



Comune di Trieste

Area Città, Territorio e Ambiente

Servizio Edilizia Privata ed Edilizia Residenziale Pubblica, Mobilità e Traffico

REALIZZAZIONE DI UNA ZONA 30 NEL BORGO CARSICO DI OPICINA

PROPOSTA DI INTERVENTO

DIRETTORE DEL SERVIZIO E RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

arch. Ave Furlan

PROGETTISTI

ing. Sara Borgogna

ing. Silvia Fonzari

dott. Massimo Pegani

REDAZIONE

geom. Fabio Guarniero

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

geom. Edgardo Reggente

CONSULENTI

in materia di educazione stradale: maresciallo Sabrina Colombari

in materia di viabilità: ing. Paola Capon

ing. Nicola Falconetti

rapporto di stage: Enrica Michelazzi

PROGETTO "PEDIBUS"

D

SCALA

DATA

luglio 2015

alla caccia del tesoro!



UISP Trieste

Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura

STRADIVARIE architetti associati

arch. Claudia Marcon
arch. Adriano Venudo
arch. Elisa Crosilla
arch. Elisa Monte
con arch. Diana Lohse
collaboratrici:
dott. Mariacristina D'Oria | dott. Ghazaleh Afshary
piazza Benco 4, Trieste 34122
t: +39 040 0640442
f: +39 040 9894608

1. inquadramento territoriale

2. l'azione partecipata

premessa sul lavoro (UISP)

2.1 risultati questionari bambini

2.2 risultati questionari adulti

3. rilievo percettivo dei bambini

3.1 traffico di auto e pedoni

3.2 stato di degrado

3.3 odori

3.4 suoni

3.5 accessibilità aree verdi

4. segnalazioni e proposte dei genitori

5. rilievo tecnico

5.1 planimetria

6. rilievo fotografico

7. criticità e potenzialità

8. rilievo botanico

9. chi cerca trova

concept - alla caccia del tesoro

9.1 gli elementi del progetto

9.2 i colori

9.3 zenitali

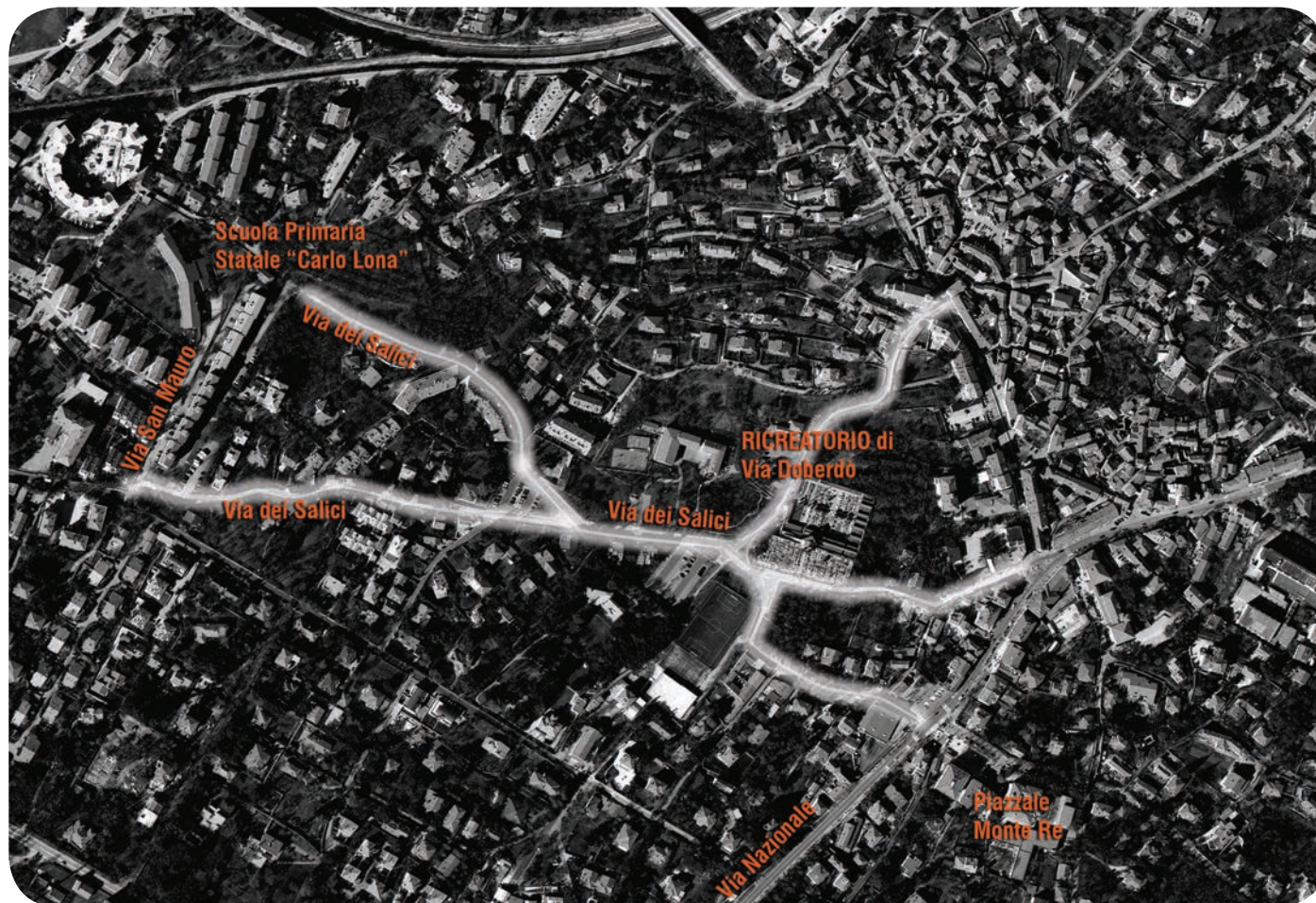
9.4 planimetria

9.5 abaco degli elementi progettuali

9.6 sezioni comparative

9.7 viste

1. inquadramento territoriale



2. *l'azione partecipata - premessa sul lavoro*

Il progetto riguardante il Ricreatorio “F.lli Fonda Savio” di Opicina rispecchia una situazione ancora più complessa degli altri tre casi.

Il progetto ha preso avvio dall'analisi di un percorso scuola - ricreatorio (Scuola Statale “C.Lona” – Ricreatorio “F.lli. Fonda Savio”) che risulta particolarmente critico.

Con il progetto “Sicurezza si fa in Strada” si sono voluti verificare gli elementi problematici, partendo dall'ottica dei bambini; attraverso i laboratori di rilievo percettivo e l'analisi del territorio i piccoli sono stati aiutati ad assumere un atteggiamento consapevole nei confronti delle criticità del tragitto e propositivo. Nell'anno in corso, data la difficoltà di rendere fruibile a breve termine, la percorrenza individuata e al fine di permettere la divulgazione dell'analisi effettuata dai bambini e il prosieguo dell'esperienza di mobilità sostenibile, è previsto l'ampliamento del progetto e il coinvolgimento dei bambini del Ricreatorio “F.lli Fonda Savio”.

Le competenze acquisite, a questo punto, saranno trasposte dall'analisi del percorso iniziale all'analisi di un territorio più ampio, con lo scopo di incoraggiare i bambini a rientrare in contatto con l'ambiente circostante e ad esplorare, con nuova consapevolezza, le potenzialità delle percorrenze a piedi.

UISP - Unione Italiana Sport per Tutti

Il Ricreatorio è una struttura che ospita numerosi bambini che vi si recano per svolgerci attività durante l'orario pomeridiano. Alcuni di questi si sono posti delle domande a vicenda per conoscersi meglio e, nel caso specifico, capire da dove provengono quando arrivano al Ricreatorio. Da notare come la maggioranza dei bambini arrivi dalla struttura della Scuola Statale "Carlo Lona"; si riscontra un discreto numero di bambini che giunge da strutture del centro di Trieste o di località vicine quali Trebiciano, Basovizza, Banne, ...

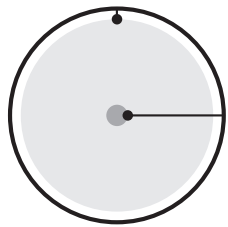
Da dove arrivi quando vieni al Ricreatorio?



49 bambini che si sono intervistati a vicenda;

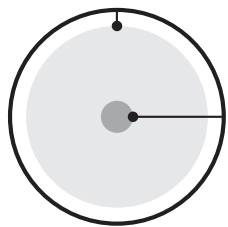


5 bambini usufruiscono solo del SIS (Sistema Integrativo Scolastico)



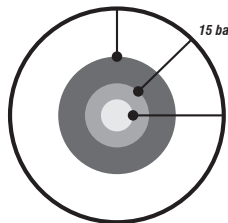
44 bambini usufruiscono sia del SIS (Sistema Integrativo Scolastico) che del servizio offerto dal Ricreatorio

