



comune di trieste
area città e territorio
servizio strade

codice opera n° I I I 20

Riqualificazione di via XXX Ottobre

Progetto definitivo - esecutivo

Relazione tecnico - illustrativa

Direttore del servizio e responsabile del procedimento
ing. Enrico Cortese

Progettisti:
ing. Luca Folin
ing. Silvia Fonzari
arch. Laura Visintin

Redazione
p.i. Alessandro Loy

Disegnatore
arch. Moreno Suzzi

Trieste

PREMESSA

Nel febbraio del 2007 il Consiglio Comunale approvava il Programma di Riqualficazione Urbana relativo all'area strategica, individuata in attuazione della L.R.18/86, del Borgo Teresiano e del Borgo Giuseppino.

Tra gli innumerevoli interventi che il Programma individua ve ne sono alcuni finalizzati alla riqualficazione dello spazio pubblico, vie e piazze, allo scopo di incentivare e migliorare la percorribilità pedonale e l'uso delle aree pubbliche in un percorso parallelo ed alternativo a quello delle Rive. Tale percorso raccorda piazza Venezia a piazza Libertà e si snoda a connettere le più importanti emergenze sia storiche che culturali ed istituzionali, che hanno sede nel centro storico.

Per la presenza di importanti strutture di trasporto pubblico, la piazza Libertà rappresenta uno dei principali luoghi generatori di flussi pedonali da e per le aree storiche centrali. Per incentivare direttrici di flusso alternative ed utili a valorizzare alcune aree di centro storico, marginali e degradate, con il Programma è stato individuato anche l'asse che attraverso via Cassa di Risparmio e via Trento collega, oggi solo visivamente, piazza della Borsa a via Ghega e quindi a piazza Libertà.

L'attuazione del programma si è sviluppata per successivi interventi che, nel quadro complessivo, ne hanno quasi completato il disegno. In particolare negli ultimi anni è stata riqualficata piazza Venezia, si stanno concludendo i lavori in via Torino che, con la recente riqualficazione di via di Cavana, completano il percorso ad est di piazza Unità.

Dall'altro lato della piazza principale, verso piazza Libertà, si sono conclusi i lavori di sistemazione di piazza della Borsa e via Cassa di Risparmio e stanno per iniziare i lavori di posa della passerella pedonale sul canal Grande. Con il prossimo intervento sulla via Trento e largo Panfilì verrà quasi completata la riqualficazione del percorso che si riallaccerà a Piazza Libertà.

Lo studio per la redazione del Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile (PISUS) del Comune di Trieste nell'ambito della programmazione P.O.R. 2007/2013 della regione Friuli Venezia Giulia, la cui bozza è stata approvata in linea tecnica con Delibera Giuntale n°362 del 10.08.2011, si è posto l'obiettivo di stimolare lo sviluppo dell'area urbana centrale per la quale è possibile mettere efficacemente a sistema programmi complessi già attivati, quali il Programma Tergeste ed il PRUSST e utilizzare in modo efficace le risorse presenti sia pubbliche che private, supportando e favorendo le attività economiche e le PMI. Il PISUS si articola secondo tre assi d'intervento.

Il primo denominato: "qualificazione urbana, percorsi, accessibilità" ha l'obiettivo di estendere la qualificazione urbana e migliorare l'accessibilità all'area dal punto di vista della mobilità sostenibile mediante la creazione di nuovi percorsi sia pedonali che ciclabili connessi a quelli esistenti.

IL CONTESTO URBANO

Il centro storico è caratterizzato da una forte compresenza di attività diverse, residenziali, direzionali e commerciali, ed è nel contempo il luogo dove si concentrano le sedi rappresentative delle istituzioni della città capoluogo della Regione. Le ricerche sullo spazio pubblico hanno evidenziato come tali ambiti si siano conservati integri e siano riconoscibili anche grazie al mantenimento del patrimonio immobiliare. Ne consegue che, se la forma dello spazio pubblico si è mantenuta così come la cortina edilizia, le alterazioni significative riguardano gli elementi di arredo urbano e di regolamentazione delle superfici. Dal punto di vista operativo questa è una considerazione interessante perché presuppone che con degli interventi regolamentari mirati e con una sistematizzazione degli impianti di

arredo urbano, si possano ottenere risultati particolarmente apprezzabili in termini di ricomposizione di un'immagine della città coerente e riconoscibile.

