

COMUNE DI BELLUNO

P.zza Duomo, 1, 32100, Belluno, info@comune.belluno.it PEC: belluno.bl@cert.ip-veneto.net

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL PIAZZALE DELLA STAZIONE DI BELLUNO

completamento elaborati concorsuali ai sensi dell'Art. 39 _ Affidamento dell'incarico del bando del concorso di progettazione

GENNAIO 2018

PROGETTISTI

COLOMBO/MOLTENI_larchs architettura

arch. Emanuele Colombo

via Mazzini 8b, 22066, Mariano Comense (CO)

Tel. 338.1977651

e-mail: arch.emanuele.colombo@gmail.com, pec: emanuele.colombo@archiworldpec.it

arch. Paolo Molteni

via Milano 54, 22063 , Cantù (CO)

Tel. 031.700171

e-mail: paolo80molteni@gmail.com, pec: paolo.molteni@archiworldpec.it

con

arch. Alessandro Gaffuri (giovane professionista)

arch. Maurizia Molteni (responsabile della sicurezza in fase di progettazione)

www.larchs.com

INDICE

RELAZIONE GENERALE

PREMESSA	pag. 3
INQUADRAMENTO DELLA PROCEDURA	pag. 3
SINTESI DELLO STATO DI FATTO	pag. 4
OBIETTIVI SPECIFICI ESPLICITATI IN SEDE DI GARA	pag. 4
ANALISI DELLE ALTERNATIVE	pag. 5
COPERTURA FINANZIARIA	pag. 5

RELAZIONE TECNICA

PRECISAZIONI	pag. 6
INQUADRAMENTO DEI LUOGHI	pag. 7
LA SOLUZIONE PROGETTUALE	pag. 8
LO SVILUPPO FUTURO	pag.13
PRECISAZIONE DEI LOTTI D'INTERVENTO	pag.14
SISTEMA DELLA MOBILITÀ	pag.16
INTERGRAZIONE DEL PROGETTO AL CONTESTO	pag.18
I MODI D'USO DELLO SPAZIO APERTO	pag.20
CONFRONTO TRA STATO DI FATTO E PROGETTO	pag.25
VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE E CONFRONTO	pag.26

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE	pag.27
ANALISI E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI	pag.35
MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE	pag.36

APPROFONDIMENTI SPECIALISTICI

ELEMENTI SIGNIFICATIVI	pag.37
DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DEL SITO	pag.39
INSERIMENTO URBANISTICO	pag.43
RILIEVO TOPOGRAFICO	pag.44

ELABORATI GRAFICI

INQUADRAMENTO TERRITORIALE	pag.45
PLANIMETRIA GENERALE	
SEZIONI	
PIANTA DISTRIBUTIVA DEL POLO INTERMODALE	
APPROFONDIMENTO DI DETTAGLIO SCALA PARCHEGGIO	
APPROFONDIMENTO DI DETTAGLIO RAMPA METROPOLIS	
SOLUZIONE ALTERNATIVA BUS TURISTICI	

MATERIALI, FINITURE, ARREDO URBANO

pag.53

CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA DI REALIZZAZIONE E DEI COSTI DI GESTIONE

pag.62

CANTIERIZZAZIONE E CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI

pag. 66

CAPITOLATO SPECIALE PRESTAZIONE DEL PROGETTO DI FATTIBILITÀ

pag. 68

PRIME INDICAZIONI E MISURE FINALIZZATE ALLA TUTELA DELLA SALUTE E SICUREZZA DEI LUOGHI DI LAVORO PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

pag. 71

RELAZIONE GENERALE

PREMESSA

I contenuti del presente capitolo sono una sintesi dei materiali e dei documenti allegati al bando di concorso di progettazione, il cui esito è rappresentato dal progetto risultato vincitore a firma degli architetti Emanuele Colombo e Paolo Molteni, con Alessandro Gaffuri e Maurizia Molteni e che rappresenta la base del presente studio di fattibilità tecnica ed economica.

