

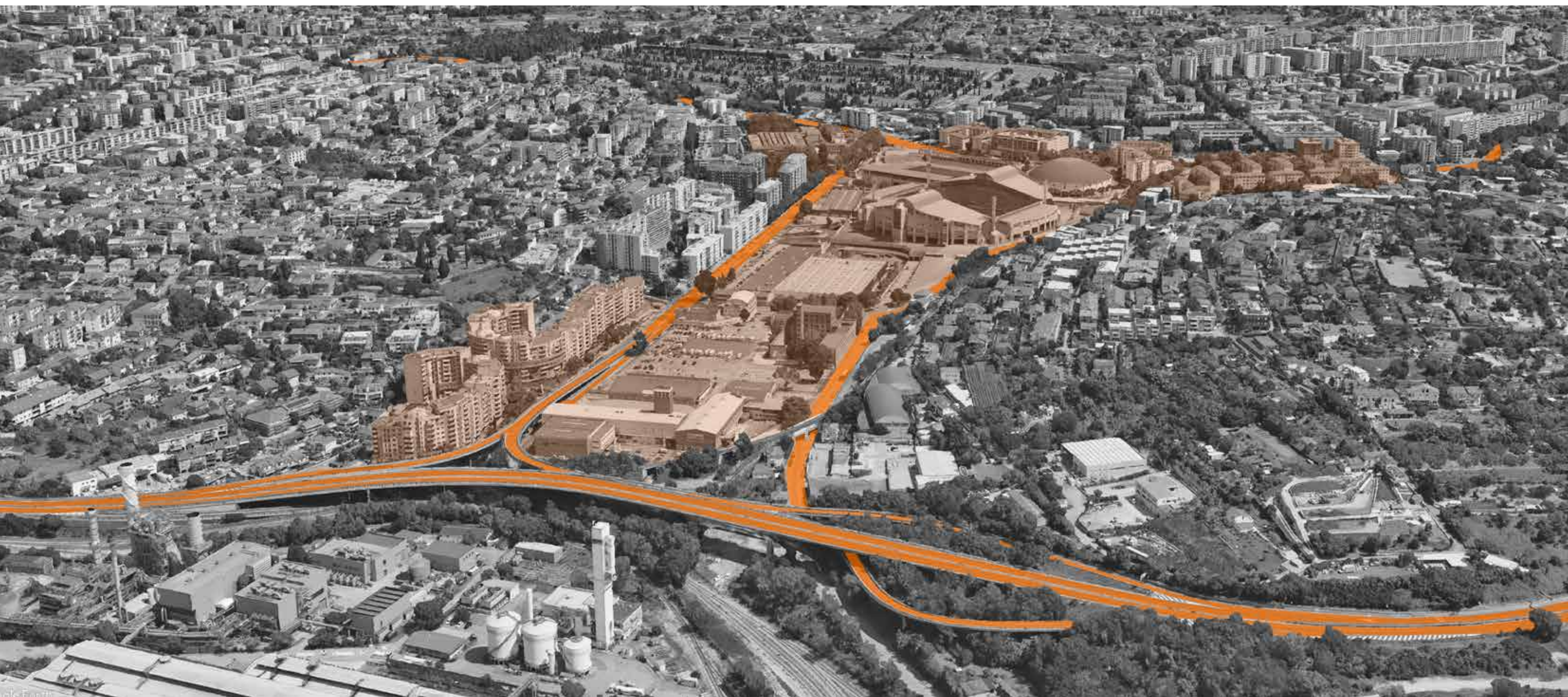
APPRODI

Valmaura-Giarizzole primo Luogo Urbano
della Mobilità della città di Trieste



FASE 3

A13.a PREMESSA ALLA LETTURA DEI DOCFAP (A13.b e A13.c)



INDICE

1.	INTRODUZIONE	3
2.	IL DOCFAP NELLA NORMATIVA ITALIANA	4
3.	CONTESTUALIZZAZIONE URBANISTICA DEGLI INTERVENTI	5
4.	QUADRO DI INSIEME	8
5.	SCENARIO DI COMBINAZIONE DEI DOCFAP	9

1. INTRODUZIONE

Tale premessa inquadra un articolato contributo di interventi che riguarda il progetto “APPRODI, Valmaura-Giarizzole primo Luogo Urbano della Mobilità di Trieste” e più in particolare, all'interno del Comparto Giarizzole Valmaura, un insieme di documenti che sono emersi come “tasselli” amministrativi per realizzare il più ampio quadro di intervento della rigenerazione urbana del quartiere. Tale premessa intende articolare la geografia dei contributi che seguiranno. Questi contributi consistono in due distinti DOCFAP (art. 41 del D.Lgs. 36/2023) e in un Progetto Pilota, accompagnati da una Relazione illustrativa che ne esplicita e motiva l'iter progettuale. In questo documento viene infatti ricostruito l'intero percorso di definizione del Programma Integrato di Rigenerazione e sono descritti anche gli interventi di tipo immateriale previsti per le aree.