7 bambini arrivano da soli



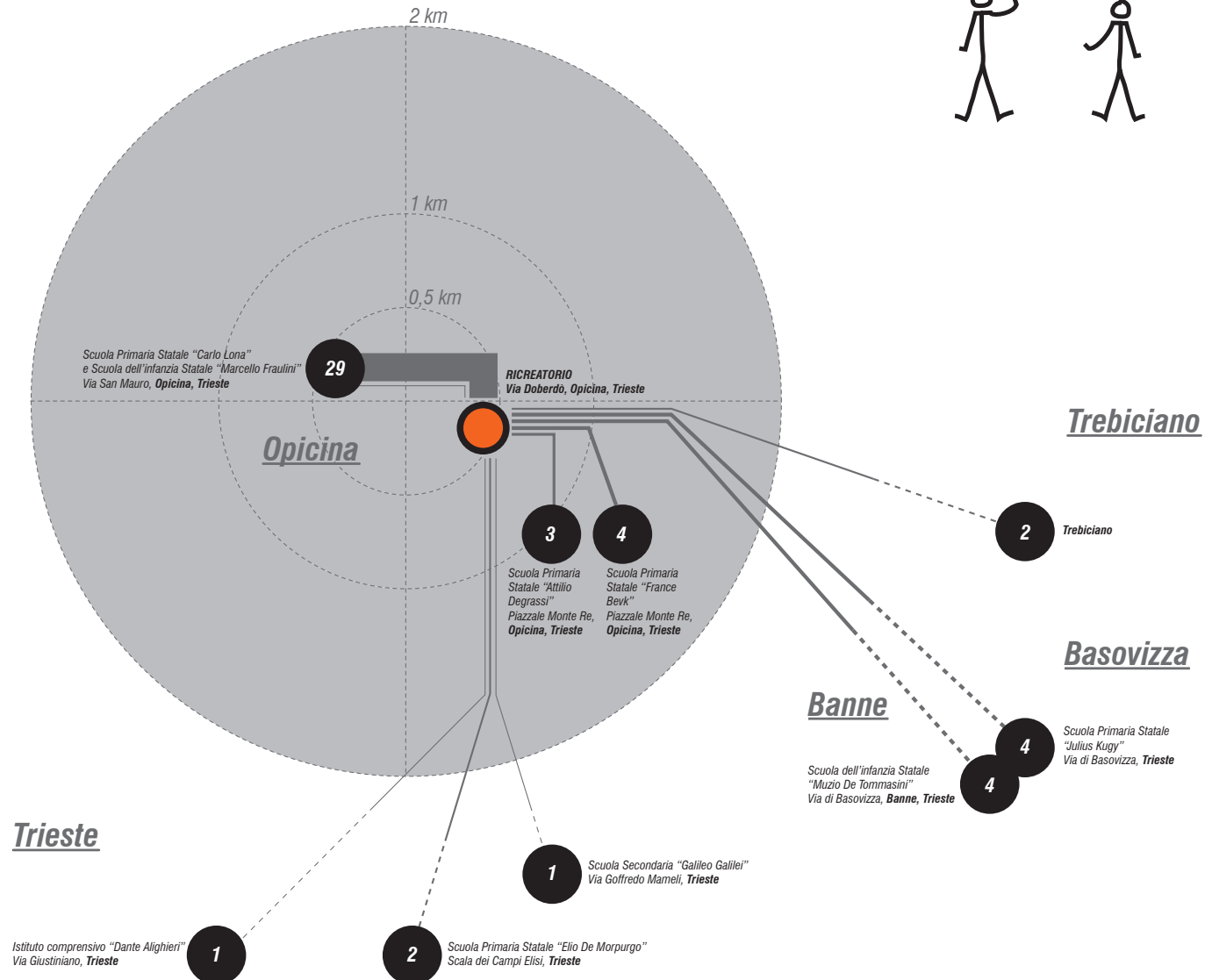
42 bambini vengono accompagnati

8 bambini arrivano a piedi



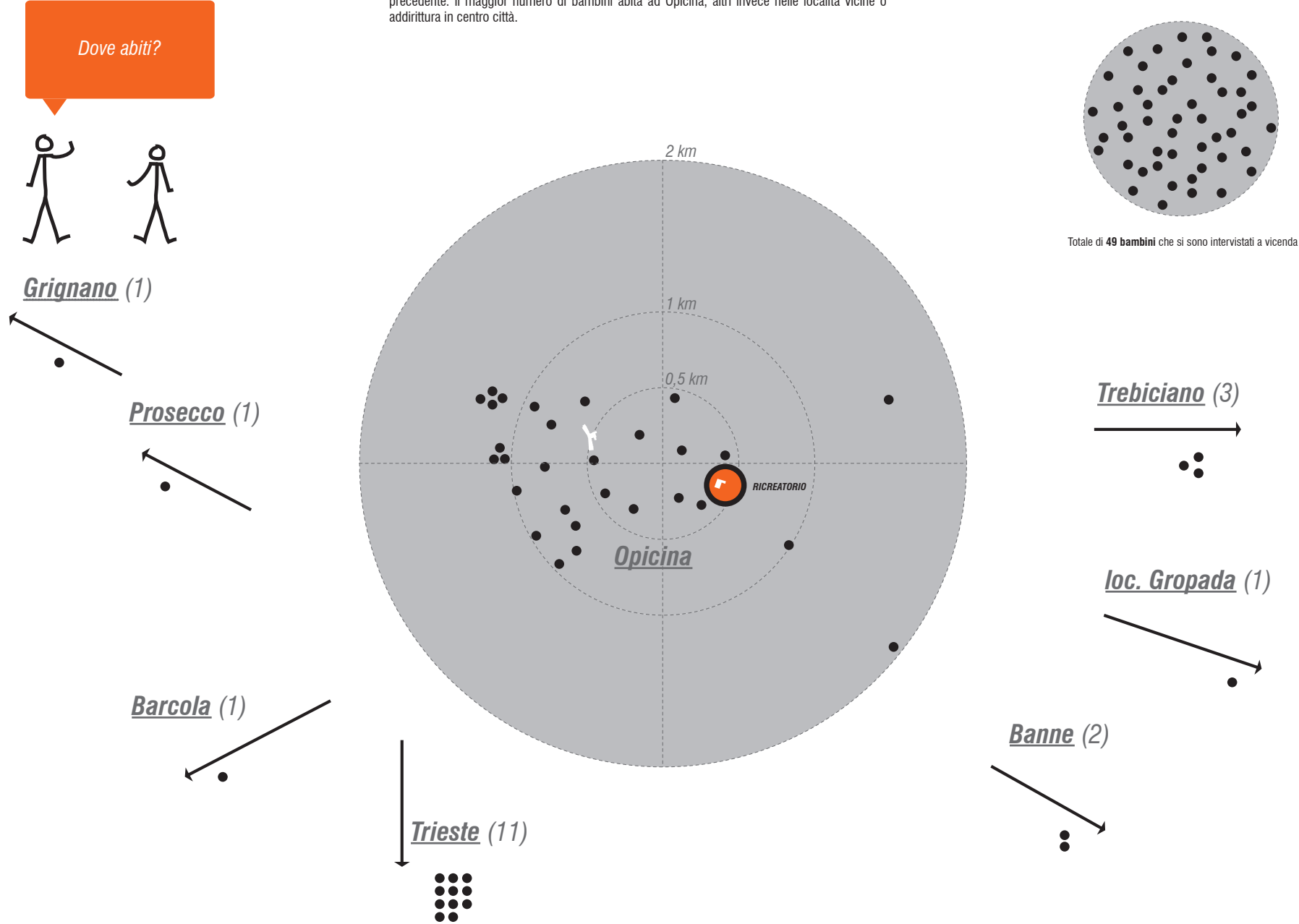
15 bambini arrivano in autobus

27 bambini arrivano accompagnati in auto

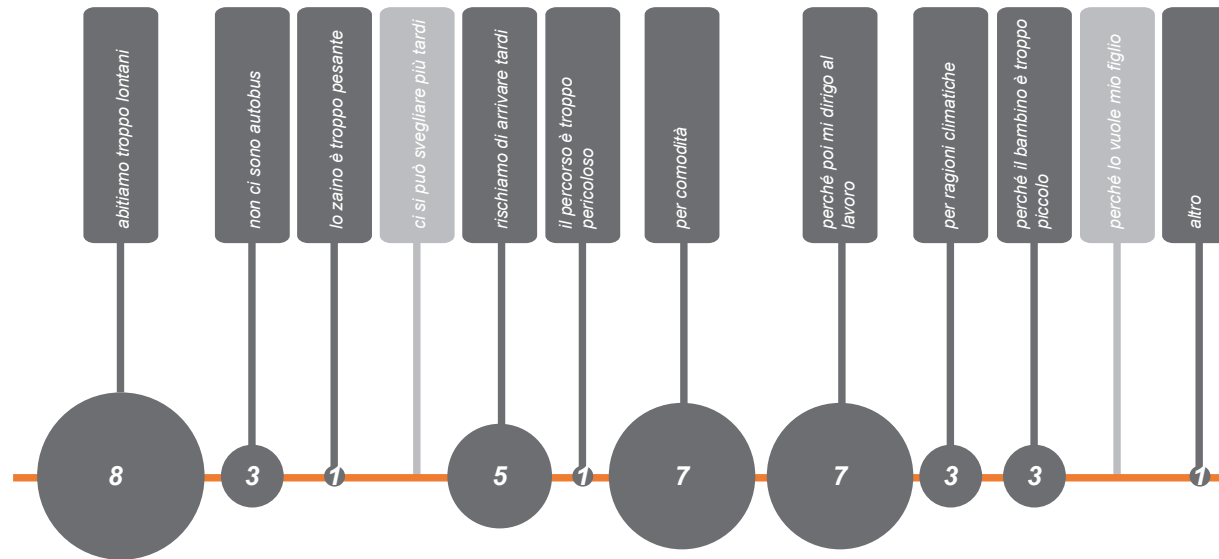


2.1 l'azione partecipata - risultati questionari bambini

I dati raccolti relativi a questo semplice quesito sono coerenti con quanto riportato nel diagramma precedente: il maggior numero di bambini abita ad Opicina, altri invece nelle località vicine o addirittura in centro città.

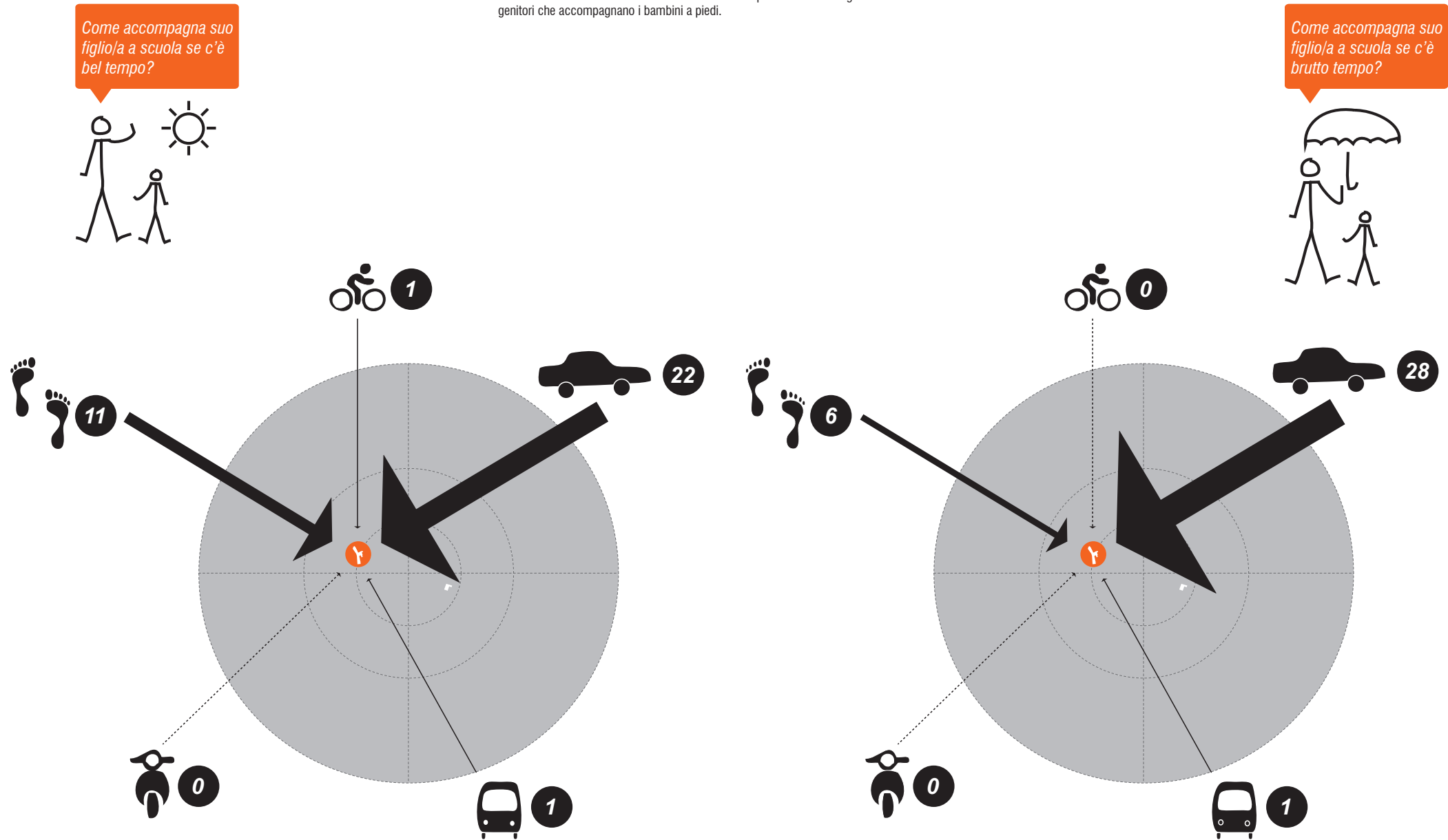


Non solo i bambini hanno risposto ad alcuni quesiti, ma anche i genitori, i nonni e le maestre. Constatando il fatto che la maggioranza dei bambini è accompagnato a scuola o presso il Ricreatorio in automobile, si è voluto indagare più approfonditamente quali motivi sono alla base di questa abitudine consolidata.



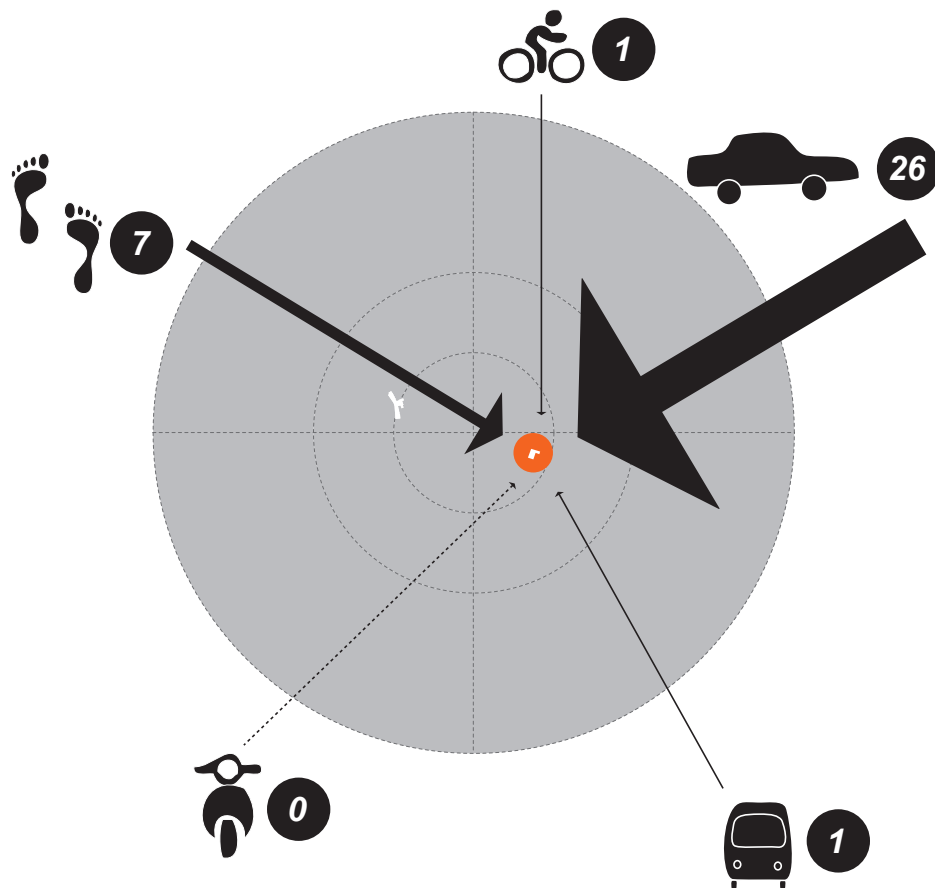
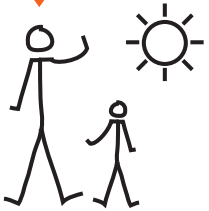
2.2 l'azione partecipata - risultati questionari adulti

Indipendentemente dalle condizioni climatiche, il mezzo privilegiato per accompagnare i bambini alla scuola statale "Carlo Lona" è l'auto. Da valutare positivamente in ogni caso il dato relativo ai genitori che accompagnano i bambini a piedi.

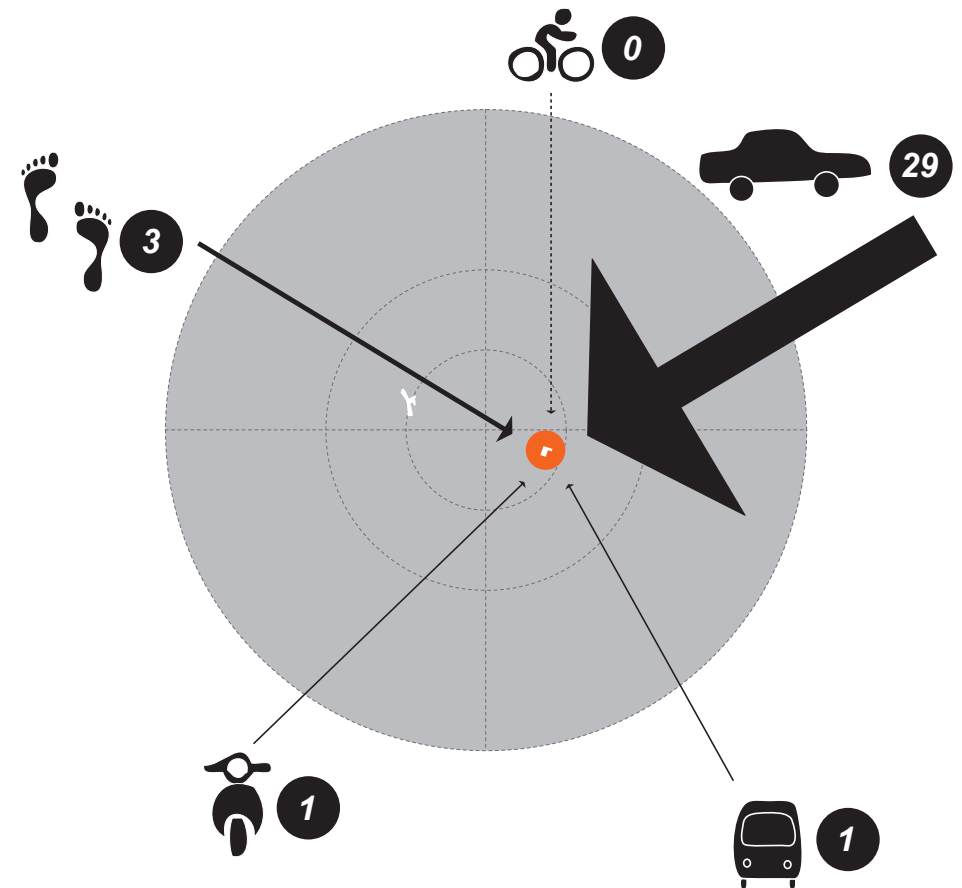


Anche in questo caso la maggior parte dei genitori accompagna i bambini al Ricreatorio con l'auto. In calo invece, rispetto al caso precedente, il dato relativo alla mobilità pedonale.