Seguono quindi una serie di estratti, al fine di restituire un quadro completo del procedimento e delle condizioni che definiscono lo stato di fatto.

INQUADRAMENTO DELLA PROCEDURA

L'Amministrazione Comunale di Belluno con la collaborazione della Fondazione Architettura Belluno Dolomiti, ha bandito un concorso di progettazione in due fasi, al fine di acquisire un progetto di elevata qualità architettonica relativo alla riqualificazione del piazzale della Stazione Ferroviaria di Belluno e delle aree limitrofe.

Obiettivo generale della procedura è stato quello di individuare un intervento capace di apportare una maggiore qualità urbana e una maggiore sicurezza dell'area di progetto, porta di accesso alla città, del trasporto pubblico su gomma urbano ed extraurbano e importante nodo intermodale tra trasporto pubblico su gomma e trasporto ferroviario.

I criteri per la valutazione delle proposte diventano gli obiettivi generali posti alla base della proposta progettuale:

- qualità architettonica
- integrazione del progetto al contesto di riferimento
- soluzioni tecnologiche e funzionali adeguati ai requisiti di mobilità e sicurezza attesi
- durabilità delle soluzioni

- facilità ed economicità di manutenzione
- sostenibilità tecnico economica dei costi di realizzazione e loro congruità in relazione alla tipologia dell'opera

La proposta di progetto è parte integrante di un intervento più grande, che si estende in diverse aree della città denominato “Progetto Belluno, da periferia del Veneto a Capoluogo delle Dolomiti” approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 126 del 26.08.2016, con il quale il Comune di Belluno ha partecipato al bando emesso dal Consiglio dei Ministri il 25 Maggio 2016 a seguito del programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei capoluoghi di provincia, e per il quale ha ottenuto un finanziamento di 18.000.000€.

SINTESI DELLO STATO DI FATTO

Il progetto è finalizzato ad una migliore riorganizzazione dei flussi pedonali e di traffico dell'area che rappresenta un punto nevralgico della città, in quanto “porta di accesso” al centro storico, e il più importante snodo intermodale tra trasporto pubblico su gomma e il trasporto ferroviario.

L'area è prospiciente alla stazione ferroviaria del capoluogo di Belluno ed è utilizzata dall'azienda di trasporto pubblico Dolomiti Bus SpA come piazzale di partenza ed arrivo degli autobus di linea che effettuano il trasporto urbano ed extraurbano, nonché per i servizi integrati e/o sostitutivi del trasporto ferroviario provinciale.

L'area, soprattutto in determinate ore della giornata corrispondenti agli orari di inizio e fine delle lezioni scolastiche e di chiusura degli uffici, è soggetta a un notevole flusso di pedoni, veicoli e altri mezzi di trasporto - sia pubblici che privati - che congestionano gli spazi in modo caotico e incontrollato, determinando un potenziale pericolo per la sicurezza di utenti e cittadini.

L'attuale configurazione dell'area risente di una sovrapposizione di interventi succedutisi nel tempo, frutto dell'assenza di una visione organica d'insieme. Il risultato manifesta l'inadeguatezza alle esigenze contemporanee connesse alla mobilità, la mancanza di una chiara visione dell'obiettivo di utilità pubblica per questa realtà urbana, e più in generale, una diffusa

percezione di mancanza di armonia.

L'area di progetto comprende il piazzale Vittime delle Foibe meglio conosciuto come piazzale della Stazione, sia dei treni sia degli autobus, il piazzale Metropolis dove sostano gli autobus extraurbani, che prende il nome dall'omonimo parcheggio sottostante e Via Dante Alighieri utilizzata dalle fermate degli autobus di linea urbana, confinante da ambo i lati con istituti scolastici.