I due DOCFAP investono nel ridisegno dei due “approdi”: Giarizzole (A13.b DOCFAP PER IL PARCHEGGIO MULTIPIANO DI GIARIZZOLE) e Risiera (A13.c DOCFAP DELLA PIAZZA DELLA RISIERA DI SAN SABBA). Il termine “Approdi” va inteso come elemento costitutivo di un più ampio progetto di LUM che, in accordo con il PRGC del Comune di Trieste, individua nell'ambito est della città di Trieste, un insieme di interventi che prefigurano un ambito di Luogo Urbano della Mobilità, vero e proprio sistema di interscambio e spazi pubblici e di servizio. Le ragioni e le caratteristiche del LUM proposto sono meglio dettagliate e approfondite nella Relazione Illustrativa e nelle precedenti fasi di questo lavoro. I due documenti di DOCFAP, A13.b e A13.a, trattano diverse alternative di configurazione tipologica degli interventi, mantenendo invariata la loro collocazione spaziale. Le alternative proposte sono valutate all'interno della matrice delle performance contenuta nei documenti, in relazione all'Alternativa 0, ovvero allo scenario di invarianza dell'assetto urbano esistente.

La natura particolare dei due DOCFAP consente di immaginare che il loro destino non vada trattato e amministrativamente valutato singolarmente. Ogni DOCFAP individua due alternative ma la loro valutazione è interdipendente. Infatti, tra le varie combinazioni delle alternative dei due rispettivi documenti, alcune comportano la conferma e/o l'incremento dell'offerta dei parcheggi pubblici esistenti. In quest'ottica solo alcune delle combinazioni possibili possono essere tradotte nei successivi passi del DIP e, eventualmente, degli incarichi relativi all'implementazione del progetto e della sua realizzazione.

Lo scenario generale del LUM Valmaura Giarizzole, è completato da un ulteriore studio progettuale che ridisegna un ampio anello pubblico ciclo-pedonale che ha la funzione di incrementare e ottimizzare le relazioni pubbliche lente all'interno dei rioni interessati e dei rioni contermini ma anche di “tenere assieme” il LUM offrendogli una rete di luoghi e percorsi che favorisca la doppia dimensione che la lettura urbana e sociale effettuata ci ha restituito: un luogo che ha una dimensione locale e di prossimità ma anche una dimensione urbana e metropolitana legata ai servizi eccezionali che in esso sono presenti.

Il programma di rigenerazione urbana del rione Valamura Giarizzole definito nell'ambito del progetto Scintille si articola in un piano complessivo di interventi materiali e di azioni immateriali. I quadri economici di riferimento si trovano all'interno dei documenti A13b, A13c e A14.

Le azioni immateriali riguardano, in generale, l'attivazione di nuovi servizi e degli usi sociali all'interno degli spazi riqualificati tramite gli interventi materiali. In particolare per ciascuno dei tre ambiti in cui si concentrano gli interventi materiali previsti dal programma (i tre approdi: Giarizzole, Risiera e Valmaura) sono stati definiti (a livello di schede di indirizzo) le caratteristiche dei 5 nuovi servizi da attivare che riguardano:

A. Un community hub e uno spazio ibrido socio-culturale a Giarizzole;

B. Un incubatore commerciale e uno spazio formazione-lavoro nell'area Risiera;

C. Un servizio di animazione sportiva della nuova piazza Valmaura.

Il costo per l'erogazione di questi nuovi servizi non può essere pre-definito perchè dipende dalle modalità di gestione che verranno scelte nella fase di approfondimento progettuale delle schede di indirizzo, che andrà sviluppata con il coinvolgimento degli Enti potenzialmente interessati alla gestione: a titolo esemplificativo il costo a carico dell'Amministrazione sarà sostanzialmente diverso nel caso in cui si opti per la concessione di spazio vincolata alla realizzazione di obiettivi/impatti di interesse pubblico (in questo caso i costi a carico dell'Amministrazione potrebbero essere prossimi allo zero) e nel caso in cui si opti invece per l'affidamento di servizio (in questo caso con l'assegnazione di un budget e di un Capitolato). All'interno dei quadri economici relativi alle azioni immateriali vengono pertanto inseriti soltanto i costi della progettazione per arrivare ad elaborare i progetti socio-culturali a questo livello di dettaglio: il contenuto delle schede di indirizzo relative ai servizi di ciascun Approdo verrà approfondito tramite l'applicazione della metodologia del design dei servizi e con il coinvolgimento degli Enti interessati nel contesto di procedure ad evidenza pubblica (Avvisi di co-progettazione ai sensi dell'art.55 del D.lgs 17/2017 e dei principi dell'Amminisrtazione condivisa). Ad esito di questi percorsi progettuali emergerà una chiara e precisa definizione del contenuto del servizio, della modalità di realizzazione dello stesso e del relativo costo (distinguendo tra quello a carico dell'Amministrazione e quello a carico dell'Ente gestore).