Come accompagna suo figlio/a al ricreatorio se c'è bel tempo?

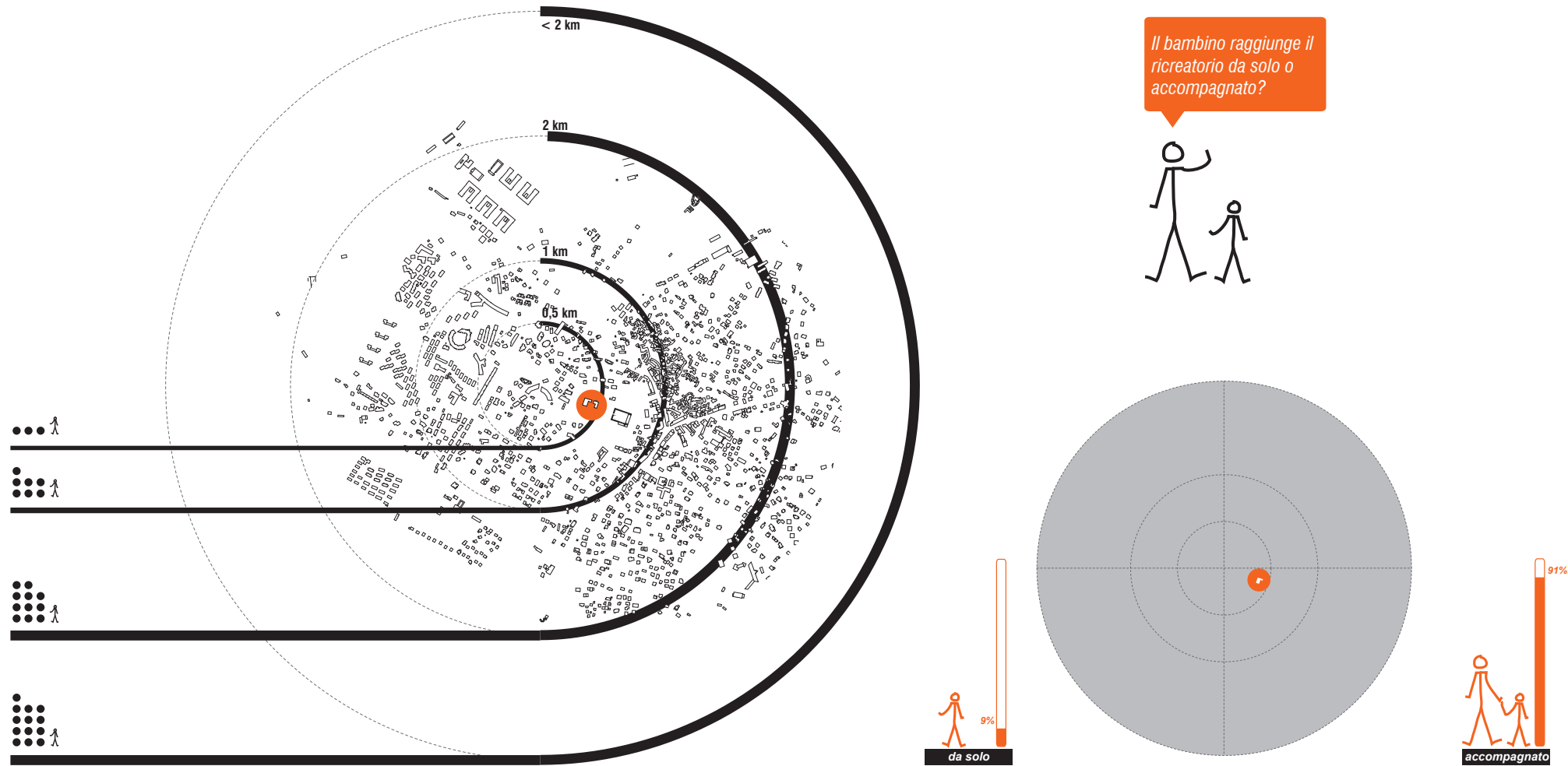


Come accompagna suo figlio/a al ricreatorio se c'è brutto tempo?

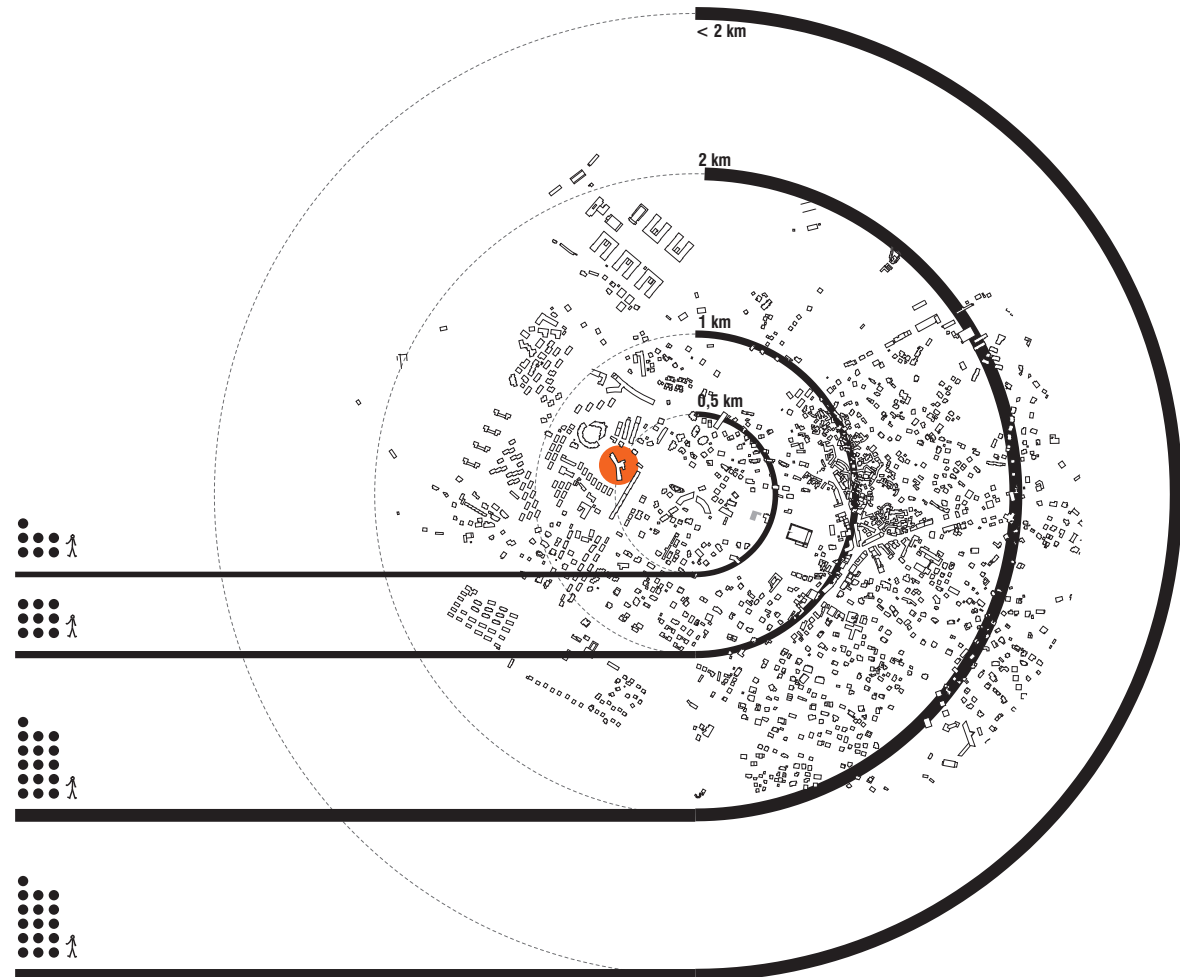


2.2 l'azione partecipata - risultati questionari adulti

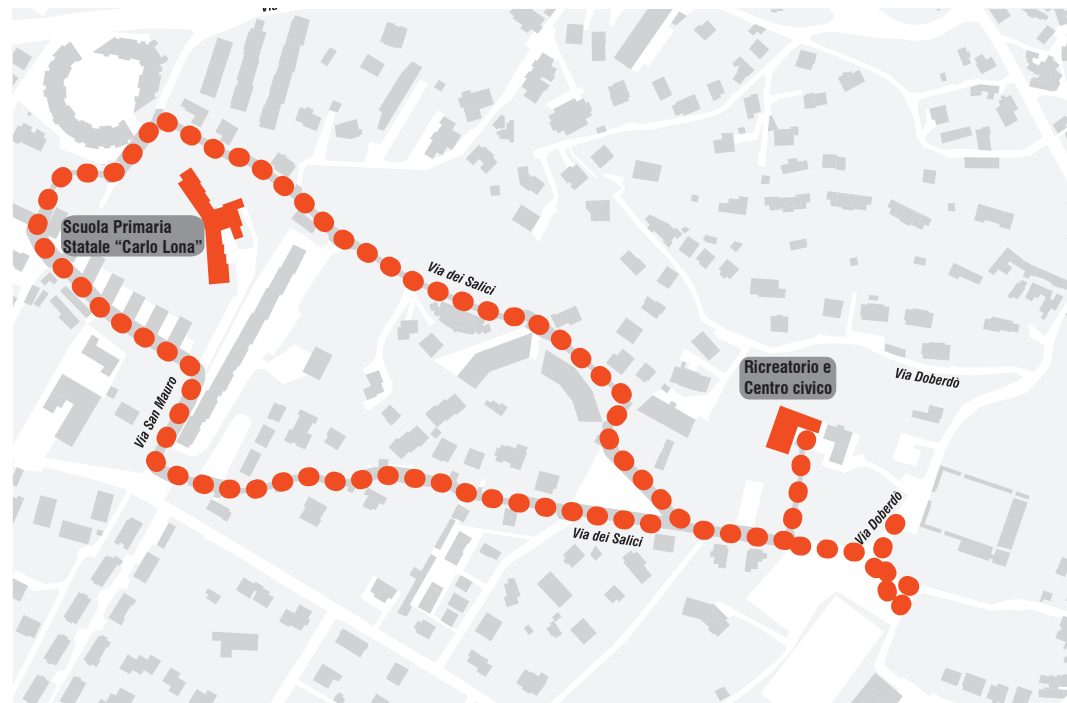
Questo diagramma riassume i dati relativi alle distanze indicative percorse dai bambini che si recano al Ricreatorio; una componente importante di bambini percorre una distanza superiore ai 2 km.



Questo diagramma riassume i dati relativi alle distanze indicative percorse dai bambini che si recano alla scuola statale "Carlo Lona"; la maggioranza percorre distanze superiori ai 2 km.

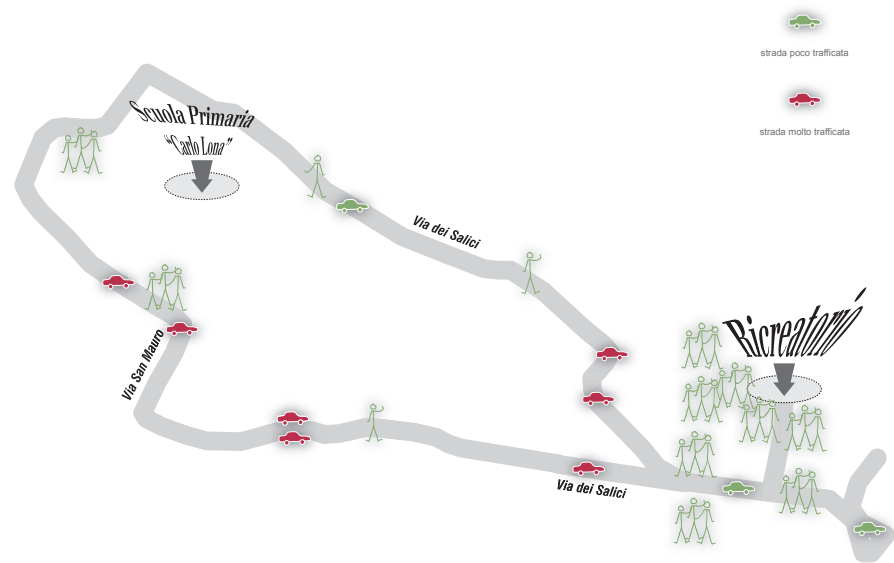


3. rilievo percettivo dei bambini

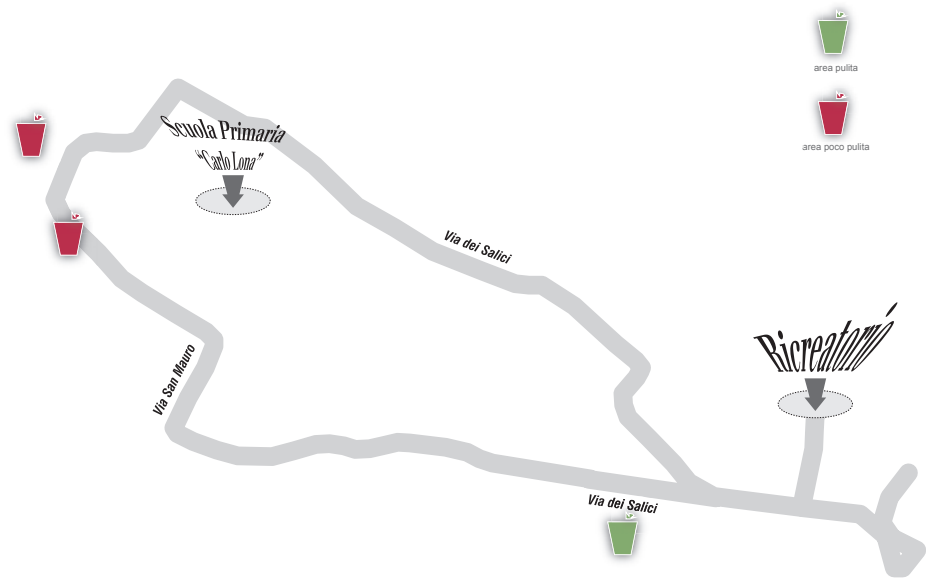


I bambini sono stati accompagnati dagli educatori lungo il percorso di collegamento tra la Scuola Statale "Carlo Lona" e il Ricreatorio: la passeggiata ha riguardato via San Mauro, via dei Salici e parte di via Doberdò. Lo scopo di questa attività è stato quello di far puntare l'attenzione dei bambini su alcuni aspetti che riscontravano lungo il tragitto effettuato relativamente al livello di traffico percepito, alla pulizia dei luoghi che attraversavano, alla sicurezza generale del percorso, all'accessibilità e qualità degli spazi verdi, agli odori e ai suoni captati. Le loro impressioni sono state poi riassunte in questi diagrammi che costituiscono materiale importante per operare le giuste scelte progettuali.

