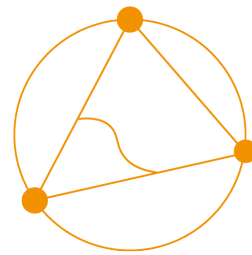


APPRODI

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



Paolo Giovanni Guido Cottino
12/05/2026 16:08:18 UTC+0200

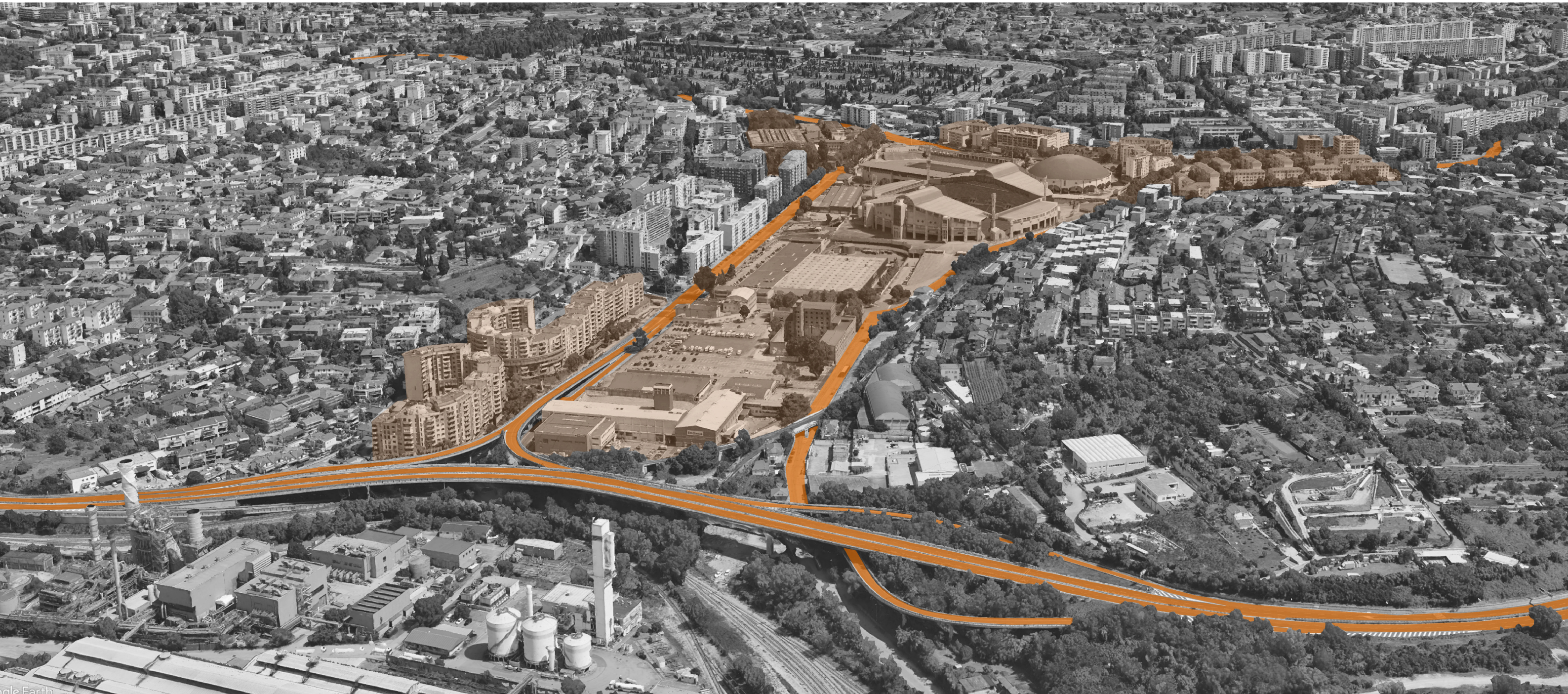


Firmato digitalmente da:
GIOVANNI LA VARRA
Firmato il 12/05/2026 12:01
Seriale Certificato: 34017276
Valido dal 27/02/2026 al 02/03/2029
InfoCert Qualified Electronic Signature CA 3

FASE 3

A13.b DOCFAP APPRODO GIARIZZOLE

Dalla Betta Eddi
Ordine Architetti P.P.C. -
Provincia di Trieste
Architetto
13.05.2026 10:50:00
GMT+02:00



INDICE

1.	ANALISI DELLO STATO DI FATTO	3	6.	ALTERNATIVA A	16
1.1.	Descrizione generale dell’area di intervento		6.1.	Programma funzionale	
1.2.	Rilievo fotografico		6.2.	Parcheggio multipiano Giarizzole e community hub	
2.	INQUADRAMENTO TERRITORIALE E URBANISTICO	5	7.	ALTERNATIVA B	18
2.1.	Ubicazione dell’intervento		7.1.	Programma funzionale	
2.2.	Inquadramento catastale e urbanistico		7.2.	Parcheggio multipiano Giarizzole e community hub	
2.3.	Stralcio strumento urbanistico comunale				
3.	INDIVIDUAZIONE DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI	9	8.	VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI URBANISTICI	20
3.1.	SOLUZIONI VIABILISTICHE PER L’AREA	10	9.	VERIFICA DI DIMENSIONAMENTO DELLA SUPERFICIE A PARCHEGGIO PER LE ALTERNATIVE A E B	21
3.2.	Stato di fatto		10.	CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE	22
3.3.	Configurazione proposta		10.1.	Alternativa A	
4.	VERIFICA PRELIMINARE DELLA SOSTENIBILITA’ DEL TRAFFICO	12	10.2.	Alternativa B	
4.1.	Rotatoria di via Miani - via Flavia		11.	QUADRO ECONOMICO PER LOTTI FUNZIONALI	23
4.2.	Intersezione Semaforizzata di Piazzale Cagni		11.1.	Quadro economico lotto 1 alternativa A	
5.	PROGETTAZIONE COMPLESSIVA DELL’AREA	14	11.2.	Quadro economico lotto 1 alternativa B	
5.1.	Principio insediativo		11.3.	Quadro economico lotto 2 alternative A e B	
5.2.	Viabilità, accessi e varchi		12.	QUADRO ECONOMICO DELLE AZIONI IMMATERIALI	27
			13.	CONFRONTO COMPARATO DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI	28

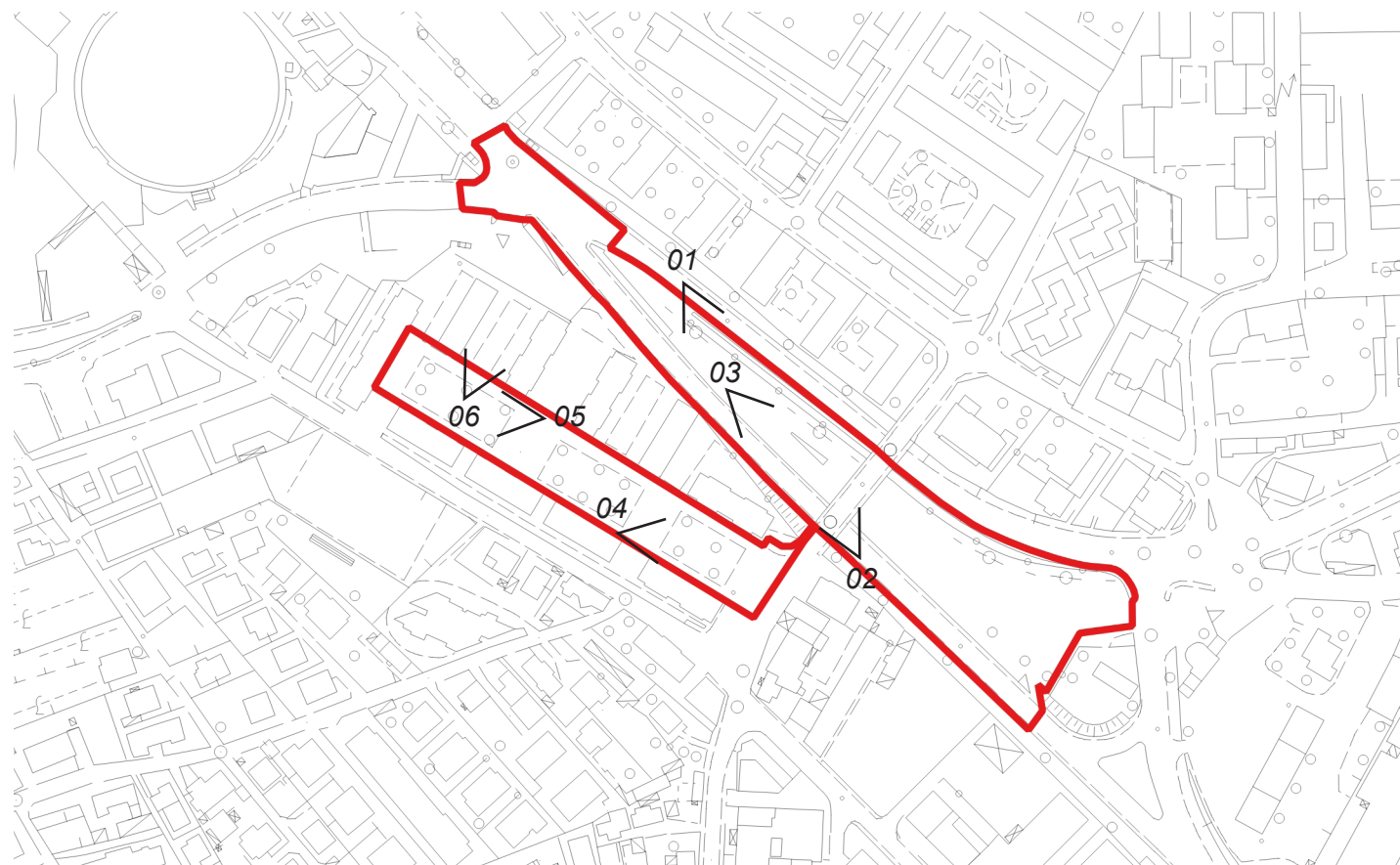
ANALISI DELLO STATO DI FATTO

DESCRIZIONE GENERALE DELL'AREA DI INTERVENTO

L'area di intervento riguarda il parcheggio pubblico esistente di Giarizzole e il vicino Piazzale Giarizzole all'interno del quartiere omonimo. Il primo si sviluppa in continuità lungo via Flavia, strada ad alto scorrimento e principale arteria viaria del quartiere. L'ambito si colloca in una posizione baricentrica rispetto al tessuto residenziale circostante e in prossimità di servizi e attività di quartiere.

Il parcheggio si configura attualmente come un'infrastruttura a raso, prevalentemente destinata alla sosta di breve e medio periodo, con accessi diretti da Piazzale Cagni e una forte integrazione funzionale con la viabilità esistente. La sua collocazione lungo un asse viario principale ne determina un utilizzo intenso e una rilevante incidenza sull'assetto della circolazione e della sosta dell'intero comparto urbano. Il secondo intervento riguarda la conferma del Piazzale Giarizzole come centro del quartiere omonimno e la razionalizzazione dei posti auto (che vengono confermati) oltre alla estensione e connessione degli spazi verdi presenti.

Per quanto riguarda il primo intervento, la riqualificazione e l'eventuale riorganizzazione dell'area si inseriscono pertanto in una più ampia strategia di miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza stradale e della qualità urbana, attraverso la realizzazione di un parcheggio multipiano, alla razionalizzazione dell'uso dello spazio pubblico e alla creazione di un edificio a carattere intermodale e di servizio, in grado di integrare in modo efficiente le diverse modalità di accesso e fruizione dell'area.



Planimetria punti di ripresa fotografica

RILIEVO FOTOGRAFICO



01 - Vista da via Flavia



02 - Vista da via Mafalda di Savoia



03 - Vista dall'interno di Parcheggio Pubblico Giarizzole



05 - Vista da Piazzale Giarizzole 2



04 - Vista da Piazzale Giarizzole 1



06 - Vista da Piazzale Giarizzole 3

INQUADRAMENTO URBANISTICO E TERRITORIALE

UBICAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

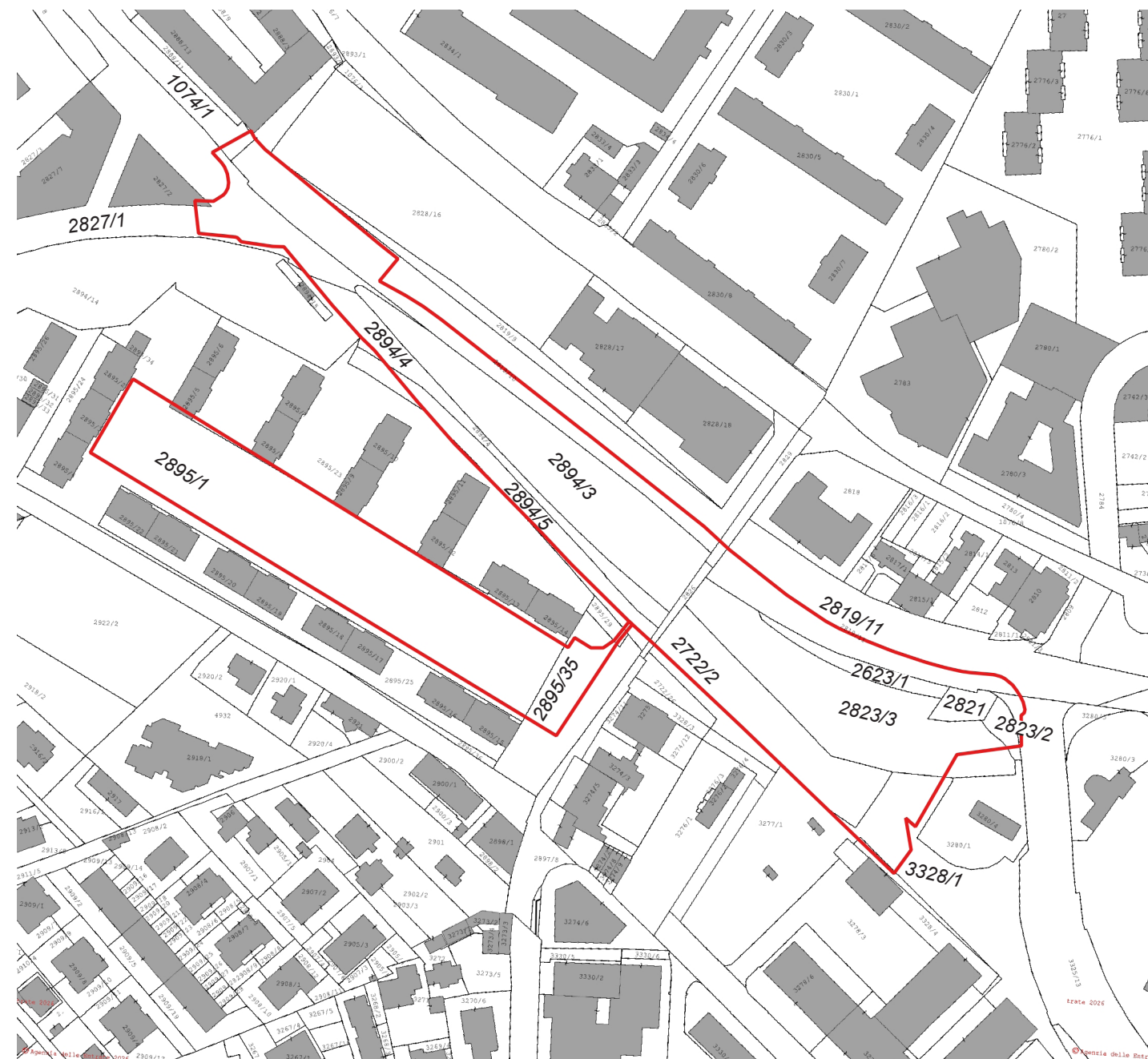
L'area di intervento è servita da una rete viaria di livello sovralocale, presentando il fronte principale lungo via Flavia, asse ad alto scorrimento e principale arteria di collegamento del quartiere. Sul lato orientale confina con via Giovanni Sabatino e piazzale Cagni, nodo del trasporto pubblico locale. A nord-ovest confluisce su via Miani. L'area viene confinata nella parte sud da via Mafalda di Savoia, che serve l'area come strada secondaria di servizio.