L'area rappresentata dal Piazzale della Stazione – Vittime delle Foibe, Piazzale Metropolis e via Dante” quotidianamente diviene nodo di convergenza, in particolare negli orari di punta, di lavoratori e studenti, che frequentano le scuole medie e superiori della Provincia di Belluno, che giungono nell'area FF.SS., ove partono e arrivano tutti gli autobus, anche quelli che effettuano il servizio di navetta tra i poli scolastici ed il centro di Belluno. Orientativamente si può stimare che negli orari di maggiore affollamento siano presenti nell'area circa 4500 persone, occupando un luogo promiscuo e potenzialmente pericoloso.

OBIETTIVI SPECIFICI ESPlicitATI IN SEDE DI GARA

- Riorganizzare il transito dei pedoni e mezzi, sia pubblici che privati, in modo da consentire il deflusso sicuro e regolamentato anche negli orari di punta.
- Incrementare la sicurezza dei pedoni realizzando spazi adeguatamente arredati per far fronte ai flussi di persone presenti negli orari di punta.
- Regolamentare l'uscita dei mezzi dal Piazzale della Stazione.
- Riqualificazione di via Dante Alighieri in funzione di un incremento dei livelli di fruibilità e sicurezza, anche mediante il coinvolgimento di parte delle aree limitrofe (est e nord) di pertinenza degli Istituti Tiziano e S. Ricci.
- Creare dei punti informativi digitali e una adeguata segnaletica che consenta l'acquisizione di un'immediata informazione dei mezzi in partenza e in arrivo, favorendo uno spostamento consapevole e mirato.
- Regolamentare lo stazionamento di mezzi privati, limitandolo a strette necessità di carico e scarico.

- Regolamentare lo spazio destinato al servizio taxi – 3 posti auto.
- Creare una zona di interscambio biciclette/mezzi pubblici con la possibilità di inserire un'area bike sharing.
- Ri-funzionalizzare la banchina ovest dell'area Metropolis anche in funzione di un riuso dei fabbricati inutilizzati delle Ferrovie.
- Riqualificare prospetticamente l'edificio commerciale posto sul lato opposto della Stazione Ferroviaria, a nord della scuola S. Ricci e del liceo Tiziano.
- Riqualificazione delle aree a nord ed est delle scuole medie Ricci e del liceo Tiziano, migliorando sia la fruibilità sia la sicurezza delle aree confinanti con Via Dante e con il piazzale della Stazione.
- Valorizzare il ruolo della Stazione Ferroviaria in regione della sua qualità architettonica e della rappresentatività che riveste come “porta” alla città storica, per chi la raggiunge in treno.
- Creare uno spazio di elevata qualità urbana e rappresentatività per la città di Belluno, capoluogo delle Dolomiti.

ANALISI DELLE ALTERNATIVE

Lo studio di fattibilità, nel rispetto del vigente Codice degli Appalti Dlgs 50/2016, art. 23, “individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire”.

Nel caso specifico, “trattandosi di adeguamento degli elaborati di concorso al fine del raggiungimento del progetto di fattibilità tecnica ed economica”, si sottolinea che la valutazione delle alternative prevista dal codice degli appalti sia stata esaurita in fase di concorso e che le proposte presentate dai professionisti, in particolare con riferimento alle 5 proposte finaliste, rappresentino un adeguato riferimento per il confronto diretto.

Si sottolinea quindi che tali proposte, insieme con i relativi calcoli sommari della spesa e con i verbali di valutazione della giuria esaminatrice (riportati nel capitolo specifico nel presente studio di fattibilità), costituiscano parte integrante del presente studio di fattibilità.

COPERTURA FINANZIARIA

L'importo netto complessivo stimato delle opere con copertura finanziaria garantita risulta pari a 610.000,00€.

Tale copertura è assicurata per 410.000€ dal comune di Belluno, sulla base della convenzione sottoscritta con il Consiglio dei Ministri che garantisce il finanziamento nell'ambito del programma di rigenerazione urbana, e per i restanti 200.000 dalla società Dolomiti Bus, società che gestisce il trasporto pubblico su gomma a scala locale e provinciale.

