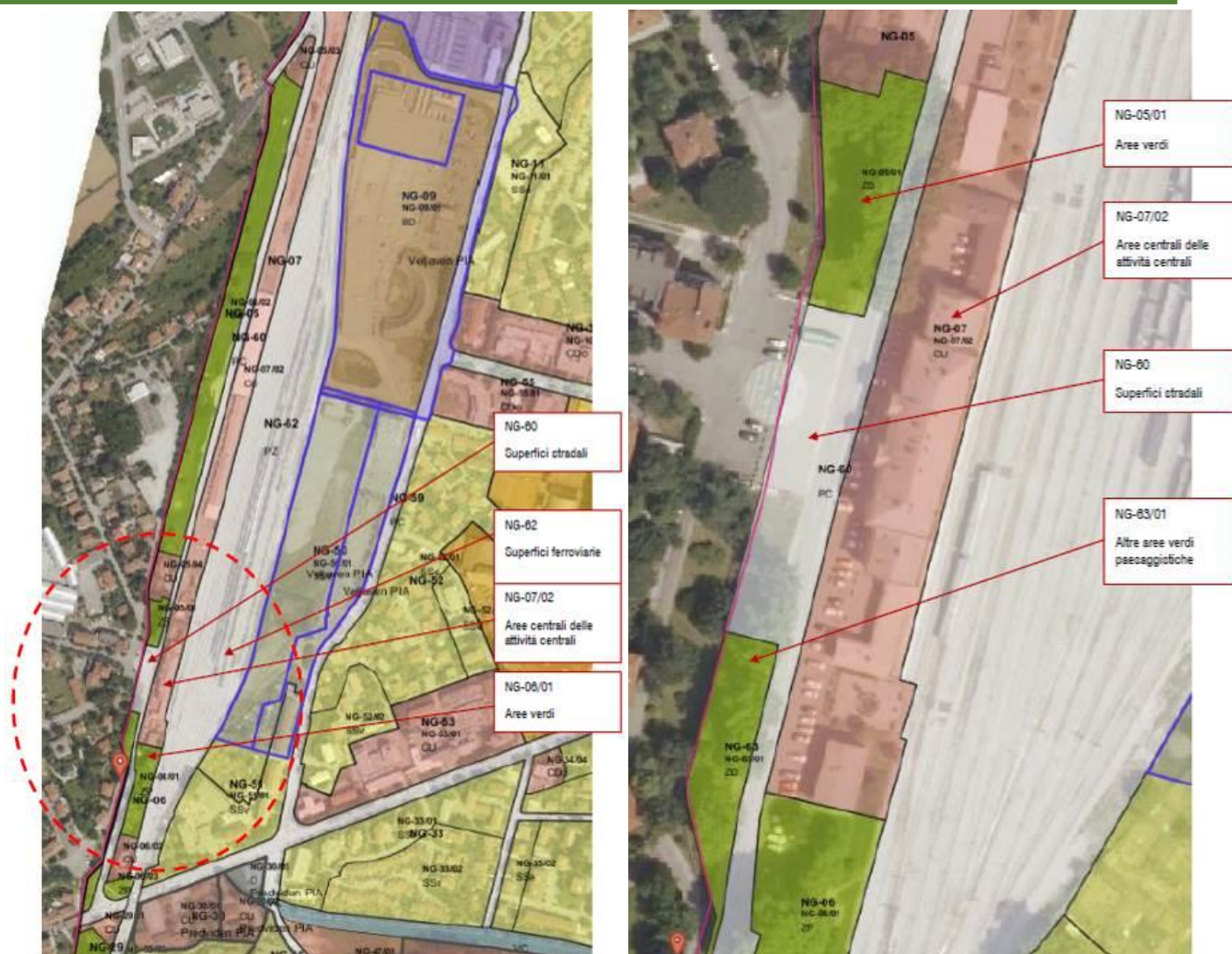
4.2 AREA DI PROGETTO NEL COMUNE DI NOVA GORICA

Le parcelle catastali che insistono sull'area di progetto presentano i seguenti parametri:

NUMERO DI TRAMA.	k.o.	SCOPO UTILIZZO	AREA
25/2	2304 – Nova Gorica	Superfici stradali Altre aree verdi paesaggistiche	1.936 m2
23	2304 – Nova Gorica	Superfici stradali	10.462 m2
21/29	2304 – Nova Gorica	Aree centrali delle attività centrali	1.534 m2
21/26	2304 – Nova Gorica	Aree centrali delle attività centrali	2.048 m2
21/101	2304 – Nova Gorica	Altre aree di attività centrale Aree verdi Parchi Aree centrali delle attività centrali	98.219 m2
21/51	2304 – Nova Gorica	Aree centrali delle attività centrali	4.427 m2
21/52	2304 – Nova Gorica	Aree centrali delle attività centrali	2.400 m2
24/7	2304 – Nova Gorica	Aree per il riposo, lo sport e il tempo libero Aree centrali delle attività centrali	16.555 m2
TOTALE:			137.581 m2

I codici di unità di pianificazione territoriale (EUP) sono i seguenti:

- NG-06/01 (ZP); (21/101 (0,47 %))
- NG-06/02 (CU); (21/101 (0,05 %))
- NG-07/01 (CDk); (21/101 (7,00 %))
- NG-07/02 (CU); (21/29, 21/26, 21/101 (12,17%), 21/51, 21/52)
- NG-50/01 (SSv); (21/101 (0,02 %))
- NG-63/01 (ZD); (25/2 (75,65 %))
- NG-60 (25/2 (del), 23 (del));
- NG-62 (21/101);
- NG-05/01 (24/7)



Estratti PIS – JV (gov.si)

L'uso previsto per tali aree è secondo il PNR di base: aree edificabili (25/2, 23, 21/29, 21/26, 21/101, 21/51, 21/52)

Secondo il PNR più dettagliato si ha per i vari codici:

- CD - altre aree di attività centrale (21/101 (7,00%))
- CU - aree centrali delle attività centrali (21/29, 21/26, 21/101 (12,22%), 21/51, 21/52)
- PC - superfici stradali (25/2 (24,35%), 23)
- PŽ - aree ferroviarie (21/101 (80,29%)) SS - zone residenziali (21/101 (0,02%))
- ZS - aree per il riposo, la ricreazione e lo sport
- ZD - altre aree verdi paesaggistiche (25/2 (75,65%))
- ZP - parchi (21/101 (0,47%)) - composizione del

Secondo il PNR di dettaglio:

- CDk – aree destinate ad attività culturali e strutture religiose con annesse disposizioni (21/101 (7,00%))
- SSv – aree di edilizia collettiva (21/101 (0,02%))

Le attività idonee per l'area sono:

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ED ECONOMICA /PFTE DEL DELL'OPERA
 "RIQUALIFICAZIONE DELLA PIAZZA TRANSALPINA/TRG EVROPE, NELL'AMBITO DELLA
 CANDIDATURA DI NOVA GORICA-GORIZIA A CAPITALE EUROPEA DELLA CULTURA 2025"
 CIG: 8925494EA4 CUP: B81B21005970003

- Attività principale (CDk): attività culturale (21/101 (parte))
- Core Activity (CU): destinata all'intreccio di attività, ovvero commerciali, assistenziali, di servizio, amministrative, sociali, sanitarie, educative, culturali, religiose e assimilabili, e ricettive (21/29, 21/26, 21/101 (parte), 21/51, 21/52)
- Attività core (P): sono destinate all'attuazione delle attività di servizi economici nel settore dei trasporti (25/2 (parte), 23)
- Attività core (P): destinata a svolgere le attività di utilities nel settore dei trasporti (21/101 (parte))
- Attività principale (ZD): destinata alla protezione o ad altra funzione delle cinture verdi (25/2 (parte))
- Attività principale (ZS): aree destinate al tempo libero, ricreativo e sportivo (24 ore su 24, 7 giorni su 7)
- Attività principale (ZP): vacanza in ambienti verdi progettati (21/101 (parte))
- Attività di supporto (CDk): altre attività centrali, alloggio (21/101 (parte))
- Attività di supporto (P): ristorazione, commercio, stoccaggio e altre attività a servizio di queste aree (25/2 (parte), 23)
- Attività di supporto (P): ristorazione, commercio, stoccaggio e altre attività a servizio di queste aree (21/101 (parte))
- Attività di accompagnamento (ZD): attività ricreative (25/2 (parte))
- Attività di supporto (ZP): attività culturali, di intrattenimento, ricreative, ristorazione e turismo e altre attività a servizio di queste aree (21/101 (parte))

Le attività accessorie possono raggiungere il 50% del BTP di una singola struttura.

- Attività escluse (CDk): attività di produzione e stoccaggio (21/101 (parte))
- Attività esclusive (CU): produzione, trasporto e stoccaggio (21/29, 21/26, 21/101 (parte), 21/51, 21/52)
- Attività esclusive (ZD): residenza, attività commerciali, attività manifatturiere e trasporto e deposito (25/2 (parte))
- Attività escluse (ZP): edilizia abitativa, commerciale, manifatturiera e trasporto e deposito (21/101 (parte))

Le costruzioni ammesse nell'area riguardano nuove costruzioni, ampliamenti, ricostruzioni e demolizioni.

Le tipologie di strutture consentite in base allo scopo sono descritte nelle schede riportate di seguito.

Nelle aree "CU – aree centrali delle attività centrali" si applicano i seguenti PIP generali

Destinazione d'uso dettagliata	CU aree centrali delle attività centrali
Attività di base	Sono destinati all'intreccio di attività, e precisamente commerciali, assistenziali, di servizio, amministrative, sociali, sanitarie, educative, educative, culturali, religiose e assimilabili, nonché ricettive.
Attività esclusive	Attività di produzione, trasporto e stoccaggio
Tipi consentiti di edifici esigenti e meno impegnativi	11 edifici residenziali 121 edifici di ristorazione 122 edifici amministrativi e uffici 123 immobili commerciali e altri per attività di servizio 12420 fabbricati garage 126 edifici di importanza sociale generale 1261 edifici per la cultura e lo spettacolo 1262 musei e biblioteche 1263 edifici didattici



	12640 edifici sanitari 1272 edifici per cerimonie religiose, edifici cimiteriali 1274 altri fabbricati non classificati altrove 2302 edifici energetici - solo impianti fotovoltaici nell'ambito del tetto o della facciata di edifici esistenti 241 strutture sportive, ricreative e altre strutture ricreative È consentita la costruzione di infrastrutture e dispositivi di interesse pubblico locale.
Aree verdi	Z: 0,2 Almeno 20 alberi / ha devono essere forniti sul terreno edificabile.
Uso consentito	FZ: 0,5 FI: 1,5
Criteri e condizioni di progettazione	Gli spazi aperti davanti agli edifici sono spazi pubblici. Gli edifici accessori per uso privato non devono essere posizionati a confine con lo spazio pubblico.