Inquadramento dell'area oggetto di intervento su ortofoto - scala 1:2000

INQUADRAMENTO CATASTALE E URBANISTICO

Come rilevabile dalla lettura dell'estratto catastale, l'area interessata dal progetto ricade nel Comune Censuario di Trieste (TS). Nello specifico l'area in oggetto è distinta catastalmente dai Mappali 2819, 2894 (Comune di Trieste), 2821, 2722, 2823/1 e 2823/2 (coselag), 2823/3 (in corso di acquisizione - Comune di Trieste), 3328 (coselag), 2895/1 e 2895/35 (Comune di Trieste), come individuati negli estratti catastali allegati, desunti dal sistema GIS WMS open source dell'Agenzia delle Entrate.



Inquadramento su mappa catastale - scala 1:2000

STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE

L’ambito del Parcheggio Pubblico Giarizzole, identificato dai documenti di zonizzazione quale ambito del sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi sotto la voce S1 “Attrezzature per la viabilità e i trasporti” è disciplinato, all’interno del documento PO1 - Norme tecniche di attuazione dall’**articolo 86 - Zone S1 - Attrezzature per la viabilità ed i trasporti** e dall’**articolo 116, capo IV, Vincoli Particolari**. L’area viene anche categorizzata all’interno della carta della **Carta della Zonizzazione Geologico-Tecnica GZ**, della quale viene riportata la categorizzazione di seguito.

Rispettivamente ad una dimensione strategica territoriale l’area viene tematizzata dal Piano Regolatore Generale Comunale nel documento: **Schede progetto**. Questo documento, che riconosce l’ambito di Via Flavia sotto la categoria di “**Ambiti di Riqualificazione Urbana 1**” assegna al parcheggio pubblico Giarizzole una valenza strategica di parcheggio di interscambio, come da tavola a pagina 6 del documento A13.a.

Art. 86 - Zone S1 - Attrezzature per la viabilità ed i trasporti

- Esse si articolano nelle seguenti classi:
- S1a - parcheggi di relazione: sono destinate alla realizzazione di parcheggi sia di superficie che nel sottosuolo;
 - S1b - parcheggi di interscambio: hanno la funzione di organizzare e facilitare gli interscambi tra i vari mezzi e modi di trasporto;
 - S1c - parcheggi per camper: sono destinate alla sosta temporanea di autocaravan e caravan.

Indici e parametri

- H: non superiore a quella degli edifici circostanti o a quella massima consentita nelle zone residenziali limitrofe;
- Rc: massimo 40%;
- Dcc: maggiore della media delle altezze delle pareti fronteggianti;
- Df: minimo 10,00 m;
- Dc: minimo 5,00 m. È ammessa l’edificazione in aderenza a edifici o a confine;
- Ds: minimo 10,00 m dal ciglio opposto della strada. Obbligo del mantenimento del filo stradale per gli edifici compresi tra costruzioni già esistenti a filo strada;
- Rp: minimo 30%;

Gli spazi esterni scoperti devono essere sistemati con elementi di verde ed arredo urbano.

Prescrizioni particolari

Nell’ambito delle zone S1 sono ammessi impianti di distribuzione di carburante con le relative opere accessorie nel rispetto delle norme del Piano di programmazione e razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti (D.P.Reg. 0394/Pres di data 16/12/2002).

Art. 116 - Elettrodotti e metanodotti

Interventi edilizi e modifiche di destinazione d’uso in prossimità di elettrodotti sono ammessi nei limiti stabiliti dalla normativa di settore vigente Le distanze minime di sicurezza dei metanodotti nei confronti di fabbricati, di nuclei abitati, di luoghi di concentrazione di persone sono disciplinati dalla normativa sovraordinata vigente.

Carta della zonizzazione geologico - tecnica

Il confronto critico tra tutte le informazioni raccolte, da bibliografia, o dalle cartografie tematiche del territorio esaminato, dal rilevamento in sito, con particolare riferimento alle linee di impluvio ed ai controlli di tutte le zone critiche, ha portato alla redazione della CARTA DELLA ZONIZZAZIONE GEOLOGICO – TECNICA di tutto il territorio comunale. La suddivisione in classi omogenee è la seguente:

[...]

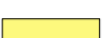
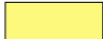
7.5 Classe ZG5

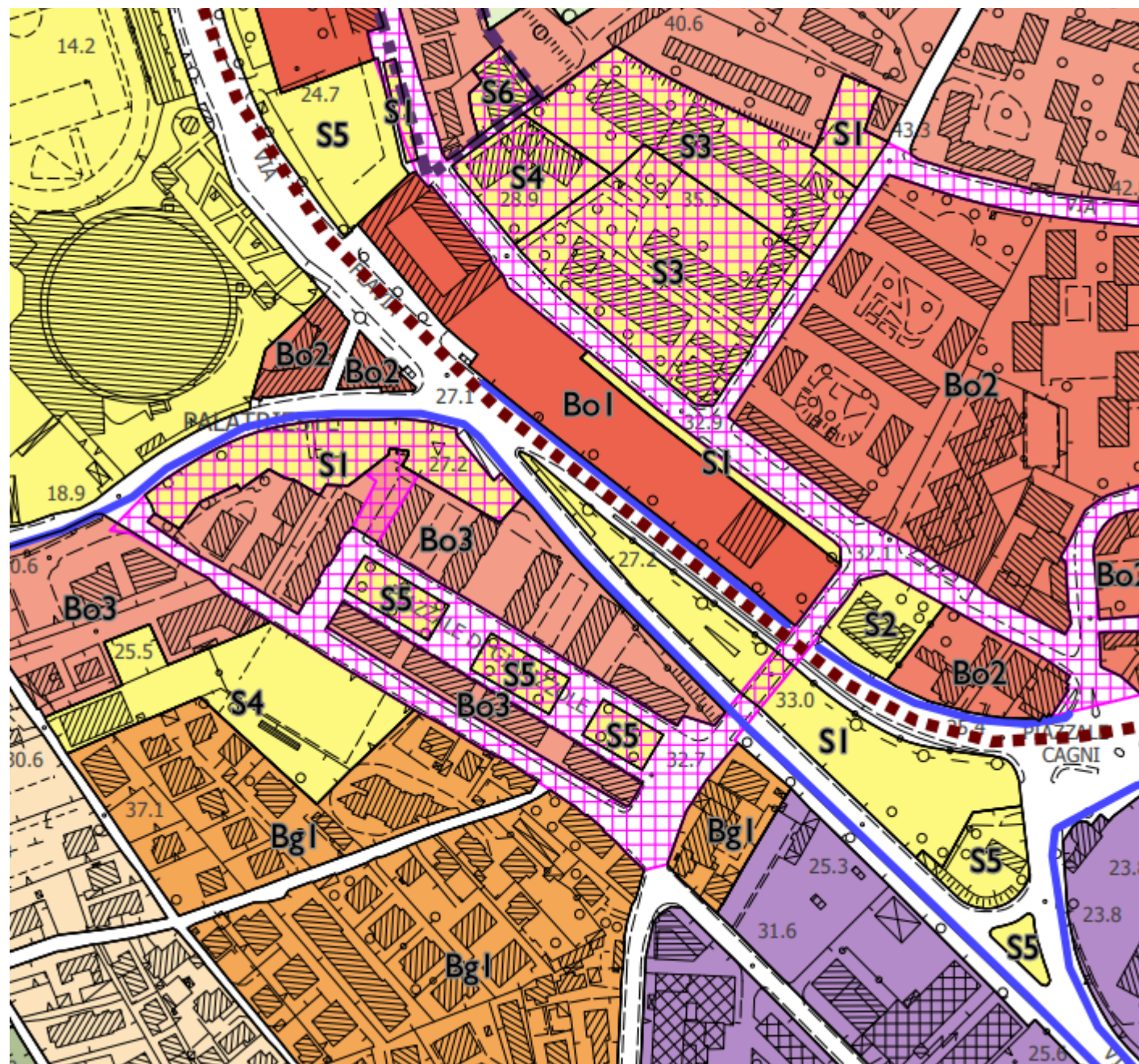
In questa classe rientrano le aree contraddistinte da sedimenti quaternari (DV - TR - SMG – MSG – MS – MG – M – GM) caratterizzate generalmente dalle seguenti problematiche geologiche: • sono depositi a composizione generalmente mista, ciottoli e clasti eterodimensionali, prevalentemente arenacei, in subordine calcarei, in matrice limo argillosa e limo sabbiosa a seconda del substrato flyschoidale di riferimento, in genere quindi caratterizzati da eterogeneità composizionale, incertezza nella distribuzione spaziale degli orizzonti, problematica ricostruzione di un modello geologico e geotecnico attendibile. • Riguardo alle Terre Rosse, sono depositi argillo limosi a diverso contenuto di sabbia, a prevalente comportamento coesivo; sono situati, per la gran parte, in corrispondenza delle depressioni doliniformi in area carsica, quindi dal punto di vista geologico zonizzativo già ricompresi nella classe ZG1, inedificabili.

7.6 Classe ZG6

- In questa classe rientra la formazione marnoso arenacea in facies di Flysch caratterizzata generalmente dalle seguenti problematiche geologiche:
- assetto giaciturale irregolare;
 - elevata variabilità delle caratteristiche geomeccaniche sia per anisotropia (lungo strato e trasverso strato) che per grado di fratturazione, detensionamento ed alterazione;
 - presenza di percolazioni di acqua di interstrato anche in pressione;
 - possibile presenza di piccole cave talora ritombate e mascherate al di fuori delle aree estrattive storicamente note;
 - potenziali instabilità superficiali puntuali.

Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

	S1 - Attrezzature per la viabilità ed i trasporti		S5 - Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto
	S2 - Attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura		S6 - Servizi tecnologici
	S3 - Attrezzature per l'istruzione		S6.R - Servizi tecnologici per la radiodiffusione
	S4 - Attrezzature per l'assistenza e la sanità		S6.TV - Servizi tecnologici per la radiodiffusione televisiva
			Ambiti della riqualificazione II (centri di quartiere)

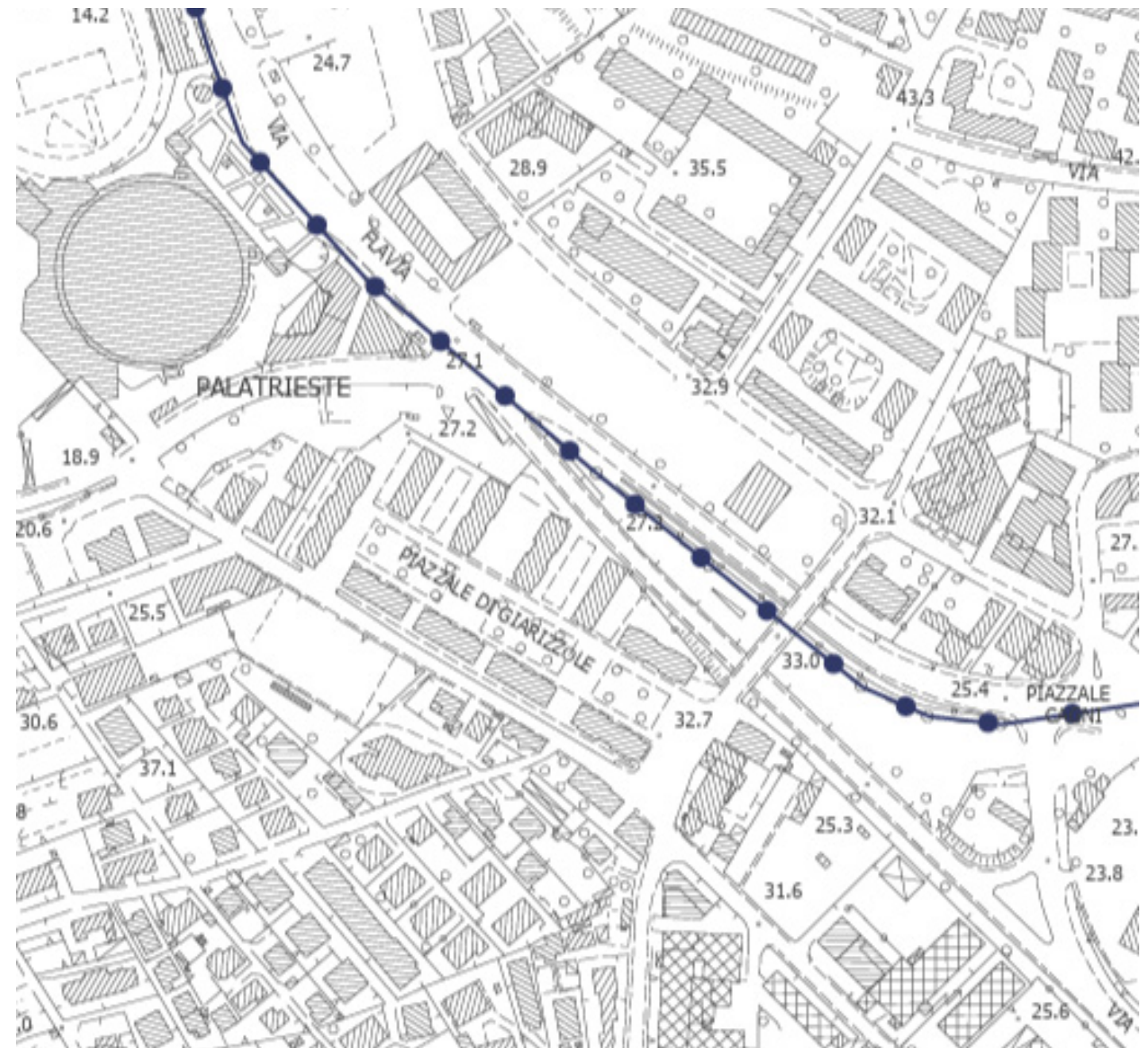


Estratto PRGC vigente - Tavola PO2 – Zonizzazione (Tavola 6)

