



Comune di Trieste

Dipartimento Territorio Economia Ambiente e Mobilità

Porto Vecchio
Riqualificazione viabilità di collegamento e opere di infrastrutturazione
dell'area del Polo Museale - Il lotto

cod. opera 18028

DEFINITIVO-ESECUTIVO

DIRETTORE DI DIPARTIMENTO E RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

ing. Giulio Bernetti

SUPPORTO AL RUP

dott. Roberto Prodan

PROGETTISTI OPERE STRADALI

ing. Sara Borgogna

ing. Silvia Fonzari

arch. Anna Monaco

REDATTO

geom. Luca de Reya Castelletto

CONSULENTI

ing. Nicola Falconetti

in materia di viabilità e strade

ALTRI COLLABORATORI TECNICI

geom. Edoardo Collini

PROGETTISTI OPERE A VERDE

dott. Francesco Panepinto

m.o. Mauro Pennone

arch. Anna Nisi

Relazione opere di viabilità

ELABORATO

A.1

SCALA

-

DATA

agosto 2021

Trieste



INDICE

1	INTRODUZIONE	2
2	ANALISI DELLO STATO DI FATTO E CONTESTO DI RIFERIMENTO	2
3	CARATTERISTICHE TECNICO-FUNZIONALI DELLE OPERE E DEI MATERIALI.	10
4	PIANO PARTICELLARE DELLE AREE.....	15
5	EDIFICI DA DEMOLIRE	16
6	MANUFATTI DA DEMOLIRE.....	20
7	EDIFICIO p.c.n 460.....	21
8	TEMPI DI ESECUZIONE DEI LAVORI	22



1 INTRODUZIONE

La presente relazione illustrativa è parte integrante del Progetto definitivo-esecutivo relativo all'Intervento di Recupero e Valorizzazione del Porto Vecchio a Trieste, a valere sul FSC (Fondo per lo sviluppo e la coesione) 2014-2020 – Riqualficazione viabilità e infrastrutturazione.

Il Progetto di riqualficazione della viabilità del Polo Museale rientra nell'ambito dell'Accordo Operativo, siglato tra il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, il Comune di Trieste e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, finalizzato all'attuazione dell'intervento n. I I – Porto Vecchio di Trieste.

Il Progetto è stato suddiviso in due Lotti funzionali in modo da garantire l'utilizzo delle aree interessate dalla manifestazione "ESOF 2020" in programma per l'anno 2020.

Con il I Lotto, già concluso, sono state realizzate le opere viarie a servizio dell'area compresa tra il Magazzino 26 e i Magazzini 27 e 28, relativamente ai quali l'Amministrazione Comunale ha dato attuazione ad un Project Financing per la riqualficazione degli stessi in "Centro Congressi".

Il II Lotto completerà l'intervento di riqualficazione della viabilità a servizio del Polo Museale, prevedendo un collegamento stradale interno al Porto Vecchio tra il polo museale e la città di Trieste in corrispondenza di Largo Santos.

2 ANALISI DELLO STATO DI FATTO E CONTESTO DI RIFERIMENTO

Di proprietà del Demanio Marittimo dal 1917, l'area è stata recentemente sdemanializzata, passando sotto il controllo del Comune di Trieste.

La zona di incidenza dell'opera fa quindi parte di un'area ben più vasta, quella del Porto Vecchio, che sarà soggetta negli anni a venire ad un progressivo sviluppo urbanistico, quindi ad una progressiva riorganizzazione/sistemazione.

Le aree interessate dall'intervento si sviluppano nel tratto compreso tra l'edificio di smistamento ferroviario e largo Santos in corrispondenza dell'attuale ingresso al Porto Vecchio; in particolare, sono interessate dagli interventi l'area compresa tra il muro di confine con il sedime ferroviario e la frontestante fila di edifici del porto vecchio nonché l'area compresa tra i magazzini 26, 24, 25, 27 e la centrale idrodinamica.