Nelle "aree Z delle aree verdi" si applicano i seguenti PIP generali

Uso previsto	Z – aree verdi	
Destinazione d'uso dettagliata	ZS aree per il tempo libero, il tempo libero e lo sport	ZD cinture verdi con funzione protettiva o di altro tipo
Attività di base	Ricreazione, sport all'aperto, vacanza	Sono destinati alla funzione protettiva o di altro tipo delle cinture verdi
Attività di accompagnamento	Attività culturali, di intrattenimento, ristorazione e turismo e altre attività al servizio di queste aree	Attività ricreative
Attività esclusive	Sistemazione, attività commerciali, produzione e trasporto e deposito	
Tipi consentiti di edifici esigenti e meno impegnativi	12120 altri edifici di ristorazione - colonie 1274 - altri edifici non residenziali - solo bagni pubblici 2302 edifici energetici - solo impianti fotovoltaici nell'ambito del tetto o della facciata di edifici esistenti 24110 campi sportivi 24122 altri impianti sportivi, ricreativi e ricreativi 24205 Altre attività di ingegneria civile nca - parcheggi per camper	24122 altri impianti sportivi, ricreativi e ricreativi (campi da gioco all'aperto)
Criteri e condizioni per progettazione, dimensione disposizione delle aree verdi	la Nell'area delle attività ricreative nel paesaggio aperto, per la tutela ed del paesaggio naturale, è necessaria un'attuazione ben ponderata di disposizioni paesaggistiche basate su piani di architettura del paesaggio. In linea di principio, i percorsi escursionistici e ciclabili ricreativi nel paesaggio aperto dovrebbero essere guidati lungo i sentieri	

	esistenti nei campi e nei boschi o lungo i corsi d'acqua. I punti attrattivi esistenti dovrebbero essere utilizzati per organizzare aree di sosta e punti di osservazione lungo questi percorsi. I luoghi di sosta e i punti panoramici dovrebbero essere almeno minimamente attrezzati con una panchina, un bidone della spazzatura, un'insegna per le singole attrazioni e un pannello informativo.
--	---

Nelle aree "P – aree di traffico" si applicano i seguenti PIP generali

Usò previsto	P - aree di aree di traffico		
Destinazione d'uso dettagliata	PC - superfici stradali	PŽ - superfici ferroviarie	PO - altre aree di traffico
Attività di base	Sono destinati all'attuazione delle attività di servizi economici nel campo dei trasporti.		
Attività di accompagnamento	Ristorazione, commercio, magazzinaggio e altre attività al servizio di queste aree		
Ammessi tipi di strutture esigenti e meno impegnative	211 strade 212 ferrovie 214 ponti, viadotti, gallerie, barriere 124 edifici per il traffico 12303 stazioni di servizio 2302 impianti energetici - solo impianti fotovoltaici nell'ambito di impianti esistenti e altri impianti destinati alla prestazione di servizi economici nel settore dei trasporti.		

VINCOLI EDIFICATORI - POSIZIONAMENTO DELLE STRUTTURE

Le distanze tra gli edifici devono essere almeno tali da garantire illuminazione, sicurezza antincendio, condizioni sanitarie e di altro tipo e che sia possibile la manutenzione e l'uso degli edifici all'interno del terreno edificabile.

La parte più esposta del nuovo edificio (sopra e sotto il terreno) deve essere lontana dal confine dei lotti limitrofi:

- per impianti esigenti e meno impegnativi almeno 4 m. Le strutture che non sono edifici e fanno parte di reti di infrastrutture pubbliche economiche possono essere costruite fino al confine del lotto.
- Per gli edifici accessori e per gli edifici semplici la distanza minima è di 1,5m per tutti gli altri elementi semplici e accessori la distanza minima è 0,5 m (vedi x la definizione degli edifici gazzetta ufficiale repubblica slovenja 37/18). Le strutture che non sono edifici e fanno parte di reti di infrastrutture pubbliche economiche possono essere costruite fino al confine del lotto.
- nella ricostruzione di un edificio che mantenga le stesse dimensioni, non è necessario ottenere il rispetto dei vicini, anche se la sua distanza dal confine del lotto è inferiore a 4 m.

Se le deviazioni dei fabbricati dai confini dei lotti confinanti sono inferiori a quelle sopra specificate, è necessario motivare l'intervento nel progetto per ottenere la concessione edilizia e presentare il consenso dei proprietari dei lotti confinanti. Sulla base del consenso ottenuto dai proprietari del terreno confinante, possono essere costruiti impianti semplici e semplici fino al confine della parcella del terreno confinante.

È possibile costruire sul confine del lotto quando si tratta di costruzioni compatte, soprattutto nelle aree di insediamenti rurali, e sul confine dello spazio pubblico aperto, se l'interesse pubblico non è pregiudicato.

Fermo restando quanto previsto dai commi precedenti del presente articolo, la costruzione può avvenire fino al confine della parcella nel caso di costruzione compatta, in particolare nelle aree del centro urbano compatto esistente, degli isolati esistenti e delle case a schiera. In aree di costruzione compatta è consentita la costruzione di una nuova struttura in loco e nelle dimensioni della struttura precedente (costruzione sostitutiva). Nel caso in cui i proprietari del terreno confinante non siano d'accordo sulla costruzione al confine del lotto, l'impianto può essere collocato fino al confine del lotto su cui è costruito, ma in modo tale che la costruzione non interferisca con la terra vicina.

Fermo restando quanto previsto dai commi precedenti, la distanza tra le facce di due edifici residenziali non



può essere inferiore all'altezza della falda dell'edificio più alto. Quando un nuovo edificio residenziale viene costruito a sud di un edificio residenziale esistente, la distanza tra le loro facce deve essere 1,5 altezza corsa del nuovo edificio, ma se la distanza così calcolata non supera l'altezza corsa dell'edificio esistente, la distanza tra le loro facce deve essere almeno uguale all'altezza della corsa esistente. Se i piani inferiori degli edifici residenziali sono interamente destinati ad altre attività, le disposizioni sulle distanze tra le facce degli edifici residenziali si applicano mutatis mutandis solo ai piani residenziali degli edifici.

Ferme restando le disposizioni del secondo e terzo comma del presente articolo, le recinzioni interurbane devono, di norma, essere poste al confine dei lotti di terreno di entrambi i proprietari, con le quali i proprietari dei lotti di confine devono essere d'accordo. Nel caso in cui i proprietari del terreno confinante non si accordino sull'installazione di una recinzione sul confine del lotto, il recinto può essere posizionato fino al confine del lotto su cui è costruito, ma in modo tale che la costruzione non interferisce con i terreni limitrofi.

Il muro di contenimento può arrivare fino al confine del lotto. Gli edifici su un terreno con un muro di sostegno non devono allontanarsi dal muro di sostegno se la sua altezza non supera.

Se il terreno adiacente è una strada pubblica, la distanza minima della recinzione o del muro di contenimento dalla strada è di 1,0 m, a meno che l'operatore stradale non accetti una distanza inferiore. Per l'installazione di recinzioni lungo le strade pubbliche, è necessario ottenere il consenso degli operatori, che determinano le deviazioni e le altezze appropriate affinché non ostacolino il campo della trasparenza e della manutenzione delle strade e le disposizioni previste.

Devono essere previsti almeno 5 m di spazio tra l'area pubblica e l'ingresso del parcheggio o garage, oppure tra l'area pubblica e la recinzione o barriera che chiude l'accesso ai posti auto e garage, fino a quando il veicolo non può essere accesso a parcheggi o garage o da esso esportazioni, se richiesto dal gestore della strada.

Gli scostamenti indicati si applicano salvo diversa indicazione delle linee di regolamento.

VINCOLI EDIFICATORI – DIMENSIONAMENTO E FORMA DEL TERRENO EDIFICABILE

Quando si determinano le trame degli edifici, è necessario tenere conto di:

- destinazione e dimensione dell'edificio sul lotto con le aree necessarie al suo uso e manutenzione (tipologia di edificio e attività prevista, accesso alla viabilità pubblica, parcheggi, aree pavimentate e verde funzionale);
- PIP per quanto riguarda l'ubicazione, le dimensioni degli edifici o le disposizioni spaziali e per quanto riguarda la progettazione degli edifici;
- PIP per quanto riguarda il collegamento degli impianti alle infrastrutture pubbliche economiche e del bene pubblico costruito;
- posizione, scopo e dimensione dei nuovi lotti di edifici rispetto ai lotti esistenti;
- finalità e dimensione delle aree pubbliche, aree di traffico e corridoi comunali e loro manutenzione;
- requisiti tecnici e sanitari (distanza dall'edificio limitrofo, impatto dell'area circostante, esposizione solare, ventilazione, percorsi di intervento).

Il lotto del fabbricato edificabile solo su terreno edificabile deve essere interamente compreso nell'area del terreno edificabile. Nel caso in cui il terreno edificabile rientri in due unità di pianificazione territoriale, per la costruzione dell'edificio si applicano le disposizioni dell'unità di pianificazione territoriale in cui ricade la maggior parte del terreno edificabile.

Il lotto di fabbricato, ad eccezione dei lotti di infrastruttura pubblica economica e del demanio pubblico edificato, deve, di regola, essere costituito come unico e solo in casi eccezionali come più lotti interi prima del rilascio della licenza edilizia.

Le disposizioni sulla dimensione minima di un lotto edificabile non si applicano ai lotti edificabili più piccoli già esistenti nei casi in cui tutti i lotti di terreno circostanti rappresentano già lotti di edifici esiste.

PARCHEGGI

Quando si costruisce un nuovo edificio e si cambia la destinazione, è necessario fornire un parcheggio o un garage sufficiente sul terreno dell'edificio, sia per i residenti che per i dipendenti e i visitatori. Se la costruzione non aumenta la capienza della struttura, non è necessario prevedere nuovi posti auto.

Quando non ci sono possibilità tecniche e spaziali sul terreno funzionale dell'edificio per fornire un numero sufficiente di posti auto richiesti, l'investitore deve fornire i posti auto mancanti in altre aree appropriate all'interno dell'insediamento, dove sono forniti parcheggi per residenti, visitatori o dipendenti con il loro uso. L'area di tali parcheggi può essere considerata la dimensione del lotto funzionale dell'edificio, ma solo nel caso di costruzione di edifici con una e due abitazioni e con il diritto di costruire dell'investitore dimostrato.

Nell'area dell'edilizia con edifici plurifamiliari, con strutture per attività commerciali, commerciali e di servizi, e soprattutto nell'area dell'edilizia con una combinazione delle attività di cui sopra, i parcheggi dovrebbero, di regola, essere implementati come dispositivi comuni.

La possibilità di parcheggiare auto e bus deve essere prevista anche per strutture prive di residenti e lavoro, ma con ampia visita occasionale (cimitero, strutture sportive, ricreative, ecc.). La capacità dei parcheggi per queste strutture è determinata da ciascuna valutazione delle circostanze che influiscono sulla loro visita.

Le aree di parcheggio a quota del terreno che hanno più di 10 parcheggi devono essere piantumate con un albero ad alto fusto nella misura di uno ogni 5 parcheggi.

Non sono ammessi parcheggi e garage per autobus, camion e rimorchi in aree residenziali, aree centrali di attività e aree verdi. Sono ammessi solo nelle unità territoriali ad uso dedicato I e P, e sono ammessi anche i parcheggi per autobus ad uso dedicato CDo.

I parcheggi per veicoli turistici possono essere costruiti solo in unità spaziali con l'uso previsto di BT e ZS.

Se non vengono realizzati garage interrati sotto gli edifici, questi devono avere uno strato di humus sufficientemente spesso che consenta l'inverdimento e la piantumazione di vegetazione almeno bassa, oppure devono avere il tetto del garage predisposto come area funzionale (campo sportivo all'aperto, parco giochi per bambini, parcheggio fuori terra, area verde, piazzale, ecc.).

È inoltre necessario predisporre luoghi per il deposito delle biciclette e parcheggi per biciclette, che devono essere accessibili, protetti, sicuri e facilmente accessibili.

Nella predisposizione di parcheggi e box auto, è necessario prevedere posti auto riservati ai portatori di handicap secondo normativa.

Dimensionamento del numero di posti auto (PM)

A seconda dello scopo o dell'attività, nel calcolo dei parcheggi deve essere preso in considerazione un certo numero minimo di posti auto. Nota: le informazioni sull'ubicazione e il decreto OPN specificano i numeri PM per gli edifici con classificazione 12630 - edifici per l'istruzione e la ricerca scientifica: scuole speciali per disabili, collegi, scuole primarie, scuole secondarie e asili nido. Di conseguenza, è difficile determinare il numero minimo di PM per la struttura pianificata nella fase di verifica dell'ubicazione.