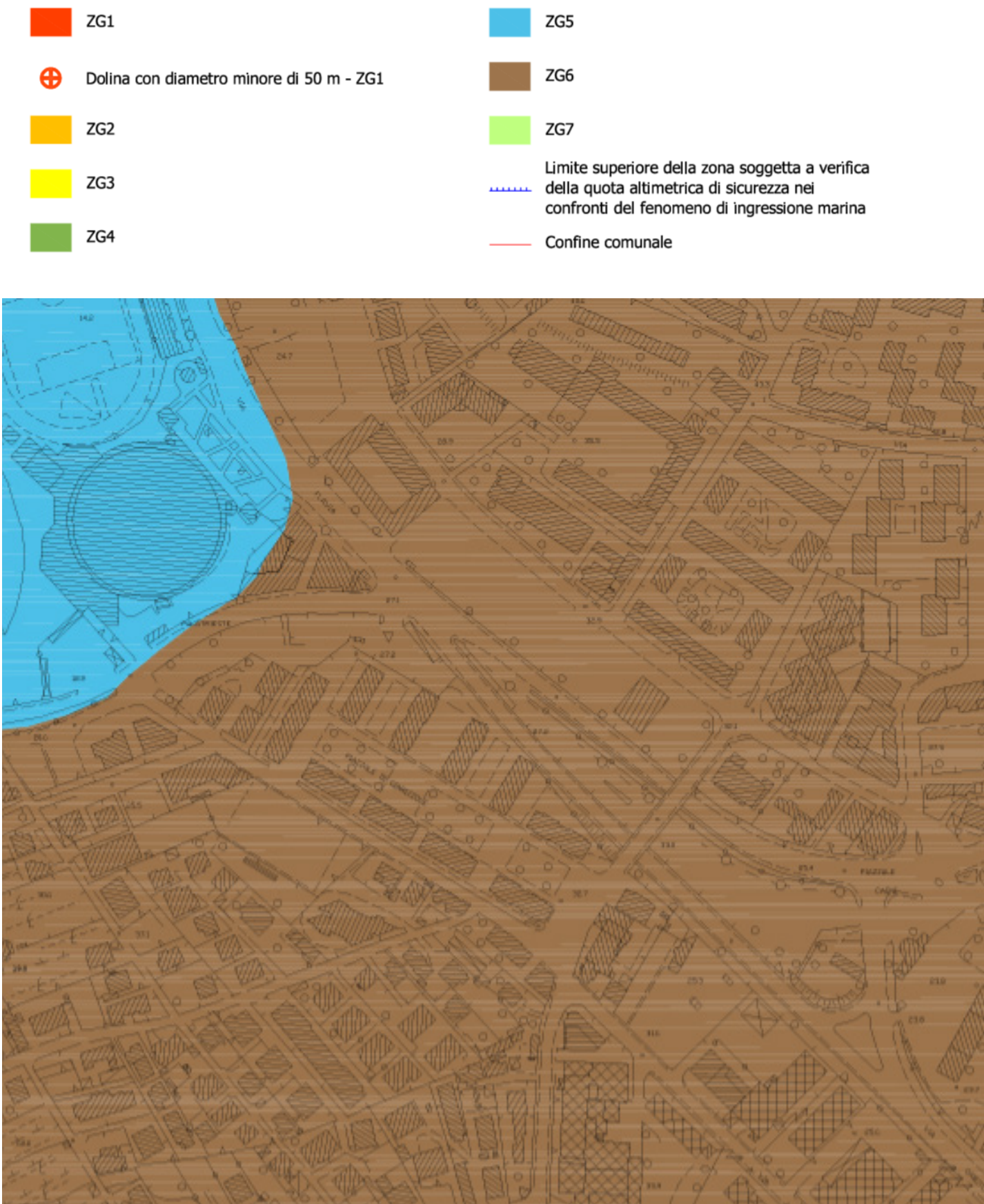
Vincoli particolari

	Aree percorse dal fuoco - L. 353/00 e s.m.i.
	Fascia rispetto osservatori non professionali - L. R. 15/07
	Fascia rispetto osservatori professionali - L. R. 15/07

	Oleodotto
	Metanodotto
	Elettrodotto
	Aree PAIR - L. R. 16/02



Estratto PRGC vigente - Tavola A5 - Tavola dei Vincoli (Tavola 6)



INDIVIDUAZIONE DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

In relazione al quadro esigenziale manifestato nel documento “Allegato A2 – Progetto Scintille. Relazione descrittiva degli interventi per il rione di Valmaura-Giarizzole”, il DOCFAP riconosce l’esigenza di un parcheggio pubblico multipiano. A fronte della proposta di realizzazione di 360 posti auto, il DOCFAP propone due alternative di dimensionamento quantitativo dei parcheggi, che consentono la configurazione di due scenari.

La sola alternativa progettuale proposta riguarda quindi il dimensionamento del parcheggio multipiano che, nei due casi, è caratterizzato da 3 o 4 piani. Tale alternativa va contemplata anche in relazione alle scelte che si andranno a fare nel DOCFAP Risiera (A13.c), così come accennato nella premessa ai due DOCFAP (vedi cap. 5, “Scenario di combinazione dei docfap”, Documento A13.a).

All’interno dello stesso documento allegato viene prevista la sistemazione di Piazzale Giarizzole in un’area verde pubblica attrezzata. Il DOCFAP qui presentato propone di non annullare gli esistenti parcheggi di servizio a Piazzale Giarizzole, riconoscendo nel piazzale la possibilità di aumentare la qualità urbana e ambientale dello spazio senza la necessità di ridurre il numero dei posti auto esistenti ma semplicemente razionalizzandoli e connettendo lo spazio verde esistente a cui si riconosce una rilevante qualità simbolica e funzionale. Così facendo si mantiene prossima alle abitazioni la possibilità di fruire dell’automobile mentre si intende concentrare nel nuovo parcheggio multipiano la domanda di parcheggio di visitatori e pendolari.

L’intervento proposto si articola in 4 differenti azioni progettuali.

La prima insiste sul lotto compreso tra il ponte che collega Piazzale Giarizzole e piazzale Cagni con la costruzione di un parcheggio pluripiano composto da un piano interrato e da 2 o 3 piani fuori terra, secondo le due alternative. L’edificio occupa quasi interamente lo spazio disponibile allineandosi su via Mafalda di Savoia e lasciando uno spazio pubblico su via Flavia che sarà occupato da servizi connessi al parcheggio (sosta e parcheggio biciclette).

Il parcheggio comprende 400 posti auto e 300 posti auto nelle due alternative.

Un secondo intervento riguarda uno edificio di servizio che si colloca al di sotto e – oltre il livello del ponte – a sud del collegamento tra il Piazzale Giarizzole e via Istria. In questo edificio di servizio, il piano terra, più ampio (290 mq) ospiterà uno spazio ibrido socio-culturale per eventi, attività culturali e ricreative, con la presenza di un bar di supporto alle attività. Il piano superiore (170 mq) sarà invece destinato ad un community hub per attività associative, iniziative aggregative dei residenti, laboratori, incontri ed eventi.

Questa proposta risulta allineata con quanto emerso dalle interviste svolte con gli attori locali, coerentemente con quanto delineato nel quadro esigenziale del bando. L’area, priva di edifici dismessi da recuperare e completamente impermeabilizzata, presenta i presupposti necessari per la progettazione di edifici in cui possono essere esplicitate le funzioni auspiccate per la rivitalizzazione del quartiere, nonché per la creazione di sinergie tra le aree del quartiere e la nuova infrastruttura forte della mobilità.

L’intervento rappresenta il presupposto spaziale per lo svolgimento delle azioni immateriali proposte all’interno di pagina 79 della Relazione Illustrativa allegata, in cui sono riportati gli esiti delle esigenze rilevate nell’area e gli obiettivi prefissati.

Un terzo intervento riguarda la sistemazione a verde e spazio pubblico dell’area a nord del ponte oggetto dell’intervento precedente mentre un quarto intervento riguarda la sistemazione del Piazzale Giarizzole con la

conferma del parcheggio a raso esistente (e la sua realizzazione e implementazione) e la connessione delle aree verdi esistenti attualmente separate da aree in asfalto.

Le alternative proposte dal DOCFAP riguardano solo la prima azione progettuale prevedendo che il parcheggio multipiano possa essere composto da un totale di 3 o 4 piani di parcheggio. Nelle due alternative proposte infatti, le altre azioni progettuali rimangono invariate.

L’intervento prevede la definizione di specifiche soluzioni viabilistiche finalizzate all’organizzazione degli accessi carrabili al parcheggio multipiano e degli accessi ciclopeditoni all’edificio di servizio, come descritto più nel dettaglio nel paragrafo successivo, “Soluzioni viabilistiche per l’area”. È tuttavia rilevante sottolineare che l’accesso carrabile al nuovo parcheggio avviene, sia per i flussi provenienti da est sia per quelli in arrivo dal centro città, esclusivamente da via Mafalda di Savoia. La distribuzione interna del parcheggio è organizzata attorno a una rampa a spirale collocata in prossimità di via Flavia, concepita come elemento riconoscibile del nuovo manufatto e in grado di renderne immediatamente leggibile la funzione a servizio della città.

Le funzioni previste all’interno del nuovo edificio di servizio non variano nelle diverse ipotesi progettuali. Tale edificio svolge la funzione di consentire l’accesso ai livelli del parcheggio dall’attuale ponte carrabile e pedonale esistente a cavallo di via Flavia, garantendo una maggiore permeabilità e una fruibilità pedonale più diffusa. All’interno dell’edificio sono previsti vani scala e ascensori adeguatamente dimensionati, tali da consentire l’utilizzo anche con biciclette, passeggini e altri mezzi a supporto della mobilità attiva.

SOLUZIONI VIABILISTICHE PER L'AREA

Le soluzioni viabilistiche proposte per l'area
sono da intendersi a scopo illustrativo.
La relativa definizione sarà approfondita in
sede di redazione del progetto definitivo/
esecutivo.

STATO DI FATTO - Struttura viabilistica esistente

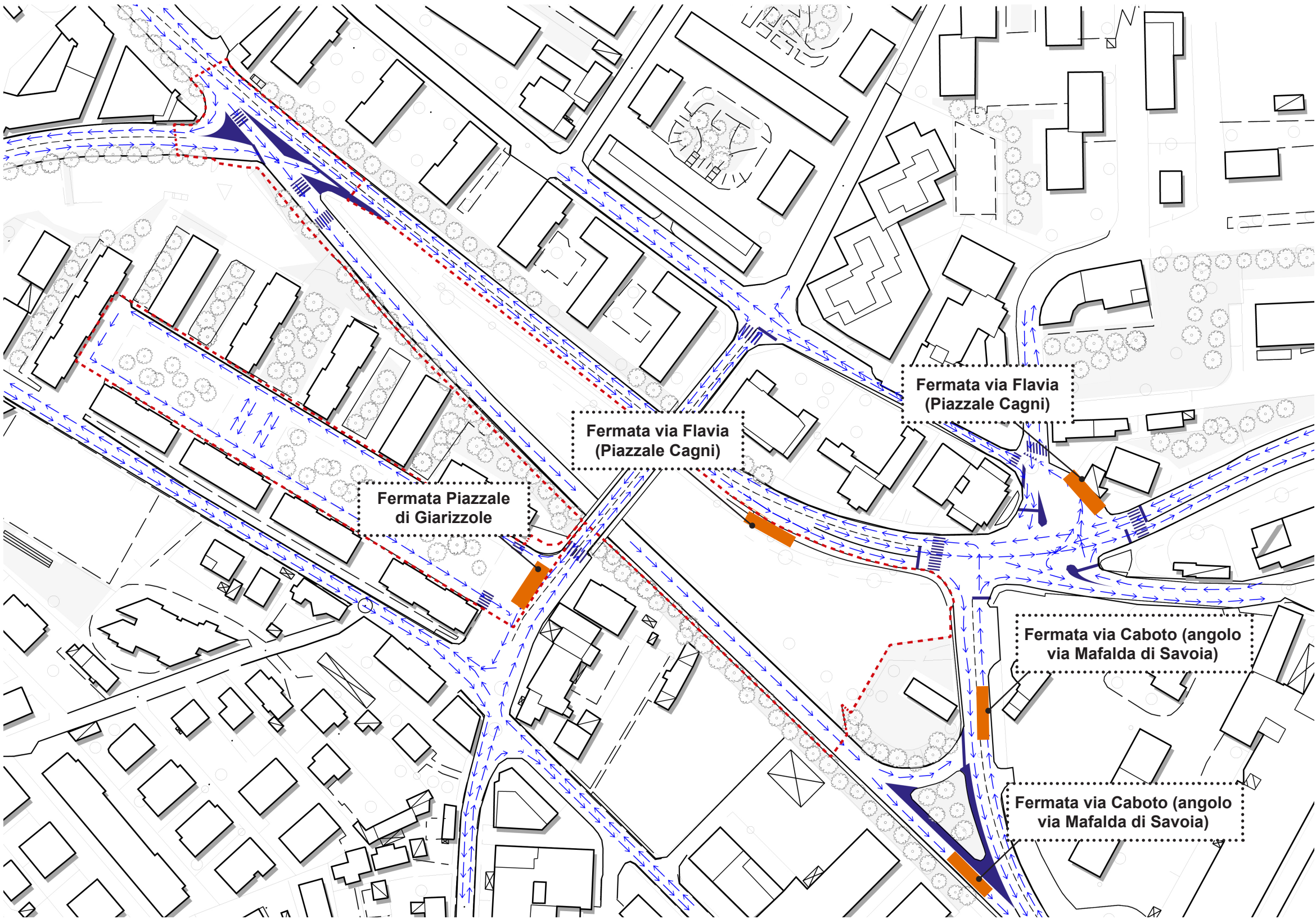
Il lotto oggetto di intervento risulta inserito in un contesto urbanizzato ed è servito dalla viabilità esistente. Attualmente l'area si configura come parcheggio a raso ad alta capienza.