L'area di intervento ha una superficie di circa 20.000 mq, di cui circa 11.000 mq sono costituiti da un sedime stradale caratterizzato da una pavimentazione in conglomerato bituminoso realizzata sopra i binari esistenti che in molti punti risultano affioranti e 9.000 mq sono costituiti da un sedime ferroviario con fasci di binari appoggiati su massicciata.



Nelle aree non risultano presenti marciapiedi essendo la pavimentazione del sedime stradale “a raso”; l’impianto di illuminazione esistente risulta in parte obsoleto e in alcuni tratti provvisorio, inoltre, molti dei corpi illuminanti sono fissati agli edifici.

Le aree interessate dalla riqualficazione della viabilità lambiscono edifici che sono prevalentemente fatiscenti. Là dove si verifica questa situazione, l’edificio risulta quasi totalmente recintato con new jersey in cemento al di sopra dei quali sono installati pannelli metallici e filo spinato necessari ad impedire intrusioni di estranei all’interno delle aree recintate.

Porto Vecchio
Riqualficazione viabilità di collegamento e opere di infrastrutturazione dell'area del polo museale
2° Lotto - Codice Opera 18028
PROGETTO DEFINITIVO7ESECUTIVO - RELAZIONE OPERE DI VIABILITA'





Porto Vecchio
Riqualficazione viabilità di collegamento e opere di infrastrutturazione dell'area del polo museale

2° Lotto - Codice Opera I8028

PROGETTO DEFINITIVO7ESECUTIVO - RELAZIONE OPERE DI VIABILITA'



Porto Vecchio
Riqualificazione viabilità di collegamento e opere di infrastrutturazione dell'area del polo museale
2° Lotto - Codice Opera I8028
PROGETTO DEFINITIVO7ESECUTIVO - RELAZIONE OPERE DI VIABILITA'



2.1 Inquadramento dell'area di intervento

Un altro tratto di viabilità oggetto di riqualificazione attraversa aree su cui si affacciano edifici ed aree esterne di pertinenza ristrutturati (centrale idrodinamica, sottostazione elettrica, magazzino 26, 27 e 28).

Porto Vecchio
Riqualficazione viabilità di collegamento e opere di infrastrutturazione dell'area del polo museale
2° Lotto - Codice Opera 18028
PROGETTO DEFINITIVO7ESECUTIVO - RELAZIONE OPERE DI VIABILITA'





OGGETTO E FINALITÀ DELL'INTERVENTO

Le opere da realizzare rientrano in un programma più ampio di interventi che costituiscono il Piano Stralcio Cultura e Turismo volto al potenziamento dell'offerta culturale e dei sistemi di fruizione turistico-culturale, approvato con la delibera CIPE n. 3/2016 e finanziato mediante il Fondo Sviluppo e Coesione per il ciclo di programmazione 2014-2020.

Fra i 33 interventi individuati dal succitato Piano è ricompresa la scheda intervento n. I I “Porto Vecchio di Trieste” con uno stanziamento di 50 Milioni di euro finalizzato alla riqualificazione dell'area portuale.

Il suddetto intervento risponde all'obiettivo strategico del Piano, ovvero di potenziare l'offerta culturale e rafforzare i sistemi di fruizione turistica, attraverso il potenziamento e la riqualificazione del sistema delle infrastrutture culturali mediante interventi diretti alla tutela, valorizzazione e messa in rete del patrimonio culturale, materiale e immateriale, e al consolidamento e/o la realizzazione dei sistemi territoriali turistico-culturali.

La scheda intervento n. I I “Porto Vecchio di Trieste” comprende al suo interno diverse azioni tra cui la riqualificazione della viabilità e l'infrastrutturazione delle aree interne al Porto Vecchio; queste due azioni sono oggetto del presente progetto.

a) Riqualificazione della viabilità

Le operazioni riguardano in particolare la sistemazione e messa in sicurezza di una viabilità che colleghi il Polo espositivo-museale del Porto Vecchio (composto da Centrale idrodinamica, Sottostazione elettrica e Magazzino 26 unitamente ai magazzini 27, 28 e 28 bis) alla città per dare continuità all'intervento eseguito nel I lotto che ha previsto la realizzazione di un tratto viario di collegamento del polo museale dalla città verso il Polo ed un collegamento completo da viale Miramare verso il Polo.



b) Infrastrutturazione

Si tratta di opere di infrastrutturazione urbana (sottoservizi a rete) atte a garantire la funzionalità degli insediamenti presenti e futuri dell'area del porto Vecchio (vedi elaborati da P.I.1 a P.I.14 ed elaborati scarico a mare).

