



comune di trieste  
piazza Unità d'Italia 4  
34121 Trieste  
tel. 040/6751  
www.comune.trieste.it  
partita iva 002210240321

---

Area Città, Territorio e Ambiente

Servizio Edilizia Privata ed Edilizia Residenziale Pubblica

Mobilità e Traffico

---

# Piano Particolareggiato Partecipato per l'attuazione della I Fase del Piano Generale del Traffico Urbano

- Ambito d'intervento: via XXX Ottobre, via di Torre Bianca e limitrofe -

---

**Tav. RT**

**Relazione tecnica**

---

data: maggio 2014

scala: -

---

Direttore di Servizio

dott. arch. Ave Furlan

Progettisti

dott. ing. Lea Randazzo

dott. ing. Sara Borgogna

dott. ing. Silvia Fonzari

Collaboratori tecnici

dott. geol. Massimo Pegani

geom. Diego Crevatin

geom. Edoardo Collini

geom. Franco D'Oria

## *Sommario*

1. PREMESSA.....	2
2. OBIETTIVI DEL PIANO.....	3
3. VINCOLI PROGETTUALI .....	3
4. METODOLOGIA E PROCEDURA.....	3
5. ELABORATI DEL PROGETTO .....	5
6. CONCLUSIONI .....	6

## I. PREMESSA

Il Nuovo Codice della Strada fa obbligo della redazione del Piano Urbano del Traffico (PUT) ai Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti.

Il PUT si esplica attraverso tre livelli di progettazione, regolamentati dalle “Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico” di cui al supplemento ordinario alla G.U. n. 146 del 24.06.95, costituiti da:

1. il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
2. i Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU);
3. il Piani Esecutivi del Traffico Urbano o di Segnaletica.

Il primo livello di progettazione, ossia il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), è stato approvato con delibera consiliare n. 27 dd. 08.07.2013 e successivamente dalla Provincia di Trieste ai sensi e per gli effetti dell’art. 10, c. I, lett. h) della LR 23/2007, con deliberazione consiliare n. 25 dd. 19.09.2013.

Il presente documento ed i relativi allegati costituiscono il secondo livello di progettazione, quello dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, intesi quali progetti di massima per l’attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell’intero centro abitato o atti ad affrontare tematiche specifiche sull’intero ambito territoriale, da elaborare secondo le indicazioni generali del PGTU. Per quanto riguarda Trieste, i Piani particolareggiati sono stati elaborati negli ultimi anni sempre attraverso la partecipazione attiva dei cittadini e per questo motivo hanno assunto la denominazione di “piani partecipati”.

Il percorso seguito in fase di attuazione del PGTU, e quindi nella stesura del presente PPTU, è stato concordato con l’Amministrazione Comunale mediante verde di Giunta di data 31/10/2013, attraverso il quale si dichiarava opportuno intervenire prioritariamente sulle aree meno critiche ai fini di un riscontrato gradimento da parte della cittadinanza.

Allo stato attuale risulta già approvato con deliberazione giunta n. 66 dd. 26/02/2014 il PPTU della fase di attuazione relativo all’ambito territoriale afferente alle vie Nordio, Toro, viale XX Settembre (tra le vie Rossetti e Zovenzoni), Donizetti, Erbetto, Sorgente e Foschiatti.

## 2. OBIETTIVI DEL PIANO

Il presente PPTU interessa l'ambito territoriale afferente alle vie XXX Ottobre, di Torre Bianca (tratto compreso tra le vie XXX Ottobre e Carducci), della Zonta (tratto compreso tra le vie Valdirivo e di Torre Bianca), San Lazzaro (tratto compreso tra le vie Carducci e di Torre Bianca), Machiavelli (tratto compreso tra le vie Filzi e XXX Ottobre) e del Lavatoio.

Esso si prefigge l'obiettivo di estendere le aree pedonali e le zone a traffico limitato ad elevata valenza pedonale e di penetrazione a valenza pedonale della città, rendendo, in particolare, le suddette vie più fruibili a pedoni e utenza debole in particolare, aumentando la qualità della vita di queste aree, sia in termini ambientali (riduzione inquinamento acustico ed atmosferico) che di vivibilità degli spazi stradali.

Anche per questo ambito una componente fondamentale, ai fini della condivisione dei contenuti del presente Piano, è stata la partecipazione con la competente Circoscrizione Amministrativa e le associazioni di categoria, con cui è stato sviluppato un proficuo confronto sulle scelte progettuali proposte.

## 3. VINCOLI PROGETTUALI

Il presente Piano recepisce gli obiettivi generali del PGTU vigente, rispettando gli elementi di carattere prescrittivo del suddetto strumento, quali ad esempio la viabilità principale e la sosta.

## 4. METODOLOGIA E PROCEDURA

Il presente Piano Particolareggiato prevede le seguenti fasi.