Il lotto risulta perimetrato da via Mafalda di Savoia, strada a senso unico che delimita il lato ovest, dal tratto a senso unico che si dirama da via Flavia in andamento rettilineo, da via Giovanni Palatucci sul lato est e da via Flavia sul lato nord. Sul lato est il lotto si affaccia su piazzale Cagni, nodo di interscambio del trasporto pubblico locale.

Via Flavia, strada urbana ad alto scorrimento che si sviluppa lungo il perimetro del lotto, è individuata dal PRGC come asse principale di accesso e di connessione tra i rioni della zona sud-orientale della città.

L'accesso al lotto avviene direttamente dalla viabilità pubblica adiacente mediante accessi carrabili esistenti da via Mafalda di Savoia, da via Giovanni Caboto e da via Flavia a nord del lotto.

Le linee del Trasporto Pubblico Locale che interessano l'area sono le linee 19, 20, 20e e 21 su via Flavia e le linee 23 e 40 su via Mafalda di Savoia. Le fermate di riferimento sono "Via Flavia – Piazzale Cagni" e "Via Caboto (angolo via Mafalda di Savoia)".



LEGENDA

Scala 1:1500

Flussi veicolari

Nodi TPL

Perimetrazioni dei DOCFAP

CONFIGURAZIONE PROPOSTA - Nuova struttura viabilistica

Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio multipiano all'interno del lotto, con conseguente riorganizzazione della viabilità circostante. In particolare, è prevista l'istituzione del senso unico di marcia su via Flavia nel tratto corrispondente al lotto del parcheggio multipiano (1). Per questo motivo le linee del trasporto pubblico che percorrevano via Flavia nel senso di marcia deviato su via Mafalda di Savoia (linee 20, 21, 23, 37, 40), viene proposta una nuova fermata del trasporto pubblico in relazione al lotto del nuovo parcheggio multipiano di interscambio.

È inoltre prevista la realizzazione di una bretella di collegamento viario, che permetterà la svolta da via Flavia su via Mafalda di Savoia (2). Tale bretella sarà collocata oltre il ponte di collegamento tra Giarizzole e Poggi, in prossimità della punta del lotto di intervento.

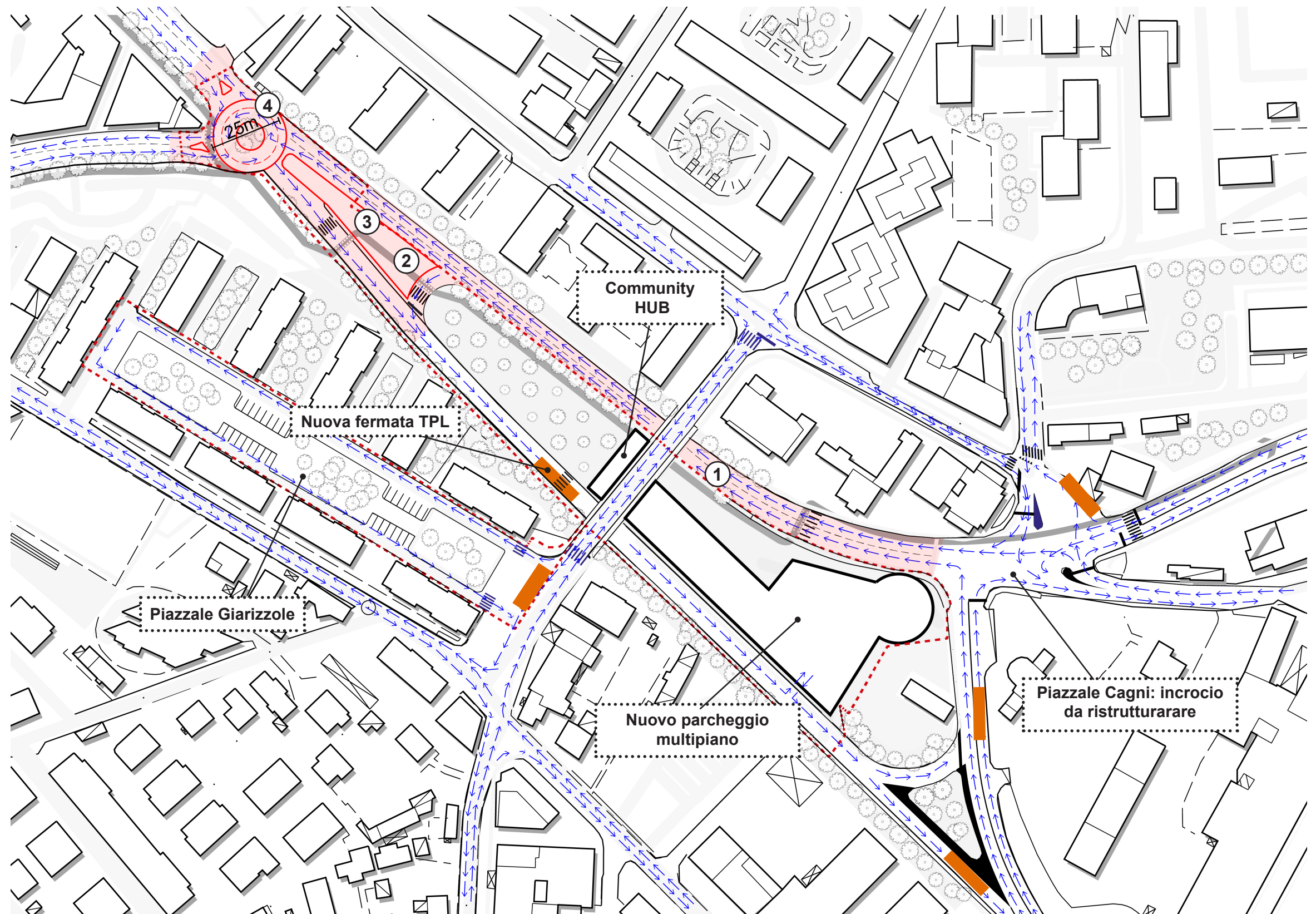
L'area triangolare adiacente alla bretella, rimarrà come un'isola inaccessibile ai pedoni, ove sarà possibile l'inserimento di un elemento monumentale (3).

La nuova configurazione comprende anche la realizzazione di una rotonda all'intersezione con via Ercole Miani (4).



LEGENDA
Scala 1:1500

-  Flussi veicolari
-  Nodi TPL
-  Interventi viabilistici
-  Perimetrazioni dei DOCFAP



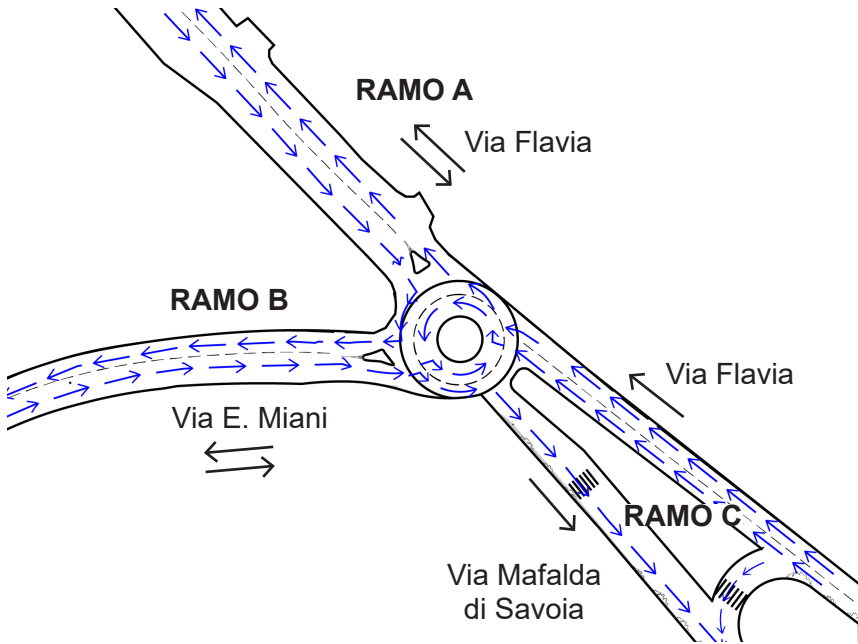
VERIFICA PRELIMINARE DELLA SOSTENIBILITA’ DEL TRAFFICO

Rotatoria di via Miani - via Flavia

Scenario: ora di punta mattina – con nuova viabilità (senso unico su via Flavia nel tratto indicato a pagina 9).

La rotatoria di progetto si basa sulla denominazione dei rami illustrati (A, B, C) secondo il progetto proposto. I flussi indicati nella Matrice O/D fanno riferimento all’ora di punta della mattina, in veicoli- equivalenti/ora.

I flussi A-C fanno riferimento alle modifiche di viabilità proposte, con il senso unico in direzione di via Caboto su via Mafalda di Savoia e la conseguente redistribuzione dei flussi.



Matrice O/D - Orario di punta della mattina			
	A	B	C
A	0	0	1241
B	0	0	36
C	738	154	0

Estratto da “Progetto Scintille - Valutazione preliminare della sostenibilità di interventi viari” svolto dal Comune di Trieste, 3 febbraio 2026

Configurazione preliminarmente sostenibile – buoni margini di capacità

Le verifiche sono sostenibili, al netto di prevedere gli attestamenti A e C a doppio attestamento in rotatoria. In questo caso i Livelli di Servizio sono buoni e tutti i rami presentano buoni margini di capacità.

La tabella riporta, per ciascun ramo della rotatoria (A, B, C), il confronto tra traffico entrante (Ve) e capacità disponibile (C), con relativi indicatori di prestazione (V/C, ritardo medio, LOS, coda e riserva di capacità), a verifica della sostenibilità nell’ora di punta.

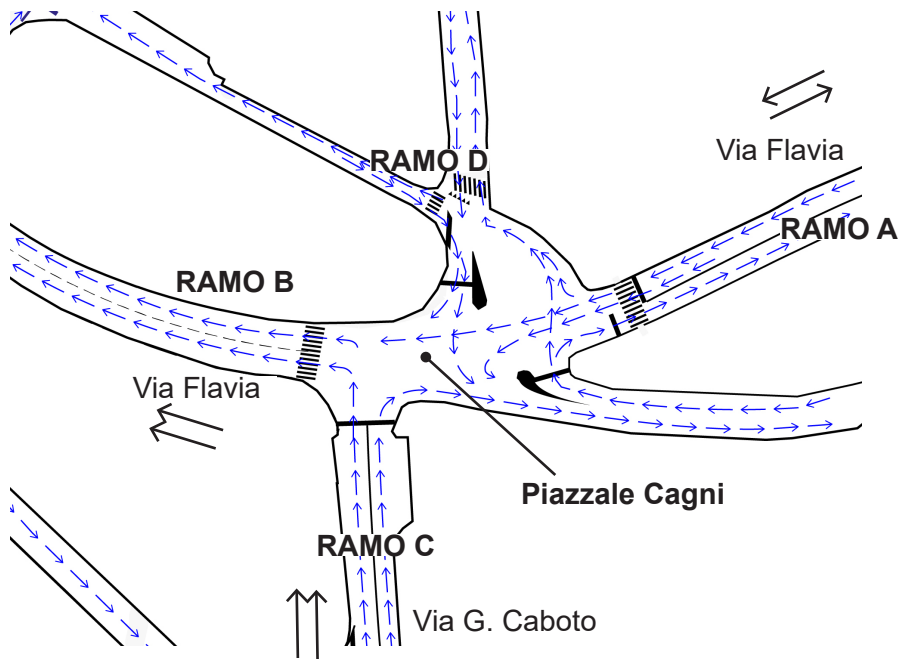
Tutti i rami risultano verificati: V/C massimo pari a 0,71 (ramo A), Livelli di Servizio A–B e buoni margini di riserve di capacità, senza condizioni di saturazione.

Verifica della capacità della rotatoria (metodo CETUR)					
A					
Ve (veh/h)	C (veh/h)	V/C ratio	Delay (sec/veh)	LOS	Queue (veh)
1241	1748	0,71	10,6	B	7,14
Riserva di capacità 29%					
B					
Ve (veh/h)	C (veh/h)	V/C ratio	Delay (sec/veh)	LOS	Queue (veh)
36	440	0,08	9,32	A	0,27
Riserva di capacità 92%					
C					
Ve (veh/h)	C (veh/h)	V/C ratio	Delay (sec/veh)	LOS	Queue (veh)
892	1802	0,49	6,43	A	2,92
Riserva di capacità 51%					

Estratto da “Progetto Scintille - Valutazione preliminare della sostenibilità di interventi viari” svolto dal Comune di Trieste, 3 febbraio 2026

Intersezione Semaforizzata di Piazzale Cagni

Conseguentemente alle modifiche proposte, si valuta preliminarmente un **ciclo semaforizzato fisso da 90”** sulla domanda dell’ora di punta del mattino, in veicoli equivalenti/ora.



Flussi di manovra stimati				
	A	B	C	D
A	/	769	/	33
C	443	90	/	7
D	18	/	213¹	/

1. In questa corrente sono considerati anche i flussi che oggi attraversano Piazzale Cagni in direzione di via Caboto che, per il senso unico in uscita, sono destinati a girare a destra ed impegnare il by-pass tra via Flavia e via Mafalda di Savoia in direzione di via Caboto.