3 CARATTERISTICHE TECNICO-FUNZIONALI DELLE OPERE E DEI MATERIALI.

Riqualficazione della viabilità

L'intervento relativo alle opere di viabilità è descritto nella sua completezza negli elaborati grafici da P.V.1 a P.V.7 le cui informazioni vengono di seguito integrate.

Nell'ambito del progetto di riconversione delle aree del Porto Vecchio la nuova viabilità costituisce un punto di forza per la promozione dell'intero comprensorio.

Alla base delle scelte progettuali relative agli interventi per la mobilità e il traffico, che sono state effettuate sulla base del DM 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", c'è una logica unitaria che, tenendo conto delle qualità ambientali e paesaggistiche del contesto e prevedendo per quanto possibile un'occupazione ridotta delle aree, garantisce un'adeguata accessibilità degli spazi portuali e consente una rapida ed agevole connessione del comprensorio alla viabilità circostante delle Rive, del Borgo Teresiano e di viale Miramare.

La soluzione proposta per la viabilità carrabile interna al Porto Vecchio, così come rappresentato nelle tavole P.V.1 e P.V.2 "Planimetria di progetto opere di viabilità stralcio I e 2", prevede la realizzazione di un collegamento viario tra il Polo Museale-Espositivo e l'attuale varco al Porto Vecchio posto in corrispondenza di Largo Santos.



La soluzione di tracciato proposta, che in parte si sovrappone al percorso stradale esistente, garantisce un'adeguata accessibilità alle aree e agli edifici già ristrutturati e di prossima riqualficazione; inoltre offre la possibilità di un'espansione della viabilità principale e secondaria, anche in relazione a futuri insediamenti all'interno dell'area.

Al fine di rendere possibile la realizzazione della viabilità prevista in progetto risulta necessaria la demolizione di I edificio, il numero 206 (vedi planimetria stato di fatto S.4), attualmente in stato di forte degrado, che interferisce sensibilmente con il nuovo tracciato stradale. In questo modo saranno resi disponibili gli spazi necessari a realizzare le nuove sedi stradali nella loro forma definitiva e riqualficata. Nell'ambito del progetto è prevista altresì la demolizione di ulteriori edifici e manufatti edilizi rappresentati nella planimetria S.4.

Nello specifico si prevede la realizzazione di una piattaforma stradale della larghezza di 8,5 metri, a due corsie di marcia ed una corsia ciclabile monodirezionale che si svilupperà lungo il muro posto a confine con il sedime ferroviario fino a congiungersi con il tronco stradale passante tra la centrale idrodinamica ed il magazzino 26. Il suddetto dimensionamento della piattaforma stradale soddisfa ampiamente le previsioni del DM 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" con riferimento alla categoria stradale F di tipo locale (ambito urbano) che prevede una piattaforma stradale di 6,5 metri. La sezione stradale di progetto è stata definita tenendo anche conto delle sezioni stradali dei tratti stradali adiacenti esistenti nel centro città e a quelli di recentissima realizzazione all'interno dello stesso Porto Vecchio (progetto di "Riqualficazione viabilità di collegamento e opere di infrastrutturazione dell'area del polo museale" – I Lotto).

La carreggiata stradale avrà una pavimentazione in conglomerato bituminoso e strati sottostanti di pavimentazione e fondazione stradale di spessori adeguati (vedi allegato P.V.3 sezioni opere di viabilità) in relazione alle previsioni dei volumi di traffico ed al tipo di veicoli ammessi al transito all'interno del comprensorio del porto vecchio.

La costruzione della nuova sede stradale prevede la rimozione degli elementi lapidei (lastre di arenaria) eventualmente presenti sotto l'attuale pavimentazione stradale ed il loro



recupero e deposito presso i depositi comunali; un tanto al fine di consentire un loro recupero e riutilizzo all'interno delle aree del Porto Vecchio.