Per gli edifici dove si prevede parcheggi per più di 10 posti macchina, e per gli edifici che non hanno indicazioni per il parcheggio di cicli si deve prevedere una ulteriore superficie per parcheggio di cicli ed altri mezzi semplici coperta pari al 20%.

Nella determinazione dei parcheggi per strutture con funzione pubblica è necessario prevedere almeno il 5% dei parcheggi per disabili. Se i posti auto sono inferiori a venti, deve essere previsto almeno un posto auto per disabili.

Nel caso di parcheggio comune per fabbricati o parti di fabbricati con attività diverse, si tiene conto delle esigenze massime di sosta simultanea. Il numero dei posti auto può essere ridotto fino ad un massimo del 30% a causa della sosta simultanea.



5 L'INTERVENTO

5.1 Esigenze progettuali

Di seguito si sintetizzano le linee guida progettuali per il progetto TRGEVROPE/PIAZZA TRANSALPINA e EPICENTER, così come ricevute dal RUP e concordate tra le due Città promotrici:

- 1) La definizione progettuale deve tenere conto del contesto urbano e culturale circostante, trovando la corretta interazione tra la piazza, la stazione ferroviaria, l'edificio sul confine e l'edificio a nord della piazza denominato SVTK. Inoltre il progetto deve avere la funzione di collegamento tra lo spazio urbano di entrambe le città, in quella zona.
- 2) Il progetto deve essere conforme alle normative di entrambi i Peasi.
- 3) Il progetto deve tenere conto dei futuri piani urbanistici delle aree confinanti di entrambe le città.
- 4) La piazza e l'area verde adiacente devono essere progettate all'insegna della massima flessibilità come luogo pubblico che possa consentire una grande variazione delle attività di programma con ampia partecipazione da parte dei cittadini di Gorizia e Nova Gorica. La piazza deve diventare una nuova area centrale di connessione che crea uno spazio condiviso tra le due città superando la barriera rappresentata dalla ferrovia che attualmente separa fisicamente i due centri abitati. La piazza deve includere alcune aree verdi e preservare il più possibile gli alberi esistenti, in particolare per quanto riguarda la linea di alberi lungo Kolodvorska pot. Gli elementi di finitura e di arredo devono essere durevoli e permettere diversi usi urbani a partire da grandi eventi all'aperto quali concerti fino a svariati eventi minori in aree specializzate. Le strade limitrofe sia sul lato italiano, Via Ugo Foscolo e Via Caterina Percoto, che su quello sloveno, Kolodvorska pot, devono essere mantenute come strade ad accesso limitato con velocità massima di 30 km/h e ridotte a 10 km/h nel caso in cui siano incorporate nella piazza stessa.
- 5) La vista sull'edificio storico della stazione non deve essere coperta dal nuovo edificio posto al confine.
- 6) Dovrà essere garantita un'area parcheggio funzionale all'intervento e il coordinamento con il piano di mobilità.
- 7) Il nuovo edificio con funzione espositiva deve essere costruito sull'area verde a sud della piazza.
- 8) Il costo complessivo dell'opera, comprensivo delle fasi progettuali e della realizzazione della piazza e dell'edificio sul confine, non dovrà superare € 5.300.000,00 iva esclusa.
- 9) L'edificio sul confine deve avere le seguenti caratteristiche:
 - a. Superficie da 400 m a 800 mq
 - b. Uno o due piani al massimo
 - c. Leggerezza e trasparenza
 - d. Multiuso (adatto a diversi usi)
 - e. Struttura prefabbricata leggera che può essere facilmente montata e smontata
 - f. Alto livello di efficienza energetica
 - g. Facile ed economico da mantenere
 - h. Tener conto della possibilità di ulteriori spazi/servizi nell'edificio storico della stazione ed il magazzino di SZ posto a nord dell'edificio storico della stazione ferroviaria e ad esso adiacente



Foto aerofotogrammetrica dei magazzini adiacenti alla stazione ferroviaria

Il progetto deve inoltre tenere conto dei futuri piani urbanistici delle aree confinanti di entrambe le città ed essere conforme alle normative di entrambi i paesi.



5.2 Studio delle alternative progettuali

Lo studio delle scelte progettuali riguarda l'individuazione delle alternative possibili che coinvolgono il sistema urbano formato dalla piazza Transalpina/Trg Evrope, da un nuovo edificio museale centro espositivo e da ex magazzini ferroviari esistenti.

Ognuna delle ipotesi formulate deve esprimere un progetto in cui la piazza Transalpina/Trg Evrope sia il luogo simbolo che rappresenta la volontà delle due comunità, di Gorizia e Nova Gorica, di superare i muri fisici e simbolici lasciati da periodi storici segnati da guerre e cortine.

È richiesto inoltre che la piazza sia un luogo attrattivo, piacevole e istruttivo. Che diventi il luogo dove le comunità si incontrano e fraternizzano. Costruiscono delle relazioni.

Un edificio info-museale può essere previsto come luogo contenitore della memoria per mettere in mostra la storia travagliata di quest'area. L'edificio è collocato nella zona libera a est della stazione e può avere da uno a due livelli fuori terra per una metratura di 400/800 mq. La realizzazione di un edificio segna la volontà di arricchire la piazza e di lasciare un segno anche dopo il 2025.

Nella zona ovest della stazione è possibile recuperare gli Ex Magazzini Ferroviari da adibire a centro espositivo e a funzioni didattiche e ristoro. Questa ipotesi costruisce due polarità, la piazza con la stazione da un lato, gli Ex Magazzini dall'altro. La soluzione consente un uso diffuso dell'intera area da recuperare e la valorizzazione del patrimonio esistente.

Sulla base delle linee guida progettuali e di quanto sopra premesso, sono state individuate tre possibili alternative progettuali percorribili, la cui valutazione è finalizzata ad individuare quella che rappresenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire.

Ipotesi alternativa 1: prevede la riqualificazione della Piazza Transalpina/Trg Evrope, degli spazi pubblici annessi e dei magazzini adiacenti alla stazione ferroviaria, che verranno adibiti a spazi museali.

La piazza è concepita come un grande contenitore orizzontale che ospita funzioni ludico-ricreative. E' attraversata dalla linea di confine italo - slovena, dove il turista può, con un solo passo, essere in Italia o in Slovenia; è la porta delle due città, elemento capace di creare delle relazioni tra la comunità italiana e quella slovena.

La sola piazza, progettata con un semplice gesto e rivestita con materiali naturali e locali, deve avere un'immagine che esalti il genius loci di questa regione. Il museo si può collocare negli Ex Magazzini, che hanno una dimensione in pianta di circa 2170 mq.



IPOTESI 1 - Planimetria schematica

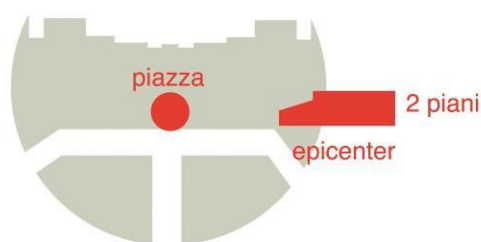
Ipotesi alternativa 2: prevede la riqualificazione della Piazza Transalpina similmente all'ipotesi, dei relativi

spazi pubblici annessi e l'individuazione degli ambiti museali in più spazi: parte all'interno dei magazzini e parte in un nuovo padiglione di circa 400 mq su un unico livello fuori terra posizionato nella attuale area a verde immediatamente a Sud della Piazza (EPICenter).



IPOTESI 2 - Planimetria schematica

Ipotesi alternativa 3: prevede la riqualificazione della Piazza Transalpina e dei relativi spazi pubblici annessi e la realizzazione di un unico nuovo edificio museale di circa 800 mq distribuiti su due livelli fuori terra nell'area a verde a sud della Piazza (Epicenter).



IPOTESI 3 - Planimetria schematica



5.3 Analisi costi benefici e scelta dell'ipotesi progettuale

Tutte le ipotesi sono realizzabili e sostenibili, ma dall'analisi delle varie alternative emerge che quella più adeguata è l'ipotesi 3.

L'ipotesi 1 risulta economicamente vantaggiosa, non prevedendo nuove edificazioni ma la sola riqualifica l'esistente. Tuttavia, non è sufficiente a recuperare pienamente l'area che ha bisogno di maggiore qualità urbana per dare un'immagine coerente ad un'area che è visivamente disomogenea. I Magazzini risultano decentrati rispetto al fulcro della Piazza e per questo non contribuiscono a ricreare una nuova polarità. Inoltre, Ad oggi non è noto il costo di acquisizione dei magazzini da parte di Nova Gorica verso le Ferrovie Slovene, costo che è stato stimato in circa 760.000 Euro.

L'ipotesi 2 è fattibile e sostenibile, ma presenta alcune criticità legate ai costi di acquisizione e rinnovamento dei Magazzini. La frammentazione delle varie funzioni potrebbe costituire una criticità nello scenario post 2025 in quanto le dimensioni ridotte dell'Epicenter potrebbero renderlo poco flessibile per riconversioni future.

L'ipotesi 3 è leggermente più complesso nella realizzazione, ma nei limiti della fattibilità e sostenibilità. La realizzazione di un unico edificio più grande risponde alle esigenze tanto degli eventi 2025, quanto nell'ipotesi di utilizzi differenti in ottica di lungo termine.

E' stata condotta una analisi S.W.O.T. delle alternative finalizzata a ponderare i punti di forza e le criticità connesse a ciascuna di esse. In allegato alla presente relazione è riportata la tabella comparativa secondo le varie tematiche di valutazione. Dalla valutazione comparativa delle tre ipotesi, emerge che la preferibile è l'ipotesi 3.

Di seguito si farà riferimento all'ipotesi progettuale che è risultata essere la più idonea secondo le valutazioni riportate.

5.4 Il progetto nel contesto – impatto paesistico

La nuova piazza si inserisce in un contesto formato da frammenti urbani composti da edifici ferroviari, edifici abbandonati, aree verdi, frammenti di "muro" di confine e elementi di arredo che tentano di dare una gerarchia spaziale e un'immagine di centralità e urbanità. La nuova piazza ha il compito di ricucire tutto questo e di dare un'immagine coerente a un luogo simbolo di un passato ormai alle spalle.

Il progetto della nuova piazza Transalpina/Trg Europe è formato da segni semicircolari che partono dal mosaico centrale, simbolo della fine di confini insuperabili, per espandersi alle strade che compongono il tridente stradale. Le pavimentazioni scelte sono, prevalentemente, in pietre locali per garantire un'omogeneità cromatica e un'atmosfera familiare.

I filari di ippocastani esistenti sono mantenuti e segnano quello che era il ciglio stradale.

Il progetto del nuovo padiglione espositivo, denominato Epicenter, si caratterizza per la semplicità dell'oggetto architettonico, dei materiali usati e dall'uso dello spazio progettato.

La piazza è rivestita da pietre locali e presenta aree adibite a verde; queste scelte rendono la piazza cromaticamente simile alle piazze locali.

La proposta progettuale è quella di rendere la piazza completamente pedonale, rendendo pedonale l'attuale strada sul lato sloveno in prossimità della stazione in modo da garantire totale continuità tra la stazione e la piazza. Tuttavia nelle more dell'aggiornamento del piano del traffico del comune di Nova Gorica, che recepisca tale modifica della viabilità, vista l'importanza strategica di tale assetto viario si prevede ancora l'accessibilità veicolare a velocità ridotta alla strada, anche da parte dei mezzi pesanti.

Si prevede però la possibilità che tale strada possa essere chiusa, tramite dissuasori a scomparsa, in caso di eventi importanti.