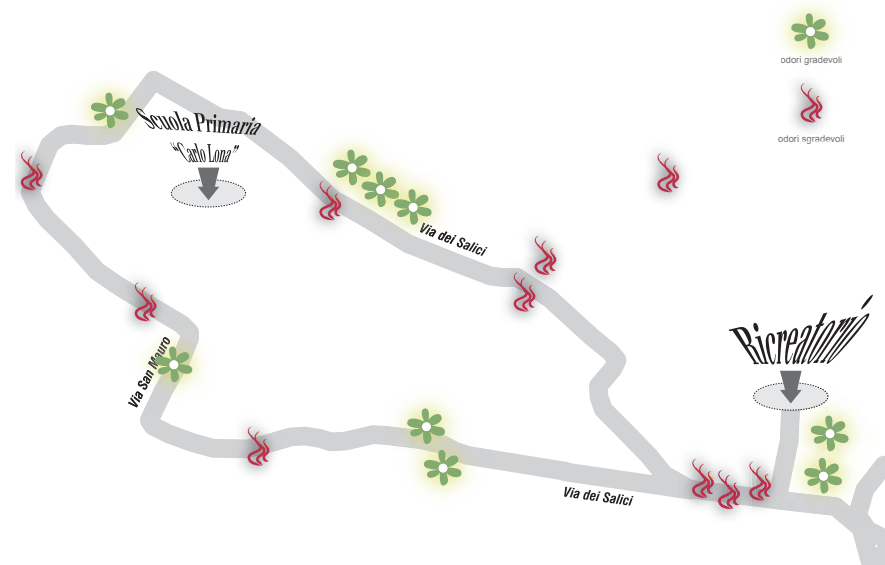
3.1 traffico di auto e pedoni



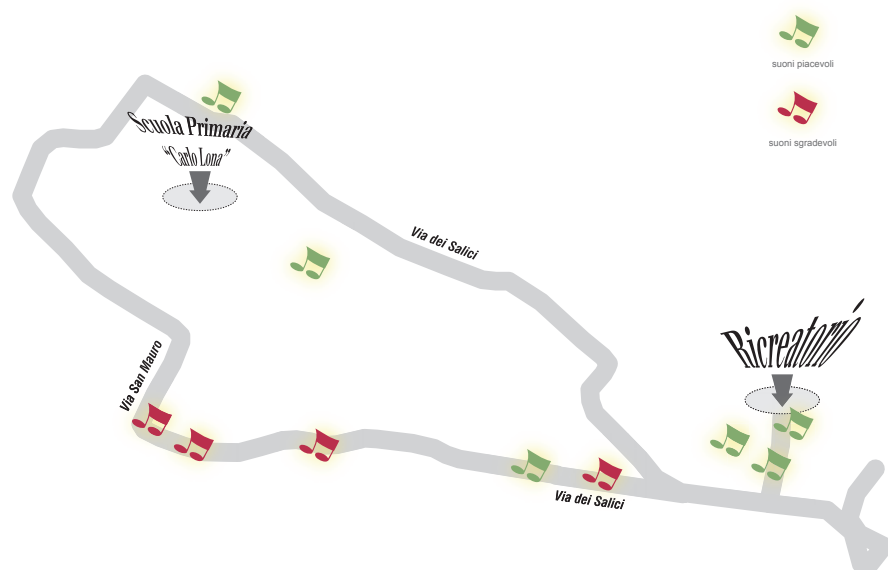
3.2 stato di degrado



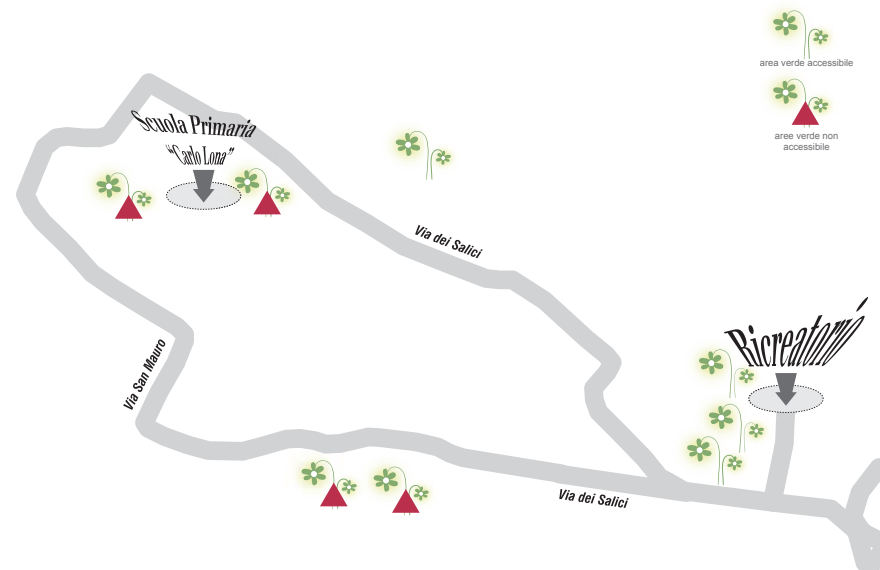
3.3 odori



3.4 suoni

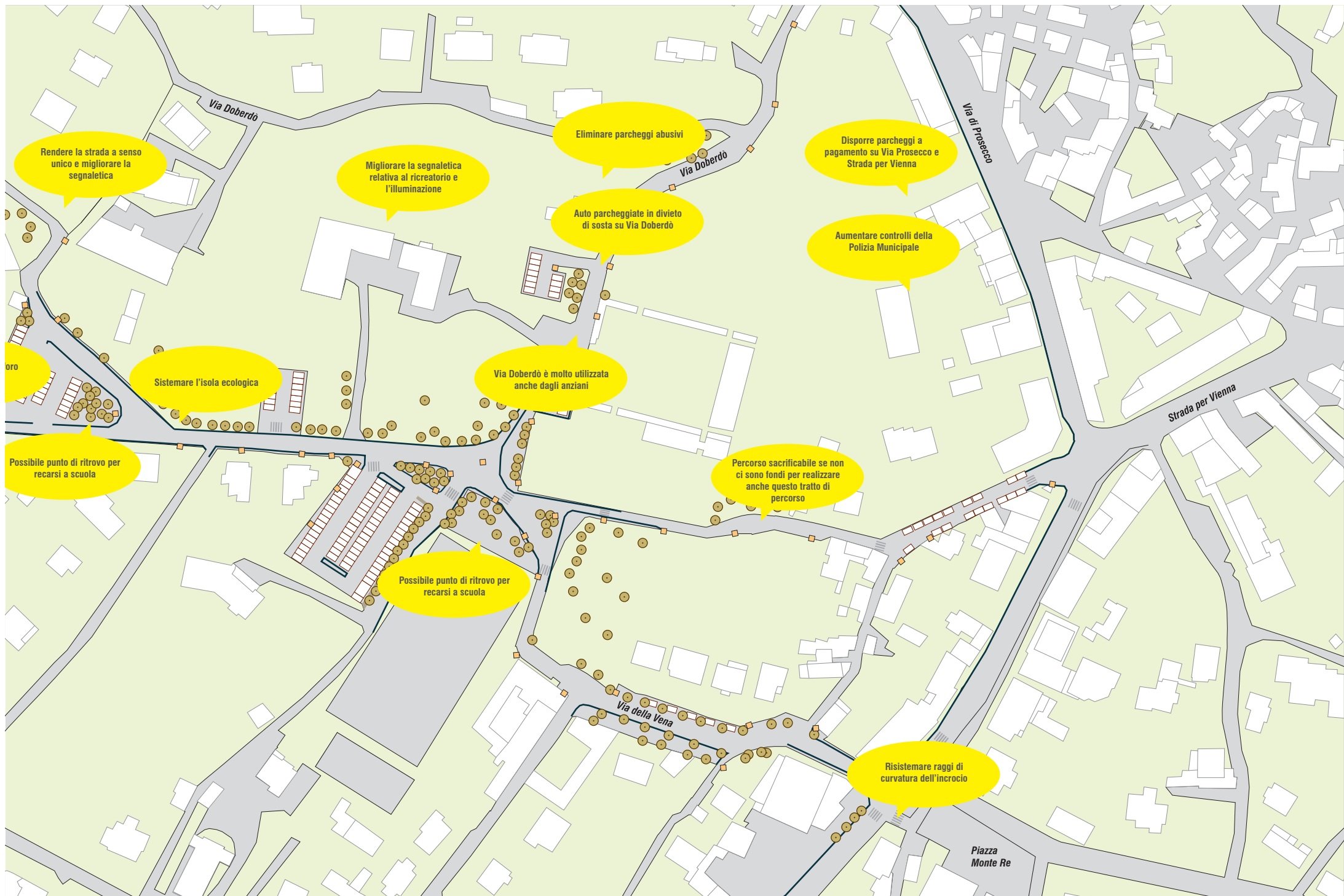


3.5 accessibilità aree verdi



4. segnalazioni e proposte dei genitori





Rendere la strada a senso unico e migliorare la segnaletica

Migliorare la segnaletica relativa al ricreatorio e l'illuminazione

Eliminare parcheggi abusivi

Disporre parcheggi a pagamento su Via Prosecco e Strada per Vienna

Aumentare controlli della Polizia Municipale

Sistemare l'isola ecologica

Via Doberdo è molto utilizzata anche dagli anziani

Possibile punto di ritrovo per recarsi a scuola

Percorso sacrificabile se non ci sono fondi per realizzare anche questo tratto di percorso

Possibile punto di ritrovo per recarsi a scuola

Risistemare raggi di curvatura dell'incrocio

Pur essendo stato un grande tema nell'evoluzione del pensiero urbanistico, il progetto del suolo e delle superfici aperte della città sconta ancora oggi nel contesto urbano una condizione ancillare al progetto della terza dimensione. Con questo progetto il tentativo, oltre a creare ambiti in sicurezza per il pedone, è quello di creare una sorta di autonomia per il paesaggio orizzontale della città e rispetto al progetto urbanistico.

Il paesaggio orizzontale delle città è costituito prevalentemente da superfici impermeabili come asfalto, cemento, o pietra, o loro combinazioni di vario genere, e dai colori spesso cupi (grigi o neri). Così come il più delle volte materiali e cromie organizzano nella città contemporanea funzioni e usi, legati al muoversi e allo stare, anche in questo caso abbiamo tentato di far diventare la strada quel supporto per sistemi di informazione, codici comunicativi e comportamentali (codice della strada, indicazioni geografiche, informazioni turistiche, pubblicità).

Negli ultimi cinquant'anni il ruolo e l'importanza della superficie orizzontale della e nella città sono cresciuti esponenzialmente. Strade, marciapiedi, parcheggi e piazzali sono carichi di segni, terminali di manufatti e impianti, dispositivi tecnici e di segnalazione, indicazioni per la mobilità e spazi per auto e pedoni, il cui disegno generale è spesso il risultato di una sovrapposizione di necessità, e la scelta del dettaglio è lasciata al caso o a ragioni di volta in volta diverse e spesso contrastanti.

È un panorama, quello orizzontale, caotico e incoerente, ma contemporaneamente complesso e articolato. Se provassimo per un giorno a vivere la città, cercando di "abbassare lo sguardo", concentrandoci sulle superfici dei suoli urbani, guardando soltanto a terra, scopriremmo un nuovo paesaggio, quello orizzontale, che pur essendo piatto e bidimensionale, occupa un'ampia parte della città (si calcola dal 40% al 70% delle intere superfici urbane).

«È la strada che fa la differenza, alla fine. Il bambino è topografico, basso, ancorato alla terra, sensibile alle ondulazioni del suolo, apprezza le superfici, i materiali, la ruvidità dello spazio» (Paba G., *Movimenti urbani. Pratiche di costruzione sociale della città*)

Negli anni, proprio perché "brutto da vedere", l'occhio del cittadino ha imparato a non guardare, ad attraversare la città e a de-selezionare questo paesaggio tecnico, meramente funzionale, facendolo diventare ordinario, anonimo e invisibile.

Le attuali ricerche sui modi di vivere e costruire città più sostenibili puntano verso forme di produzione dei beni e di smaltimento dei rifiuti più pulite, di mobilità più leggera e a minor impatto, di mezzi a combustibili rinnovabili e a basse emissioni; ma il traguardo, soprattutto all'interno delle città medio piccole, rimane sempre quello dello sviluppo della mobilità pedonale. Muoversi a piedi, per ridurre traffico, emissioni, consumi (anche di suolo), è forse il primo vero antidoto. Forse il primo orizzonte verso cui guardare sta proprio "sotto il nostro naso". Basterebbe "abbassare lo sguardo" per ripensare a dei paesaggi orizzontali più adatti a rispondere alle necessità (minime) della città contemporanea. Questa è anche un'occasione per ripensare lo spazio pubblico della città, per sperimentare tecniche e strumenti di intervento più "leggeri", non necessariamente convenzionali, duraturi, immobili e costosi, ma flessibili, a

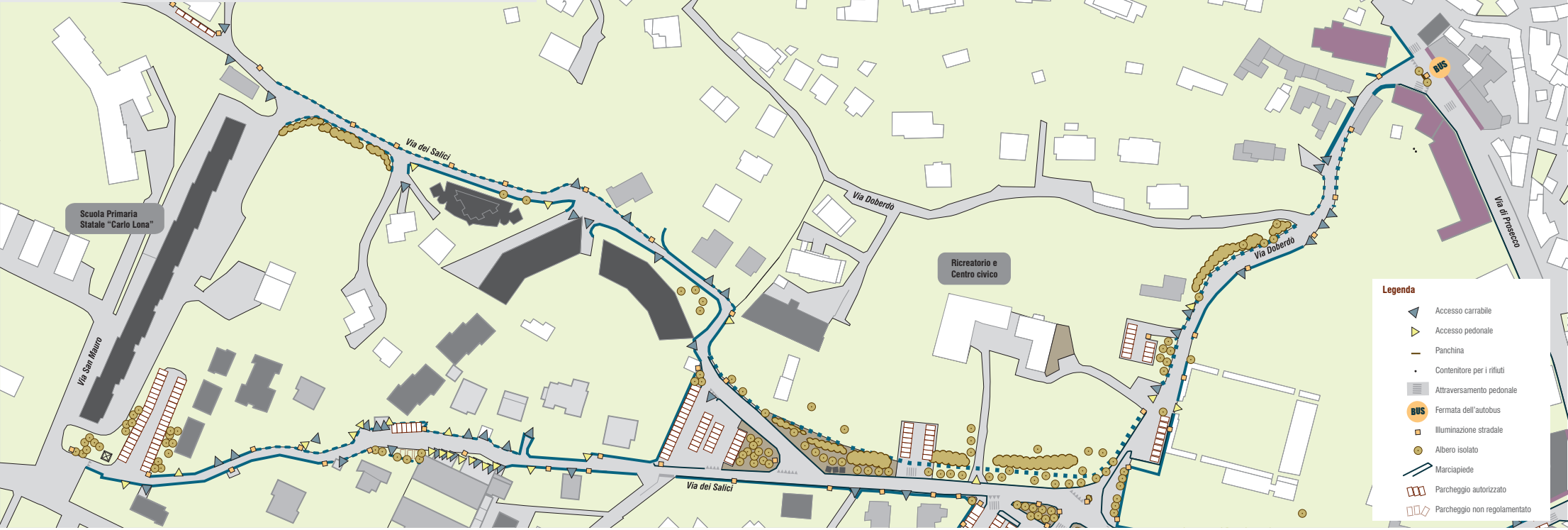
basso costo, ed egualmente efficaci, di impatto (solo percettivo), e riconoscibili all'interno della città. La storia della città ci mostra come la struttura urbana si evolve attraverso (poche) grandi trasformazioni o (tanti) piccoli scarti, a volte immateriali, la cui somma è ugualmente efficace.