Per quanto attiene la presenza di numerosi binari all'interno del comprensorio, si prevede il loro mantenimento, per quanto possibile, all'interno degli spazi pedonali e delle aree attrezzate a verde, tenuto conto delle esigenze connesse alla realizzazione dei sottoservizi a rete nell'area e della possibilità di garantire le quote altimetriche previste per i vari spazi stradali. I binari e gli altri dispositivi ferroviari ricadenti all'interno delle carreggiate stradali saranno, invece, rimossi e conservati presso le aree/depositi comunali per una loro eventuale ricollocazione nel comprensorio del Porto Vecchio.

Le aree comprese tra la carreggiata stradale ed il muro di confine saranno organizzate in modo da garantire, ove possibile, il transito pedonale. Tali spazi sono stati dimensionati in modo da consentire al loro interno l'allestimento delle aree a verde previste in progetto e l'installazione futura di elementi di arredo urbano (ad esempio elementi di seduta, portabiciclette, cestini portarifiuti, dissuasori di sosta ecc.). Tali elementi aggiuntivi, che saranno oggetto di specifica definizione nel rispetto dei caratteri tipici e unitari del complesso architettonico in cui devono essere inseriti, consentiranno di migliorare la fruizione e la sicurezza degli spazi stradali da parte dell'utenza.

La pavimentazione degli spazi pedonali sarà realizzata prevalentemente in calcestruzzo drenante di colore "grigio arenaria" dello spessore di 6 cm che verrà steso su uno strato di "detriti di cava" dello spessore di 20 cm; in alcune zone di estensione più limitata saranno utilizzate lastre di pietra arenaria di recupero che saranno posate su un letto di sabbia dello spessore di 10 cm.

Con particolare riferimento alle aree pedonali poste a margine della viabilità interna al porto vecchio, si prevede che le stesse abbiano una quota altimetrica rialzata di 15 cm rispetto la carreggiata stradale e che, ove le dimensioni lo consentono, siano separate dalle corsie di marcia da una fascia multifunzionale della larghezza minima di 150 cm in cui

troveranno collocazione, alberi, aiuole, elementi di arredo urbano ed altri elementi necessari a garantire la funzionalità delle aree stradali servite.



Sul fronte della Centrale Idrodinamica è prevista la risagomatura dell'area pedonale esistente, con conseguente ricollocazione degli elementi di arredo presenti (elemento verticale di supporto delle scritte in corten, elemento di seduta in corten, pili portabandiere).

In adempimento a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di eliminazione delle barriere architettoniche, è prevista la realizzazione di rampe di raccordo tra marciapiedi e sede stradale, aventi caratteristiche conformi alle disposizioni di legge; inoltre, si prevede l'installazione di idonei manufatti tattilo-plantari necessari a fornire adeguate informazioni per una mobilità autonoma da parte degli ipovedenti in transito.



Il muro di confine posto tra il sedime ferroviario e l'area del porto vecchio necessita di alcuni interventi di manutenzione e pulizia che saranno eseguiti nel rispetto dei materiali utilizzati originariamente per la sua costruzione, con l'obiettivo di garantire le necessarie condizioni di sicurezza per i pedoni che transiteranno in prossimità dello stesso e migliorare lo stato di decoro dei luoghi. I varchi attualmente presenti lungo il muro saranno mantenuti. In aggiunta ad essi è prevista la futura realizzazione da parte di RFI di un nuovo varco finalizzato a garantire un'accessibilità diretta tra viabilità comunale e viabilità interna all'adiacente area ferroviaria da parte di mezzi pesanti che possono raggiungere anche i 22 metri di lunghezza. Le dimensioni dei veicoli fruitori del suddetto varco hanno determinato l'ampiezza del nuovo accesso che risulterà essere pari a circa 13,5 metri. Il presente progetto prevede la sistemazione delle aree pedonali e carrabili ricadenti in area comunale in funzione della conformazione del futuro varco di accesso.