2. IL DOCFAP NELLA NORMATIVA ITALIANA

Il DOCFAP è il documento di fattibilità delle alternative progettuali, redatto nel rispetto dei contenuti del quadro esigenziale, documento finalizzato ad individuare gli obiettivi da perseguire ed i fabbisogni da soddisfare, ai sensi dell'art. 41 del D.Lgs. 36/2023, nonché l'art. 1 dell'Allegato I.7.

Il DOCFAP, in relazione alla specifica tipologia e alla dimensione dell'intervento da realizzare si compone di una relazione tecnico-illustrativa, così articolata (punto 4 allegato I.7, articolo 41):

- a) analisi dello stato di fatto dell'area d'intervento o dell'opera, nel caso di interventi su opere esistenti, integrabili da modelli informativi bi- e tridimensionali di carattere urbano o territoriale e da modelli informativi e GIS su scala urbana che riflettano lo stato dei luoghi e dei cespiti immobiliari o infrastrutturali esistenti;
- b) inquadramento territoriale dell'area d'intervento: corografia, stralcio dello strumento urbanistico comunale, verifica della compatibilità dell'intervento con gli strumenti urbanistici, con la carta del potenziale archeologico e la carta del rischio archeologico, ove esistenti; mappa tematica archeologica ove esistente e con i vincoli di settore,
- c) individuazione, tramite elaborati descrittivi, cartografici e grafici, in relazione al tipo e alla dimensione dell'intervento, delle possibili alternative progettuali come definite al comma 2, e relativo confronto sulla base delle caratteristiche funzionali, tecniche, economico, finanziarie, anche in relazione agli aspetti connessi alla manutenibilità. Tali alternative possono essere illustrate anche mediante modelli informativi; sviluppate anche tramite l'adozione dei metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43;
- d) schemi grafici che descrivano e consentano l'individuazione delle caratteristiche essenziali delle alternative progettuali esaminate. Tali schemi possono essere supportati da simulazioni digitali realizzate tramite dedicati strumenti di schematizzazione parametrica;
- e) indicazione dei tempi previsti per l'attuazione delle alternative progettuali esaminate;
- f) stima sommaria dei costi, mediante l'adozione di prezzi parametrici;
- g) confronto comparato delle alternative progettuali, esaminate mediante idoneo strumento a supporto delle decisioni, in relazione al tipo e alla dimensione dell'intervento.

Sulla base del confronto tra le alternative prese in considerazione, il DOCFAP ha lo scopo di individuare – come previsto dall'art. 2 dell'Allegato I.7 – la soluzione migliore sia per l'ambiente che per la collettività in termini di costi e di benefici, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire.

Inoltre, per gli interventi da realizzarsi con formule di partenariato pubblico privato il DOCFAP è corredato anche di un'analisi costi ricavi.

Il DOCFAP è a sua volta prodromico alla redazione del Documento di indirizzo alla progettazione (DIP) di cui al successivo articolo 3 dello stesso Decreto.

Esso individua ed analizza le possibili soluzioni progettuali che possono riguardare:

- L'ipotesi di non realizzazione dell'intervento (ove applicabile) le scelte modali e le alternative di tracciato per le infrastrutture lineari (oppure relative alla mobilità e al trasporto);

- L'alternativa tra la realizzazione di una nuova costruzione o il recupero di un edificio esistente per le opere puntuali, ovvero il riutilizzo di aree dismesse o urbanizzate o degradate, limitando ulteriore consumo di suolo;

- La localizzazione dell'intervento per le opere puntuali di nuova costruzione.

Il DOCFAP può analizzare le soluzioni tecniche, economiche e finanziarie, anche in relazione agli aspetti manutentivi dell'opera da realizzare. Prende in considerazione e analizza tutte le opzioni possibili, inclusa l'ipotesi di non realizzazione dell'intervento (la cosiddetta soluzione zero), al fine di consentire un effettivo confronto tra le diverse alternative.

Il DOCFAP mette in luce le principali incidenze delle alternative analizzate sul contesto territoriale, ambientale, paesaggistico, culturale ed archeologico, nonché, in riferimento agli interventi sulle opere esistenti, circa le caratteristiche storiche, architettoniche e tecniche.

Pertanto il suo obiettivo è definire alcune alternative progettuali, in presenza di un possibile investimento pubblico, al fine di consentire ai decisori politici amministrativi di individuare quale soluzione presenta le migliori economie di scala e il minor impatto sul territorio del punto di vista ambientale e della sostenibilità.