RELAZIONE TECNICA

PRECISAZIONI

Il presente progetto di fattibilità tiene conto delle questioni emerse a seguito dei workshop di concorso, del confronto diretto con la commissione giudicatrice, tenuto conto delle riflessioni e degli spunti dei soggetti interessati, dell'approfondimento progettuale di seconda fase che ha introdotto alcune modifiche importanti e del successivo incontro e dibattito sul progetto, oltre delle indicazioni finali della commissione giudicatrice.

In particolare, si è ritenuto indispensabile chiarire le opere e gli interventi da attuarsi in prima fase, considerando l'ambito allargato e non solo il perimetro ristretto dell'ambito d'intervento, nel rispetto della somma già individuata di 610.000€ e come meglio specificato nel calcolo sommario della spesa di realizzazione e dei costi di gestione.

Si ritiene che la redistribuzione delle risorse disponibili sull'ambito allargato sia la soluzione adeguata per garantire la piena funzionalità dell'intero comparto, sia con riferimento al flusso degli autobus e all'intermodalità in generale, sia rispetto alla necessità di restituire qualità urbana e relazionale alla piazza della stazione.

Il progetto riequilibra quindi proposte e risorse per costruire nell'immediato la nuova Piazza della stazione di Belluno e il nuovo Piazzale intermodale dei trasporti, definendone però fin da subito un sistema moderno, unitario, in continuità con le reti e i percorsi del sistema urbano e inserito nel grande "progetto di riqualificazione della città di Belluno".

INQUADRAMENTO DEI LUOGHI

Il comune di Belluno ricopre un ruolo strategico all'interno delle dinamiche territoriali ampie, essendo il luogo privilegiato di dialogo e di scambio tra la fascia prealpina e le Dolomiti Bellunesi.

La morfologia urbana racconta di una città elegante e nobile, ma che appartiene al tempo stesso alla valle del Piave, ai sistemi montuosi ed ai rilievi che la circondano (questo appare già evidente nel nome della città, Belluno deriva dal celtico belo-donum che significa collina splendente).

Questo carattere autonomo e sintetico è evidente in alcuni luoghi significativi, per esempio a Palazzo dei Rettori e nella Piazza del Duomo e parzialmente in Piazza dei Martiri, mentre viene completamente annullato nel piazzale della stazione in quanto oggi utilizzata esclusivamente a fini viabilistici e di interscambio.

Attualmente il piazzale della stazione è completamente destinato al traffico su gomma, perdendo il ruolo civico e sociale che invece, per sua natura, dovrebbe appartenergli. Nella configurazione attuale tutta l'area è al servizio della mobilità, a discapito degli spazi della relazione che sono relegati in punti marginali e spesso inospitali.

Come detto Belluno ha invece un carattere nobile ed è una città "composta da bei palazzi"; l'edificio della stazione, grazie al proprio carattere architettonico, rientra tra questi.

L'assenza importante che si percepisce è invece quella di una piazza, che sappia accogliere i visitatori in arrivo e in partenza e che doni alla stazione un carattere nobile e urbano.

Il progetto ricerca un equilibrio tra lo spazio delle relazioni (attualmente inesistente) e le infrastrutture a servizio della mobilità attraverso una riorganizzazione razionale del sistema del movimento e della sosta degli autobus e grazie alla conseguente definizione di un ambito chiaramente identificato e dedicato alla socialità a supporto dell'edificio della stazione e delle scuole.

Le due realtà (Piazza della Stazione e Piazzale intermodale) costituiscono però un insieme unitario, i cui luoghi sono chiaramente identificati e i modi d'uso espliciti.

L'intervento intende innescare una nuova sequenza di relazioni urbane a micro e macroscale: le prime in rapporto alla stazione e alle scuole risolvendo problemi di sicurezza e di socialità, le seconde a macroscale collegando il centro di Belluno con la stazione, costruendo una serie di dinamiche capaci di identificare un nuovo sistema urbano con tre fulcri: uno nella stazione, l'altro nella piazza dei Martiri come elemento cardine della città storica e l'ultimo nella piazza del Duomo, testa del sistema degli spazi aperti della città consolidata.