Per quanto riguarda lo smaltimento delle acque meteoriche si faccia riferimento ai seguenti elaborati progettuali:

- A.4_Relazione Specialistica Infrastrutture a rete_r I (capitolo 5)
- P.I.5.1_Planimetria_di_progetto_rete_drenaggio_urbano_generale
- P.I.5.2_Planimetria_di_progetto_rete_drenaggio_urbano_particolari_A
- P.I.5.3_Planimetria_di_progetto_rete_drenaggio_urbano_particolari_B.

L'asse viario sarà corredato di un nuovo impianto di illuminazione, dimensionato in relazione allo sviluppo della nuova viabilità e alle esigenze d'uso degli spazi pedonali adiacenti, composto da pali artistici e corpi illuminanti a goccia aventi caratteristiche tipologiche e dimensionali analoghe a quelle degli elementi previsti per i tratti di viabilità adiacenti. Nei punti in cui non sarà possibile installare pali luce, saranno previsti proiettori che verranno fissati a muro o su pali luce esistenti. Si rimanda agli specifici elaborati A.5.1 A.5.2. e da P.IP.1 a P.IP.11 inerenti l'illuminazione pubblica che forniscono tutte le indicazioni di dettaglio sulla



tipologia dei manufatti (pali e corpi illuminanti) da installare, la localizzazione degli stessi e lo studio illuminotecnico che sta alla base della progettazione dell'impianto.

A completamento delle opere stradali sono previste opere a verde (piantumazione di essenze arboree, arbusti e piante stagionali in corrispondenza dei percorsi principali e sistemazione a verde di eventuali aiuole). Si rimanda alla relazione specialistica sulle opere a verde (elaborato A.2) per una descrizione dettagliata delle opere previste in progetto e all'elaborato P.V.6 per la rappresentazione grafica. Si evidenzia che tale soluzione rappresenta l'installazione minima prevista che potrà essere implementata dall'impresa esecutrice a fronte della presentazione in sede di gara di un'offerta migliorativa per le opere a verde.

Infrastrutturazione

Le opere relative all'infrastrutturazione sono descritte in maniera approfondita nella relazione specialistica - elaborati da S.I.1 a S.I.10 e da P.I.1 a P.I.14 e negli elaborati relativi allo scarico a mare.

4 PIANO PARTICELLARE DELLE AREE

Le aree sulle quali si svilupperanno le opere in progetto risultano di proprietà comunale e demaniale. In particolare, come deducibile dall'elaborato S.3 "Mappe catastali", l'opera incide sulle seguenti particelle catastali:

Particelle di proprietà comunale relative ad aree esterne

- ✓ p.c.n. I/27 C.C. Trieste – foglio Mappa 3;
- ✓ p.c.n. I/15 C.C. Trieste – foglio Mappa 3;
- ✓ p.c.n. I/24 C.C. Trieste – foglio Mappa 6.



Particelle di proprietà Demanio Pubblico dello Stato relative ad aree esterne - scarichi a
mare

- ✓ p.c.n. 1920/1 C.C. Greta – foglio Mappa 8;
- ✓ p.c.n. 1379/18 C.C. Greta – foglio Mappa 8;
- ✓ p.c.n. 1/28 C.C. Trieste – foglio Mappa 3.

Edifici da demolire

- ✓ p.c.n. 1405 – C.C. Greta – foglio Mappa 8
- ✓ p.c.n. 235 C.C. Trieste – foglio Mappa 3;
- ✓ p.c.n. 232 C.C. Trieste – foglio Mappa 3.

5 EDIFICI DA DEMOLIRE

- Edificio 206 e 207 - p.c.n. 232-235 – C.C. Trieste – foglio Mappa 6

Gli edifici costruiti sulla pp.cc.nn. 232-235 del C.C. di Trieste fanno riferimento ad un'area specifica collocata tra il Magazzino 26 e il Magazzino 20, in prossimità dei binari della vecchia linea ferroviaria.