Il museo è posto ad est della stazione in un luogo attualmente sistemato a verde, lasciando libera la visuale verso la stazione a chi sopraggiunge dal centro urbano. Esso è formato dalla sommatoria di tre elementi caratterizzanti l'architettura: il portico, la gradinata e il muro. L'Epicenter è un edificio semplice la cui immagine viene definita dall'uso.

5.5 La piazza

Progettare lo spazio pubblico contemporaneo significa stimolare la diversità dei modi d'uso, stimolando usi creativi per i cittadini di età diverse.

Una piazza è come un tappeto, dove concertare e condividere lo spazio a disposizione.

Il progetto propone una piazza orizzontale, segnata da pavimentazioni a semicerchio, con colori e formati diversi; progettata prendendo come riferimento l'opera artistica posta al centro e formata da un elemento circolare con un mosaico e una piastra metallica tonda dove è segnata la linea di confine.

L'elemento circolare è l'epicentro da cui partono i semicerchi che invadono lo spazio moltiplicandosi e insinuandosi tra strade e piazza.

Per le pavimentazioni sono state scelte delle pietre locali per mantenere un'immagine di basso impatto dal punto di vista cromatico e materico; sono di diversi formati e carrabili nelle aree dove è prevista la viabilità di servizio e la zona a 30 km/h. Le pietre locali sono: aurisina e arenaria.

La nuova piazza Transalpina / trg Europe insiste su una superficie maggiore della preesistente, infatti si estende nelle quattro direzioni per meglio connettersi con il sistema di parchi e attività ricreative e culturali localizzate lungo l'asse longitudinale.

La piazza è attraversata da una pista ciclabile e da una strada a velocità ridotta.

Le funzioni previste all'interno della piazza sono: un'area verde da occupare con un palco nella stagione estiva, un'area polifunzionale attrezzabile nelle stagioni primaverile, pista di ghiaccio in inverno, aree verdi relax, aree gioco.

Come elementi di arredo urbano sono previste panchine, illuminazione, una fontana a più zampilli, cestini, dissuasori per la viabilità, elementi puntuali di giochi per bambini, ringhiere per protezione dalla strada.

Gli ippocastani esistenti che formano il filare lungo la strada sono stati tutti mantenuti.



5.6 Il nuovo edificio

Il progetto propone un edificio che può essere usato nella sua totalità, dalla facciata al tetto. Per questo motivo è composto da 4 elementi architettonici che si combinano tra loro che sono: la facciata a gradoni, la facciata trasparente, il portico e il tetto giardino. Si tratta di un insieme di elementi che permettono di abitare il confine costruito.

La facciata a gradoni può essere usata come luogo di sosta, per osservare la fontana e il paesaggio, per assistere a piccoli eventi come teatro o musica. Qui si può riposare ma può essere anche uno spazio espositivo all'esterno. Le facciate sono totalmente vetrate, trasparenti e aperte verso le città e il contesto circostante.

Il portico è il luogo di passaggio tra il dentro e il fuori. Protegge e ospita. Ripara dal sole e dalla luce.

Il tetto giardino è il luogo privilegiato dove stare e organizzare eventi del museo come inaugurazioni o incontri culturali. Luogo semipubblico e protetto, flessibile a supportare diverse funzioni.

L'edificio è su due piani; il piano terra ospita la sala multimediale, il foyer con zona guardaroba e uffici con servizi; un bookshop e servizi pubblici. Il foyer è a doppia altezza. Un corridoio collega l'ingresso al corpo scala e ascensore.

Il secondo piano ospita le esposizioni, attraverso la presenza di una grande sala flessibile alle trasformazioni.

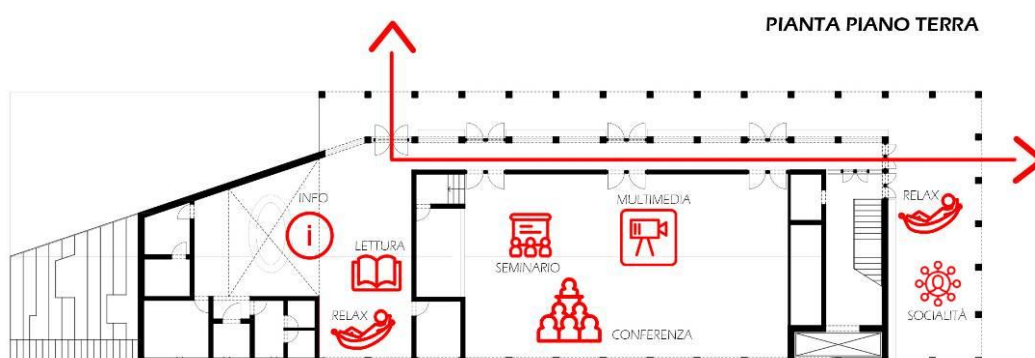
La superficie totale è di circa 800 mq, le altezze interne nette sono di 4 metri, con controsoffitti a 60 cm, inoltre cm 70 di tetto giardino.

Il rivestimento dei pilastri è in ferro corten, mentre le altre facciate sono in elementi ceramici e di cemento fibro-rinforzato.

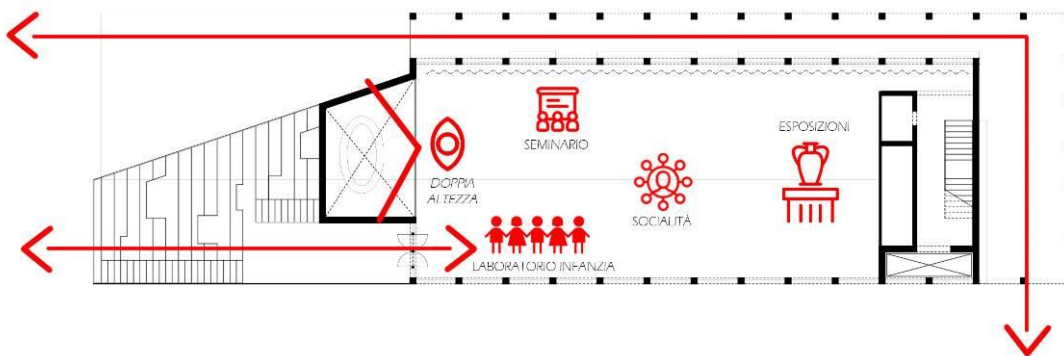
I gradoni sono rivestiti in pietra locale.

La forma estremamente semplice e lineare della struttura consente una grande flessibilità di utilizzo.

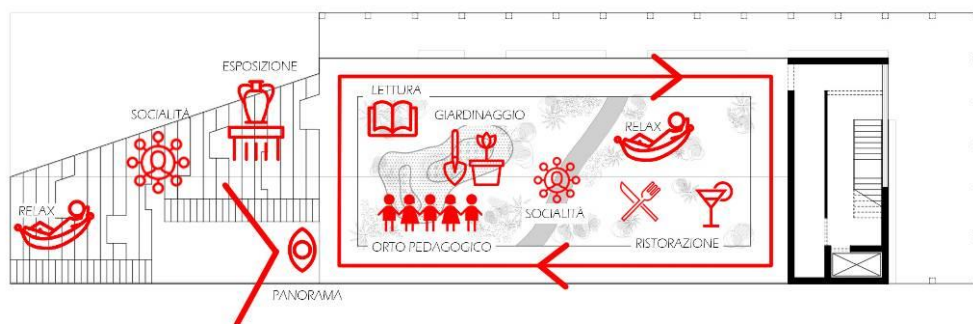
Tale flessibilità è garantita in termini di destinazione funzionale dei vari spazi interni dell'edificio, che può essere variata e facilmente riadattata a seconda delle necessità, come illustrato negli schemi riportati di seguito.



PIANTA PIANO PRIMO

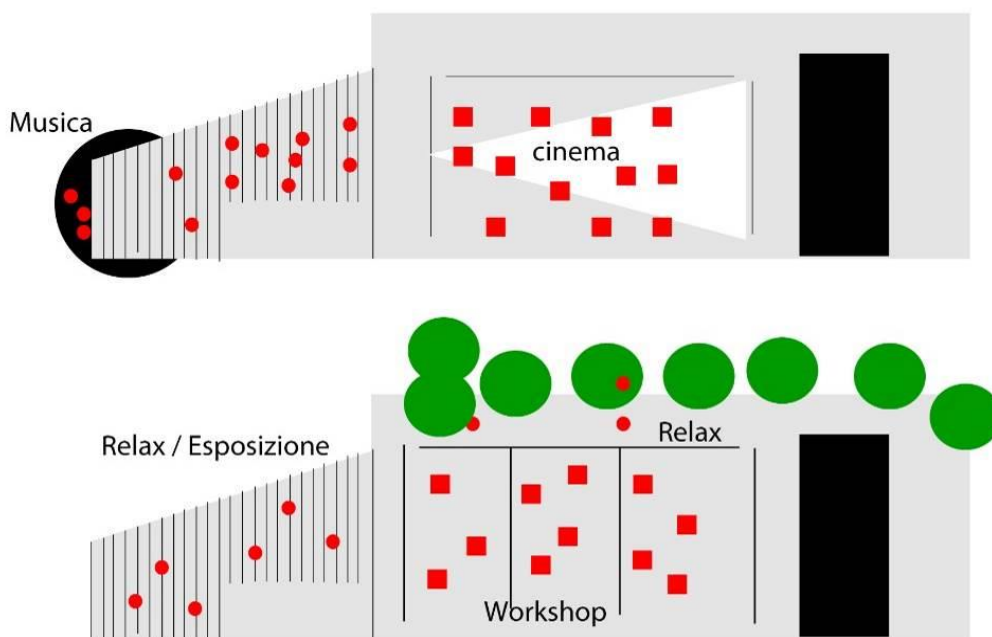


PIANTA PIANO DELLE COPERTURE



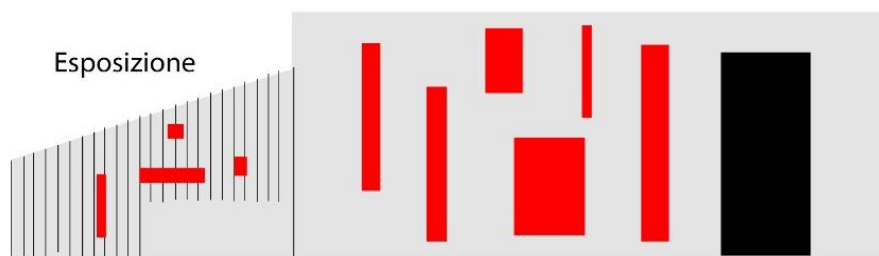
Schemi adattabilità ad usi diversi degli spazi interni dell'edificio

Oltre alla flessibilità interna, la struttura presenta una grande adattabilità ad usi diversi dell'intero edificio. Come si può vedere dagli schemi riportati di seguito, l'edificio può essere destinato a seconda delle occasioni e delle necessità a spazio espositivo, cinema, spazio per pubblico spettacolo, aule didattiche, spazio per convegni e conferenze, ecc.