Una veduta di Belluno @il giornale di Padova



Petite danseuse de 14 ans, *scultura bronzea*, Edgar Degas, 1865-1881

LA SOLUZIONE PROGETTUALE

Lo spirito del progetto

L'immagine della scultura bronzea di Edgard Degas rimanda ad un'immagine nota, alla serie di quadri che lo stesso autore ha dipinto nell'arco della sua carriera, che restituiscono spesso ambiti e luoghi fervidi e dinamici.

La scultura della danzatrice però riporta l'attenzione di chi guarda all'elemento singolo, che esprime un equilibrio essenziale, effimero e decisamente temporaneo.

Il momento raffigurato è talmente istantaneo che annulla la percezione del tempo: ci aspettiamo che la ballerina possa, nell'immediatezza, completare il proprio armonico movimento.

Si tratta di un equilibrio che allude a un'interruzione, a una interferenza possibile che potrebbe verificarsi nell'esatto istante successivo.

Degas sceglie un momento preciso e lo rappresenta, caricandolo di atmosfera. Rimanda ad un istante carico di emozione e a partire da quello costruisce lo spirito della scultura e la colloca nell'immaginario collettivo.

Il progetto della Piazza esplora e reinterpreta questo principio: congela gli elementi costitutivi essenziali in un istante preciso. Un momento talmente ideale che esce dalla condizione normale e dal fluire del tempo, definendo però la condizione necessaria per ammettere oltre alla normalità degli eventi, le interferenze e la casualità delle cose, che avvengono dentro un luogo, una atmosfera appunto, chiara e precisa.

Le soluzioni proposte

Il progetto di questo ambito deve confrontarsi con una serie di difficoltà che emergono con chiarezza dallo stato di fatto dei luoghi.

Il numero elevato degli autobus presenti, in particolare nei due orari di punta di ingresso e uscita delle scuole, ma più in generale durante tutta la giornata, impone delle scelte precise, al fine di attuare una seria e decisa sistemazione dell'area.

Lo stato di fatto presenta la commistione degli ambiti, a discapito della qualità urbana, dei modi d'uso e della sicurezza. Il progetto mette a tema queste questioni rispondendo in maniera puntuale e al tempo stesso unitaria.

Proponiamo una razionalizzazione dello spazio, identificando degli ambiti specifici, nominalmente riconoscibili nei quali organizzare il comparto, non perdendo l'unitarietà d'insieme che caratterizza il luogo.

Le operazioni attraverso le quali è possibile compiere questa sistemazione sono precise e puntuali:

1 – dare misura alla piazza e liberare il fronte della stazione.

In continuità con il fronte principale della stazione viene identificato uno spazio aperto, una piazza, esclusivamente pedonale a servizio della stazione stessa, in grado di accogliere i viaggiatori in arrivo e in partenza.

Questa piazza viene pensata come un grande vuoto attrezzato che sia in grado di accogliere il numero di passeggeri e di studenti che ogni giorno vi transitano e soprattutto, grazie alla sua completa pedonalizzazione, permetta di riscoprire la qualità architettonica del fronte della stazione che oggi è compromessa dalla continua presenza degli autobus in sosta.

L'ambito appena descritto, immaginato come una stanza a cielo aperto, garantisce una serie di connessioni dirette, visuali e fisiche, oggi interrotte sia verso via Dante che con il Parco dell'Artigliere da Montagna e più in generale con il paesaggio ampio delle Dolomiti Bellunesi.





Per identificare il luogo della piazza occorre individuarne i margini. In questo caso i margini sono definiti a nord dall'edificio della stazione, a est dal parco dell'Artigliere da Montagna, a sud dall'innesto con via Dante e dalla relazione con le scuole e a ovest dall'area Metropolis, fino ad arrivare all'Ostello (proposto nell'edificio dismesso di ferrovie), al fine di individuare uno spazio unitario e una piazza allungata.