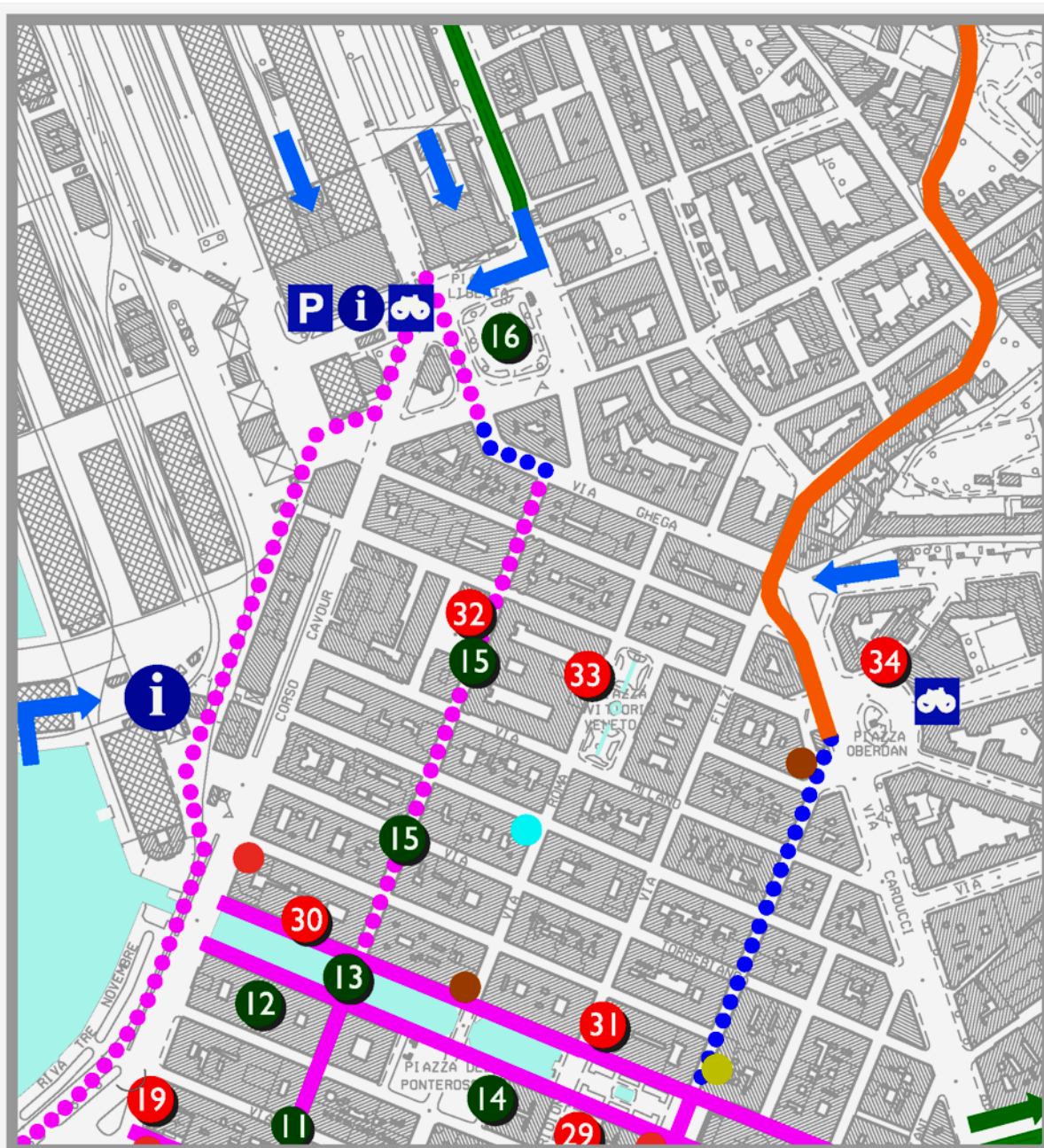
In questo contesto i flussi pedonali rivestono un'importanza significativa ed in termini di valorizzazione del centro storico hanno, anzi, un'importanza ancora maggiore di quelli veicolari.

Un centro storico altamente permeabile ai pedoni riveste un'attrattiva superiore rispetto allo stesso ambito votato all'attraversamento dei flussi veicolari. La stessa percezione dello spazio viene modificata dalla tipologia e velocità dei flussi, basti pensare alla capacità di poter apprezzare la qualità architettonica di un edificio o di una piazza alla guida di un veicolo piuttosto che muovendosi a piedi. Ne consegue che la valorizzazione, il rafforzamento e la costituzione di una serie di direttrici di riferimento dei flussi pedonali, a cui assimilare quelli ciclabili, non può che avere effetti positivi sull'ambito di progetto in termini di ricaduta economica, storico ambientale e di ecologia urbana.