3. CONTESTUALIZZAZIONE URBANISITICA DELL'INTERVENTO

VIA FLAVIA COME “AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA 1”

Secondo il piano: *“gli ambiti di riqualificazione urbana sono vere e proprie parti di città dotate di notevole complessità, il cui progetto deve affrontare più temi e può essere sottoposto ad accordi tra più Enti”*. Rispettivamente al contenuto delle schede progetto il piano specifica che: *“Per queste aree e ambiti vengono puntualmente indicati i luoghi, gli obiettivi, gli strumenti, le modalità, i parametri ai quali il Piano affida il compito di indirizzare la trasformazione e di garantire la riqualificazione di interi settori urbani. Gli orientamenti progettuali, specificati all'interno delle singole schede, rappresentano un approfondimento e verifica delle strategie indicate dal Piano struttura, con particolare riferimento a centralità, mobilità, ambiente e paesaggio. Aree e ambiti sono individuati attraverso la perimetrazione delle parti urbane interessate e sono ulteriormente suddivisi in sub-ambiti secondo le indicazioni fornite nelle schede stesse. Salvo diverse specificazioni (sempre contenute nelle schede), le indicazioni grafiche non sono prescrittive, mentre lo sono gli elementi principali di progetto, i parametri quantitativi, le modalità d'attuazione, le destinazioni d'uso ammesse”*.

Aree di Riqualificazione Urbana 1 - Via Flavia

1. Descrizione

Via Flavia è una delle vie d'ingresso alla città e, insieme a via dell'Istria, costituisce l'asse portante in direzione sud-est. Via Flavia ha inoltre il ruolo di elemento di connessione tra i rioni presenti in questa parte della città. Attualmente la strada è molto trafficata, pericolosa, in stato di degrado. Ripensare all'asse di via Flavia equivale pertanto ad innescare processi di rigenerazione urbana, estesi a uno dei settori più densamente abitati di Trieste. Il processo di riqualificazione di via Flavia comporta inoltre la riorganizzazione degli ingressi all'area industriale di interesse regionale, in coerenza alle ipotesi di trasformazione e valorizzazione della stessa.

2. Obiettivi

Il progetto per questa parte di città si propone come guida per diversi tipi di intervento (di competenza del Comune di Trieste, di EZIT e Autorità Portuale) e persegue i seguenti obiettivi:

1. Riqualificare via Flavia come asse urbano attraverso opportune modifiche alla sezione e agli incroci principali;
2. Riqualificare e razionalizzare le modalità di affaccio delle aree produttive su via Flavia;
3. Prevedere fermate del sistema metropolitano (progetto Adria A), in prossimità o all'interno dei “Centri di quartiere”, e agli ingressi delle varie parti dell'area industriale (Servola\Ferriera, Valmaura\Risiera\Stadio, Centro EZIT\BIC e Olcese, San Sergio\Manifattura tabacchi);
4. Realizzare un sistema di connessioni tra i presidi e i corridoi ecologici di scala territoriale, che dall'altipiano carsico entrano in città penetrando fin no all'area industriale di EZIT attraverso: il consolidamento dei viali alberati esistenti; la realizzazione di nuove connessioni verdi con i comparti di trasformazione previsti all'interno di EZIT; la riqualificazione degli spazi aperti degradati (con particolare riguardo alla cava Italcementi).

3. Elementi principali prescrittivi di progetto

A. Razionalizzazione lungo l'asse di via Flavia del sistema di ingressi ai rioni di Borgo San Sergio, Santa Maria Maddalena Inferiore, Valmaura e Servola e all'area industriale di interesse regionale, attraverso la ristrutturazione delle intersezioni con soluzioni di carattere urbano.

B. Ridefinizione della sezione stradale di via Flavia per un uso urbano, attraverso la previsione di adeguati

spazi per la mobilità pedonale e ciclabile alberati.

C. Riqualificazione dell'affaccio dell'area industriale su via Flavia, tramite la razionalizzazione degli ingressi delle attività e un assetto il più possibile coerente e unitario degli elementi di relazione (accessi, parcheggi, ecc.).

4. Modalità di attuazione

Le indicazioni della scheda costituiscono linee guida per la definizione di successivi piani di dettaglio (da redigere in coerenza alle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione infraregionale e attuativa di EZIT), progetti di opere pubbliche, gli interventi diretti su infrastrutture e spazi aperti.

VERIFICA DI COMPATIBILITA' DELLE OPERE (DOCUMENTI 13B. E 13C.)

Come evidenziato nell'estratto del PRGC vigente, Tavola PO3 – Schede Progetto, all'interno dell'Ambito di Riqualificazione Urbana di via Flavia, e in particolare nella tavola “Schema dell'area di riqualificazione: infrastrutture e continuità ambientali” riportata nella pagina seguente, le aree di sviluppo individuate dai DOCFAP sono denominate dal piano come parcheggi di interscambio.