All'interno di questa area sorgono quattro corpi di fabbrica, ad oggi completamente abbandonati ma un tempo destinati ad accogliere ricovero per automezzi e vari servizi di ristoro a supporto delle maestranze portuali, come l'edificio denominato "Ex Locanda"; quest'ultimo risulta l'unica struttura rimasta parzialmente riconoscibile.

La bibliografia di riferimento colloca la costruzione dell'Ex Locanda nel primo ventennio del Novecento, seguita da un sostanziale ampliamento nel 1928 che ha visto la realizzazione dei fabbricati adiacenti. L'edificio è composto da un unico corpo a forma trapezoidale.

Il corpo di fabbrica a Nord dell'Ex Locanda, ad oggi inaccessibile, presenta una composizione spaziale costituita da un volume a Sud caratterizzato da ampie aperture sul fronte Ovest dalle quali è possibile intravedere l'interno dell'edificio che si presenta come un unico volume sormontato da una copertura in lamiera zincata che poggia su travi in acciaio. Il volume a Nord invece è privo di copertura, la presenza di una scala in metallo all'interno del fabbricato fa presupporre l'esistenza di un piano superiore.



Le pareti perimetrali in latero-cemento presentano significativi distacchi materici sul fronte Ovest mentre la facciata Est non è rilevabile a causa della rigogliosa vegetazione cresciuta a ridosso della struttura. I prospetti non presentano elementi decorativi particolari, ad oggi presentano un'intelaiatura in acciaio realizzata in tempi recenti per sostenere la struttura che versa in uno stato di forte degrado.

I serramenti e i portoni d'ingresso in metallo, ancora presenti, risultano privi di parti vetrate. L'intonaco sulle facciate non è presente se non in aree limitate. L'edificio risulta a

pericolo di crollo, in anni recenti infatti è stata realizzata una struttura di sostegno alle facciate, è ricoperto da vegetazione ed è inaccessibile visto anche lo stato della copertura per gran parte già crollata o demolita per questioni di sicurezza. Considerato il visibile degrado e il pessimo stato conservativo si ritiene inattuabile un suo recupero anche parziale.



L'edificio a sud dell'ex Locanda è composto da un corpo centrale a pianta rettangolare ed una serie di piccoli manufatti di datazione più recente. Il corpo di fabbrica principale è realizzato in pietra con vari corpi minori in mattoni, aggiunti probabilmente in seguito alla sua costruzione. L'edificio presenta notevoli distacchi materici sul fronte Ovest e sul fronte Sud, in particolare parte del cornicione risulta interessato da un crollo strutturale della copertura; nonostante la crescita invasiva della vegetazione a ridosso del fabbricato e in coper-

tura è stato possibile individuare alcuni infissi in legno e in ferro visibilmente degradati e in un pessimo stato conservativo.

L'edificio ha due livelli fuori terra per quanto riguarda il corpo centrale, gli edifici circostanti invece presentano altezze varie ed un piano fuori terra. In tale contesto potrebbero essere rinvenuti elementi di amianto.

- **p.c.n. 1405 – C.C. Trieste – foglio Mappa 8**



L'edificio si trova sul perimetro dell'area del Porto Vecchio con viale Miramare in adiacenza al muro posto a valle del cavalcavia, nell'area retrostante la centrale Idrodinamica e Sottostazione Elettrica. Non ha nessuna denominazione particolare, è caratterizzato da modeste dimensioni e con tutta probabilità veniva utilizzato come piccolo ufficio. La sua costruzione risale ai primi decenni del 1900. L'edificio è composto da un unico corpo di



dimensioni, realizzato in mattoni pieni intonacati, ha una copertura ad un'unica falda ed è caratterizzato da un unico livello fuori terra. I prospetti non presentano elementi decorativi particolari, i due lati minori ripropongono un fronte a timpano rialzato. Sono presenti una serie di finestre con serramenti in legno con partitura a inglesina. I serramenti risultano privi di parti vetrate e gli elementi lignei risultano fortemente ammalorati. L'intonaco sulle facciate è in cattivo stato; le parti ancora esistenti lasciano intravedere una colorazione arancione chiaro.