Perché, allora, non cercare nuovi significati a ciò che già esiste, attraverso "piccoli spostamenti", in bilico tra progetto e *ready made* urbani, in grado di trasformare il quotidiano (con le reali necessità dei cittadini), di "allestire" il paesaggio urbano e l'architettura della città?

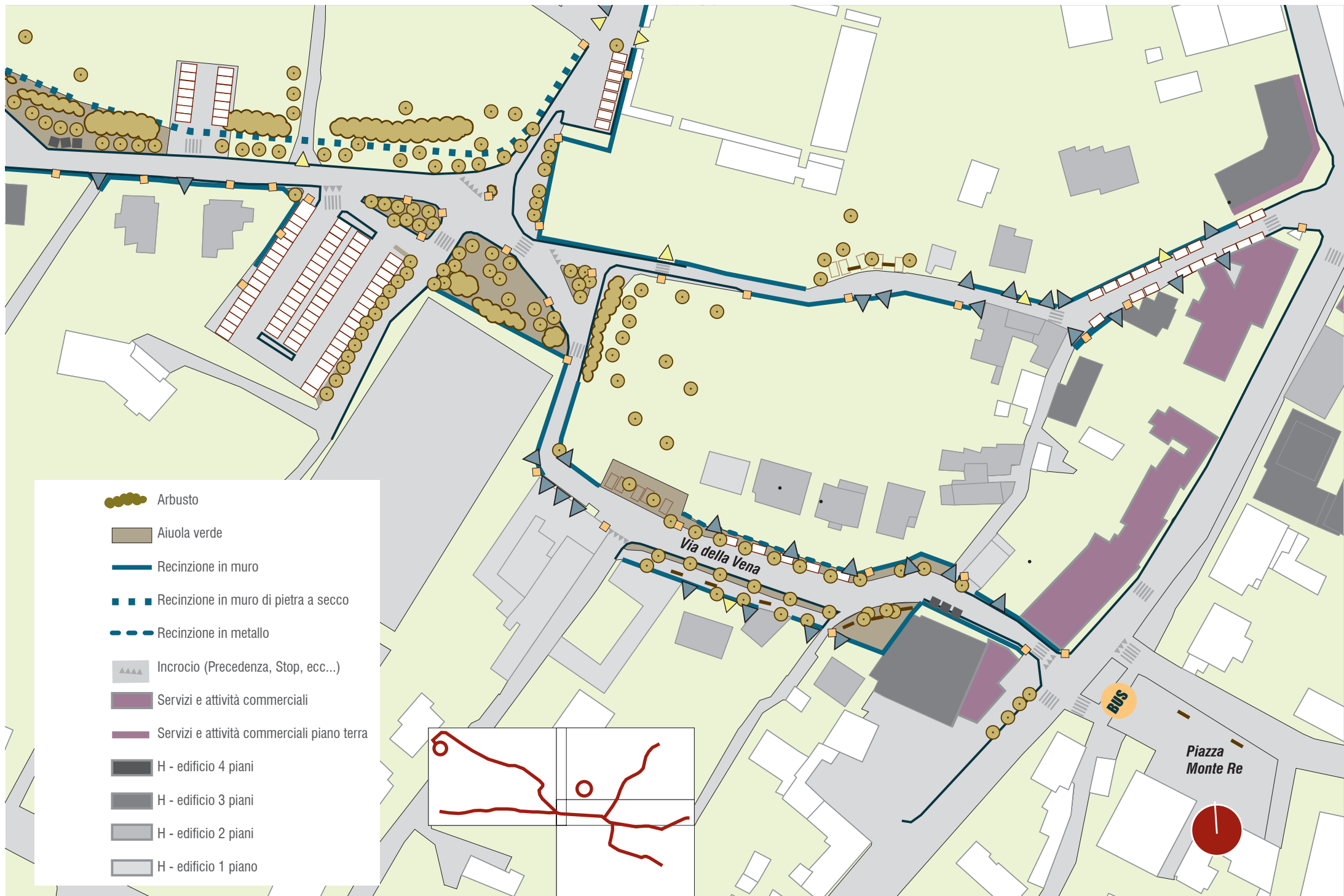
«Forse l'architettura del paesaggio potrebbe fare un passo avanti se fossimo incoraggiati a usare i materiali in maniera più coraggiosa, senza differenze tra naturale e artificiale. Mi sono creata una nicchia e un mio modo di progettare dicendo: non puoi spendere 40 dollari al metro quadrato, ecco io disegnerò in modo da spenderne solo 7. Userò l'asfalto e affronterò il progetto in maniera positiva. L'asfalto è uno di quei materiali che può essere modificato, per esempio con il colore; quando le persone vedono un colore brillante sono spesso piacevolmente sorprese e divertite ...» (Schwartz M., dalla relazione del progetto Turf Parterre Garden).

Stradivarie Architetti Associati

5. rilievo tecnico - 5.1_planimetria



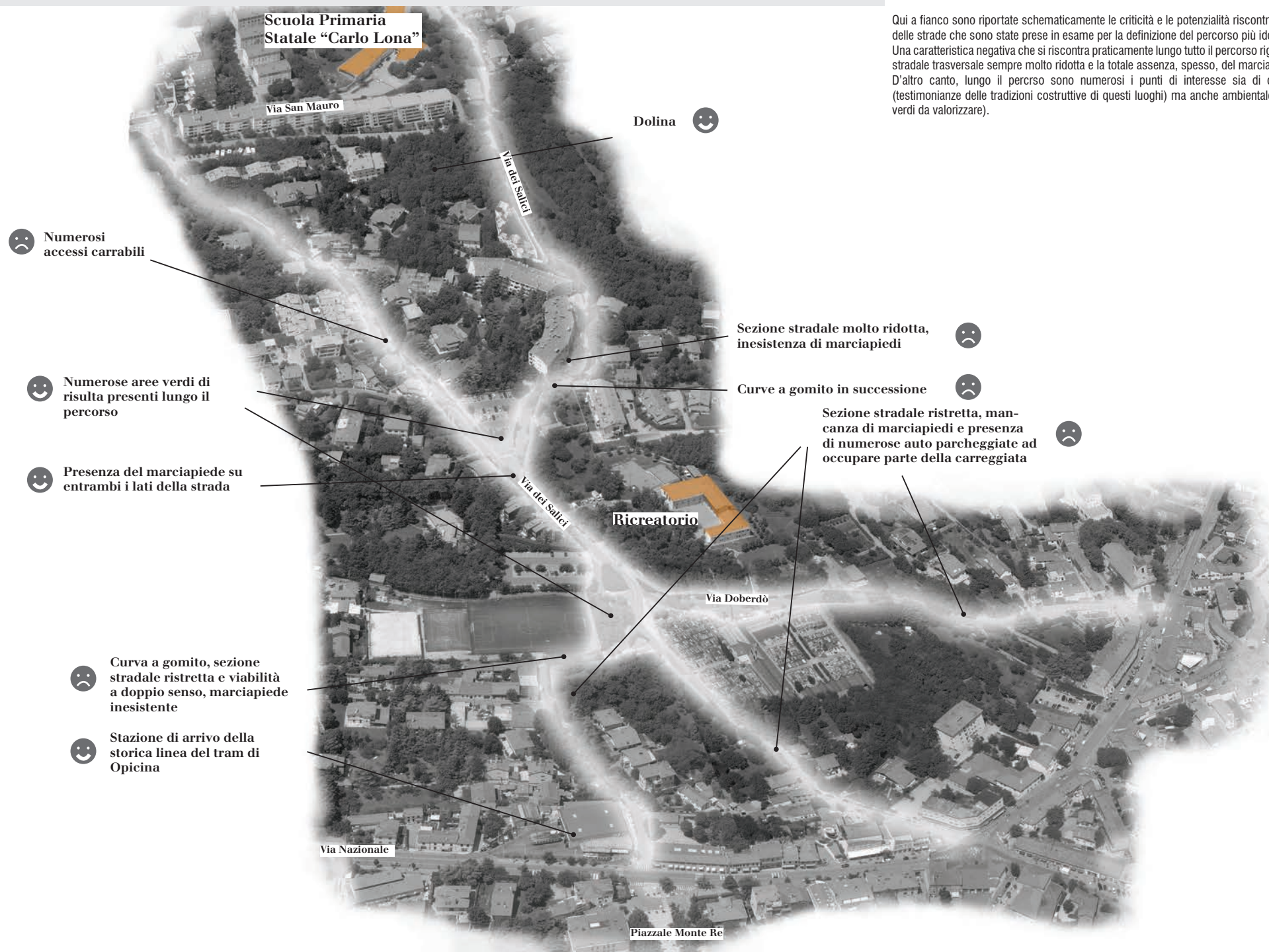
- Legenda**
- Accesso carrabile
 - Accesso pedonale
 - Panchina
 - Contenitore per i rifiuti
 - Attraversamento pedonale
 - Fermata dell'autobus
 - Illuminazione stradale
 - Albero isolato
 - Marciapiede
 - Parcheggio autorizzato
 - Parcheggio non regolamentato







7. criticità e potenzialità



Qui a fianco sono riportate schematicamente le criticità e le potenzialità riscontrabili lungo i tratti delle strade che sono state prese in esame per la definizione del percorso più idoneo. Una caratteristica negativa che si riscontra praticamente lungo tutto il percorso riguarda la sezione stradale trasversale sempre molto ridotta e la totale assenza, spesso, del marciapiede. D'altro canto, lungo il percorso sono numerosi i punti di interesse sia di carattere storico (testimonianze delle tradizioni costruttive di questi luoghi) ma anche ambientale (doline e spazi verdi da valorizzare).

Servendosi dello strumento urbanistico del Piano Regolatore Particolareggiato del Borgo di Opicina, è stato possibile stilare un elenco delle alberature e degli esemplari arbustivi autoctoni e spontanei sull'altipiano carsico. Inoltre particolare attenzione andrà riposta nel segnalare esemplari specifici degli ambienti delle doline, che caratterizzano questi territori.

Alcuni degli esemplari arborei e arbustivi autoctoni sull'altipiano carsico

esemplari arborei



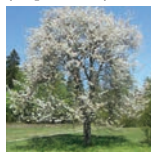
Acer campestre
(acer campestre)



Ostrya carpinifolia
(carpino nero)



Carpinus betulus
(carpino bianco)



Prunus avium
(ciliegio degli uccelli)



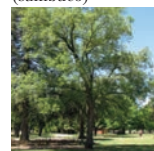
Sambucus nigra
(sambuco)



Fraxinus ornus
(orniello)

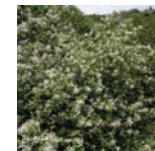


Quercus cerris
(cerro)



Ulmus minor
(olmo campestre)

esemplari arbustivi



Amelanchier ovalis
(pero corvino)



Cornus mas
(corniolo)



Phillyrea variabilis
(olivastro)



Berberis vulgaris
(crespino)



Cotinus coggygria
(scotano)



Prunus mahaleb
(ciliegio canino)



Calluna vulgaris
(brugo)

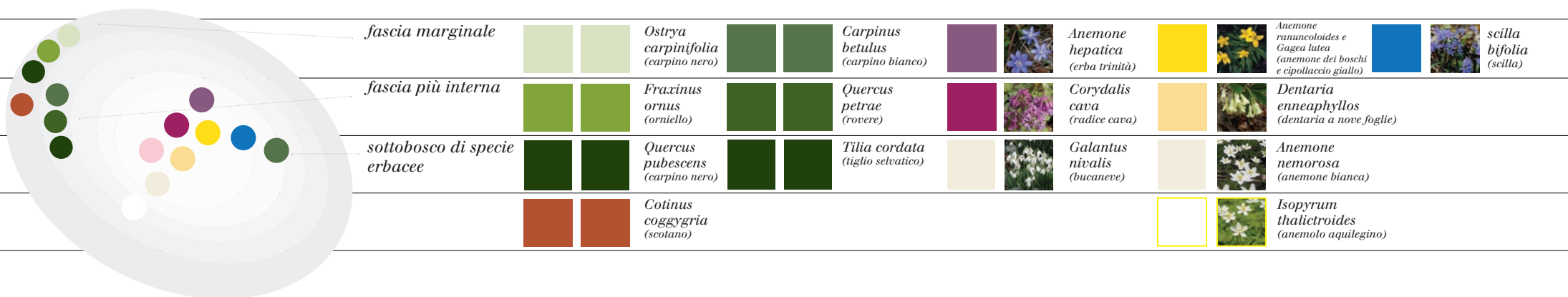


Laburnum anagyroides
(maggiociondolo)



Rosa canina
(rosa canina)