Identificare chiaramente l'ambito significa eliminare la promiscuità di percorsi carroia/pedonali, eliminando i rischi connessi. Quest'ambito, riscoperto e ritrovato, fornisce alla stazione un spazio aperto adeguato, migliorandone fruibilità e funzionalità.

Al tempo stesso lo spazio non è fisicamente delimitato, ma si sovrappone e si contamina con l'area riservata ai pedoni del piazzale Metropolis. Gli studenti in attesa degli autobus renderanno così vivace tutto il comparto, dall'attraversamento da via Dante, passando sulla piazza della stazione, fino ad arrivare alle banchine di attesa dei bus.

2 – dare un adeguato spazio alle scuole.

Oggi, l'invasivo sistema viabilistico non offre un adeguato luogo agli studenti in ingresso e in uscita dalle scuole, riversandoli subito a ridosso della strada.

Tale condizione evidenzia un elevato problema di sicurezza per i ragazzi e i cittadini che si muovono in un'area attraversata da una quantità molto importante di mezzi pubblici e privati.

Il progetto prevede la creazione di una piazza delle scuole, un luogo urbano dimensionalmente adeguato, prospiciente le attuali attività commerciali e gli ingressi delle scuole.

In questo modo è possibile pensare ad un luogo idoneo, protetto e riparato dal traffico veicolare in grado di garantire un'adeguata sicurezza ai fruitori.

Questo luogo, oltre a collegare gli ingressi delle scuole, ha il compito di garantire continuità spaziale tra via Carducci e via Dante, entrambe riviste nella sezione stradale e maggiormente idonee ad ospitare i percorsi ciclabili e pedonali.