Estratto da “Progetto Scintille - Valutazione preliminare della sostenibilità di interventi viari” svolto dal Comune di Trieste, 3 febbraio 2026

La successione delle fasi proposta è cautelativa ed a favore di sicurezza (non prevedendo fasi contemporanee con manovre non protette), ipotizzando 3 fasi fisse, con un residuo di intertempi ampio (25”) che consenta eventualmente l’inserimento dell’uscita da via Pietraferrata. Grazie alla successione delle fasi prevista, è possibile prevedere l’inserimento di un attraversamento pedonale semaforizzato all’attestamento tra via Caboto e Piazzale Cagni (separato da un “salvagente” centrale per consentire gli attraversamenti pedonali in fasi diverse protette, tra la fase 1 e 2 e tra la 3 e la 1).

- La Fase 1 prevede l’uscita da via Flavia Sud su due corsie, e la contemporanea svolta a destra da via Caboto su via Flavia Sud (1 corsia di svolta dedicata);
- La Fase 2 prevede le uscite da via Caboto in tutte le direzioni (con eventuale blocco della svolta a destra per consentire il passaggio pedonale);
- La Fase 3 prevede le uscite dal Ramo D in tutte le direzioni.

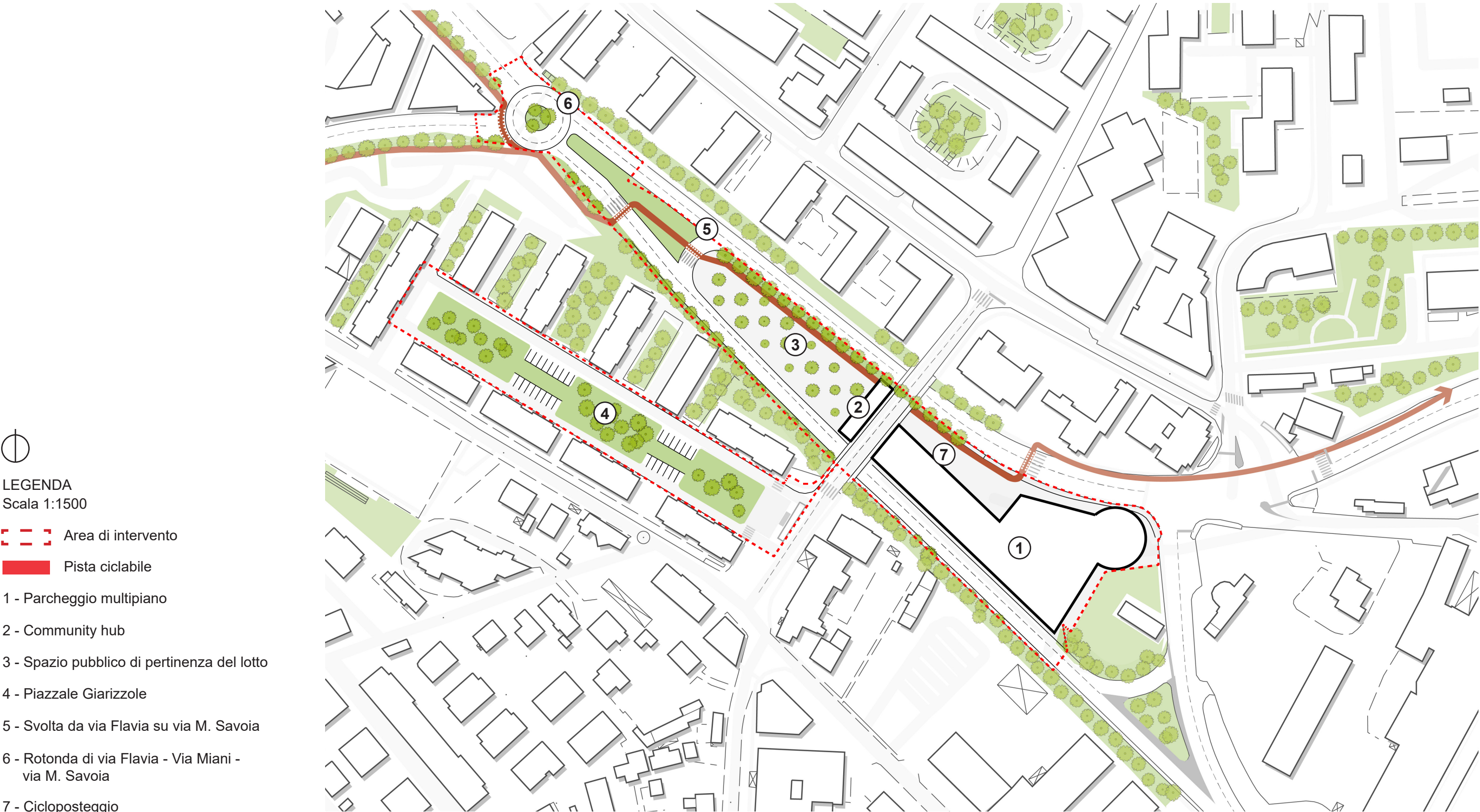
Tutte le manovre sono sostenibili preliminarmente con buoni margini di capacità. I flussi che oggi impiegano via Flavia con direzione via Caboto (stimati in circa 800 veh/h) non interessano più l’intersezione di piazzale Cagni in quanto scorrono senza impedimenti su via Mafalda di Savoia verso via Caboto. Tra via Caboto e la svolta da via Mafalda di Savoia in direzione di Piazzale Cagni (flusso principale Nord-Sud) si prevede un attestamento semplice in quanto i veicoli che impiegano tale manovra (Caboto – Cagni) non sono rilevanti (circa 100 veh/h).

Fase	Gruppo	Ve (veh/h)	N corsie	T ciclo	T verde (s/ciclo)	Flusso Saturazione Corretto (veh/h)	C (veh/h)	V/C ratio
1	A-B	802	2	90	35	1648	1281	0,63
	C-A	443	1	90	35	1500	583	0,76
2	C-B	90	1	90	10	1500	167	0,54
	C-D	7	1	90	10	1648	183	0,04
3	D-B	213	1	90	20	1500	333	0,64
	D-A	18	1	90	20	1500	333	0,05

Estratto da “Progetto Scintille - Valutazione preliminare della sostenibilità di interventi viari” svolto dal Comune di Trieste, 3 febbraio 2026

PROGETTAZIONE COMPLESSIVA DELL’AREA

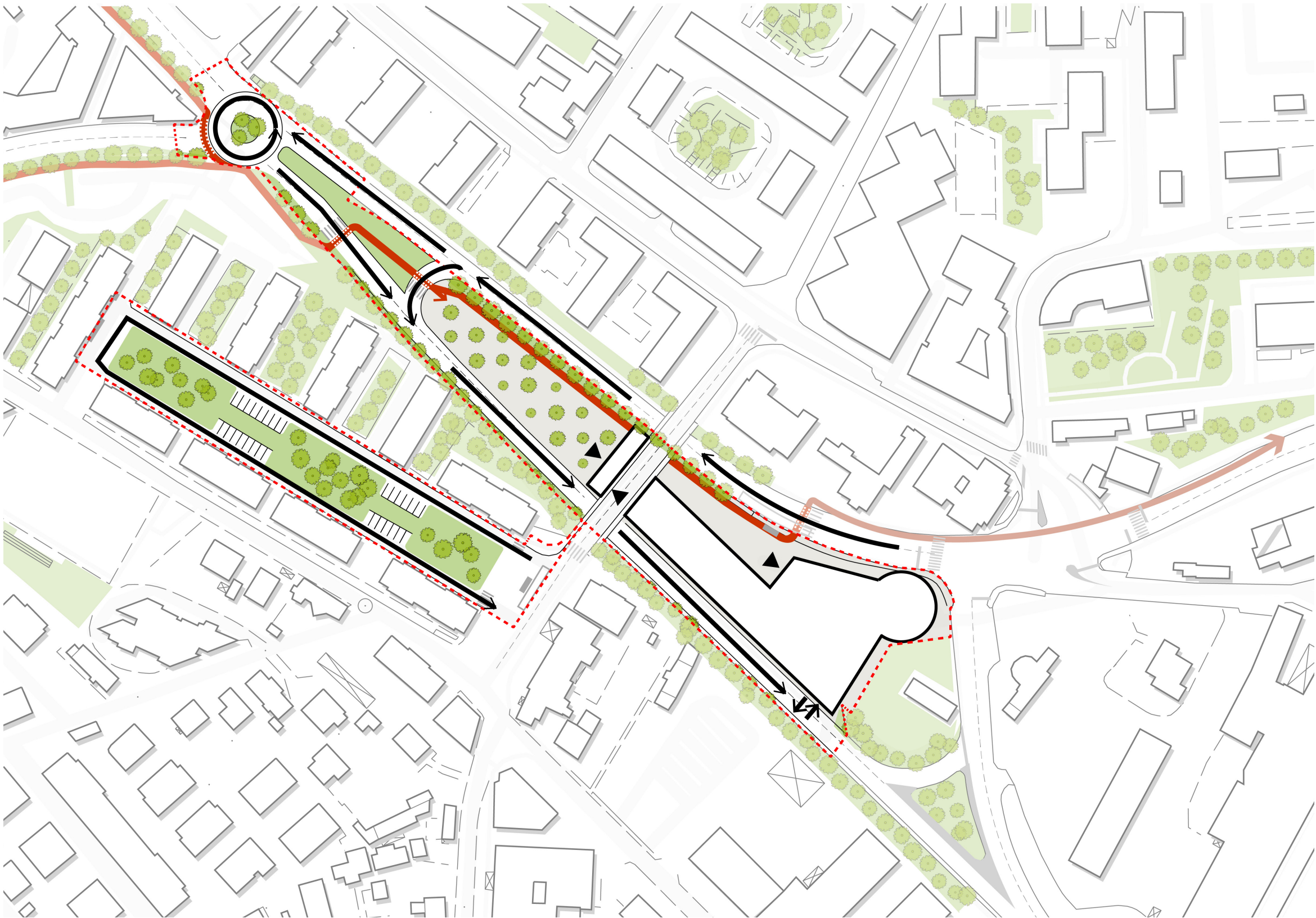
PRINCIPIO INSEDIATIVO



- LEGENDA
 Scala 1:1500

 - Area di intervento
 - Pista ciclabile
 - 1 - Parcheggio multipiano
 - 2 - Community hub
 - 3 - Spazio pubblico di pertinenza del lotto
 - 4 - Piazzale Giarizzole
 - 5 - Svolta da via Flavia su via M. Savoia
 - 6 - Rotonda di via Flavia - Via Miani - via M. Savoia
 - 7 - Ciclopsteaggio