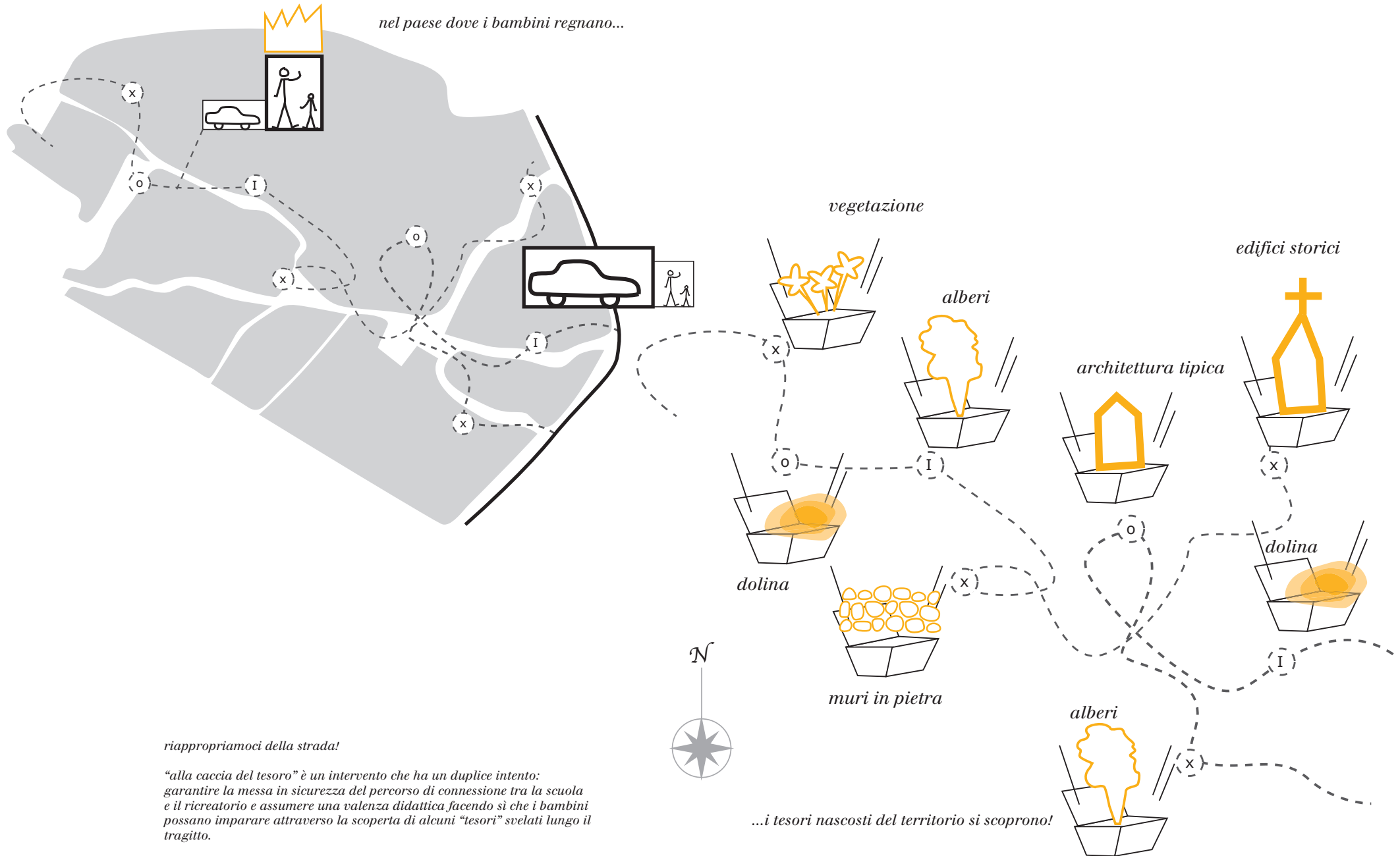
Semplificazione della vegetazione riscontrabile in una dolina



* Ai sensi del **Piano Generale del Traffico Urbano** di Trieste via della Vena, via dei Salici e via Doberdò appartengono alla categoria "Strada Locale". All'art. 11 del PGTU (approvato in data 08/07/2013) si legge: "E' una strada ad unica carreggiata, preferibilmente con banchine pavimentate e marciapiedi".



9. alla caccia del tesoro!



9.1 gli elementi del progetto

imparare e giocare in sicurezza

la struttura dell'intervento prevede in primis il tracciamento dell'ambito di sicurezza lungo il percorso da seguire.

Per ottenere questo obiettivo si procede seguendo approcci diversi in relazione alle condizioni presenti:

- *ci si serve del marciapiede esistente e in buon stato (A);*
- *nel caso in cui il marciapiede non esista, ci si appropria della superficie massima da destinare ai pedoni, definendo una corsia per il traffico veicolare di sezione minima; se lo spazio è sufficiente si prevede la realizzazione di un nuovo marciapiede oppure si compisce l'ambito pedonale che rimane alla stessa quota del piano strada (B);*
- *nei casi in cui la sezione stradale sia estremamente ridotta e quindi molto pericolosa, si compisce tutta la carreggiata per indurre a far rallentare la velocità degli autoveicoli (B).*

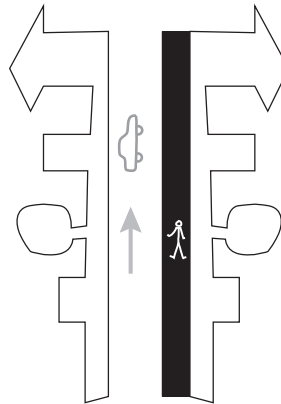
imparare e giocare all'aperto

una volta garantita la sicurezza lungo il percorso si passa alla fase complementare che ha una preminente funzione didattica: vengono disegnati dei “fogli del racconto” che indicano i vari temi di interesse

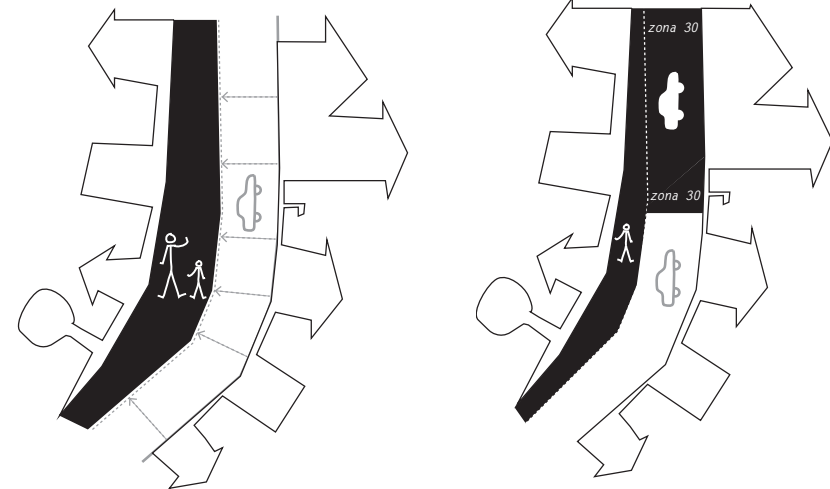
il quaderno di italiano ci racconta la storia, la vita del quartiere. Il quaderno di scienze ci racconta la natura e la vegetazione che ci circonda. Con il quaderno della bella calligrafia impariamo i nomi e a scrivere la mappa del percorso

struttura dell'intervento

A quando il marciapiede esiste



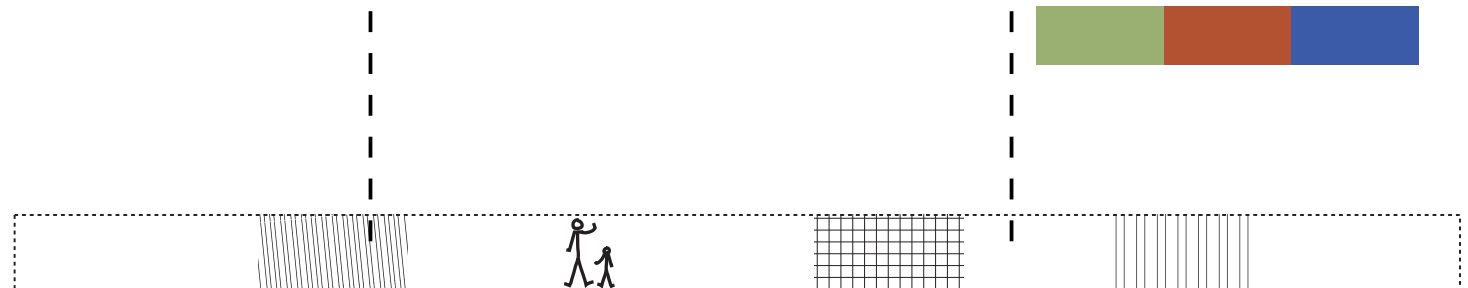
B quando il marciapiede non c'è

[illegible]

$1 + 1 = 2$	$4 + 3 = 7$
-------------	-------------

[illegible]

fogli del racconto/informazioni



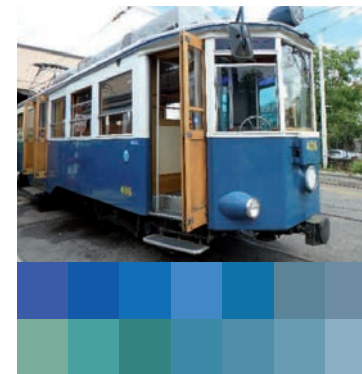
fascia colorata di sicurezza



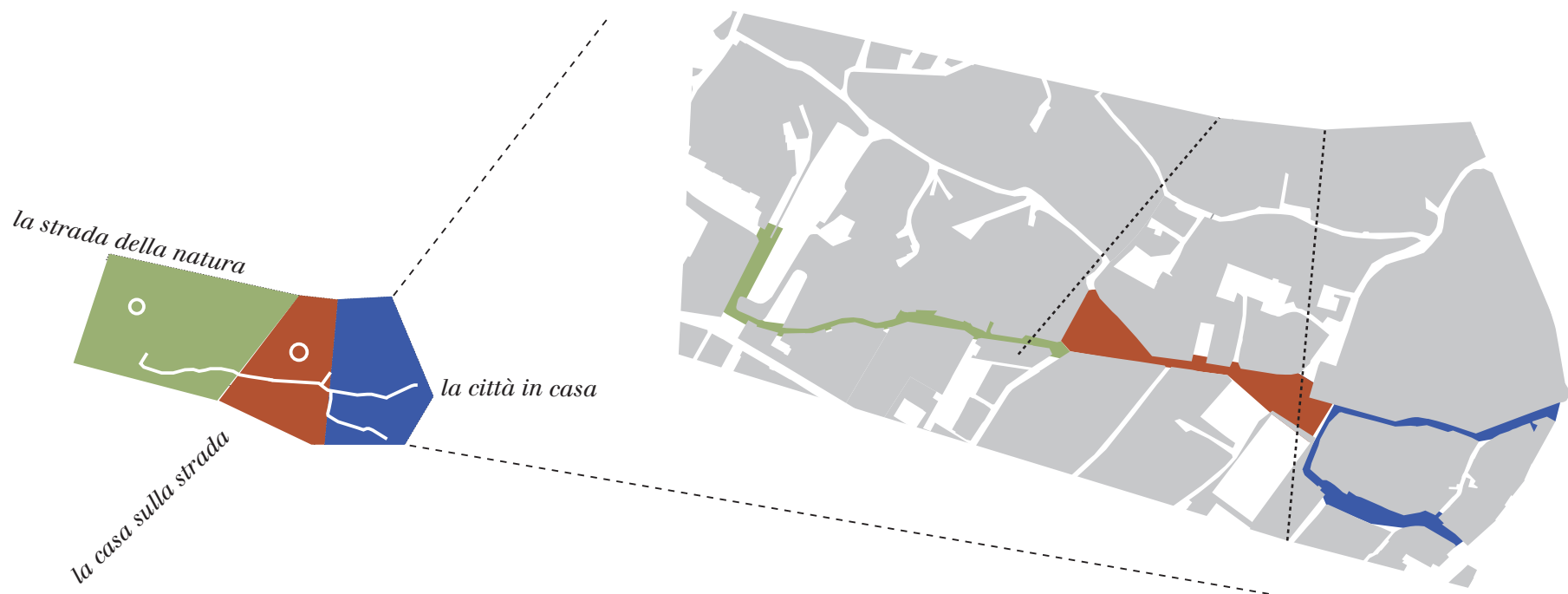
*il verde caratterizza
la parte di percorso
che presenta
una componente
dominante di spazi
verdi*



*il colore rosso è
presente nella zona
intermedia dove la
funzione preminente è
la residenza.*

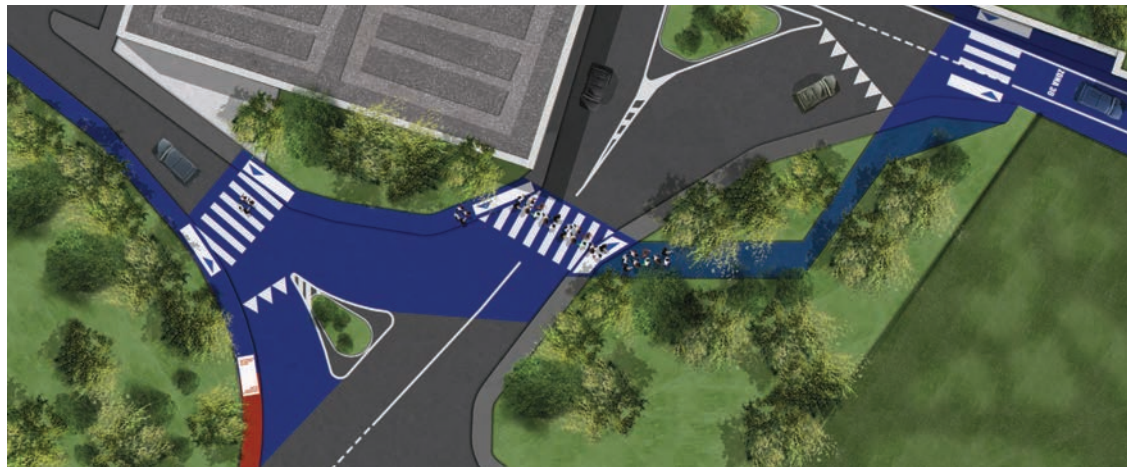


*il blu è il colore
della città, il
colore che lega
il pedone alla
storia urbana di
Opicina e ad uno
dei suoi elementi
caratteristici, il
tram*