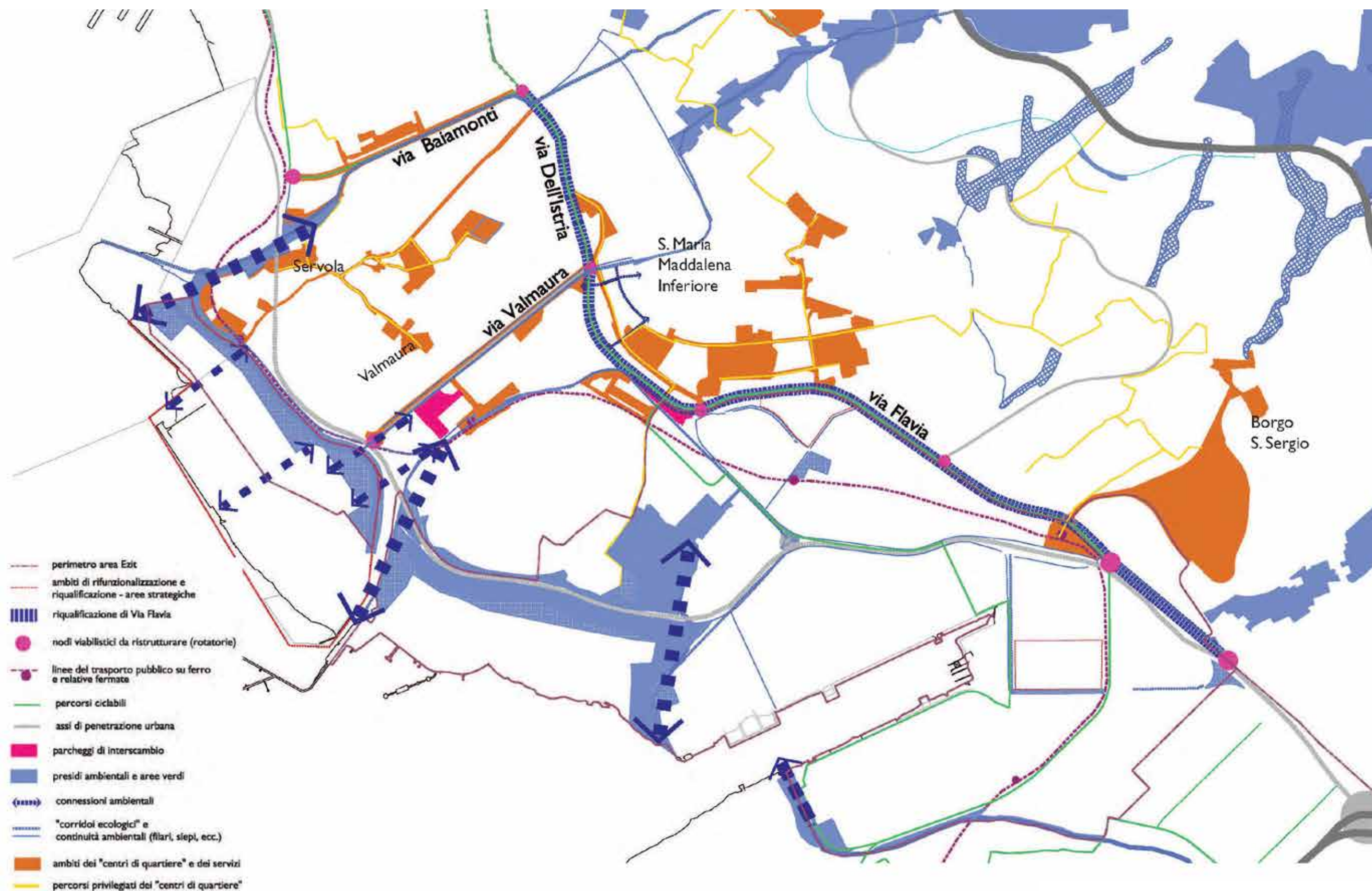
In tale contesto, il DOCFAP Giarizzole assume una doppia valenza, legato sia alla dimensione urbana che a quella sovralocale: nell'area ricadono sia la classificazione di ‘centro di quartiere’ sia a quella di polo di interscambio, in particolare nell'area di Parcheggio Pubblico Giarizzole, dove viene previsto dal documento A13b. L'inserimento di un parcheggio multipiano. Accanto a questo intervento la riconfigurazione di piazzale Giarizzole appare necessaria per rafforzare il significato urbano dell'area, legato ai centri di quartiere.

Per la definizione degli itinerari ciclabili che interessano l'area si fa riferimento ai tracciati ciclabili in progetto definiti nel P.U.M.S., come riportato a pagina 7 di questo documento.