VIABILITA', ACCESSI E VARCHI

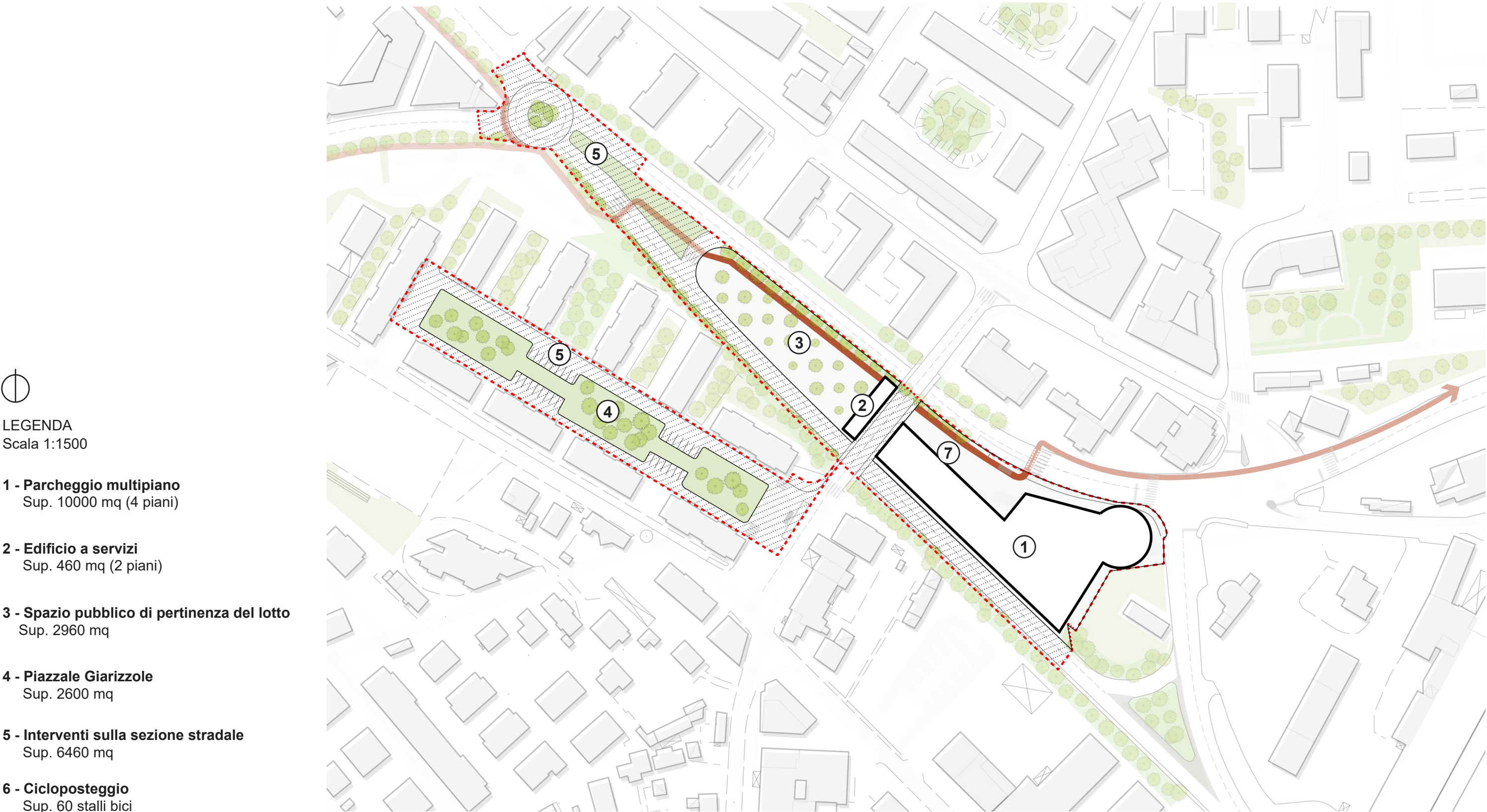


⊕
LEGENDA
Scala 1:1500

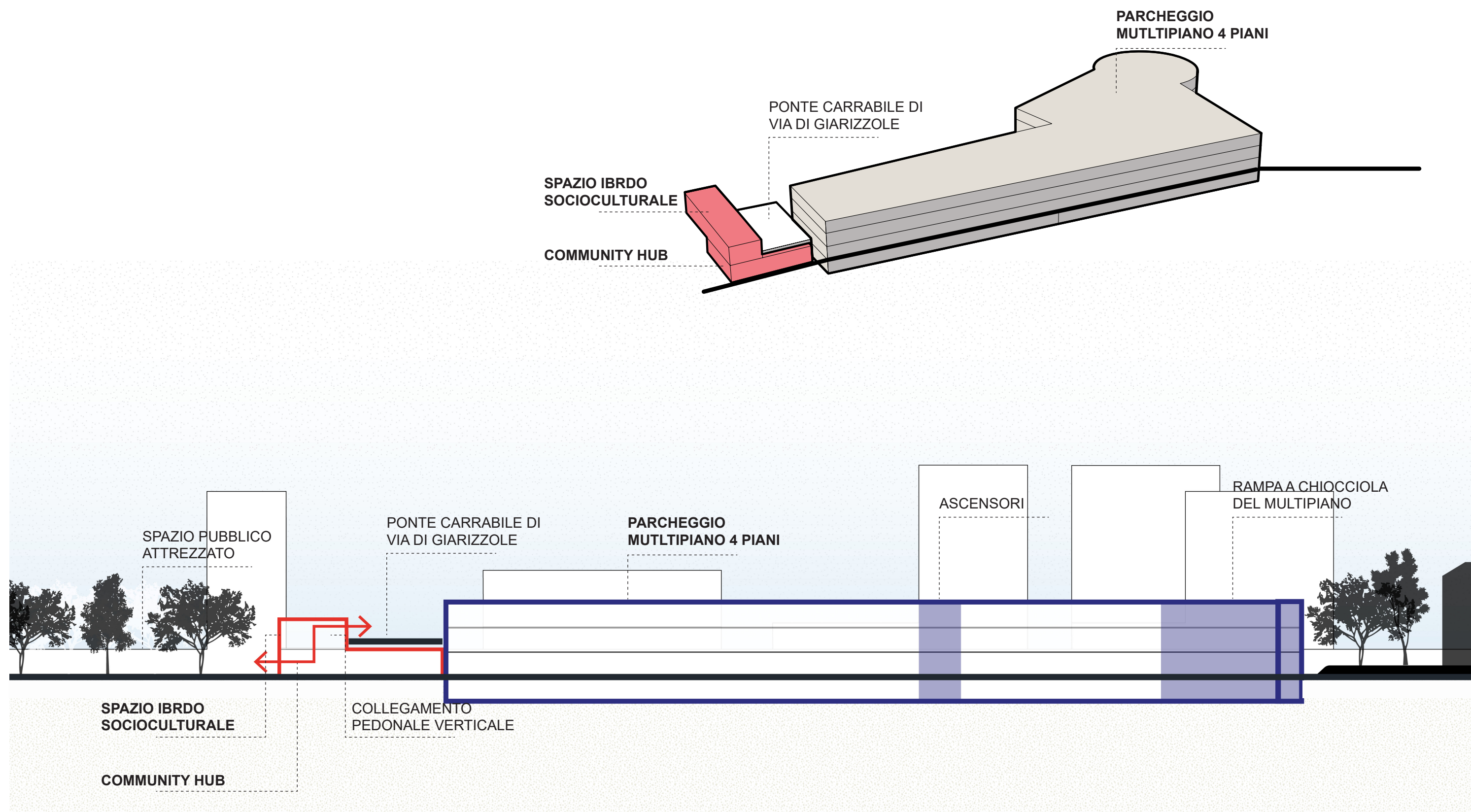
- Area di intervento
- Viabilità carrabile di accesso al lotto
- Nuova viabilità ciclabile
- Accessi carrabili principali
- Accessi pedonali principali

ALTERNATIVA A

PROGRAMMA FUNZIONALE ALTERNATIVA A



PARCHEGGIO MULTIPIANO GIARIZZOLE E COMMUNITY HUB

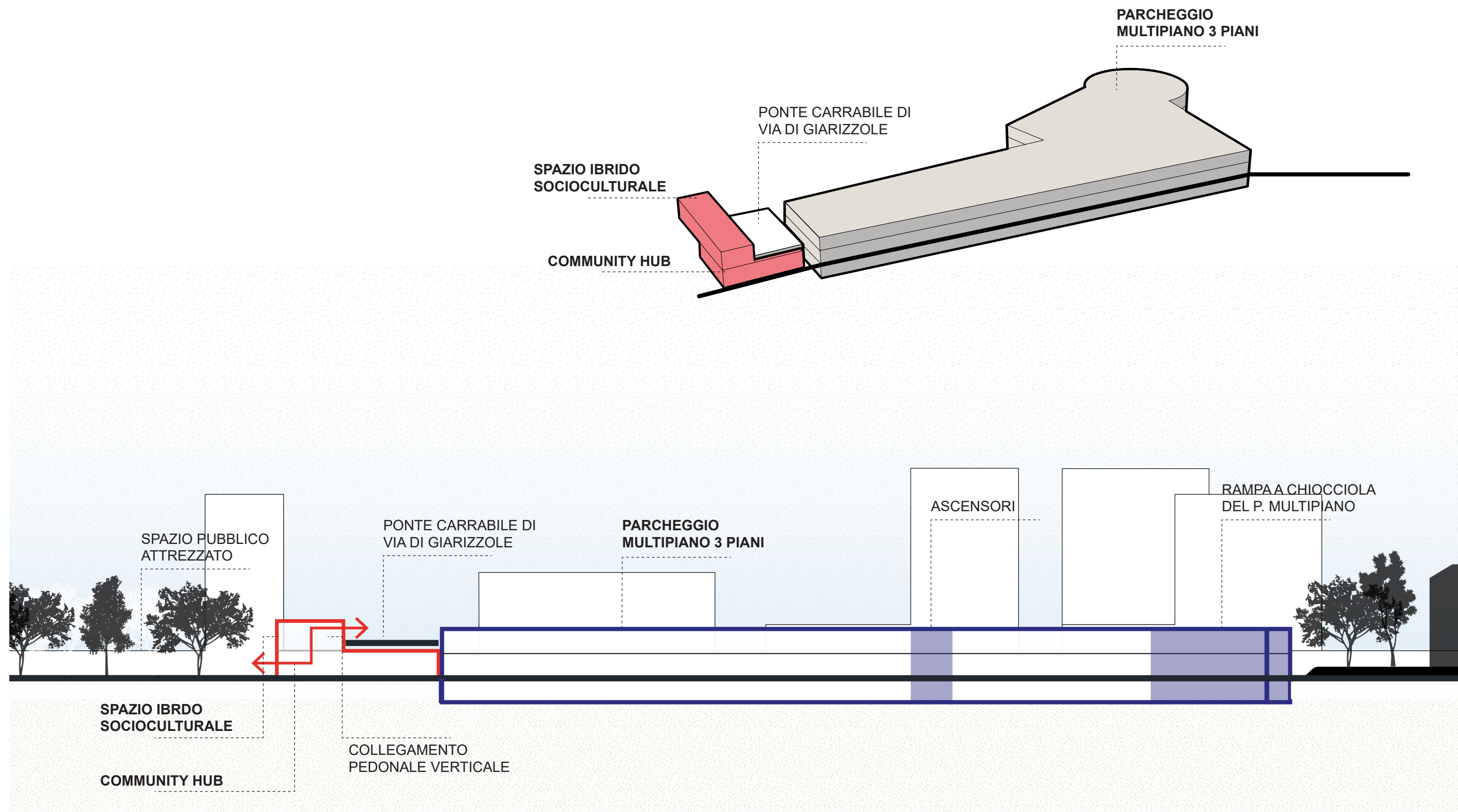


ALTERNATIVA B

PROGRAMMA FUNZIONALE ALTERNATIVA B



PARCHEGGIO MULTIPIANO GIARIZZOLE E COMMUNITY HUB



VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI URBANISTICI

Tabella di verifica di compatibilità per le alternative A e B - Lotto 1

Parametro / voce	Norma di Piano (Art. 86 S1)	Alternativa A	Alternativa B	Esito
Destinazione urbanistica	S1 – Attrezzature per la viabilità e i trasporti (categoria S1b)	Parcheggio multipiano 4 piani e community hub	Parcheggio multipiano 3 piani e community hub	Conforme
Superficie lotto	-	7.878 m²	7.878 m²	-
Sc multipiano	-	2.500 m²	2.500 m²	-
Sc community hub	-	290 m²	290 m²	-
Sc tot (Sc)	-	2.790 m²	2.790 m²	-
(Rc)	Rc ≤ 40%	Rc = 35,42%	Rc = 35,42%	Conforme
(Rp min)	Rp ≥ 30%	Rp min = 2.363 m²	Rp min = 2.363 m²	Da garantire in DIP/PFTE nel disegno dello spazio pubblico
Altezza (H)	Non superiore al contesto	4 piani	3 piani	Conforme al contesto
Spazi esterni	Obbligo verde e arredo urbano	Previsti da progetto	Previsti da progetto	Conforme

Tabella di verifica di compatibilità per le alternative A e B - Lotto 2

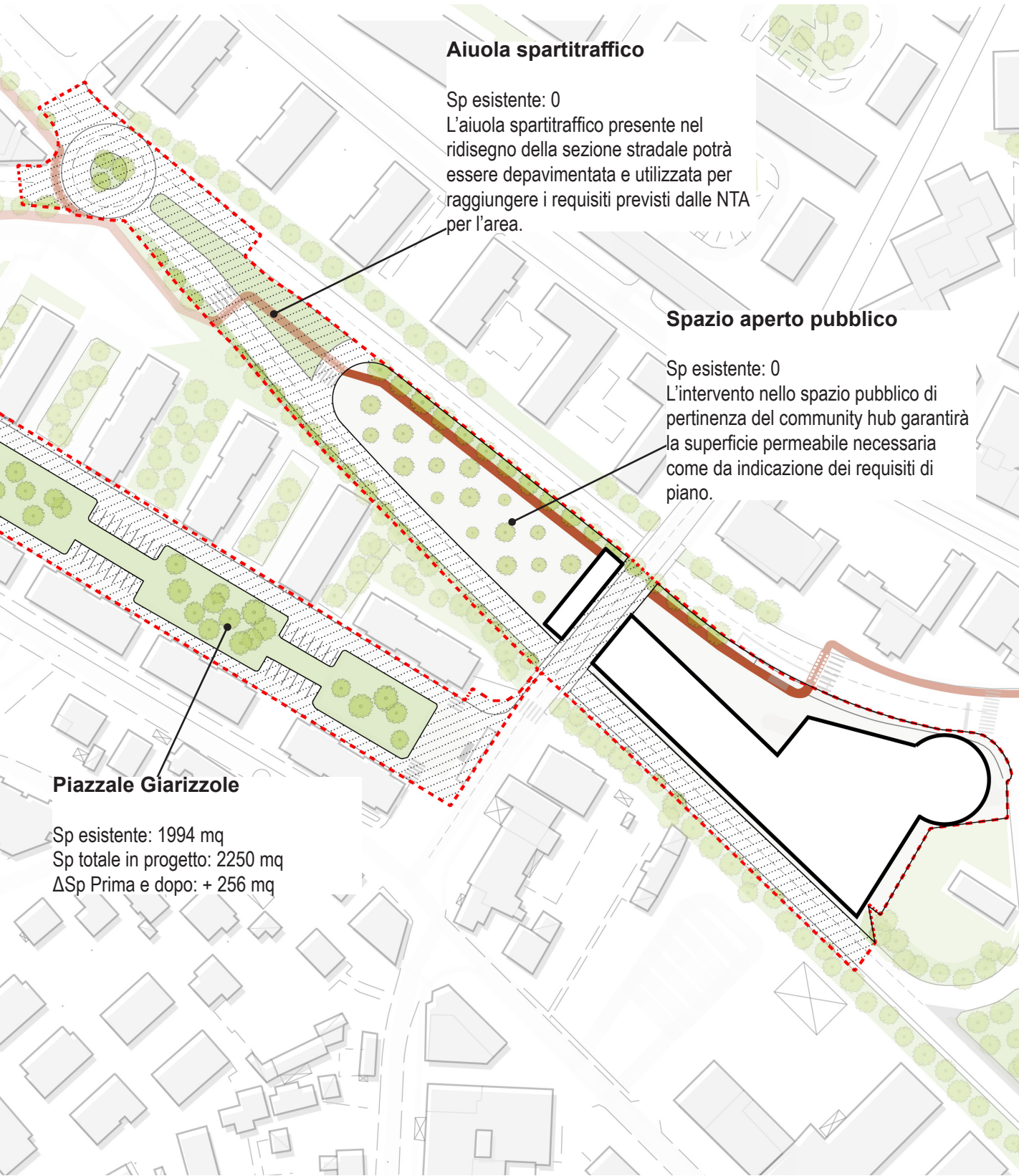
In riferimento ai documenti di piano e alla zonizzazione, Piazzale Giarizzole ricade nella categoria S5 – Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto, disciplinata dall'art. 90 delle Norme Tecniche di Attuazione. All'interno dello stesso lotto, con riferimento alla sezione stradale, il piano classifica inoltre l'area come Art. 94 – Centri di quartiere (Ambiti della riqualificazione urbana II). Non sono presenti vincoli specifici all'interno del lotto.