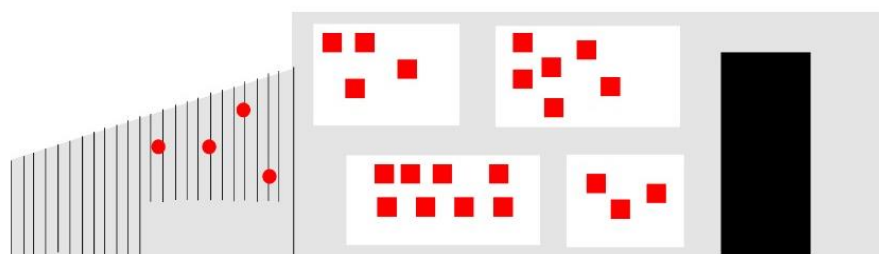




Esposizione



Aule Didattica



Schemi flessibilità di destinazione funzionale dell'edificio

5.7 Accessibilità e sosta

Lo studio del contesto con la finalità di valutare la fattibilità dell'intervento urbanistico in progetto e di verificare se l'approntamento delle funzioni previste è compatibile con il sistema infrastrutturale e viario, porta ad affermare che sia garantita l'accessibilità veicolare e pedonale all'area. Nel progetto non sono previste modifiche alla viabilità locale in quanto sono già soddisfatte pienamente tutte le direttrici di origine e/o destinazione. La presenza della stazione ferroviaria delle immediate vicinanze degli accessi alla piazza ne facilita la raggiungibilità. Sono inoltre presenti delle fermate del trasporto pubblico locale nelle vicinanze, sul lato italiano sono presenti le fermate della linea 1, N, GO1 e G23; mentre dal lato sloveno sono presenti le fermate dell'autobus PR A18 8097 4 (17950), PR A18 8107 9 (17954), PR A18 8120 6 (17958) e PR A18 9572 0 (18096). Il fatto che l'area di studio risulti essere ben inserita nella rete del trasporto pubblico favorisce l'utilizzo dei mezzi pubblici piuttosto che privati, permettendo di realizzare un complesso costruito e realizzato nell'ottica della sostenibilità che pone particolare attenzione e cura all'utilizzo di sistemi "sostenibili" di trasporto.

Gli accessi veicolari all'area in progetto si troveranno lungo via Caterina Percoto e Via Ugo Foscolo sul lato italiano e lungo Kolodvorska pot sul lato sloveno.

Per quanto riguarda il reperimento ed il dimensionamento dei parcheggi pertinenziali, la normativa slovena all'art. 49 definisce le disposizioni in merito a musei e sale conferenze.

Per quanti riguarda i musei bisogna garantire almeno 1 posto auto e 1 posto biciclette ogni 100 mq lordi.

Per le sale conferenza invece serve 1 posto auto e 1 posto biciclette ogni 6 persone.

Nel presente progetto, arrotondando per eccesso, risultano quindi necessari 35 posti auto e 35 posti per biciclette.

Per quanto riguarda invece la normativa italiana, le Norme Tecniche di Attuazione del PRG del Comune di Gorizia indicano i parametri urbanistici da soddisfare nelle varie zone di PRG. Nello specifico, in via cautelativa, si è considerato l'art. 33 bis – "Aree per servizi e attrezzature collettive di interesse generale fuori standard" che richiede standard minimi a parcheggio pari all'80% della SLP per i servizi di livello comunale e al 100% della SLP per i servizi di livello sovracomunale. Sempre in base all'art. 33 bis delle NTA, nel caso di attrezzature ricadenti nell'ambito delle zone edificate o urbanizzate, tali percentuali possono essere ridotte della metà. Vista la connotazione transfrontaliera del presente progetto, si considera il servizio erogato come di livello sovracomunale, con quindi un dimensionamento dei parcheggi pari al 100% della SLP. Essendo però l'area di progetto ricadente nell'ambito delle zone edificate o urbanizzate, la superficie a parcheggio necessaria risulta essere uguale alla metà della SLP e quindi pari a 392,53 mq.

Dal punto di vista funzionale, per una verifica del sistema della sosta si sono considerati i carichi previsti nelle linee programmatiche del progetto museologico dell'Epicenter, che prevedono per il 2025, anno di inaugurazione della struttura, un afflusso annuo di 19.000 persone e 156 gruppi guidati, per una totale indicativo stimabile in circa 25.000 accessi all'anno. Tale numero dopo il 2025 tenderà a diminuire con una stima di circa 15.000 visitatori all'anno (9.000 visitatori e circa 150 gruppi). Secondo tale stima, l'afflusso medio settimanale è calcolato in ca. 480 persone (25.000 / 52).

Per la stima degli afflussi diurni massimi (ipotizzati durante i weekend di alta stagione turistica) si è considerato durante l'alta stagione un afflusso doppio rispetto alla media annuale. Ciò porta ad una stima di 960 persone per settimana. Ipotizzando che tale afflusso sia concentrato per il 70% nei weekend, e che il restante 30% sia distribuito nei restanti giorni, si ottiene una stima di circa 335 persone per giorno durante i weekend di alta stagione.

Per la stima della domanda di sosta, si è considerato che i visitatori si distribuiscano secondo un rapporto 40/60 tra mattino (135) e pomeriggio (202). Ipotizzando un posto auto ogni 2,5 visitatori si arriva a stimare un fabbisogno massimo di circa 80 posti auto nel pomeriggio.

Tale valore è sostanzialmente in linea con il dimensionamento da PRG del Comune di Gorizia. Infatti, se si considerando il parametro per dimensionamento dei parcheggi auto secondo il D.P.R 495/1992 pari a 4,5x2,3 m, si ottiene una superficie necessaria di circa 835 mq, valore di poco superiore a quanto richiesto dalle NTA di PRG per i Servizi pubblici (ex art. 33 bis NTA).

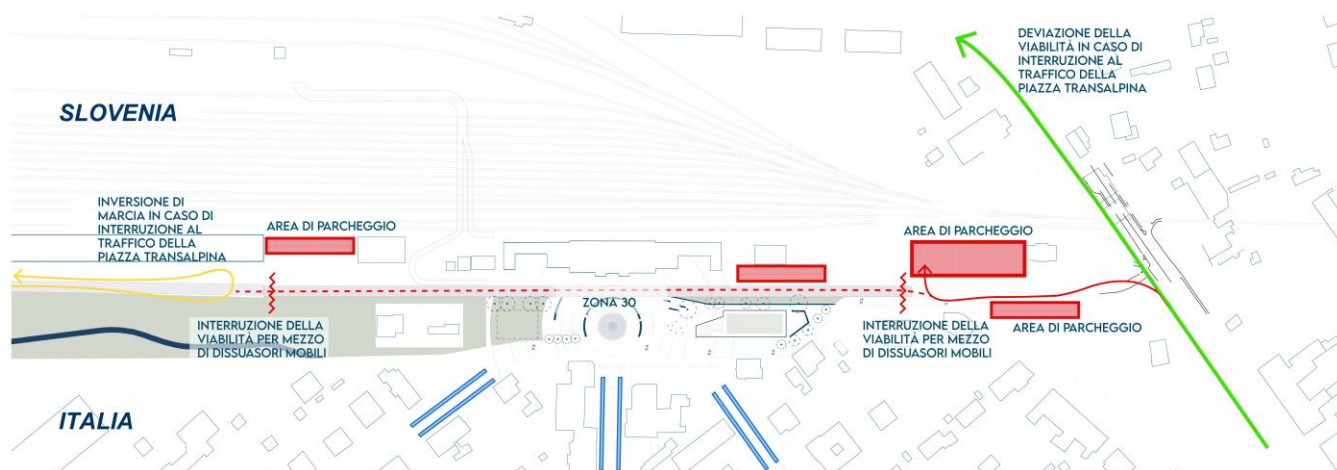
Il fabbisogno di parcheggi stimato è soddisfatto considerando i parcheggi già attualmente esistenti in un

intorno di meno di 200 m dal nuovo edificio.

In particolare, per il lato sloveno potranno essere utilizzati parte dei parcheggi presenti in prossimità della stazione di Nova Gorica con possibile implementazione del parcheggio sul lato nord (accanto alla locomotiva) utilizzabile anche nel caso di eventuali riqualificazioni degli edifici esistenti.





Sul lato italiano potranno essere utilizzati i parcheggi presenti lungo le strade afferenti alla piazza, Via Ugo Foscolo, Via Caterina da Percoto e proseguimento, Via Caprin e Via Luzzato ricavando anche uno spazio per le biciclette. In tali aree saranno garantiti un numero congruo di posti auto per disabili.

Si riporta di seguito uno schema indicativo delle aree parcheggi individuate e indicazione della possibile deviazione del traffico in caso di pedonalizzazione con interruzione temporanea o permanente della viabilità lungo la strada antistante la stazione.



Schema indicativo parcheggi e deviazione del traffico



Legenda:

-  Ipotesi deviazione del traffico pesante (Autoarticolati) in caso di interruzione del traffico della Piazza Transalpina (si rimanda all'immagine successiva)
-  Ipotesi deviazione del traffico autoveicolare in caso di interruzione del traffico della Piazza Transalpina
-  Parcheggi esistenti su strada
-  Aree individuate per futuri utilizzi a parcheggio



Individuazione percorso mezzi pesanti in caso di chiusura al traffico della Piazza Transalpina

Legenda

-  Ipotesi deviazione del traffico pesante (Autoarticolati) in caso di interruzione del traffico della Piazza Transalpina (si rimanda all'immagine successiva)
-  Nuovo passaggio a livello

Si ipotizza di deviare il traffico pesante creando un nuovo passaggio a livello nella zona più adatta, collegandosi alla viabilità che corre a lato dei magazzini OBI, per poi andare verso la periferia di Nova Gorica (Vojkova Cesta) e connettersi alla grande viabilità della Città (Kromberska Cesta e 103).



6 INDIRIZZI PER LO SVILUPPO DELLA PROGETTAZIONE E ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO

L'iter di approvazione del presente progetto, visto il coinvolgimento di più enti potrà avvenire attraverso la convocazione di una conferenza dei servizi istruttoria, al fine di ottenere tutte le autorizzazioni, nulla osta e pareri necessari alla realizzazione dell'opera. Il procedimento sarà quindi quello previsto dall'art. 14 e seguenti della L. 241/90. Il progetto (fase PFTE), dotato di tutte le autorizzazioni necessarie potrà quindi essere sottoposto al parere della Commissione Urbanistica e successivamente al Consiglio Comunale per l'approvazione.

Successivamente lo sviluppo progettuale prevedrà, come da codice degli appalti, il prosieguo delle successive fasi di Progetto Definitivo ed Esecutivo. Tali fasi dovranno essere sviluppate da studi di progettazione in possesso di idonei requisiti tecnico professionali che dimostrino esperienze pregresse in servizi analoghi a quello in oggetto.

Si vuole evidenziare che il PFTE contiene soluzioni progettuali indicative che potranno essere rimodellate ed adattate in fase di progetto definitivo ed esecutivo, a seguito di analisi economiche, tecniche, normative e funzionali più approfondite.

I progetti Definitivo ed Esecutivo dovranno essere validati ed approvati mediante i procedimenti individuati al fine di ottenere tutte le autorizzazioni da parte degli enti preposti per la realizzazione dell'opera.

In seguito si procederà, sulla base del progetto Esecutivo validato ed approvato, all'affidamento dell'appalto tramite idonea procedura che verrà istituita per l'individuazione dell'impresa.

Per quanto riguarda l'affidamento dell'incarico di Direzione Lavori e Coordinamento della Sicurezza in Fase di Esecuzione, si raccomanda di conferire tale incarico ai progettisti stessi incaricando lo stesso studio/società/professionisti sia della Progettazione Definitiva ed Esecutiva che della Direzione Lavori e Sicurezza. Pertanto si raccomanda di definire una procedura, in fase di avvio dello sviluppo progettuale, di affidamento che preveda l'incarico per la progettazione definitiva, esecutiva, la direzione lavori e il coordinamento della sicurezza. Tale continuità di esecuzione permette infatti che la realizzazione dell'opera rispecchi integralmente la qualità architettonica desiderata.

In tale ottica, visto l'elevato valore artistico e culturale dell'opera si raccomanda inoltre di prevedere anche una Direzione Artistica da affidare al progettista ideatore del concept progettuale al fine di preservare la natura e l'intento progettuale dell'ideatore dell'opera, senza che essa venga stravolta o addirittura distrutta.