### **1° fase: Analisi del PGTU vigente**

In tale fase sono state analizzate le linee generali del PGTU vigente, facendo salve tutte le prescrizioni/indicazioni per l'ambito territoriale interessato dal presente Piano. In particolare è stata esaminata la classificazione della rete stradale, le funzioni della viabilità principale ed è stato verificato il Regolamento Viario sia in termini di circolazione che di sosta.

### **2° fase: Ambito di intervento; rilievo ed analisi dello stato di fatto**

In tale fase è stata analizzata la situazione attuale dell'ambito territoriale oggetto del presente piano. Infatti, solo con indagini ed analisi puntuali, attuate mediante sopralluoghi circostanziati su tutte le strade oggetto del piano, è stato possibile conoscere e determinare criticità e punti di forza di ciascuna di esse ai fini di una compiuta valutazione progettuale.

Nel corso dei sopralluoghi sono stati effettuati rilievi topografici e fotografici, in modo da avere evidenza di tutti gli elementi tecnici di base (sezioni stradali, disciplina della circolazione e sosta in vigore, segnaletica stradale presente, edifici pubblici e di culto, attività commerciali, presenza di cassonetti rifiuti, passi carrabili, ecc.).

### **3° fase: Progettazione**

Dopo avere analizzato le condizioni attuali di circolazione e sosta sulle varie vie e nelle zone limitrofe, sono state valutate le possibili proposte progettuali di riorganizzazione per

ambito di intervento, tenendo conto delle diverse componenti della mobilità interessate (persone con diversa abilità, pedoni, ciclisti, vari altri fruitori delle zone oggetto di intervento), nonché delle esigenze di carattere tecnico/operativo (quali ad es. le attività di pubblico interesse e quelle legate al carico/scarico delle merci), della sosta, ecc.

La presente fase di attuazione del PGTU introduce sostanzialmente la realizzazione di nuove aree pedonali e di nuove zone a traffico limitato ad elevata valenza pedonale e di penetrazione a valenza pedonale nell'ambito territoriale afferente alle vie XXX Ottobre, di Torre Bianca (tratto compreso tra le vie XXX Ottobre e Carducci), della Zonta (tratto compreso tra le vie Valdirivo e di Torre Bianca), San Lazzaro (tratto compreso tra le vie Carducci e di Torre Bianca), Machiavelli (tratto compreso tra le vie Filzi e XXX Ottobre)

Ai sensi del Regolamento Viario vigente, entrambe le ZTL da realizzarsi (ZTL ad elevata valenza pedonale e ZTL di penetrazione a valenza pedonale) hanno la funzione di garantire uno spazio principalmente interdetto alla circolazione dei veicoli. In particolare, all'interno delle ZTL ad elevata valenza pedonale, la circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza, dei mezzi delle forze dell'ordine, dei velocipedi, dei veicoli a servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, dei veicoli del trasporto pubblico collettivo e individuale e dei servizi del carico/scarico merci. All'interno delle ZTL di penetrazione a valenza pedonale, invece, la circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza, dei velocipedi e dei veicoli privati o del trasporto pubblico individuale (taxi) a servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie.

L'istituzione di queste nuove zone a traffico limitato promuovono la creazione di aree caratterizzate da una maggior vivibilità nonché di aree maggiormente fruibili da parte dell'utenza debole, con particolare riferimento ai disabili, prevedendo infatti all'interno delle stesse l'individuazione di nuovi stalli appositamente dedicati ai medesimi; è prevista inoltre l'istituzione di aree riservate al carico/scarico delle merci, ai fini di una più agevole fruibilità della zona anche di natura commerciale.

Si riporta di seguito la descrizione dei vari interventi oggetto del presente PPTU.

La via di Torre Bianca, nel tratto compreso tra le vie della Zonta e Carducci, attualmente aperta alla circolazione veicolare, viene trasformata in area pedonale; è prevista altresì l'istituzione di un attraversamento pedonale in corrispondenza dell'incrocio con via San Lazzaro al fine di garantire la continuità del percorso pedonale tra i due isolati oggetto di intervento. Il tratto della stessa via compreso tra le vie della Zonta e XXX Ottobre rimane invece sostanzialmente invariato, sia in termini di circolazione che di sosta.

Relativamente alla via di Torre Bianca, nel tratto compreso tra le vie della Zonta e Carducci, le suddette previsioni comportano una perdita di circa 13 posti auto a pagamento e di circa 50 parcheggi per motocicli di cui però circa 32 vengono recuperati nella trasversale via San Lazzaro, come di seguito specificato.

La via San Lazzaro, nel tratto compreso tra le vie Carducci e di Torre Bianca, viene interessata dall'eliminazione della sosta a pagamento per autovetture e dall'introduzione di nuovi stalli per motocicli disposti in linea lungo il lato dei civici pari ed a pettine lungo quello dei civici dispari, con la conseguente perdita di circa 10 posti auto a fronte dell'istituzione di circa 32 nuovi stalli per motocicli, di un parcheggio disabili personalizzato e, in corrispondenza dell'incrocio con via Carducci, di un'area adibita al carico/scarico merci e di un'area di parcheggio riservata.