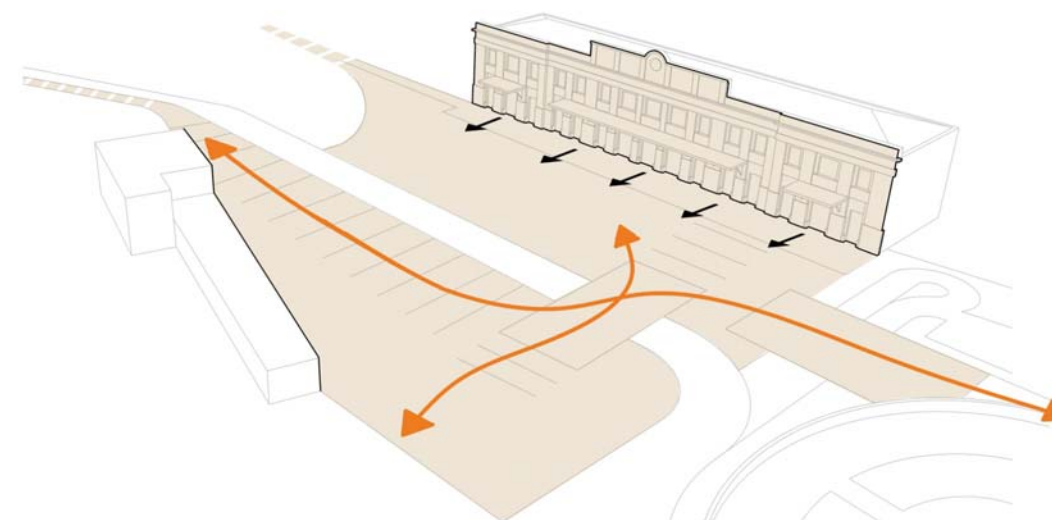


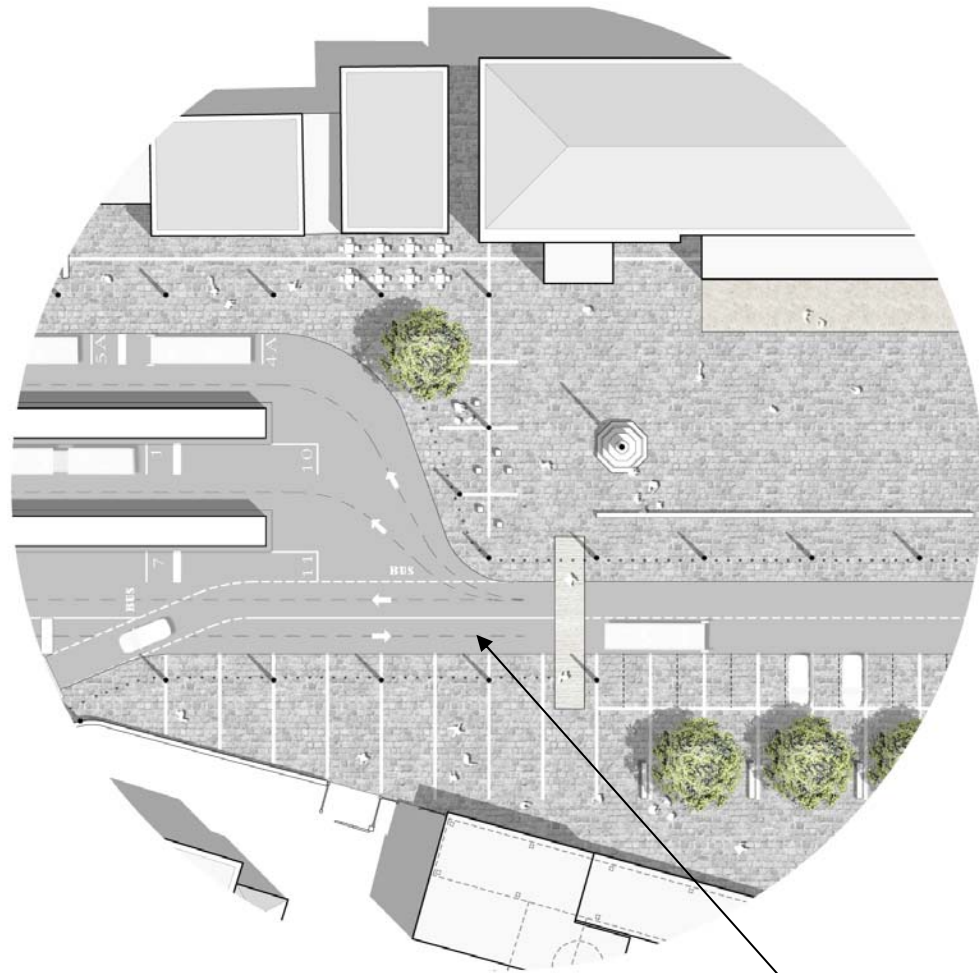
Tale fascia rivolta a sud garantisce la continuità verso il centro storico di Belluno e al tempo stesso si rivolge alla piazza diventando elemento di snodo del sistema pedonale.

Questo ambito presenta differenti alberature e arredo urbano che garantiscono la sosta e “lo stare” degli studenti in ingresso e in uscita dalle scuole, creando così un luogo fervido e vivace. In continuità con questo luogo si innesta via Dante.