6.1 ITER APPROVATIVO CONFORMITA' URBANISTICA COMUNE DI NOVA GORIGA

Legge sulla pianificazione del territorio (Gazzetta Ufficiale della Repubblica di Slovenia, n. 61/17, 199/21 - ZUreP-3 e 20/22 – decreto US)- Capitolo 2.5 da verificare dall'articolo 127 in poi.

L'ordinanza di modifica dell'OPN è prevista non appena sarà presentata (es. PFET) e l'investitore (in comune) presenterà l'iniziativa e alleggerà lo studio LP (controlli di localizzazione/territoriali). Con questo documento verifica la conformità dell'iniziativa alle disposizioni di ZUreP-2.

L'approvazione dipende dalla conformità dell'iniziativa e degli elaborati, il tempo è determinato per legge, pari a 60 giorni dalla presentazione approvata e definitiva LP (controlli di localizzazione), e dalla consegna dei pareri degli organi territoriali (pareri interessati).

Nota: per i termini di attuazione del LP, si specifica, la tempistica del LP dipende principalmente dall'investitore, quando preparerà lo studio e lo consegnerà per avviare la procedura. Dal momento del completamento dei documenti possono trascorrere mesi. Lo studio può essere depositato quando

l'investimento è correttamente definito.

LA PROCEDURA DI VERIFICA DELLE CONFORMITÀ URBANISTICHE (LP) è determinata dall'articolo 131/ ZUreP-2.

Trattandosi di una procedura che consente di andare in deroga ai piani urbanistici, per i contenuti esso contiene le norme di piano e tutti gli elementi necessari appropriati. (divulgazione pubblica della documentazione, accettazione di proposte e commenti del pubblico, adozione di decisioni definitive da parte del consiglio comunale).

Nel procedimento, per quelle parti non specificate nel ZUreP-2, la procedura si svolge applicando le regole di procedura amministrativa generale (domande, notifiche, scadenza dei termini). Fasi del procedimento LP:

1. L'investitore consegna in comune l'iniziativa, allegata alla documentazione LP. Con gli elaborati garantisce la conformità dell'iniziativa alle disposizioni del ZUreP-2.

Nella preparazione degli elaborati bisogna seguire le indicazioni del capitolo ELABORAT, che fornisce le indicazioni sulla preparazione dei documenti.

2. Il comune quantifica all'investitore i costi del rimborso spese per LP.

3. L'urbanista comunale verifica la conformità dello studio alle disposizioni della ZUreP-2 e ai piani urbanistici. In caso di mancanze l'investitore viene invitato a completare la documentazione.

4. Il comune invita le autorità competenti in materia di pianificazione territoriale a esprimere un parere sugli elaborati LP. Le istituzioni incluse nella procedura di valutazione, vengono decise dal Comune sulla base di dati noti (es. sui regimi di tutela). Il Ministero raccomanda alle autorità di pianificazione territoriale di emettere un parere nel loro campo entro 15 giorni dal ricevimento del documento dal comune. Il Ministero della pianificazione territoriale è inoltre responsabile della pianificazione del territorio, al quale spetta il controllo delle norme nazionali in materia di pianificazione del territorio e della gestione e manutenzione del sistema informativo territoriale. Pertanto, ogni studio di LP deve essere inviato al ministero, che esprimerà un parere sulla sua idoneità tecnica e assegnerà al caso un numero di identificazione nel sistema informativo territoriale. Per la specificità della procedura di LP, il Ministero, fino all'adozione di regole più dettagliate dell'ordinamento territoriale dello Stato, svolgerà il ruolo di titolare della pianificazione territoriale, in particolare nella determinazione dell'estensione dei terreni edificabili nei singoli insediamenti.

5. Il comune pubblica l'iniziativa e lo studio LP per un periodo non inferiore a 15 giorni. Il comune informa tempestivamente per iscritto i proprietari del terreno in questione e dei terreni limitrofi della pubblicazione degli elaborati.

6. Il comune esamina gli eventuali commenti e le suggerimenti del pubblico riguardo agli elaborati LP e gli inserisce nello studio come parte integrante del materiale per la discussione in consiglio comunale.

7. Il comune prepara il materiale e la proposta sulla decisione del LP per l'esame in consiglio comunale.

8. adottata la risoluzione sul LP essa viene pubblicata nella Gazzetta Ufficiale e registrata nel sistema di informazione territoriale.

9. I dati relativi a LP compresi i servizi di sistema informativo territoriale per il commercio elettronico in materia di pianificazione del territorio, sono trasmessi all'unità amministrativa e al ministero competente per l'ambiente.

Si suggerisce di leggere attentamente i termini della verifica urbanistica/territoriale LC, per l'uso temporaneo dell'area.

La descrizione del processo di verifica urbanistica/territoriale LC secondo le raccomandazioni di MONG, è disponibile all'indirizzo:



European Grouping of Territorial Cooperation
Gruppo europeo di cooperazione territoriale
Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje



https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOP/Dokumenti/Prostor-pomembni-dokumenti/1232f17550/priporocila_lokacijska_preveritev.pdf

7 NORMATIVE DI RIFERIMENTO

Si riassumono nell'elenco che segue le principali Leggi e Normative del settore (per ciascuna voce si intenda "e successive modificazioni e integrazioni"):

7.1 Normative generali Repubblica Italiana

ATTO	NUMERO	DATA	TITOLO
D.P.R.	380	6 giugno 2001	Testo unico in materia edilizia
N.T.C.		17 gennaio 2018	Aggiornamento delle norme tecniche per le costruzioni di cui alla legge n. 1086 del 5 novembre 1971, alla legge n. 64 del 2 febbraio 1974, al decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 6 giugno 2001, al decreto legge n.136 del 28 maggio 2004, convertito con modificazioni dalla legge n. 186 del 27 luglio 2004, e dal Decreto del Ministero dello sviluppo economico n. 37 e s.m.i. del 22 gennaio 2008
Legge	158	6 ottobre 2017	Misure per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni, nonché disposizioni per la riqualificazione e il recupero dei centri storici dei medesimi comuni.
D.Lgs.	50	18 aprile 2016	Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture. CODICE DEGLI APPALTI
D.P.R.	207	5 ottobre 2010	Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture»
Legge	46	5 marzo 1990	Norme per la sicurezza degli impianti
D.Lgs	81	9 aprile 2008	Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007 n. 21 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro
D.P.C.M.	12-97	5 dicembre 1997	Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici.
D.lgs	28	3 marzo 2011	Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE
D.lgs	152	3 aprile 2006	Norme in materia ambientale.
D.M.		11 ottobre 2017	Criteri ambientali minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici.
D.M.	236	23 giugno 1989	Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.



7.2 Normative regionali Friuli-Venezia-Giulia

ATTO	NUMERO	DATA	TITOLO
Legge Regionale	10	6 Novembre 2018	Principi generali e disposizioni attuative in materia di accessibilità.
Legge Regionale	29	21 Luglio 2017	Misure per lo sviluppo del sistema territoriale regionale nonché interventi di semplificazione dell'ordinamento regionale nelle materie dell'edilizia e infrastrutture, portualità regionale e trasporti, urbanistica e lavori pubblici, paesaggio e biodiversità.
Legge Regionale	25	15 Ottobre 2015	Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, edilizia.
Legge Regionale	13	18 Luglio 2014	Misure di semplificazione dell'ordinamento regionale in materia urbanistico-edilizia, lavori pubblici, edilizia scolastica e residenziale pubblica, mobilità, telecomunicazioni e interventi contributivi.
Legge Regionale	2	12 Febbraio 2009	Modifiche urgenti alla legge regionale 14/2002 (Disciplina dei lavori pubblici), alla legge regionale 5/2007 (Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio), e interventi per la conservazione e il restauro di immobili di interesse storico-architettonico.
Legge Regionale	25	18 Agosto 2005	Interventi in materia di edilizia, lavori pubblici, ambiente, pianificazione, protezione civile e caccia.
Legge Regionale	14	31 Maggio 2002	Disciplina organica dei lavori pubblici.
Legge Regionale	37	29 Agosto 1991	Integrazione alla legge regionale 23 agosto 1985, n. 44, concernente << Altezze minime e principali requisiti igienico - sanitari dei locali adibiti ad abitazione, uffici pubblici e privati ed alberghi >>.
Legge Regionale	44	23 Agosto 1985	Altezze minime e principali requisiti igienico - sanitari dei locali adibiti ad abitazione, uffici pubblici e privati ed alberghi.

7.3 Normative generali Repubblica Slovenia

ATTO	GAZZETTO UFFICIALE	TITOLO
ZJN 3	91/15, 14/18, 121/21, 10/22	Legge sugli appalti pubblici
ZAID	61/17	Legge sull'architettura e l'ingegneria
ZU-reP-2	61/17, 199/21 – ZUreP-3	Legge sulla pianificazione del territorio * nota - scadenza 01.06.2022
ZU-reP-3	199/21	Legge sulla pianificazione del territorio * nota - entrata in vigore 01.06.2022
GZ	61/17, 72/17, 65/20, 15/21	Diritto edilizio * nota - scadenza 01.06.2022
GZ-1	199/21	Diritto edilizio * nota - entrata in vigore il 21.12.2021 - inizio utilizzo 01.06.2022

	36/18, 51/18, 197/20 199/21 – GZ-1	Norme sul contenuto dettagliato della documentazione e dei moduli relativi alla costruzione degli impianti
	37/18, 199/21 – GZ-1	Decreto sulla classificazione degli impianti
	101/05, 61/17 – GZ, 199/21 – GZ-1	Norme sulla resistenza meccanica e la stabilità degli edifici
ZvPoz	3/07 – testo consolidato ufficiale, 9/11, 83/12, 61/17 – GZ in 189/20 – ZFRO	Legge sulla protezione antincendio
	31/04, 10/05, 83/05, 14/07, 12/13, 61/17 – GZ e 199/21 – GZ-1	Norme sulla sicurezza antincendio negli edifici
	29/04, 61/17 – GZ e 199/21 – GZ-1	Norme sulla protezione degli edifici dall'umidità
ZVZD-1	43/11	Legge sulla salute e sicurezza sul lavoro
	10/12, 61/17 – GZ e 199/21 – GZ-1	Norme sulla protezione dal rumore negli edifici
EZ-1	60/19 – testo consolidato ufficiale, 65/20, 158/20 – ZURE, 121/21 – ZSROVE, 172/21 – ZOEE e 204/21 – ZOP	Legge sull'energia
PURES	52/10, 61/17 – GZ e 199/21 – GZ-1	Norme sull'uso efficiente dell'energia negli edifici
	41/18 e 199/21 – GZ-1	Norme sulla costruzione e l'uso universali delle strutture
	34/08	Decreto sulla gestione dei rifiuti prodotti durante i lavori di costruzione
ZGPro-1	82/13	Legge sui prodotti da costruzione

8 STIMA DEI COSTI – SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIARIA

Per la stima dei costi di realizzazione dell'edificio si rimanda alle specifiche relazioni sulla Stima dei Costi e al Quadro Economico.



9 FASI E TEMPI STIMATI PER LA REALIZZAZIONE

L'area di progetto comprende l'intera superficie della piazza Transalpina/Trg Evrope, incluse le aree verdi adiacenti, ed interessa parte della viabilità in quanto prevede il rifacimento della pavimentazione della strada Kolodvorska pot su lato sloveno in corrispondenza della stazione ferroviaria e l'inserimento di alcuni elementi decorativi nella pavimentazione stradale su lato italiano su via Ugo Foscolo, Via Percoto e Via Caprin.