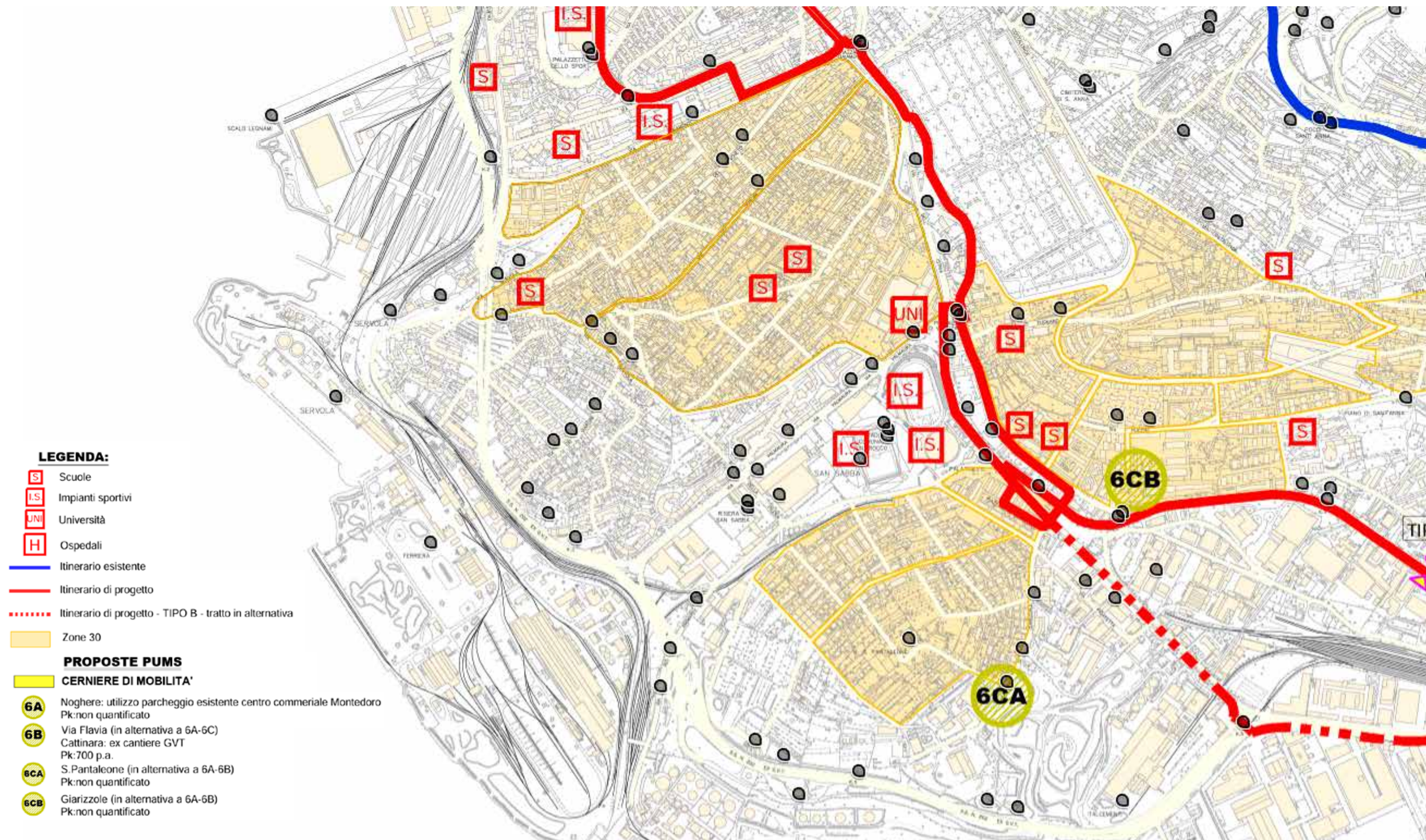
Le specifiche di compatibilità degli interventi con le Norme Tecniche di Attuazione sono indicate all'interno del documento A13b, a pagina 21.

Per quanto riguarda il documento A13c, il DOCFAP della Piazza della Risiera di San Sabba, l'attuale previsione di parcheggio viene mantenuta. La presenza del monumento della Risiera di San Sabba rende necessario un ragionamento sulla realizzazione di spazio pubblico qualificato per la valorizzazione del monumento della Risiera, rafforzandone il ruolo simbolico e urbano. Come dichiarato anche all'interno di questo documento, la quota dei parcheggi oggi presenti e domani ridimensionati dall'intervento, viene computata in relazione alla creazione del parcheggio multipiano (documento A13b.). Questo elemento, come dichiarato anche all'interno di questa premessa, rende i due documenti complementari.

Le specifiche di compatibilità degli interventi con le Norme Tecniche di Attuazione sono indicate all'interno del documento A13c, a pagina 19.



Estratto PRGC vigente - Tavola PO3 – SCHEDE PROGETTO, Ambito di via Flavia: Schema dell'area di riqualificazione: infrastrutture e continuità ambientali



Estratto P.U.M.S. di Trieste - Tavola B010 – Biciplan di Trieste - Itinerari ciclabili e zone 30 esistenti e di progetto