In termini di circolazione, il suddetto tratto di via San Lazzaro sarà accessibile ai motocicli diretti alle aree di parcheggio nonché ai frontisti diretti alle proprietà laterali e/o ai parcheggi riservati.

Relativamente al tratto di via della Zonta compreso tra le vie Valdirivo e di Torre Bianca, si prevede sostanzialmente il mantenimento della sosta a pagamento lungo il lato dei

civici dispari (circa 7 posti auto) e di un'area adibita a parcheggio riservato in corrispondenza dell'incrocio con via di Torre Bianca; lungo il lato dei civici pari si prevede l'eliminazione di circa 5 posti auto a fronte dell'istituzione di una nuova area di carico/scarico merci e di un parcheggio personalizzato per disabili.

In termini di circolazione, il tratto di via della Zonta in questione viene interessato dall'inversione del senso di marcia attualmente vigente.

La via XXX Ottobre, invece, viene interessata dall'istituzione di due nuove aree pedonali rispettivamente nel tratto compreso tra le vie del Lavatoio (ove è prevista l'istituzione di un attraversamento pedonale e di due parcheggi generici per disabili) e Milano e nel tratto tra le vie Machiavelli e Paganini, dall'istituzione di una ZTL ad elevata valenza pedonale nel tratto compreso tra le vie Milano e Valdirivo, nonché di una ZTL di penetrazione a valenza pedonale nel tratto compreso tra le vie Valdirivo e di Torre Bianca.

Il tratto di via XXX Ottobre compreso tra le vie di Torre Bianca e Machiavelli, invece, rimane aperto alla circolazione veicolare, permettendo così il collegamento tra le vie Carducci e Filzi passando attraverso le vie Valdirivo, della Zonta, di Torre Bianca e Machiavelli. Sul predetto tratto di via XXX Ottobre è previsto il mantenimento della sosta a pagamento lungo il lato dei civici dispari e la perdita di circa 5 posti auto a fronte dell'istituzione di nuove aree adibite al carico/scarico merci e di parcheggi generici per disabili.

Il tratto di via Machiavelli compreso tra le vie XXX Ottobre e Filzi, infine, non subisce sostanziali modifiche in termini di circolazione e di sosta, ad eccezione della soppressione di circa 7 posti auto a pagamento a fronte della realizzazione di un'area adibita a parcheggi riservati.

#### **4° fase: Partecipazione**

Come avvenuto sia per il PGTU che per il PPTU relativo al primo ambito di attuazione, grande importanza ha rivestito il momento partecipativo, che ha visto il coinvolgimento dei vari stakeholders relativamente alla condivisione delle soluzioni progettuali proposte dagli Uffici. In particolare, sono stati sentiti la competente Circoscrizione Amministrativa (la IV), i commercianti della zona, la “Consulta Regionale delle associazioni dei disabili del FVG” per le necessarie verifiche relative all'accessibilità delle aree da parte dell'utenza debole, nonché i Vigili del Fuoco per le verifiche relative alle corsie di emergenza ai fini dell'accesso dei mezzi di soccorso.

## **5. ELABORATI DEL PROGETTO**

Oltre alla presente relazione, il Piano è costituito da una serie di elaborati grafici che hanno la funzione di rendere evidente lo stato attuale e lo scenario futuro delineato in sede progettuale. Le tavole sotto elencate forniscono un inquadramento degli interventi, suddivisi per tematismo, localizzando i provvedimenti sul territorio, lasciando peraltro margini di eventuali perfezionamenti e varianti di lieve entità in sede di progettazione esecutiva di dettaglio della segnaletica stradale.

Tav. 1	Ambiti d'intervento
Tav. 2	Estratti PGTU
Tav. 3	Rilievo dello stato di fatto
Tav. 4	Soluzione di Progetto

## 6. CONCLUSIONI

Il presente PPTU rappresenta l'atto pianificatorio intermedio tra la progettazione generale del PGTU e quella esecutiva delle opere di segnaletica stradale; pertanto in prospettiva ed al fine di dar corso all'attuazione concreta sul territorio l'iter da seguire sarà il seguente:

- approvazione del piano da parte dell'Amministrazione Comunale attraverso apposita deliberazione giunta;
- predisposizione da parte del competente Servizio Strade del progetto esecutivo relativo alla segnaletica stradale;
- delimitazione delle nuove aree pedonali e ZTL, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 7 del Nuovo Codice della Strada, attraverso apposita deliberazione giunta;
- emissione delle ordinanze in linea di viabilità per regolamentare ex novo la circolazione e la sosta sulle strade interessate dal presente Piano;
- posa in opera in fasi attuative distinte e sequenziali della segnaletica stradale esplicativa della nuova disciplina introdotta sulle vie afferenti all'ambito territoriale di intervento.