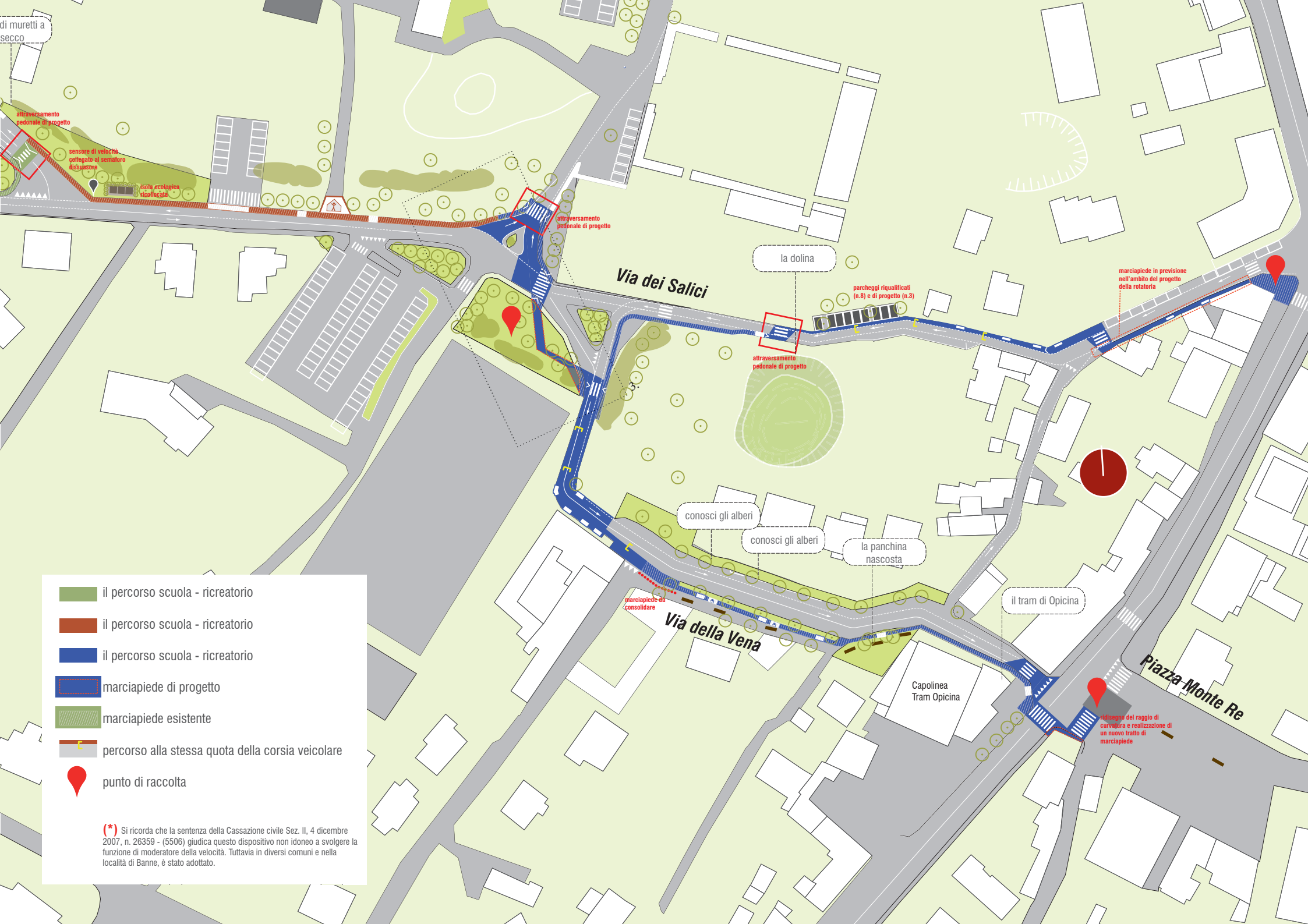
1.



2.

9.4 planimetria





- il percorso scuola - ricreatorio
- il percorso scuola - ricreatorio
- il percorso scuola - ricreatorio
- marciapiede di progetto
- marciapiede esistente
- percorso alla stessa quota della corsia veicolare
- punto di raccolta

(*) Si ricorda che la sentenza della Cassazione civile Sez. II, 4 dicembre 2007, n. 26359 - (5506) giudica questo dispositivo non idoneo a svolgere la funzione di moderatore della velocità. Tuttavia in diversi comuni e nella località di Banne, è stato adottato.

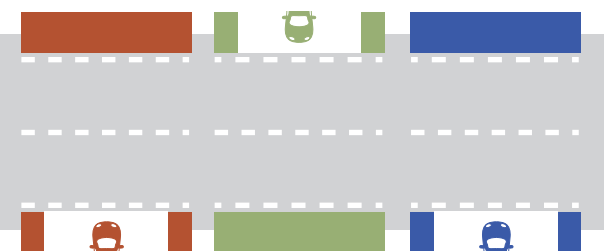
1° FASE: SEGNALETICA PER LA SICUREZZA DEL PERCORSO



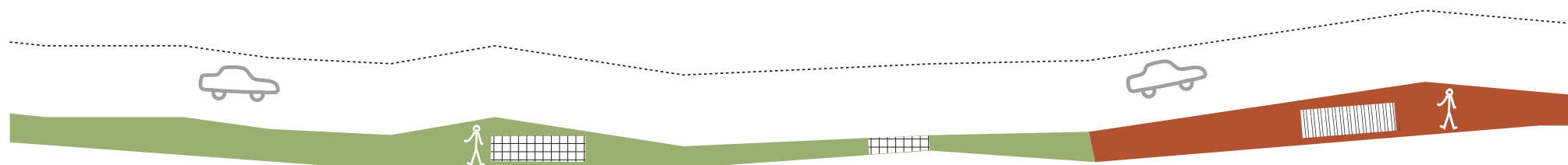
Questa la grafica proposta per evidenziare la presenza dell'attraversamento pedonale



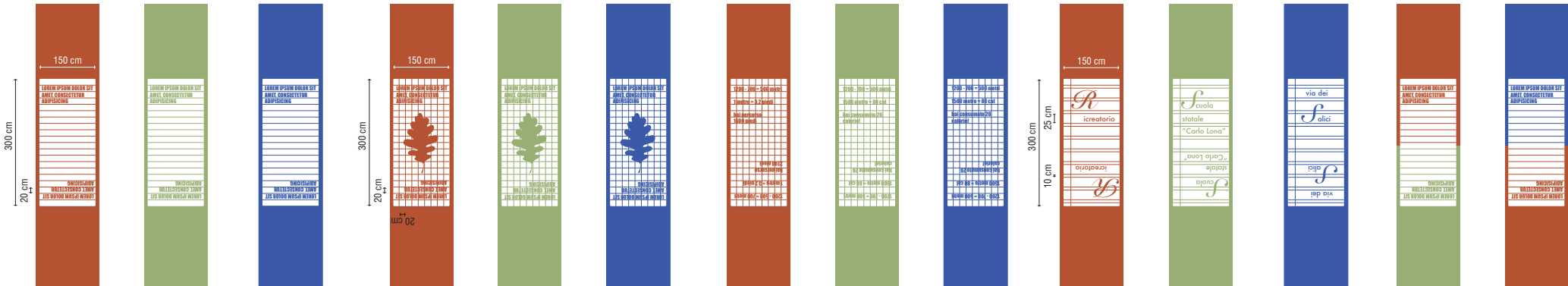
La segnalazione dell'ingresso in una "zona 30" viene effettuata anche tramite la segnaletica orizzontale



In corrispondenza degli accessi carrabili viene segnalato a terra il possibile attraversamento da parte di un'automobile



2° FASE: SEGNALETICA PER IL RICONOSCIMENTO



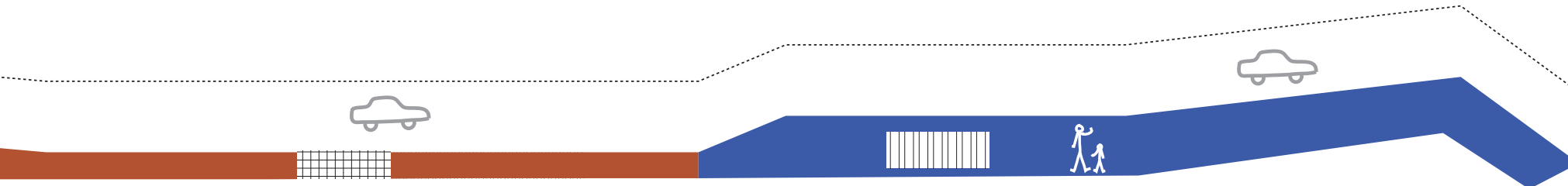
Il “quaderno a righe” si incontra in corrispondenza di punti di interesse relativi a emergenze di carattere storico - il racconto e la storia

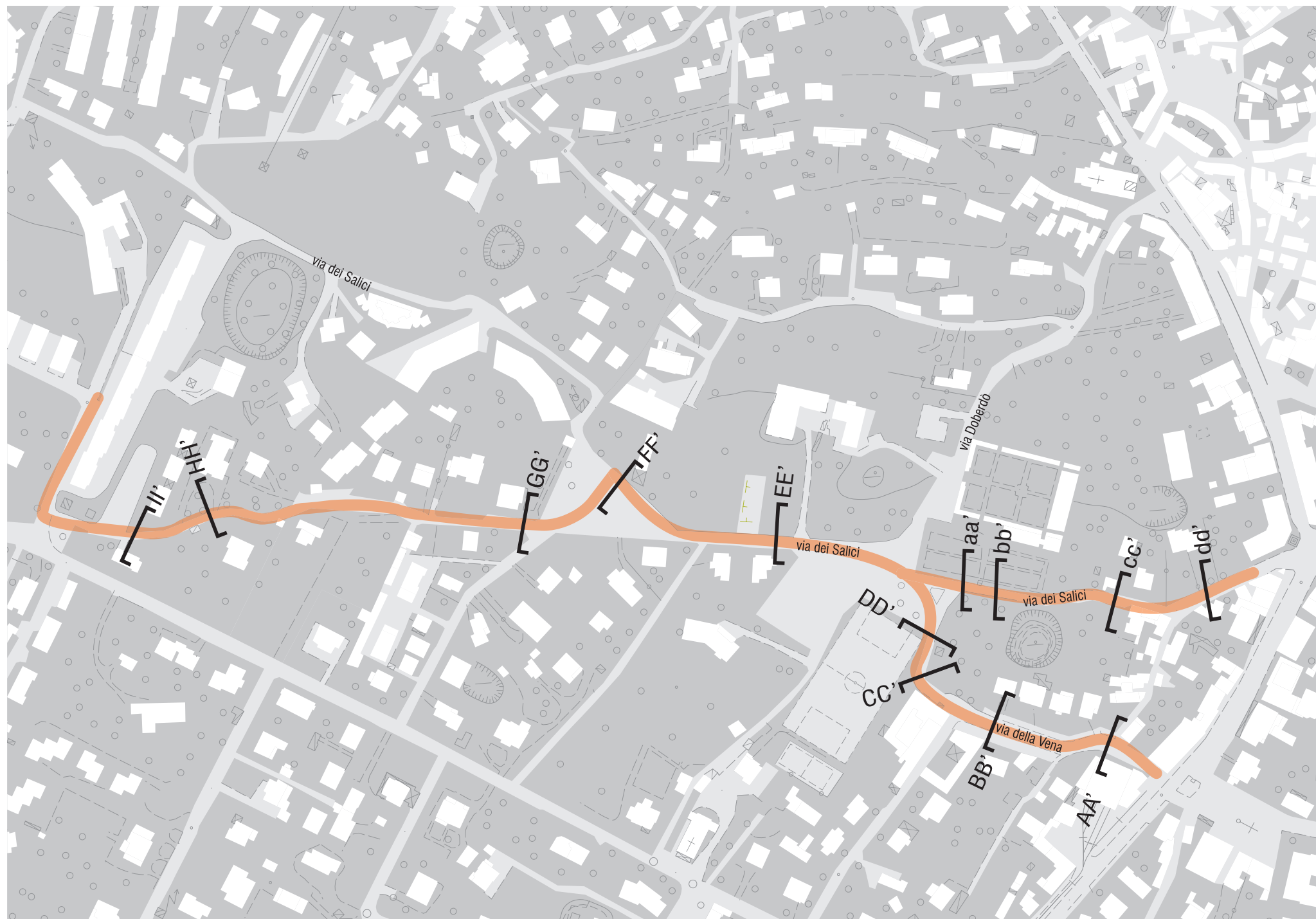
Il “quaderno a quadretti” si incontra in corrispondenza di punti di interesse relativi a emergenze ambientali - la natura e le scienze