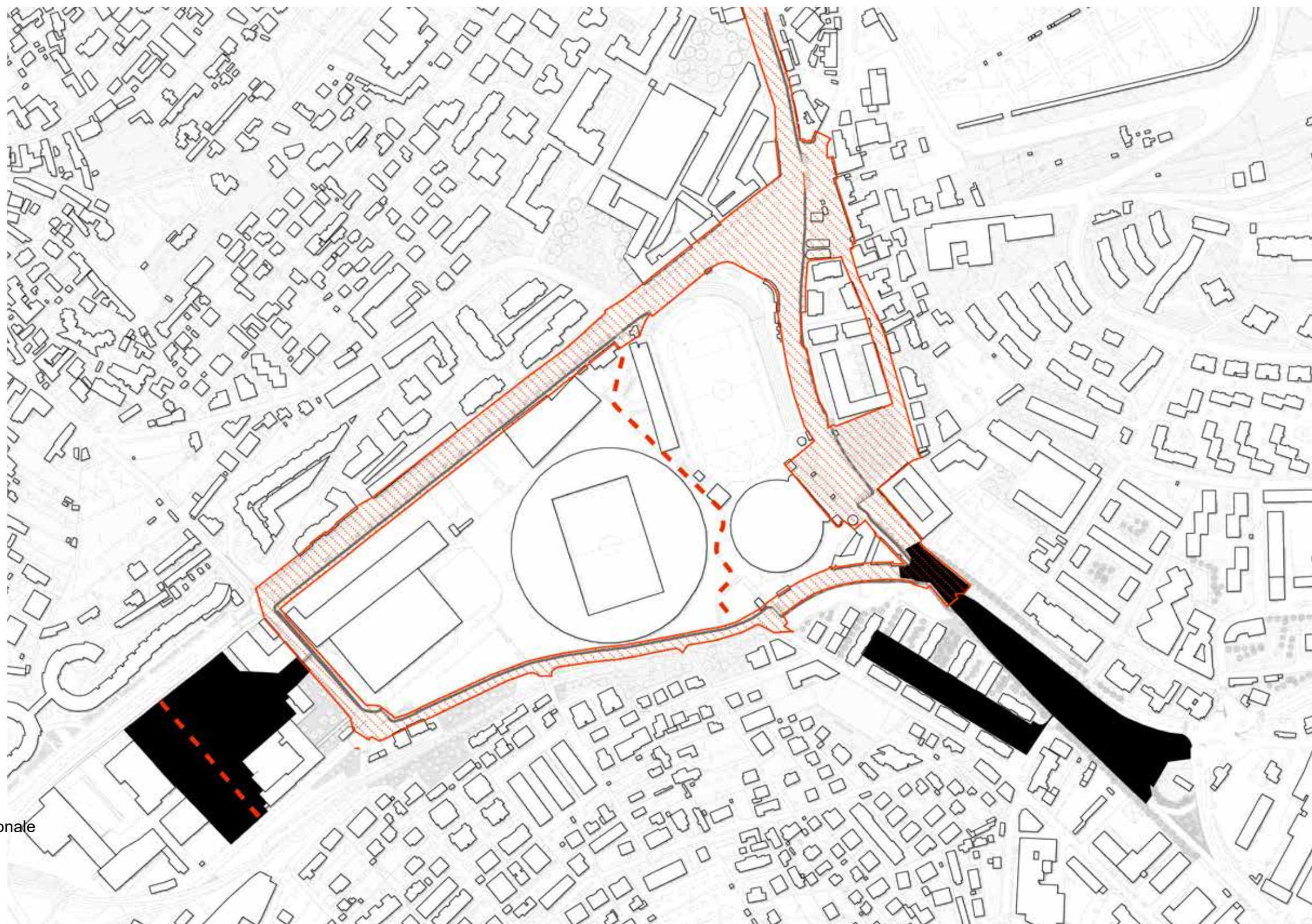
4. QUADRO D'INSIEME

INQUADRAMENTO DEGLI INTERVENTI DEI DOCUMENTI A13 E A14

La mappa esemplifica la presenza delle due aree sottoposte a DOCFAP e dell'ambito del Progetto Pilota nella loro interconnessione e nella loro necessaria interdipendenza.

Il Progetto Pilota, diversamente dagli altri due interventi, individua un insieme di azioni molto differente che potrebbero essere realizzate anche secondo programmi molto differenziati e frammentari, sempre però mantenendo uno scenario di insieme coerente.

Il tema del Progetto Pilota è dare continuità a un insieme di percorsi pubblici (ciclabili e pedonali) che sia di connessione tra i diversi episodi del LUM (Giarizzole e Valmaura) e di mediazione con i Rioni contermini (Poggi, Giarizzole, Servola).



-  (A13) Progetti oggetto di Docfap
-  (A14) Progetto pilota: Anello Ciclopedonale

5. SCENARIO DI COMBINAZIONE DEI DOCFAP

INQUADRAMENTO DEGLI INTERVENTI DEI DOCUMENTI A13 E A14

La matrice riportata individua per ognuno dei due DOCFAP, le linee generali che riguardano il bilancio dei parcheggi pubblici. Come è evidente le combinazioni producono un bilancio che, di volta in volta, conferma, riduce o aumenta significativamente il numero dei posti auto a disposizione sia dei residenti che dei visitatori. La matrice presentata è quindi una premessa rilevante che comporta che la valutazione del singolo DOCFAP non potrà essere effettuata se non con una visione parallela e coerente tra i due documenti.