Si prevede la realizzazione dell'opera suddivisa in 3 fasi diverse:

- Fase 1: realizzazione del nuovo edificio adibito a museo e delle relative aree esterne
- Fase 2: Rifacimento della piazza della Transalpina/Trg Evrope
- Fase 3: Rifacimento della pavimentazione stradale su Kolodvorska pot in prossimità della stazione ferroviaria e rifacimento locale di parte della pavimentazione stradale su via Ugo Foscolo, Via Percoto e Via Caprin.

La suddivisione dell'intervento in 3 fasi permette di segregare e limitare l'area di cantiere, evitando la chiusura totale dell'area per la durata dei lavori. Sarà così garantito l'accesso alla piazza e l'attraversamento in corrispondenza della stazione, nonché sarà mantenuta la viabilità senza causare interruzioni se non per il tempo strettamente necessario al rifacimento della carreggiata.

FASE 1

In questa fase si prevede la realizzazione del nuovo edificio con funzione espositiva a 2 piani con le relative fondazioni ed aree esterne.

Si prevede l'allestimento dell'area di cantiere che coinvolge l'intera aiuola a est della stazione ed una piccola porzione della piazza giusto nelle prossimità dell'aiuola. Tale leggero allargamento dell'area di cantiere rispetto al solo ingombro del nuovo edificio e relative aree esterne, permette una maggiore agilità di movimento dei mezzi all'interno del cantiere nonché la manovra dei camion in entrata e in uscita dall'area su entrambi i lati. Si ricava inoltre in questo modo un incremento dell'area di stoccaggio possibile all'interno del cantiere.

Le opere previste comprendono lo scavo e sbancamento dell'aiuola, compresa la demolizione dei cordoli e della pavimentazione presente.

Si procederà successivamente con la realizzazione delle fondazioni e delle opere strutturali dell'edificio. Verrà poi realizzata la copertura. In seguito si procederà con le opere interne, gli impianti e le opere di facciata. Infine si realizzeranno gli allacciamenti previsti e le opere di rifacimento e finitura delle aree esterne all'edificio.

FASE 2

In questa fase si prevede il rifacimento integrale della rimanente porzione della piazza Transalpina/Trg Evrope comprensiva dell'aiuola esistente.

L'area di cantiere comprende la porzione di piazza non coinvolta nella precedente fase di lavoro fino alla fine dell'aiuola posta ad ovest. Anche in questa fase l'area di cantiere permette il movimento e la manovra dei mezzi sia all'interno dell'area che in entrata e in uscita. E' garantita inoltre l'area per lo stoccaggio del materiale.

Le opere previste comprendono lo scavo e sbancamento dell'area, compresa la demolizione dei cordoli e della pavimentazione della piazza.

Si procederà successivamente con la posa delle reti e dei sottoservizi con i relativi rinterri.

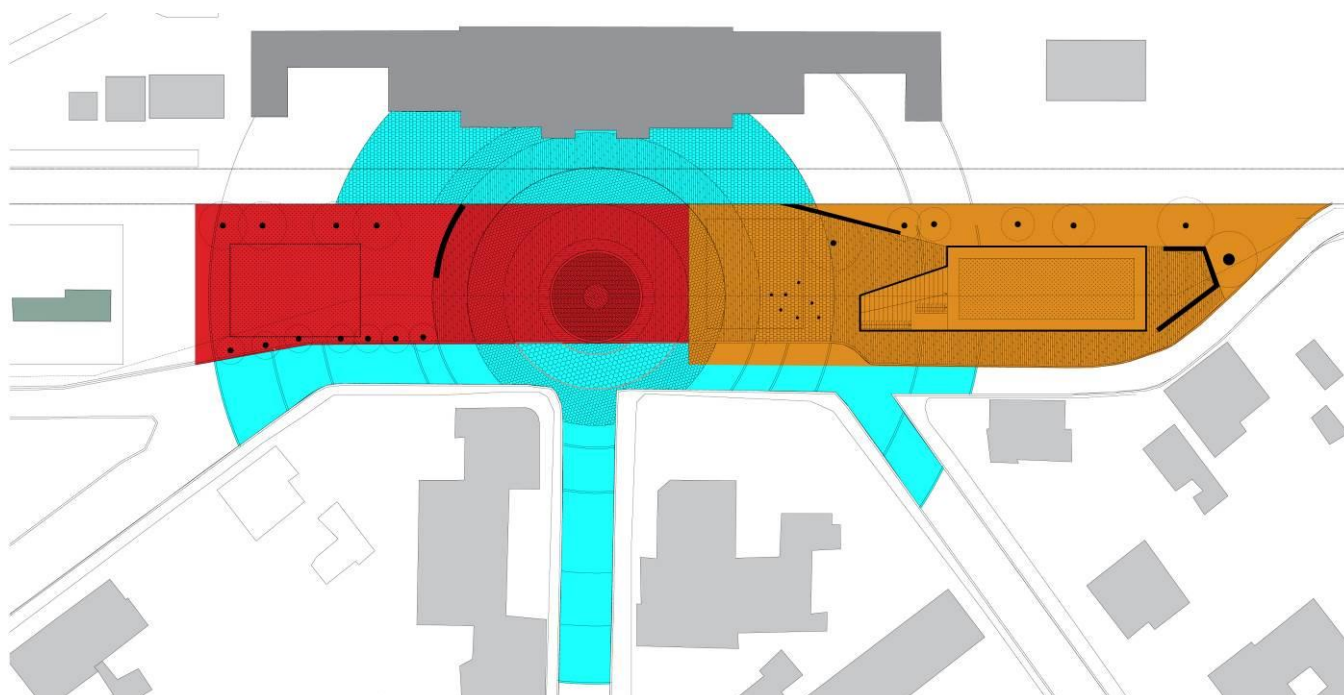
Verranno poi realizzate le opere di rifacimento e finitura delle nuove pavimentazioni della piazza e delle opere a verde comprese le nuove piantumazioni. Infine si procederà con la fornitura e la posa dei manufatti allestitivi presenti nella piazza.

FASE 3

In questa fase si prevede il rifacimento della pavimentazione stradale di Kolodvorska pot su lato sloveno per la porzione di strada di fronte alla stazione ferroviaria in corrispondenza della pavimentazione con geometria concentrica della piazza. Si prevede inoltre la modifica locale di alcune porzioni della pavimentazione su lato italiano su via Ugo Foscolo, Via Percoto e Via Caprin con l'inserimento di pavimentazione in pietra in corrispondenza dell'estensione dei cerchi della pavimentazione della piazza.

La realizzazione di tali opere implica la necessità di interrompere temporaneamente la viabilità. Ciò potrà avvenire per tratti, in modo da non occupare l'intera carreggiata e consentire lo scorrimento dei mezzi a senso alternato.

Nella pagina seguente sono illustrate schematicamente le fasi di intervento previste per la realizzazione delle opere, con sintesi dei tempi previsti. Si rimanda cronoprogramma per ulteriori dettagli.



Planimetria con individuazione schematica delle fasi di cantiere

SINTESI CRONOPROGRAMMA	
Fasi	Giorni Dni
Studio di fattibilità	105
Progettazione Definitiva	90
Progettazione Esecutiva	90
Procedura di affidamento della costruzione	90
Avvio dei lavori - Allestimento delle aree di cantiere	30
FASE 1 - Costruzione nuovo edificio	330
FASE 2 - Rifacimento della Piazza	180
FASE 3 - Rifacimento della pavimentazione stradale	120
Inaugurazione della piazza e del padiglione	30
Periodo temporale totale	1.110



10 SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Tenuto conto delle caratteristiche del contesto e degli interventi previsti, vengono analizzate le diverse componenti che devono essere prese in considerazione in merito agli effetti generabili sul sistema ambientale come inteso ai sensi della Direttiva 42/2001/CEE.

10.1 Suolo e sottosuolo

Per quel che riguarda attività che interessino nello specifico il suolo ed il sottosuolo, il progetto prevede limitati movimenti di terra relativi alla scarifica delle zone asfaltate o pavimentate della piazza, agli scavi per allacciamenti alle reti esistenti (con riutilizzo in sito delle terre) e alle fondazioni del nuovo edificio. Gli scavi relativi all'EPICenter avranno profondità indicativa di circa 50 cm. In fase esecutiva è ipotizzabile il riutilizzo delle terre scavate per le fondazioni dell'EPICenter all'interno delle zone a verde.

10.2 Qualità dell'aria e fattori climatici

Il futuro intervento non prevede attività che possano andare a modificare la qualità dell'aria e il microclima in modo permanente. La fase più critica sotto questo aspetto può essere individuata nella fase di realizzazione.

In questo caso le cause di perturbazione sono essenzialmente legate alle attività di scavo, la movimentazione di materiali e le attività di costruzione dell'opera.

In tutti i casi le ricadute sono contenute in un ambito molto ristretto, anche se il trasporto di materiali può comportare l'emissione di polvere lungo tutto il percorso.

La valutazione delle conseguenze è di ordine essenzialmente qualitativo e gli accorgimenti da utilizzare per il loro contenimento, per evitare effetti indotti sull'uomo, sulla vegetazione, sulla fauna e sulla percezione del paesaggio, si riducono in genere a prescrizioni quali:

- l'utilizzo di macchine mobili per l'innaffiamento e la pulizia delle strade di accesso al cantiere e delle aree di manovra degli automezzi;
- una attenta distribuzione ed organizzazione del cantiere che limiti il percorso e la manovra dei mezzi d'opera evitando la dispersione di materiale sfuso e delle emissioni di gas e polveri;
- la scelta di opportuni percorsi degli autocarri, per evitare ambienti più sensibili e zone abitate, accoppiata con l'utilizzo di tecniche di abbattimento delle polveri.

Si sottolinea che la sostenibilità della fase realizzativa sarà garantita dal rispetto delle "specifiche tecniche del cantiere" specifici previste dal Decreto 11 Ottobre 2017 recante "Criteri Ambientali Minimi per l'edilizia".

10.3 Popolazione e salute umana

Per le proprie caratteristiche intrinseche, l'attività museale prevede una frequentazione distribuita senza grandi affollamenti. L'intenzione progettuale non comporterà, dunque, un rilevante aumento del carico urbanistico nella zona oggetto della variante, anche in considerazione della generale urbanizzazione già esistente nell'area.

La fase realizzativa comporterà moderati e temporanei condizionamenti a livello ambientale, soprattutto in considerazione della scarsa presenza di residenze nell'intorno.

Gli impatti più significativi possono essere limitati agli eventi per le celebrazioni della Capitale Europea della Cultura 2025. Si tratta in ogni caso di eventi temporanei che dovranno essere gestiti anche in termini di gestione degli affollamenti e salute umana in sede di pianificazione degli eventi stessi.

10.4 Integrazione con il contesto paesaggistico-territoriale

Si rimanda al paragrafo 5.4 della presente relazione.

10.5 Consumi e scarichi idrici

La necessità di consumo idrico legata alla nuova realizzazione appare sostenibile in relazione all'attuale.

10.6 Risparmio ed efficienza energetica

In fase di progettazione esecutiva degli interventi si provvederà a garantire l'efficienza energetica richiesta

dalle norme vigenti in modo da garantire un limitato fabbisogno energetico. Saranno utilizzati sistemi di distribuzione del calore efficienti e eventuali sistemi di produzione energetica da fonti rinnovabili.

In osservanza del punto 2.4.2.12 del decreto 11 Ottobre 2017 i sistemi di illuminazione previsti in progetto sono a basso consumo energetico ed alta efficienza. A tal fine gli impianti di illuminazione dovranno essere progettati considerando che:

- tutti i tipi di lampada per utilizzi in abitazioni, scuole ed uffici (applicabile per analogia anche agli edifici in oggetto), abbiano una efficienza luminosa uguale o superiore a 80 lm/W ed una resa cromatica uguale o superiore a 90; per ambienti esterni di pertinenza degli edifici la resa cromatica sia almeno pari ad 80;
- i prodotti siano progettati in modo da consentire di separare le diverse parti che compongono l'apparecchio d'illuminazione al fine di consentirne lo smaltimento completo a fine vita.