Per quanto riguarda l'art. 90, Piazzale Giarizzole può essere ricondotto alla classe S5c – Verde di quartiere, definita come area verde a servizio urbano e di quartiere caratterizzata da un grado minimo di attrezzature per il gioco e lo sport (massimo 5% della superficie complessiva). Per tali aree è inoltre specificato che gli spazi esterni scoperti non utilizzati come parcheggi devono essere sistemati con elementi di verde e arredo urbano. Il progetto per Piazzale Giarizzole prevede la razionalizzazione dei parcheggi esistenti attraverso un intervento di ampliamento delle superfici verdi, finalizzato a garantire la continuità tra gli spazi a verde esistenti e a ridurre la frammentazione degli stessi, migliorando la fruizione complessiva dell'area. L'intervento rispetta le indicazioni di piano e non prevede l'inserimento di nuovi volumi o di strutture temporanee.

In riferimento all'art. 94 – Centri di quartiere (Ambiti della riqualificazione urbana II), gli interventi previsti nel piazzale risultano coerenti e conformi alle indicazioni di piano.

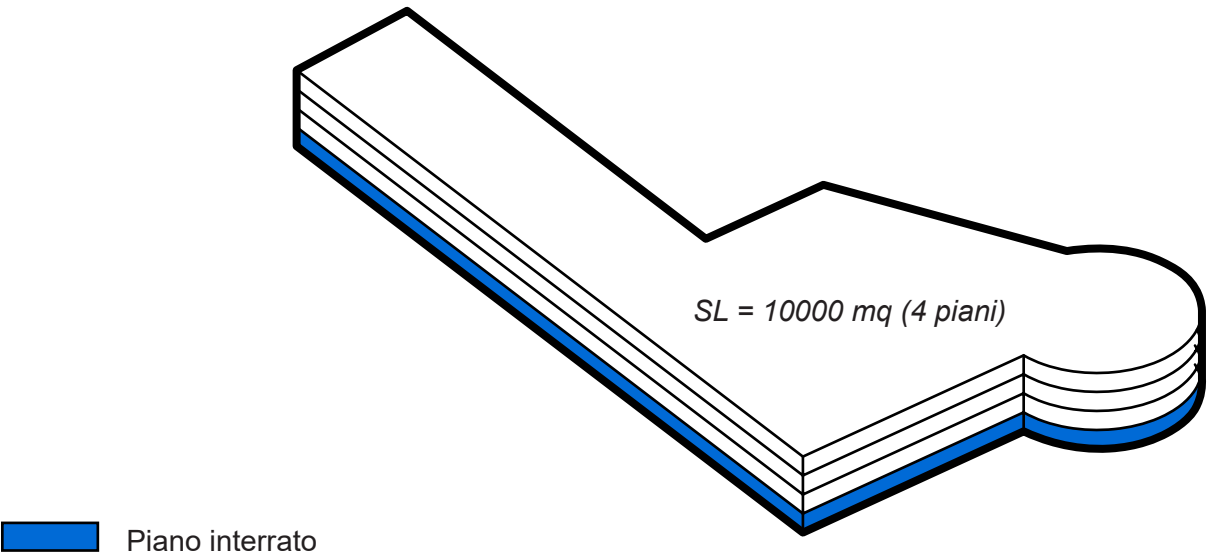
Il bilancio tra i parcheggi esistenti e quelli di progetto rimane invariato.

Superficie permeabile in progetto



VERIFICA DI DIMENSIONAMENTO DELLA SUPERFICIE
A PARCHEGGIO PER LE ALTERNATIVE A E B

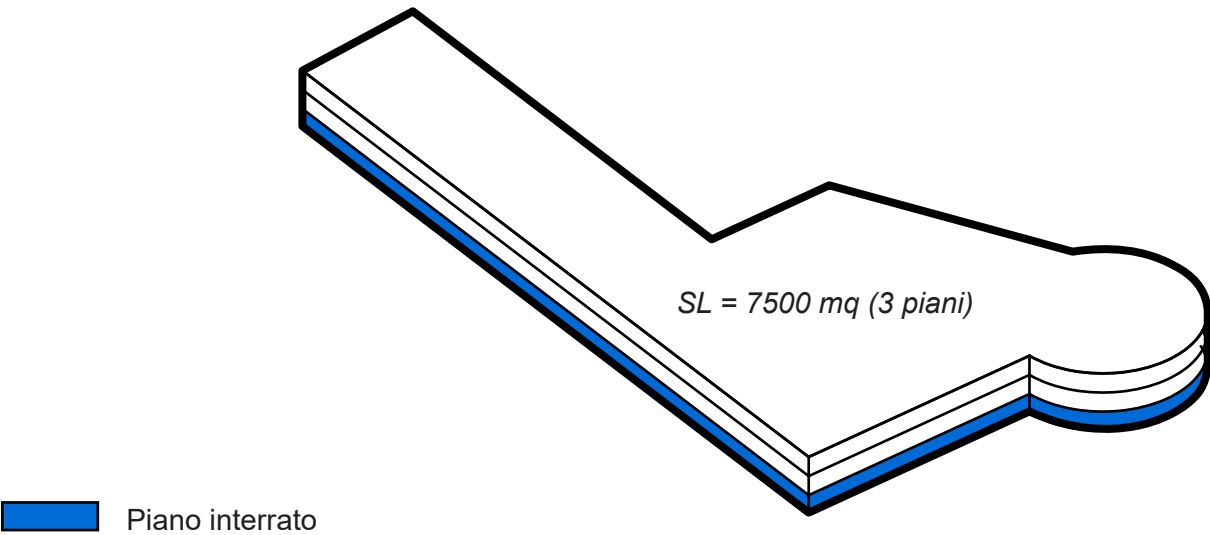
ALTERNATIVA A: Multipiano a 4 piani



Alternativa progettuale A	Parcheggi esistenti (mq)	Parcheggi rimossi (mq)	TOT Parcheggi (mq)	Piani	N° tot parcheggi (mq/25)
Realizzazione del parcheggio multipiano a 4 piani	5500	5500	10000 (Sup p.multipiano)	4 piani	400

Via MFS	2	x 100 P. Auto	Via Flavia
	1	x 100 P. Auto	
	0	x 100 P. Auto	
	-1	x 100 P. Auto	

ALTERNATIVA B: Multiiano a 3 piani



Alternativa progettuale B	Parcheggi esistenti (mq)	Parcheggi rimossi (mq)	TOT Parcheggi (mq)	Piani	N° tot parcheggi (mq/25)
Realizzazione del parcheggio multipiano a 3 piani	5500	5500	7500 (Sup p.multipiano)	3 piani	300

Via MFS	1	x 100 P. Auto	Via Flavia
	0	x 100 P. Auto	
	-1	x 100 P. Auto	

CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE

ALTERNATIVA A

Cronoprogramma attività																																																				
Attività	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50		
Redazione DOCFAP	■	■	■																																																	
Approvazione DOCFAP				■																																																
Redazione DIP					■	■																																														
Approvazione DIP e proposta affidamento progettazione							■																																													
Trattativa per affidamento PFTE								■																																												
Redazione del PFTE									■	■	■																																									
Verifica, validazione e approvazione del PFTE												■																																								
Proposta affidamento Progetto esecutivo													■																																							
Trattativa per affidamento Progetto esecutivo														■																																						
Redazione del progetto esecutivo															■	■	■	■																																		
Verifica, validazione e approvazione del Progetto esecutivo																		■																																		
Gara d'appalto e aggiudicazione																			■	■																																
Esecuzione lavori																					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Collaudo finale																																																			■	

ALTERNATIVA B

Cronoprogramma attività																																																		
Attività	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
Redazione DOCFAP																																																		
Approvazione DOCFAP																																																		
Redazione DIP																																																		
Approvazione DIP e proposta affidamento progettazione																																																		
Trattativa per affidamento PFTE																																																		
Redazione del PFTE																																																		
Verifica, validazione e approvazione del PFTE																																																		
Proposta affidamento Progetto esecutivo																																																		
Trattativa per affidamento Progetto esecutivo																																																		
Redazione del progetto esecutivo																																																		
Verifica, validazione e approvazione del Progetto esecutivo																																																		
Gara d'appalto e aggiudicazione																																																		
Esecuzione lavori																																																		
Collaudo finale																																																		

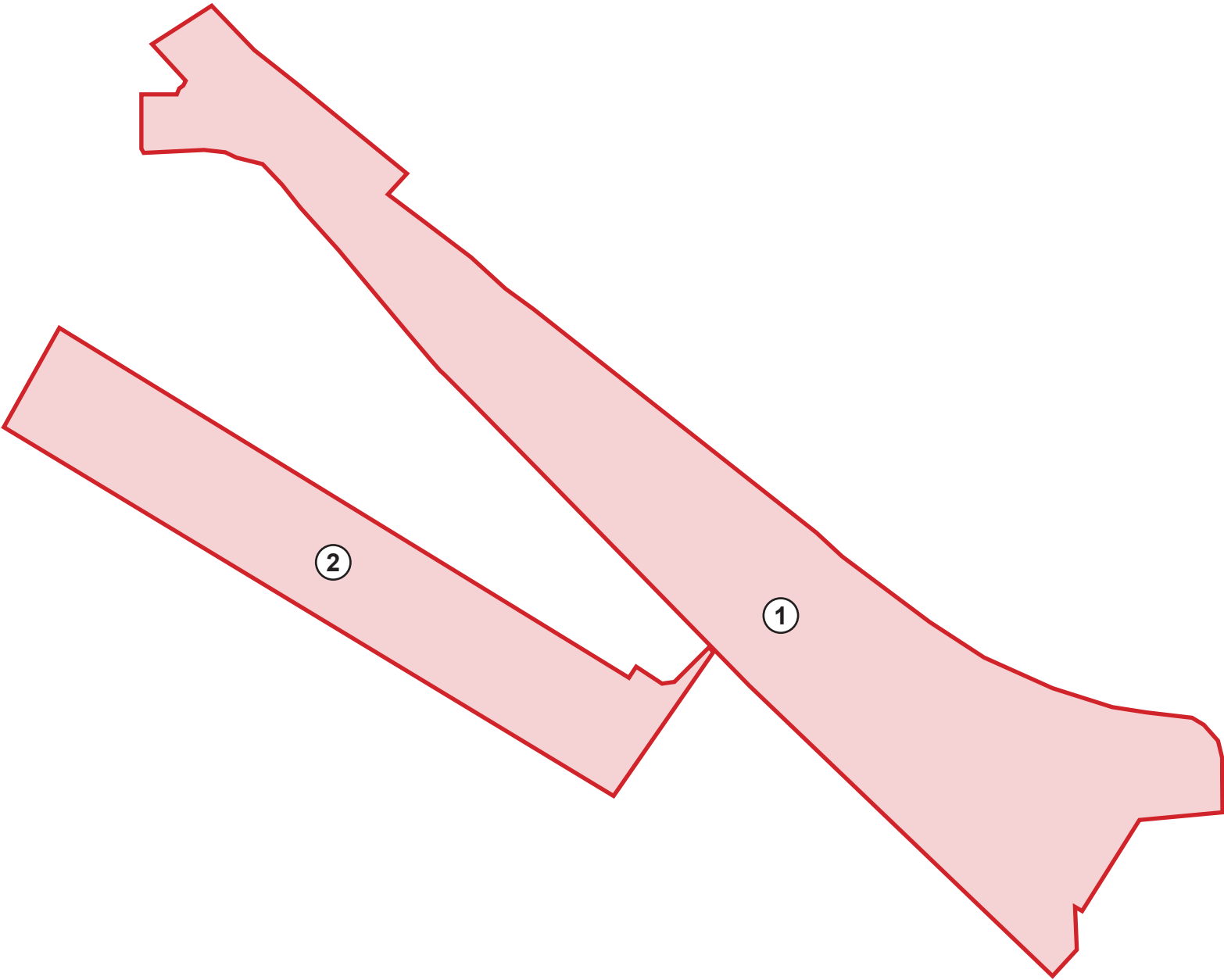
QUADRO ECONOMICO PER LOTTI FUNZIONALI - Alternativa A e B

PROPOSTA DI SUDDIVISIONE IN LOTTI FUNZIONALI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

La configurazione dei lotti funzionali risulta valida in entrambe le alternative.

I lotti funzionali non costituiscono un’ordine di rilevanza cronologica, ma permettono di valutare la realizzazione delle opere in sede indipendente.

A partire dai lotti funzionali viene stabilito il quadro economico e la stima sommaria dei costi di intervento per le alternative A e B.



LEGENDA
Scala 1:1500

Lotto funzionale

- 1 - Parcheggio multipiano e accesso carrabile
- 2 - Community hub
- 3 - Spazio pubblico di pertinenza del lotto
- 4 - Rotonda di via Flavia - via Miani
- 5 - Piazzale Giarizzole

Quadro economico lotto 1 alternativa A

La stima dei costi di seguito presentata è stata effettuata sulla base di costi parametrici valutati secondo condizioni simili e sulla base di progetti recentemente costruiti o progettati. Se pure aggregata, la valutazione effettuata ha considerato la dimensione dell'intervento e la condizione contestuale e di mercato. In sede di bando di gara (citare documento) la stazione appaltante aveva valutato l'intervento del parcheggio multipiano Giarizzole per il costo delle opere di 9.310.000 per un totale di 360 posti auto. In quella sede il valore a posto auto era quindi di 25.860,00 €, rappresentando un paramentro di riferimento per i valori presentati in questo quadro economico.