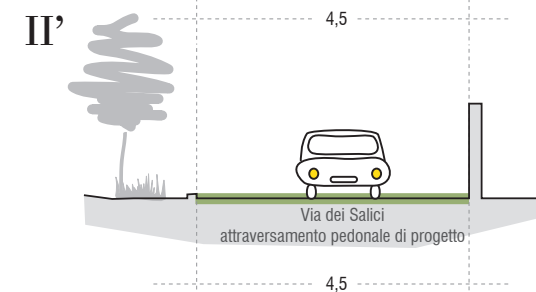
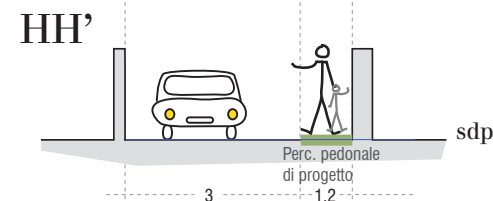
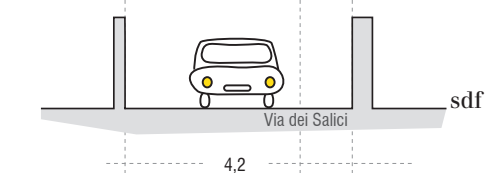
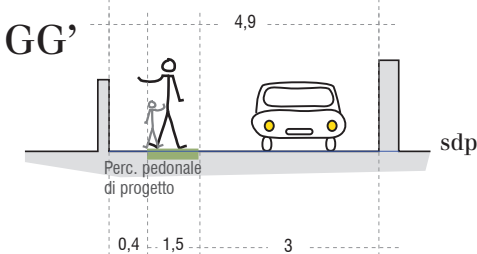
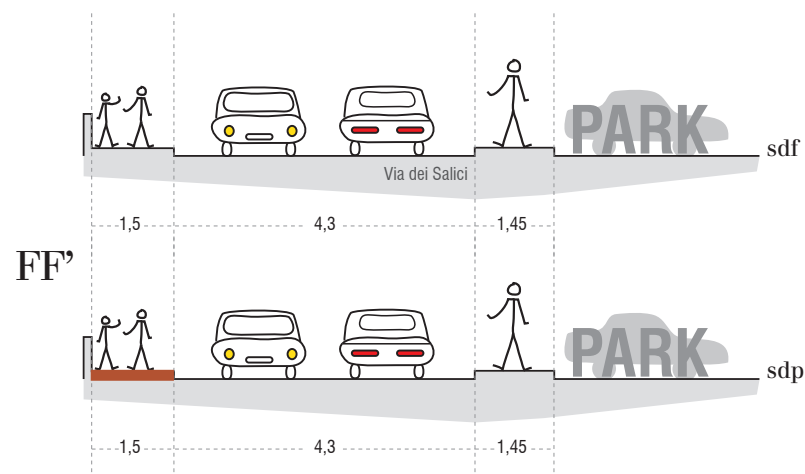
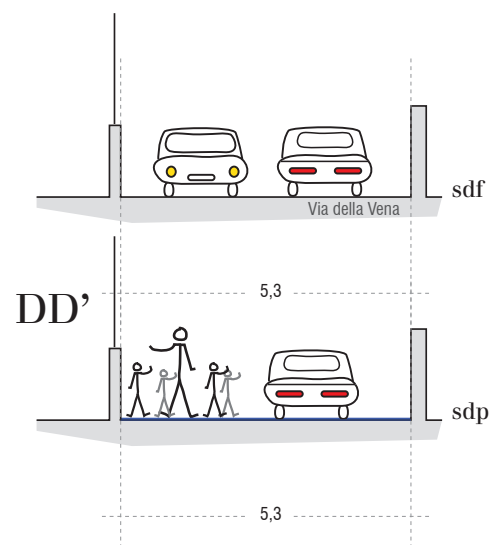
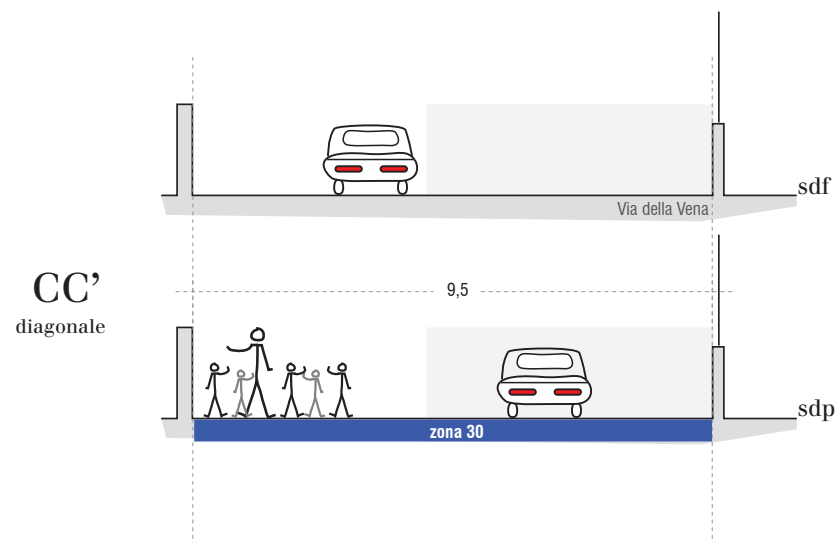
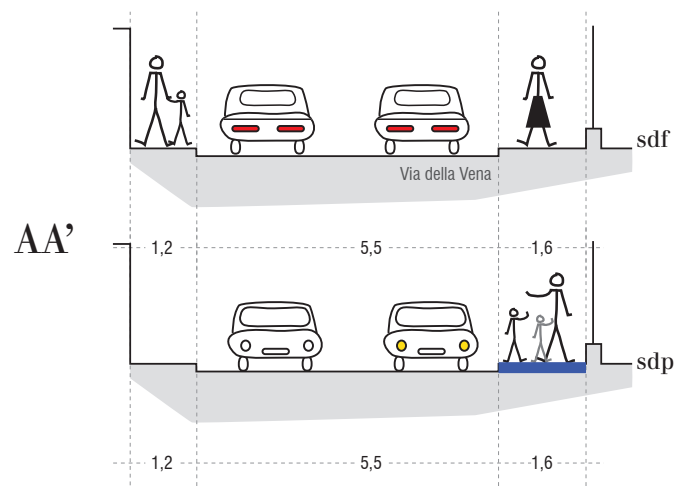
Il “quaderno a quadretti” si incontra anche quando vengono fornite indicazioni relative alla distanza percorsa, alle conversioni delle unità di misura, ecc... - la matematica

*Il “quaderno a righe differenziate” in
corrispondenza di indicazioni sui luoghi e
la toponomastica - la calligrafia*

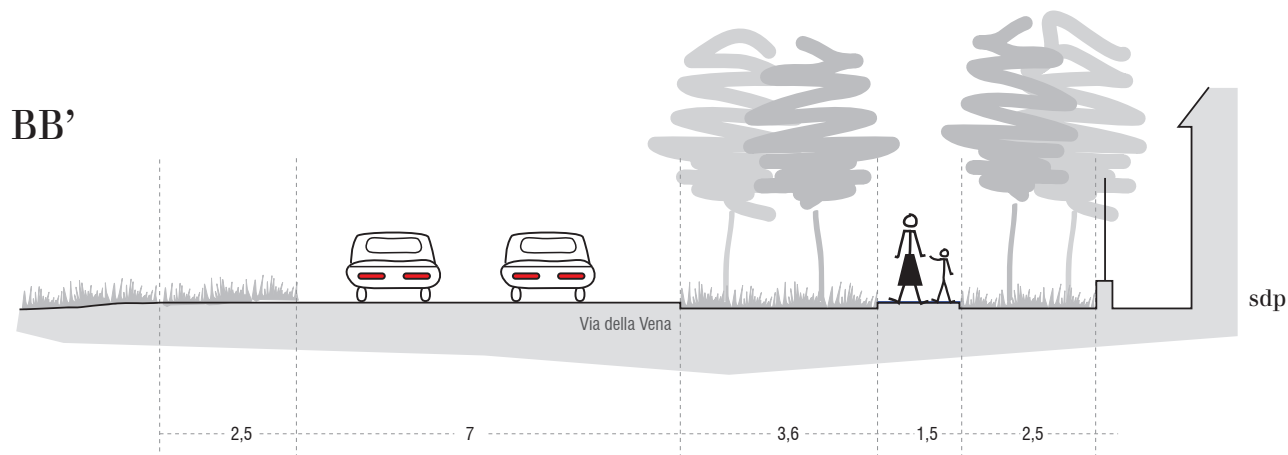
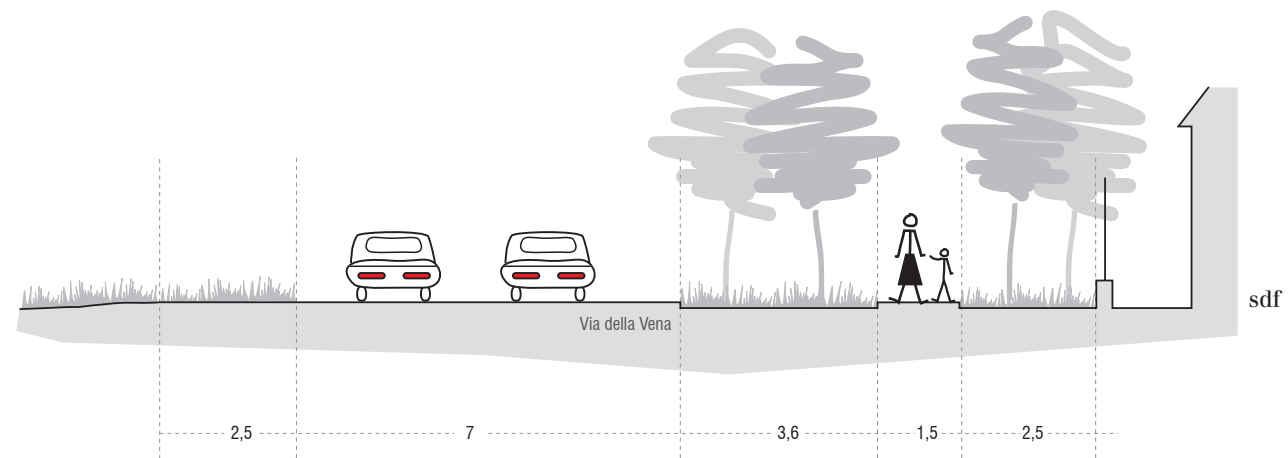
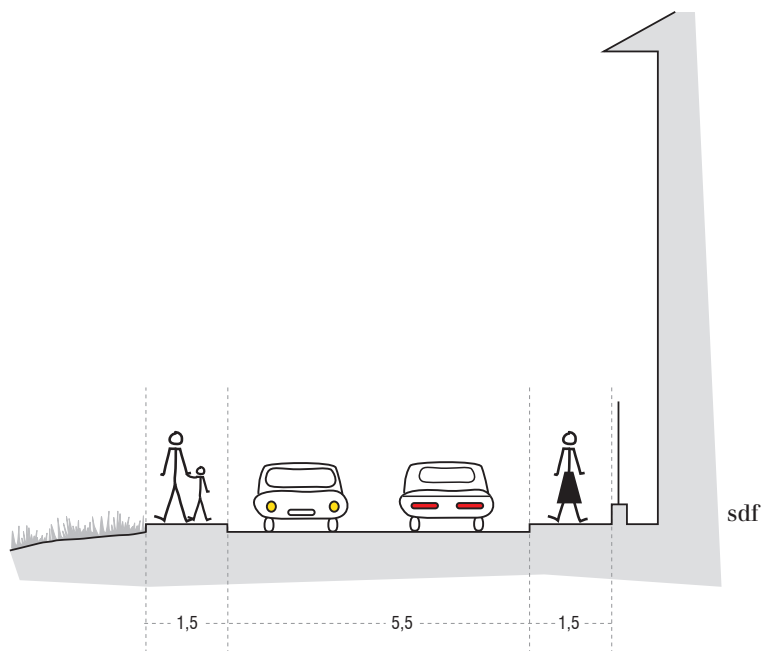
*In questo caso verrà
specificato il perché del
cambio di colore nella
campitura*

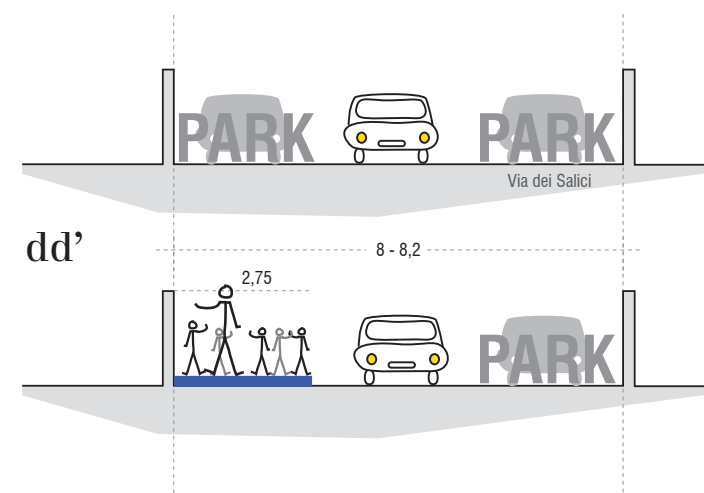
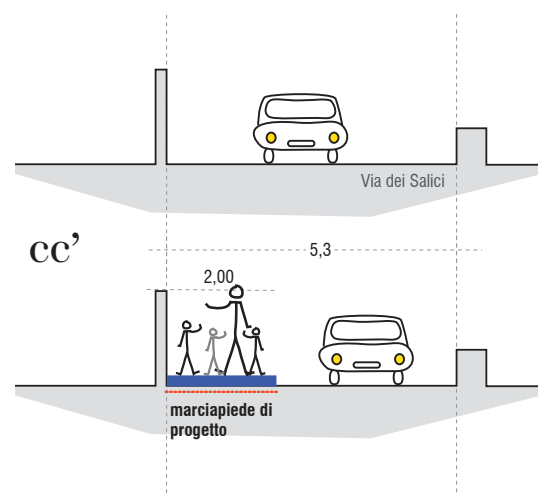
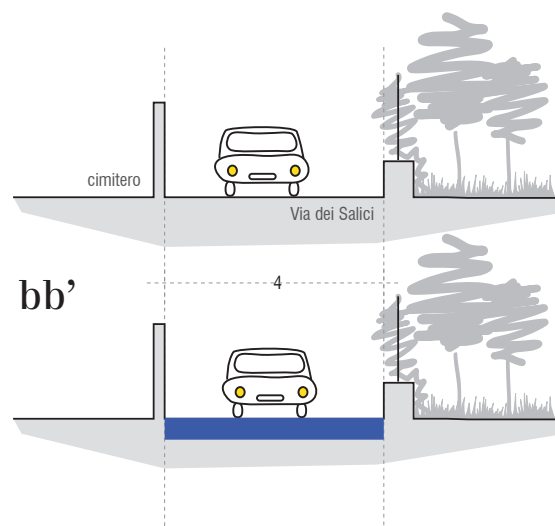
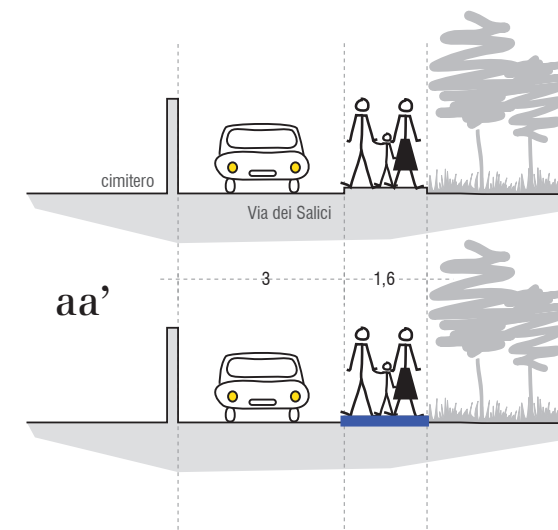






9.6 sezioni comparative



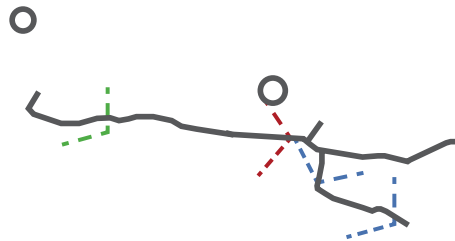




vista lungo Via dei Salici nella fascia intermedia



vista lungo Via dei Salici nella fascia Natura





vista lungo Via della Vena accanto al campo sportivo



vista su Via della Vena lungo il percorso pedonale esistente