E' prevista l'installazione di sistemi domotici, coadiuvati da sensori di presenza, che consentono la riduzione del consumo di energia elettrica.

10.7 Inquinamento luminoso

Per la progettazione del fabbricato, dovrà essere perseguita la massimizzazione dell'illuminazione naturale grazie alle ampie superfici vetrate unitamente all'utilizzo di sistemi di illuminazione efficienti. Per l'illuminazione esterna delle pertinenze, saranno adottati accorgimenti per la riduzione dei consumi elettrici, limitando al contempo l'inquinamento luminoso, migliorando la qualità dell'ambiente e della percezione visiva nella notte.

10.8 Gestione dei rifiuti

L'intervento non comporta azioni che producano significative quantità di rifiuti se non in fase di cantierizzazione, nella quale, peraltro, sono previsti rifiuti provenienti dalla demolizione o conferimento di terreno in discarica.

10.9 Inquinamento acustico

L'intervento non determina particolari incrementi dei livelli di rumorosità dell'area. L'interferenza più significativa, ma a carattere temporaneo, si potrebbe avere durante i lavori di cantiere, per i quali, però, saranno predisposte tutte le misure necessarie alla loro interazione con il contesto in maniera più adeguata possibile. L'attività cantieristica sarà organizzata secondo turni orari che osservino il normale prospetto lavorativo d'ufficio e rispettino la sospensione nei giorni festivi e negli intervalli della cosiddetta pausa pranzo. La gestione dell'inquinamento acustico durante le celebrazioni della Capitale Europea della Cultura 2025 dovrà essere approfondita in sede di pianificazione degli eventi stessi.















European Grouping of Territorial Cooperation
Gruppo europeo di cooperazione territoriale
Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje



ALLEGATO 1: MATRICE DI VALUTAZIONE DELLE IPOTESI ALTERNATIVE

TABELLA DI VALUTAZIONE DELLE SOLUZIONI ALTERNATIVE

CRITERI DI VALUTAZIONE	ALTERNATIVA 1			ALTERNATIVA 2			ALTERNATIVA 3			VALUTAZIONE SINTETICA
	VALUTAZIONE	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	VALUTAZIONE	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	VALUTAZIONE	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	
Rispondenza ai requisiti funzionali - 2025										
 Capacità di ospitare le funzioni previste per le celebrazioni di Nova Gorica/Gorizia Capitale Europea della Cultura 2025	La sistemazione della piazza e degli spazi pubblici adiacenti consente di ospitare eventi e manifestazioni all'aperto. La sistemazione del Magazzino potrà ospitare il museo tematico. Tuttavia i magazzini sono decentrati rispetto alla piazza e questo può ridurre l'attrattività dell'intero nuovo 'sistema Piazza'.		X	La nuovo Piazza, i Magazzini e il nuovo Museo possono costituire un sistema flessibile in grado di ospitare gli eventi e le attività previste per le celebrazioni del 2025. Le attività Museali potranno essere distribuite in maniera diffusa tra il Magazzino e il nuovo edificio che, da solo, non è in grado di ospitare l'intero Museo.	XXX		La configurazione proposta concentra tutte le funzioni principali nell'area della Piazza e degli spazi pubblici annessi. Le attività Museali sono prossime alla Piazza e in posizione baricentrica. La valenza simbolica della posizione del nuovo edificio contribuisce a rafforzare la comunicazione dei contenuti dell'evento stesso.	XXX		-1 3 3
 Flessibilità e continuità d'uso anche successivamente alle celebrazioni 2025	Non essendo previsti nuovi edifici, le possibilità di utilizzo sono limitate al riuso dei magazzini che tuttavia sono in posizione defilata rispetto alla Piazza.		XX	Gli interventi di riqualificazione si prestano ad utilizzi diversi anche post 2025 e possono generare un nuovo polo attrattivo con funzioni tra loro sinergiche.	XXX		Il nuovo edificio, insieme agli ulteriori interventi di riqualificazione degli spazi pubblici, possono generare una nuova centralità urbana che se adeguatamente gestita sarà in grado di attrarre visitatori anche dopo il 2025.	XX		-2 3 2
Capacità attrattiva										
 Individuazione di spazi e funzioni tali da generare maggior attrattività e interesse per l'intero ambito	L'ipotesi è limitata ad una riqualificazione della piazza e degli spazi aperti ma non prevede elementi iconici o rappresentativi degli eventi che dovrà ospitare.	X		Il nuovo edificio costituisce un nuovo landmark nel paesaggio urbano, ma le dimensioni ridotte non consentono di valorizzarne a pieno la funzione attrattiva.	XXX		Il nuovo edificio, insieme agli ulteriori interventi di riqualificazione degli spazi pubblici, possono generare una nuova centralità urbana che se adeguatamente gestita sarà in grado di attrarre visitatori anche dopo il 2025.	XXX		1 3 3
Consumo di suolo										
 Occupazione di suolo libero con nuovi edifici	la soluzione proposta non prevede nuovi edifici, pertanto il consumo di suolo è nullo.	XXX		la soluzione proposta prevede la realizzazione di un nuovo edificio con impronta a terra di circa 400 mq. Trattandosi di un contesto già urbanizzato l'impatto è comunque valutato sostenibile.		XX	la soluzione proposta prevede la realizzazione di un nuovo edificio con impronta a terra di circa 400 mq. Trattandosi di un contesto già urbanizzato l'impatto è comunque valutato sostenibile.		XX	3 -2 -2
Vincoli e iter procedurale per approvazioni progetti										
 Iter approvativo Sloveno	I tempi per la variante urbanistica del Comune di Nova Gorica non sono compatibili con la scadenza del 2025. Il Comune approva un Titolo edificatorio temporaneo con validità di 7 anni e provvederà successivamente alla variante definitiva.	XX		I tempi per la variante urbanistica del Comune di Nova Gorica non sono compatibili con la scadenza del 2025. Il Comune approva un Titolo edificatorio temporaneo con validità di 7 anni e provvederà successivamente alla variante definitiva.		XXX	I tempi per la variante urbanistica del Comune di Nova Gorica non sono compatibili con la scadenza del 2025. Il Comune approva un Titolo edificatorio temporaneo con validità di 7 anni e provvederà successivamente alla variante definitiva.		XXX	2 -3 -3
 Iter approvativo Italiano	Vincolo di tutela storico artistica - parte II D.Lgs 42/2004 - Necessaria autorizzazione Soprintendenza. Non essendo previste nuove costruzioni, non si rilevano criticità.			Trattasi di Progetto di opera pubblica in deroga al PRGC - art. 1 comma 1 Decreto Presidente Regione 20 Marzo 2008 n. 086/Pres. Vincolo di tutela storico artistica - parte II D.Lgs 42/2004 - necessaria autorizzazione Soprintendenza.			Trattasi di Progetto di opera pubblica in deroga al PRGC - art. 1 comma 1 Decreto Presidente Regione 20 Marzo 2008 n. 086/Pres. Vincolo di tutela storico artistica - parte II D.Lgs 42/2004 - necessaria autorizzazione Soprintendenza.			
Disponibilità delle aree										
 Disponibilità delle aree oggetto di intervento su suolo Sloveno	Il Magazzino da recuperare è di proprietà di Ferrovie Slovene e dovrà essere acquisito o dato in uso al Comune di Nova Gorica		XX	Il Magazzino da recuperare è di proprietà di Ferrovie Slovene e dovrà essere acquisito o dato in uso al Comune di Nova Gorica		XX	Le aree di intervento sono nella completa disponibilità del Comune di Nova Gorica			-2 -2 -1
 Disponibilità delle aree oggetto di intervento su suolo Italiano	Una porzione della Piazza è attualmente di proprietà di Ferrovie dello Stato, che ha già espresso la sua disponibilità a vendere le aree al Comune di Gorizia			Una porzione della Piazza è attualmente di proprietà di Ferrovie dello Stato, che ha già espresso la sua disponibilità a vendere le aree al Comune di Gorizia			Una porzione della Piazza è attualmente di proprietà di Ferrovie dello Stato, che ha già espresso la sua disponibilità a vendere le aree al Comune di Gorizia			
Costi di acquisizione delle aree										
 Costo di acquisizione delle aree su suolo Sloveno	Il valore stimato per la cessione del Magazzino da Ferrovie Slovene al Comune di Nova Gorica è di 760.000 Euro		XX	Il valore stimato per la cessione del Magazzino da Ferrovie Slovene al Comune di Nova Gorica è di 760.000 Euro		XX	Le aree di intervento sono nella completa disponibilità del Comune di Nova Gorica			-2 -2 -1
 Costo di acquisizione delle aree su suolo Italiano	Con comunicazione di autorizzazione della Proprietà alla vendita immobiliare, R.F.I. indica un prezzo di vendita di 40.000 Euro			Con comunicazione di autorizzazione della Proprietà alla vendita immobiliare, R.F.I. indica un prezzo di vendita di 40.000 Euro			Con comunicazione di autorizzazione della Proprietà alla vendita immobiliare, R.F.I. indica un prezzo di vendita di 40.000 Euro			
Rispondenza ai requisiti economici										
 Costi previsti per l'intervento e compatibilità con i finanziamenti a disposizione	Il valore delle opere stimato è di circa 1.415.000 Euro per la riqualificazione del Magazzino e 1.617.000 Euro per la Piazza, oltre a imprevisti e costi della sicurezza, per un totale di 3.335.000 Euro al netto dell'IVA. Il costo delle opere è compatibile con il budget di spesa previsto.	XX		Il valore delle opere stimato è di circa 1.415.000 Euro per la riqualificazione del Magazzino, 1.617.000 Euro per la Piazza e 1.760.000 Euro per EPICenter, oltre a imprevisti e costi della sicurezza, per un totale di 5.271.000 Euro al netto dell'IVA. Il costo delle opere è compatibile con il budget di spesa previsto.	X		Il valore delle opere stimato è di circa 1.617.000 Euro per la riqualificazione della Piazza e 3.145.000 Euro per l'EPICenter, oltre a imprevisti e costi della sicurezza, per un totale di 5.238.200 Euro al netto dell'IVA. Il costo delle opere è compatibile con il budget di spesa previsto.	X		2 1 1
VALUTAZIONE FINALE										
 SINTESI DELLE VALUTAZIONI RELATIVE ALLA FATTIBILITA', SOSTENIBILITA' E RISPOSTA ALLE ESIGENZE DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA	L'INTERVENTO E' DI SEMPLICE REALIZZAZIONE MA NON RISPONDE COMPLETAMENTE ALLE ESIGENZE DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA, SIA PER LE CELEBRAZIONI DELLA CAPITALE EUROPEA DELLA CULTURA 2025, CHE IN OTTICA DI RINNOVAMENTO URBANO	X		L'INTERVENTO E' FATTIBILE E SOSTENIBILE MA PRESENTA ALCUNE CRITICITA' LEGATE AI COSTI DI ACQUISIZIONE E RINNOVAMENTO DEL MAGAZZINO DI FERROVIE SLOVENE	X		L'INTERVENTO RISULTA PIU' COMPLESSO, ANCHE SE FATTIBILE E SOSTENIBILE. LE SOLUZIONI INDIVIDUATE SONO RISPONDENTI AL QUADRO ESIGENZIALE, TANTO NELLO SCENARIO 2025, QUANTO IN UNA PROSPETTIVA PIU' GENERALE DI RIGENERAZIONE DELL'AMBITO URBANO	XX		1 1 2