I percorsi pedonali e ciclabili sono caratterizzati da una forte logicità, in quanto frutto di comportamenti diffusi e condivisi; tali percorsi hanno quindi un carattere spontaneo e auto-organizzato. Ne consegue la possibilità di individuare le principali direttrici di questi flussi, sulle quali concentrare l'attenzione progettuale, al fine di integrarli – mediante opportuni interventi – in una rete ottimale, che definisce diverse scene urbane. Il primo elemento su cui si basano i percorsi pedonali sono i punti di partenza e di arrivo. Origine e destinazione sono infatti il primo elemento di analisi della mobilità. Per quanto riguarda i pedoni e i ciclisti i punti di riferimento sono i cosiddetti edifici attrattori, ovvero edifici che ospitano attività, continuative o temporanee, tali da attirare importanti quote di utenti. Sono edifici attrattori gli uffici pubblici, o gli edifici aperti al pubblico, le scuole e le sedi universitarie, così come i teatri o i luoghi di culto, altrettanto importanti sono i punti di interscambio tra le modalità di trasporto e i terminali, ovvero i principali parcheggi, le stazioni, ed i nodi del trasporto pubblico.

La via XXX Ottobre costituisce uno degli elementi della maglia regolare del centro storico di Trieste, su di essa si affacciano vari palazzi, alcuni occupano un intero lato dell'isolato, altri sono di recente riqualificazione e nell'insieme costituiscono un susseguirsi di facciate, talvolta eterogenee, con l'attacco a terra in parte occupato da fori commerciali, non tutti attivi.

Il contesto costruito formato dalle quinte dei palazzi viene enfatizzato dalla forma geometrica della strada che accentua la visione prospettica dello spazio nel suo insieme, rafforzata dalla funzione di connessione tra due realtà forti del centro storico, da una parte l'ampia zona pedonale che arriva fino alla piazza sant'Antonio e dall'altra piazza Oberdan con uno dei poli del trasporto pubblico locale e soprattutto il capolinea del tram, che collega la città ad Opicina, su cui è possibile trasportare le biciclette.



piano strategico integrato
per lo sviluppo sostenibile
dell'area urbana

percorso turistico-culturale

percorsi di connessione ciclo/pedonale

- esistenti
- linea tramviaria
- in fase di realizzazione
- in progetto - PISUS

Attualmente la via è aperta al transito dei veicoli, parte è zona a traffico limitato, e destinata a parcheggio a rotazione. Si presenta come un vasto deposito di macchine, i

marciapiedi sono transitabili dai pedoni ma la incombente presenza veicolare non li rende particolarmente graditi. Per quanto riguarda i cicli, il poco spazio a disposizione, l'attraversamento di due dei principali assi di scorrimento del centro, la presenza di numerosi sensi unici, rendono la via di difficoltosa percorrenza.

L'attuale conformazione della viabilità cittadina consente, per ora, di procedere con una parziale sistemazione a favore di pedoni e ciclisti della strada, in quanto la sua completa chiusura al traffico comporterebbe delle ripercussioni sull'intero assetto viabilistico non risolvibili a breve.

INSERIMENTO URBANISTICO

Il P.R.G.C. vigente inserisce l'area all'interno del perimetro del Centro Storico in zona urbanistica "Z1 – servizi stradali".

La strada rientra tra i "beni culturali" di cui all'art. 10 comma 4° lettera g) del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio".

La proprietà del sedime stradale, p.c.n. 762 del C.C. di Trieste, è del Comune di Trieste.

UN NUOVO COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE

Il nuovo percorso ciclabile, assieme a quello di via Trento dove verrà costruita una pista ciclabile simile già finanziata dal Programma per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e per il potenziamento del trasporto pubblico anno 2008 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, diventerà parte integrante della nuova viabilità cittadina riservata ai mezzi non inquinanti.