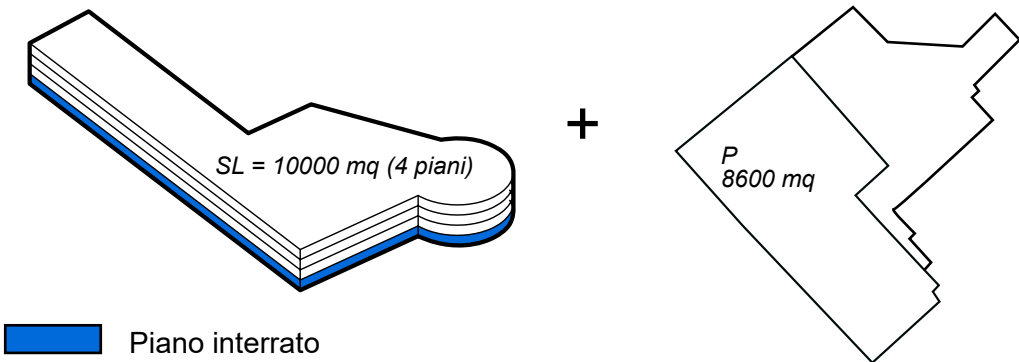
Combinazioni possibili	Parcheggi rimossi (mq)	Parcheggi in progetto (mq)	Delta (mq)	Delta in parcheggi (mq/25)
Soluzione AA'	16440	19250	2810	112
Soluzione BA'	16440	16750	310	12
Soluzione BB'	16440	25400	8960	358
Soluzione AB'	16440	27900	11460	458

SOLUZIONI CONSIGLIATE

SOLUZIONE AA'

DocfapA13b_ Alternativa A
Parcheggio multipiano: 4 piani

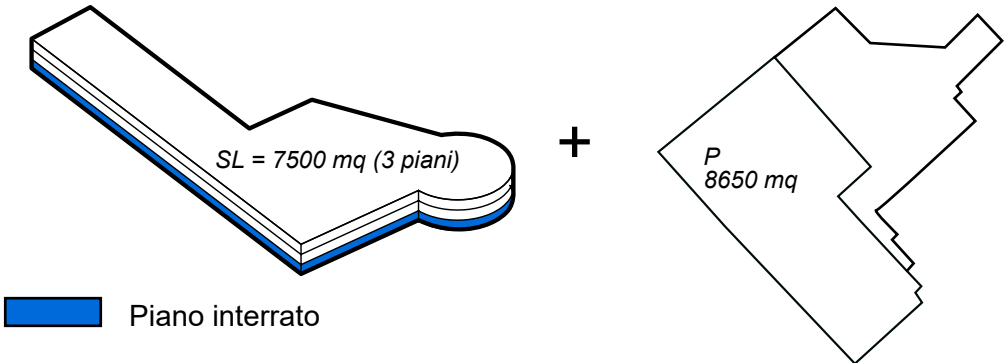
DocfapA13c_ Alternativa A'
Piazza della Risiera



SOLUZIONE BA'

DocfapA13b_ Alternativa B
Parcheggio multipiano: 3 piani

DocfapA13c_ Alternativa A'
Piazza della Risiera

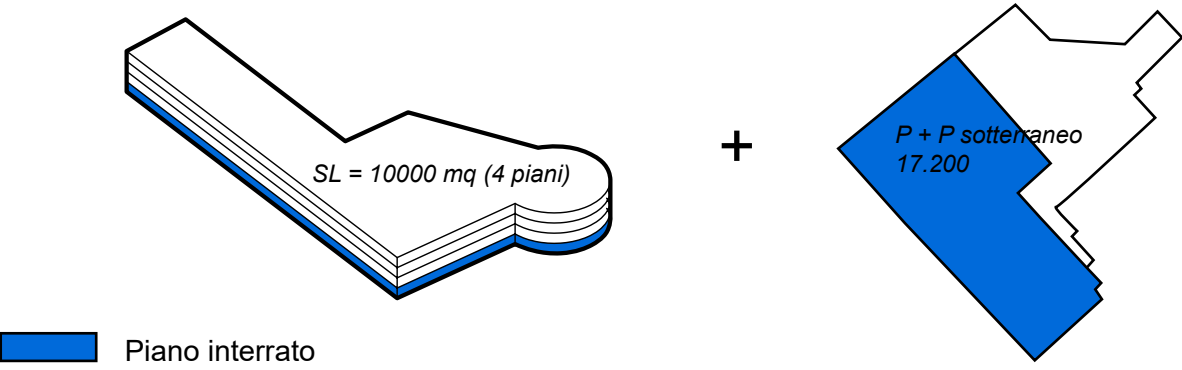


SOLUZIONI SCONSIGLIATE

SOLUZIONE AB'

DocfapA13b_ Alternativa A
Parcheggio multipiano: 4 piani

DocfapA13c_ Alternativa B'
Creazione di un piano interrato a
parcheggi in corrispondenza del
parcheggio a raso



SOLUZIONE BB'

DocfapA13b_ Alternativa B
Parcheggio multipiano: 3 piani

DocfapA13c_ Alternativa B'
Creazione di un piano interrato a
parcheggi in corrispondenza del
parcheggio a raso