L'edificio, ormai ricoperto da una folta vegetazione stagionale, versa in stato di degrado avanzato e risulta pericoloso e di difficile accesso. Le esigue dimensioni, la localizzazione marginale e la ridotta rilevanza storica e architettonica dell'edificio, sono elementi che ne fanno un elemento non caratterizzante del sistema organico del Porto Vecchio.

6 MANUFATTI DA DEMOLIRE

All'interno dell'area d'intervento sono presenti alcuni manufatti e piccoli edifici di recente costruzione che si intendono demolire in funzione della riqualificazione degli spazi.

In particolare, partendo dall'ingresso sud lungo il rettilineo verso il magazzino 19, incontriamo un edificio adibito a servizi igienici in disuso, un piccolo manufatto con probabile funzione di ricovero per il personale in servizio di guardia, il respingente in calcestruzzo di una linea ferroviaria, la cabina elettrica nel piazzale antistante il magazzino 28 e il piccolo edificio addossato al magazzino 25 collocato tra i magazzini 24 e 25.

Gli edifici e manufatti da demolire vengono identificati in colore giallo nella planimetria stato di fatto S.4; vista la loro tipologia costruttiva, pur non essendo possibile risalire ad una datazione esatta, si può affermare che i piccoli edifici risalgano a meno di 70 anni fa.

7 EDIFICIO p.c.n 460

- **p.c.n. 460 – C.C. Trieste – foglio Mappa 6**



Lungo la viabilità principale sul rettilineo tra l'ingresso da Largo Santos e il magazzino I9 è presente un edificio monopiano di piccole dimensioni con copertura a falde in legno. Parte dell'edificio è aperta; una sola zona è chiusa a creare un ambiente. Lo stato di conservazione della parte aperta è insufficiente e reca segnali di frequenti infiltrazioni nella struttura in legno.

Il recupero architettonico e funzionale dell'edificio sarà inserito nella gara di appalto come offerta migliorativa e sarà soggetto a successivo atto autorizzativo.

8 TEMPI DI ESECUZIONE DEI LAVORI

Il termine per l'ultimazione dei lavori previsti è stabilito in giorni 635 (seicentotrentacinque) naturali, successivi e consecutivi, decorrenti dalla data del verbale di consegna dei lavori medesimi secondo quanto previsto nel cronoprogramma. Nel termine contrattuale è computata una quota pari al 20 % per andamento climatico sfavorevole. Sospensioni e proroghe sono ammesse nei limiti e con le modalità dell'art. 107 del D. Lgs 50/2016 e s.m.i.

Per tutta la durata dei lavori l'impresa dovrà garantire l'accesso pedonale a tutti gli ingressi prospicienti le aree oggetto di intervento. I lavori previsti nel progetto dovranno essere eseguiti in presenza di traffico veicolare/ pedonale intenso, in particolare dovrà essere garantito il servizio di trasporto pubblico, se presente, sia in termini di transito che di tempi di percorribilità all'interno dell'area di intervento.

Si evidenzia che i lavori potranno presentare interferenze con il cantiere del Museo del Mare presso il magazzino 26, sia in termini di disponibilità di aree di cantiere che di viabilità di cantiere. L'impresa appaltatrice e/o le eventuali imprese subappaltatrici dovranno garantire, durante l'intero arco temporale di esecuzione dei lavori, la compartimentazione dell'area di cantiere rispetto altri cantieri (in particolare quello relativo al Magazzino 26 e più in generale eventuali altri che dovessero essere avviati nell'area del Porto Vecchio) o attività limitrofe (viabilità, set cinematografici, trasporti, ecc..) e la massima riduzione delle interferenze per motivi di sicurezza e/o per motivi di organizzazione/coordinamento dei lavori, eseguendo gli interventi con adeguati apprestamenti, anche in orari particolari (serali o notturni) con eventuali interruzioni/sospensioni delle attività parziali o totali, sulla base di cause di forza maggiore e/o di pubblico interesse, a seguito di motivate prescrizioni della D.L. e/o del CSE, senza aumenti di spesa per l'Amministrazione e senza che l'Appaltatore possa avanzare ulteriori richieste o risarcimenti economici per danni o maggiori oneri.