IL PROGETTO

L'obiettivo di rendere maggiormente fruibile a pedoni e ciclisti il collegamento con la stazione centrale e Piazza Oberdan e il centro città, attraverso la via XXX Ottobre e l'analisi degli elementi e delle caratteristiche che distinguono l'ambito urbano, ha consentito di individuare i principi da porre alla base del progetto: diminuire la percezione del traffico nella zona, mantenere la percorrenza veicolare locale, garantire una agevole e preferenziale percorrenza pedonale e ciclabile anche in presenza dei veicoli, definire dei percorsi distinti tra pedoni e ciclisti, garantire un percorso e degli attraversamenti sicuri e accessibili anche alle persone con ridotte o impedito capacità motorie e sensoriali, affiancare alla direttrice di via Trento quella in senso contrario della nuova via XXX Ottobre.

Il gruppo di lavoro che ha progettato l'intervento ha operato congruentemente alla progettazione effettuata in via Trento considerando l'intervento in via XXX Ottobre quale corrispondente alla seconda zona funzionale eccettuati l'isolato compreso tra via del Lavatoio e via Milano e quello tra via Machiavelli e via Rossini che ripropongono la tipologia di area completamente pedonale.

Opere Edili e di Arredo

La sezione tipo di riferimento prevede la pavimentazione della strada in lastre di pietra arenaria poste a correre perpendicolarmente all'asse della strada e alle facciate degli

edifici. La canaletta, anch'essa in pietra, da posizionare al posto della attuale cordonata del marciapiede lato monte definisce la pista ciclabile ed il percorso pedonale e consente l'ottenimento delle pendenze trasversali necessarie allo scolo delle acque piovane.

La sezione tipo, per consentire il mantenimento della percorrenza veicolare e uno spazio riservato alla sosta veicolare, prevede che il marciapiede del lato a mare verrà mantenuto o allargato dove possibile e pavimentato in pietra secondo l'orditura della sezione tipo.

Il lato a monte della strada vedrà la realizzazione di una parte della sezione, corrispondente al marciapiede attuale, a cui aggiungere lo spazio per una corsia monodirezionale di pista ciclabile, separata dalla parte dedicata ai pedoni mediante una canaletta in pietra. Si otterrà così una porzione di strada simile a quella interamente pedonale esistente ad esempio in Via Cassa di Risparmio che, nell'ottica delle future eventuali pedonalizzazioni, costituirà una sezione già riqualificata e solo da completare nella parte centrale.

In generale, su tutti gli spazi di marciapiede oggetto di riqualificazione e sulle aree pedonali di nuova costituzione, in adempimento a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di eliminazione delle barriere architettoniche, si prevede la realizzazione di rampe di raccordo alla sede stradale aventi caratteristiche conformi alle disposizioni di legge nonché l'inserzione nella pavimentazione di idonei manufatti tattilo-plantari in cemento di colore grigio, atti a costituire una segnalazione di pericolo per gli ipovedenti.

Per quanto attiene gli elementi di arredo urbano, è previsto il posizionamento di dissuasori di sosta, portabici del tipo già in uso ed elementi di seduta. La localizzazione e il numero dei portabici sarà in funzione delle richieste della cittadinanza e degli spazi disponibili per la loro installazione, tenuto conto del decoro e dello stato dei luoghi. In via indicativa sono stati individuati i siti di Piazza Oberdan, in prossimità della fermata del tram e l'area prospiciente il palazzo della Guardia di Finanza vicino alla Piazza S. Antonio.

Opere Impiantistiche

E' previsto il risanamento tramite la tecnica non invasiva del relining della tubazione esistente per tutto il collettore fognario esistente lungo la via Trenta Ottobre

Relativamente all'impianto di illuminazione, è previsto il suo mantenimento lungo tutto l'asse di via Trenta Ottobre.

Relativamente agli impianti semaforici, gli incroci della via Trenta Ottobre con le vie Milano, Valdirivo saranno oggetto di semaforizzazione per consentire l'attraversamento in sicurezza di pedoni e biciclette rispetto al flusso veicolare principale; ciò comporterà l'installazione delle necessarie paline semaforiche nonché degli armadietti di contenimento dei quadri elettrici e dei regolatori semaforici.

Sottoservizi

La sistemazione dei servizi a rete mediante esecuzione da parte di Acegas-Aps delle opere di rinnovo e potenziamento delle proprie reti di distribuzione gas, acqua ed energia elettrica verrà conclusa prima dell'inizio dei lavori di riqualificazione.

Per lo smaltimento delle acque meteoriche nelle aree di nuova ripavimentazione si provvederà alla realizzazione dei relativi allacciamenti alla rete esistente.