Giarizzole - Quadro economico - Lotto 1 Alternativa A			
A	IMPORTO LAVORI		
A.1	Lavori a misura, a corpo, in economia, conferimenti in discarica autorizzata soggetti a ribasso d'asta;	S.03	212.666,67 €
		S.05	4.250.000,00 €
		IA.01	1.487.555,56 €
		IA.02	1.487.555,56 €
		IA.03	1.487.555,56 €
		E.05	4.250.000,00 €
		E.11	212.666,67 €
		E.17	592.000,00 €
		V.01	446.896,00 €
	Totale importo lavori	14.426.896,00 €	
A.2	Importo per l'attuazione dei Piani di Sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	721.344,80 €	
A.3	Importo lavori a base d'appalto	15.148.240,80 €	
B.1	SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE		
B.1.1	Lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	144.268,96 €	
B.1.2	Rilievi, accertamenti e indagini da eseguire a cura della stazione appaltante e/o del progettista: Esecuzione sondaggi e Relazione geologica	216.403,44 €	
B.1.3	Allacciamenti ai pubblici servizi e superamento di eventuali interferenze.	28.853,79 €	
B.1.4	Eventuali opere di compensazione o di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale, non previste in progetto	100.000,00 €	
B.1.5	Imprevisti e aggiornamento prezzi;	1.514.824,08 €	
B.1.6	Accantonamenti in relazione alle modifiche di cui agli articoli 60 e 120, comma 1, lettera a), del codice;	605.929,63 €	
B.1.7	Acquisizione aree o immobili, indennizzi per espropri e servitù;	300.000,00 €	
B.1.8.1	Spese tecniche relative alla stesura del DIP, maggiorazione BIM, con cassa	136.857,68 €	
B.1.8.2	Spese tecniche relative alla progettazione architettonico-impiantistica e strutturale PFTE, coordinamento della sicurezza, maggiorazione BIM, con cassa	955.829,72 €	
B.1.8.3	Spese tecniche relative alla progettazione architettonico-impiantistica e strutturale PE, coordinamento della sicurezza, maggiorazione BIM, con cassa	726.527,45 €	
B.1.8.4	Spese tecniche relative alla direzione lavori architettonico-impiantistica e strutturale, coordinamento della sicurezza, maggiorazione BIM, con cassa	965.609,49 €	
B.1.8.5	Verifiche, validazione e collaudi	257.875,80 €	
B.1.9	Importo relativo all'incentivo nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;	302.964,82 €	
B.1.10	Spese per attività tecnico-amministrative e strumentali connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento qualora si tratti di personale dipendente, di assicurazione dei progettisti qualora dipendenti dell'amministrazione, nonché per la verifica preventiva della progettazione	454.447,22 €	
B.1.11	Eventuali spese per commissioni giudicatrici;	10.000,00 €	
B.1.12	Spese per pubblicità e per stazione appaltante	5.000,00 €	
B.1.13	Spese per prove di laboratorio, accertamenti e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto,	10.000,00 €	
B.1.14	Spese per collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;	196.927,13 €	
B.1.15	Rilievi, accertamenti e indagini archeologiche;	151.482,41 €	
B.1.16	Importo somme a disposizione	7.083.801,63 €	
B.2	I.V.A ED EVENTUALI ALTRE IMPOSTE		
B.2.1	I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge su lavori (10%)	1.514.824,08 €	
B.2.2	I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge su somme a disposizione (22%)	1.558.436,36 €	
B.2.3	Importo I.V.A. e imposte	3.073.260,44 €	
TOTALE PARZIALE QUADRO B			10.157.062,07 €
IMPORTO TOTALE DELL'INTERVENTO			25.305.302,87 €

Quadro economico lotto 1 alternativa B

La stima dei costi di seguito presentata è stata effettuata sulla base di costi parametrici valutati secondo condizioni simili e sulla base di progetti recentemente costruiti o progettati. Se pure aggregata, la valutazione effettuata ha considerato la dimensione dell'intervento e la condizione contestuale e di mercato. In sede di bando di gara (citare documento) la stazione appaltante aveva valutato l'intervento del parcheggio multipiano Giarizzole per il costo delle opere di 9.310.000 per un totale di 360 posti auto. In quella sede il valore a posto auto era quindi di 25.860,00 €, rappresentando un paramentro di riferimento per i valori presentati in questo quadro economico.

Giarizzole - Quadro economico - Lotto 1 Alternativa B			
A	IMPORTO LAVORI		
A.1	Lavori a misura, a corpo, in economia, conferimenti in discarica autorizzata soggetti a ribasso d'asta;	S.03	212.666,67 €
		S.05	3.250.000,00 €
		IA.01	1.154.222,22 €
		IA.02	1.154.222,22 €
		IA.03	1.154.222,22 €
		E.05	3.250.000,00 €
		E.11	212.666,67 €
		E.17	592.000,00 €
		V.01	446.896,00 €
	Totale importo lavori		11.426.896,00 €
A.2	Importo per l'attuazione dei Piani di Sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta		571.344,80 €
A.3	Importo lavori a base d'appalto		11.998.240,80 €

B.1	SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE	
B.1.1	Lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;	114.268,96 €
B.1.2	Rilievi, accertamenti e indagini da eseguire a cura della stazione appaltante e/o del progettista: Esecuzione sondaggi e Relazione geologica	171.403,44 €
B.1.3	Allacciamenti ai pubblici servizi e superamento di eventuali interferenze.	22.853,79 €
B.1.4	Eventuali opere di compensazione o di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale, non previste in progetto	100.000,00 €
B.1.5	Imprevisti e aggiornamento prezzi;	1.199.824,08 €
B.1.6	Accantonamenti in relazione alle modifiche di cui agli articoli 60 e 120, comma 1, lettera a), del codice;	479.929,63 €
B.1.7	Acquisizione aree o immobili, indennizzi per espropri e servitù;	300.000,00 €
B.1.8.1	Spese tecniche relative alla stesura del DIP, maggiorazione BIM, con cassa	116.121,73 €
B.1.8.2	Spese tecniche relative alla progettazione architettonico-impiantistica e strutturale PFTE, coordinamento della sicurezza, maggiorazione BIM, con casse	815.017,80 €
B.1.8.3	Spese tecniche relative alla progettazione architettonico-impiantistica e strutturale PE, coordinamento della sicurezza, maggiorazione BIM, con casse	381.943,40 €
B.1.8.4	Spese tecniche relative alla direzione lavori architettonico-impiantistica e strutturale, coordinamento della sicurezza, maggiorazione BIM, con cassa	769.892,55 €
B.1.8.5	Verifiche, validazione e collaudi	217.530,38 €
B.1.9	Importo relativo all'incentivo nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;	239.964,82 €
B.1.10	Spese per attività tecnico-amministrative e strumentali connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento qualora si tratti di personale dipendente, di assicurazione dei progettisti qualora dipendenti dell'amministrazione, nonché per la verifica preventiva della progettazione	359.947,22 €
B.1.11	Eventuali spese per commissioni giudicatrici;	10.000,00 €
B.1.12	Spese per pubblicità e per stazione appaltante	5.000,00 €
B.1.13	Spese per prove di laboratorio, accertamenti e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto,	10.000,00 €
B.1.14	Spese per collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;	155.977,13 €
B.1.15	Rilievi, accertamenti e indagini archeologiche;	119.982,41 €
B.1.16	Importo somme a disposizione	5.589.657,33 €
B.2	I.V.A ED EVENTUALI ALTRE IMPOSTE	
B.2.1	I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge su lavori (10%)	1.199.824,08 €
B.2.2	I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge su somme a disposizione (22%)	1.229.724,61 €
B.2.3	Importo I.V.A. e imposte	2.429.548,69 €
	TOTALE PARZIALE QUADRO B	8.019.206,03 €

IMPORTO TOTALE DELL'INTERVENTO	20.017.446,83 €
--------------------------------	-----------------

Quadro economico lotto 2 alternative A e B

La stima dei costi di seguito presentata è stata effettuata sulla base di costi parametrici valutati secondo condizioni simili e sulla base di progetti recentemente costruiti o progettati. Se pure aggregata, la valutazione effettuata ha considerato la dimensione dell'intervento e la condizione contestuale e di mercato.

Giarizzole -Quadro economico - Lotto 2 Alternative A e B			
A	IMPORTO LAVORI		
A.1	Lavori a misura, a corpo, in economia, conferimenti in discarica autorizzata soggetti a ribasso d'asta;	V.01	403.360,00 €
	Totale importo lavori		403.360,00 €
A.2	Importo per l'attuazione dei Piani di Sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta		20.168,00 €
A.4	Importo lavori a base d'appalto		423.528,00 €
B.1	SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE		
B.1.1	Lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura;		4.033,60 €
B.1.2	Rilievi, accertamenti e indagini da eseguire a cura della stazione appaltante e/o del progettista: Esecuzione sondaggi e Relazione geologica		6.050,40 €
B.1.3	Allacciamenti ai pubblici servizi e superamento di eventuali interferenze.		806,72 €
B.1.4	Eventuali opere di compensazione o di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale, non previste in progetto		100.000,00 €
B.1.5	Imprevisti e aggiornamento prezzi;		42.352,80 €
B.1.6	Accantonamenti in relazione alle modifiche di cui agli articoli 60 e 120, comma 1, lettera a), del codice;		16.941,12 €
B.1.7	Acquisizione aree o immobili, indennizzi per espropri e servitù;		/
B.1.8.1	Spese tecniche relative alla stesura del DIP, maggiorazione BIM, con cassa		2.504,07 €
B.1.8.2	Spese tecniche relative alla progettazione architettonico-impiantistica e strutturale PFTE, coordinamento della sicurezza, maggiorazione BIM, con cassa		19.373,64 €
B.1.8.3	Spese tecniche relative alla progettazione architettonico-impiantistica e strutturale PE, coordinamento della sicurezza, maggiorazione BIM, con cassa		6.886,21 €
B.1.8.4	Spese tecniche relative alla direzione lavori architettonico-impiantistica e strutturale, coordinamento della sicurezza, maggiorazione BIM, con cassa		19.719,61 €
B.1.8.5	Verifiche, validazione e collaudi		2.086,72 €
B.1.9	Importo relativo all'incentivo nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente;		8.470,56 €
B.1.10	Spese per attività tecnico-amministrative e strumentali connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento qualora si tratti di personale dipendente, di assicurazione dei progettisti qualora dipendenti dell'amministrazione, nonché per la verifica preventiva della progettazione		12.705,84 €
B.1.11	Eventuali spese per commissioni giudicatrici;		10.000,00 €
B.1.12	Spese per pubblicità e per stazione appaltante		5.000,00 €
B.1.13	Spese per prove di laboratorio, accertamenti e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto,		10.000,00 €
B.1.14	Spese per collaudo tecnico amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici;		5.505,86 €
B.1.15	Rilievi, accertamenti e indagini archeologiche;		4.235,28 €
B.1.16	Importo somme a disposizione		276.672,44 €
B.2	I.V.A ED EVENTUALI ALTRE IMPOSTE		
B.2.1	I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge su lavori (10%)		42.352,80 €
B.2.2	I.V.A., eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge su somme a disposizione (22%)		60.867,94 €
B.2.3	Importo I.V.A. e imposte		103.220,74 €
	TOTALE PARZIALE QUADRO B		379.893,17 €
IMPORTO TOTALE DELL'INTERVENTO			803.421,17 €

QUADRO ECONOMICO DELLE AZIONI IMMATERIALI

A PROGETTO SOCIO-CULTURALE GIARIZZOLE			
	Co-progettazione dei servizi (COMMUNITY HUB e SPAZIO IBRIDO SOCIO-CULTURALE) da insediare all'interno del nuovo edificio, ai sensi dell'art.55 del d.lgs. 17/2017	Assistenza alla procedura, progettazione e conduzione metodologica degli incontri	Costo
A.1	Avviso di co-progettazione rivolto agli ETS	Servizio di redazione del testo del bando e relativi allegati, incluso supporto per la definizione delle più efficaci strategie di comunicazione	12.000,00 €
A.2	Progetto di massima da allegare all'Avviso di co-progettazione rivolto agli ETS	Assistenza all'Amministrazione per la precisazione di obiettivi e vincoli (invarianti per il servizio)	
A.3	Selezione ETS	Accompagnamento dell'Amministrazione nel processo di selezione del soggetto partner, tramite costruzione di griglie valutative a supporto della lettura comparata delle candidature pervenute.	
A.4	Incontri di coprogettazione	Preparazione e conduzione metodologica degli incontri (max 3) in funzione della definizione di tutti gli aspetti connessi alla progettazione di dettaglio del servizio	10.000,00 €
A.5	Reportistica ed elaborazione	Creazione di materiale di restituzione di quanto emerso e predisposizione della progettazione di sintesi	3.000,00 €
A.6	Indicazioni per il progetto della struttura e per il capitolato del servizio	Assistenza all'Amministrazione per le valutazioni conclusive e la redazione della documentazione propedeutica all'attivazione del servizio	5.000,00 €
	COSTO PER L'ELABORAZIONE DEL PROGETTO SOCIO-CULTURALE A		30.000,00 €
D I.V.A ED EVENTUALI ALTRE IMPOSTE			
D.1	I.V.A. (22%) su elaborazione progetto socio-culturale A		6.600,00 €
IMPORTO TOTALE DELL'INTERVENTO			36.600,00 €

CONFRONTO COMPARATO DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

Matrice di performance delle alternative - Parcheggio multipiano Giarizzole						
Criteri di valutazione	ALTERNATIVA 0	Performance (0,1,2,3)	ALTERNATIVA A	Performance (0,1,2,3)	ALTERNATIVA B	Performance (0,1,2,3)
Aderenza al progetto del LUM Valmaura Giarizzole	Bassa rispondenza del tema del luogo della mobilità urbana, nessuna integrazione tra le funzioni	1	Piena rispondenza al tema del luogo urbano della mobilità	3	Alta rispondenza al tema del Luogo Urbano della Mobilità	3
Valorizzazione servizi e spazi pubblici	Scarsa rilevanza della presenza di servizi pubblici nell'intervento	1	Buona rilevanza della presenza di servizi pubblici nell'intervento	2	Buona rilevanza della presenza di servizi pubblici nell'intervento	2
Impatto sulle attività presenti durante il cantiere	Nessun impatto	3	Rilevante impatto sulla viabilità durante il cantiere	1	Rilevante impatto sulla viabilità durante il cantiere	1
Costo di realizzazione dell'opera	Nessun costo	3	Significativo impatto del costo dell'opera	1	Significativo impatto del costo dell'opera	1
Costi di manutenzione dell'opera	Mantenimento della spesa attuale per la manutenzione degli spazi a parcheggio	2	Significativo impatto dei costi di manutenzione	1	Significativo impatto dei costi di manutenzione	1
Opportunità di coinvolgimento di risorse private per la costruzione e la gestione	Nessuna opportunità di coinvolgimento	0	Il numero di posti auto (400) rappresenta un alto incentivo al coinvolgimento di risorse private	3	Il numero di posti auto (300) rappresenta un alto incentivo al coinvolgimento di risorse private	2
Superficie permeabile	Mantenimento della configurazione esistente	0	Previsione in progetto di ampliamento della superficie permeabile	3	Previsione in progetto di ampliamento della superficie permeabile	3
Conservazione e/o implementazione di essenze arboree	Mantenimento delle alberature esistenti	1	Inserimento di essenze arboree e parziale mantenimento di quelle esistenti	2	Inserimento di essenze arboree e parziale mantenimento di quelle esistenti	2
		11		16		15