Lavorazioni Previste

Nel complesso, l'attuazione delle opere sopracitate comporta l'esecuzione delle lavorazioni di seguito sinteticamente descritte:

- A) *eliminazione dello strato superficiale in conglomerato bituminoso per la sezione di allargamento del marciapiede a monte mediante fresatura ove possibile da eseguire preliminarmente alle operazioni di lievo dei masegni sottostanti;*
- B) *recupero della pavimentazione vecchia: si prevede il lievo dei masegni di arenaria esistenti, il loro immagazzinamento;*
- C) *manutenzione della fognatura mediante la tecnica del relining sul collettore DN 250 esistente lungo l'intera via;*
- D) *movimentazione di materie: si prevede uno scavo di sbancamento di circa 30 cm su tutta la superficie dell'intervento, a cui va aggiunto il sottostante scavo a sezione ristretta necessario all'eventuale sistemazione delle reti dei servizi;*
- E) *esecuzione della pavimentazione nuova in materiale lapideo: su tutta l'area di posa del materiale nuovo è prevista l'esecuzione di una soletta in calcestruzzo di 15 cm su uno strato di 20 cm di sottovaglio, sopra la soletta sono previsti 5 cm di sabbia sui quali verranno posate le pietre in arenaria dello spessore di 8 cm secondo il disegno di progetto;*
- F) *realizzazione di una nuova pavimentazione in conglomerato bituminoso nelle aree di carreggiata stradale riservate al transito ed alla sosta veicolare;*
- G) *esecuzione di opere di segnaletica stradale mediante apposizione di vernice spartitraffico in sede di carreggiata, posa in opera di impianti segnaletici lungo i marciapiedi e le aree pedonali nonché posa di eventuali dissuasori di sosta;*
- H) *modifica ed integrazione dell'impianto di illuminazione pubblica esistente mediante: realizzazione di nuove canalizzazioni sotterranee, spostamento di sostegni esistenti, lievo di corpi illuminanti esistenti, posa in opera di nuovi pali, e installazione di nuovi proiettori a parete e a terra dedicati all'illuminazione decorativa;*
- I) *realizzazione di nuovi impianti semaforici mediante costruzione di nuove canalizzazione sotterranee e posa in opera di paline semaforiche ed armadi di contenimento apparecchiature elettriche ed elettroniche;*

Relazioni Specialistiche

Ai fini dell'esecuzione dell'intervento in oggetto e di tutte le lavorazioni sopra descritte, non si necessita di perizia geologica, geotecnica, idrologica, idraulica, sismica, poiché si eseguirà soltanto uno sbancamento superficiale.

Per quanto riguarda i progetti degli impianti semaforici e di illuminazione pubblica si fa specifico riferimento ai relativi elaborati di progetto redatti da ACEGAS-ApS S.p.A.

Autorizzazioni

Il progetto, che coinvolge solo aree di proprietà comunale inserite nel Centro Storico in zona Z1 – servizi stradali come individuati dal PRGC vigente e all'interno delle "Aree

tutelate per legge” di cui all’art.142 c.1 lettera a) del D.Lgs. 42/2004, ha ottenuto i seguenti pareri:

Soprintendenza ai Beni e le Attività Culturali, autorizzazione art. 10 c.4 lettera g) del D.Lgs. 42/2004, prot. 341/11.23 del 12.01.2012 e prot. 13.636 cl. 35.19.04 dd. 21.10.2014.

Autorizzazione Paesaggistica del Comune di Trieste prot. gen. 2012-0059869 dd. 11.04.2012.

Autorizzazione prot. 499 dd. 13.01.2012 in merito alle interferenze elettriche.

Non si prevedono interruzioni di pubblici servizi.

Elenco firmatari

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Questo documento è stato firmato da:

NOME: ENRICO CORTESE

CODICE FISCALE: CRTNRC58S30L424X

DATA FIRMA: 01/12/2015 14:05:53

IMPRONTA: AD4687EF492F24802FDC8AD11663E5C31EA96E5EA63C62B16FD5B6CD365BF0D1
1EA96E5EA63C62B16FD5B6CD365BF0D1A8747B62F9F7C5B6CC0BA94F9F16A988
A8747B62F9F7C5B6CC0BA94F9F16A988B56F14F83EBC0CF29A6A4287D071DA23
B56F14F83EBC0CF29A6A4287D071DA2336AC43B989CCAEF3846D9AE3781A918F