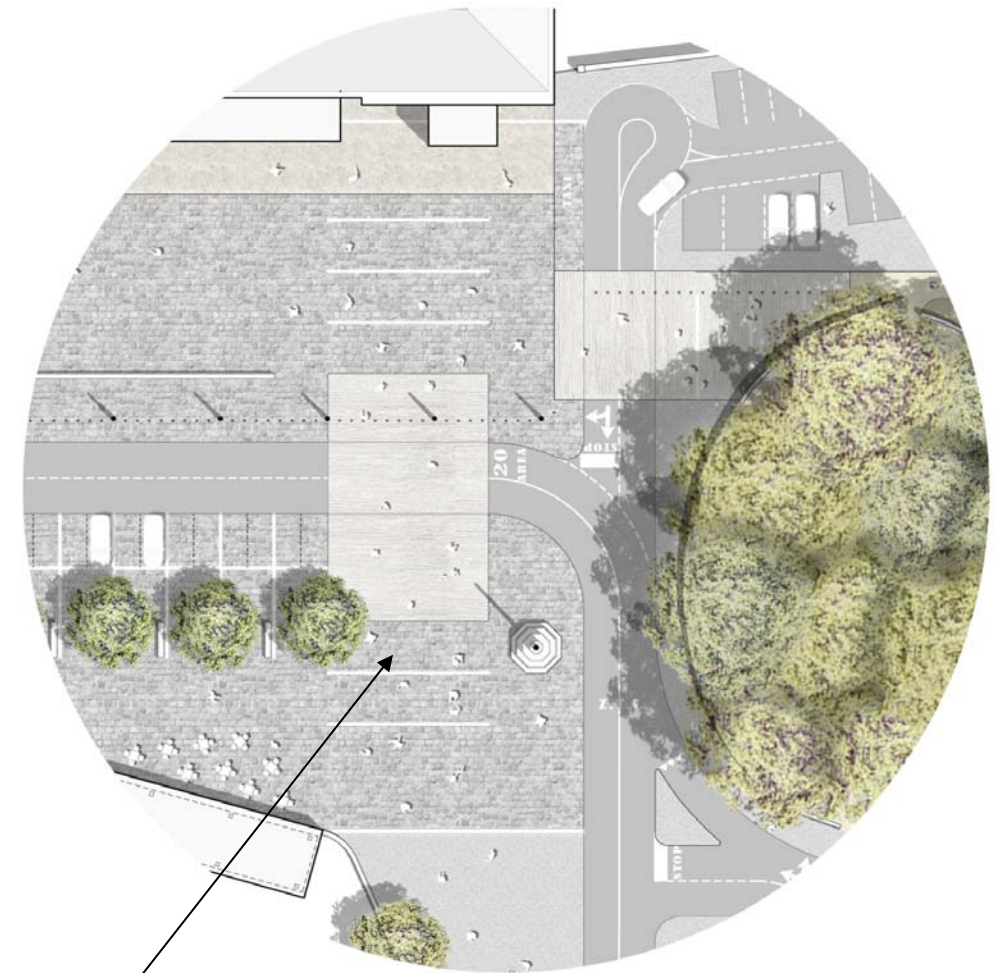
Si prevede lo spostamento del muro di recinzione delle scuole per permettere un allargamento del marciapiede in grado di accogliere in sicurezza il flusso degli studenti.

Viene ridisegnata la sezione stessa della via, aumentando lo spazio a favore del pedone garantendo e rendendo più fluido il movimento delle auto in transito e la sosta degli autobus.

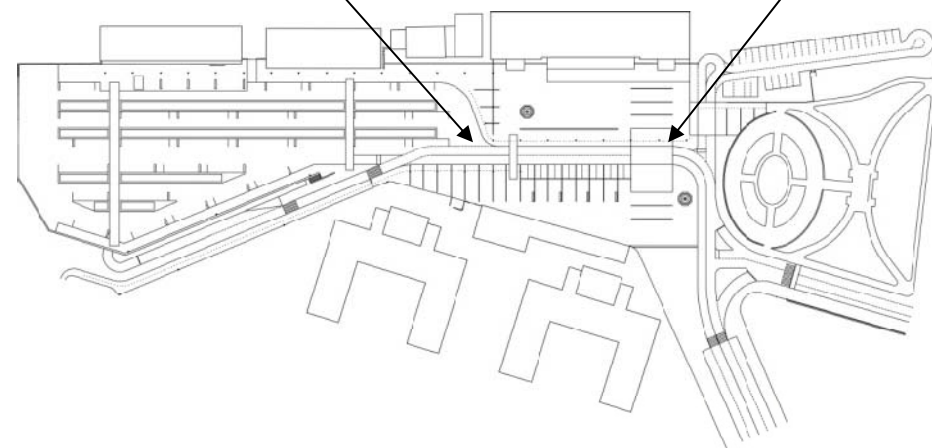




l'ingresso del sistema degli autobus al nodo intermodale



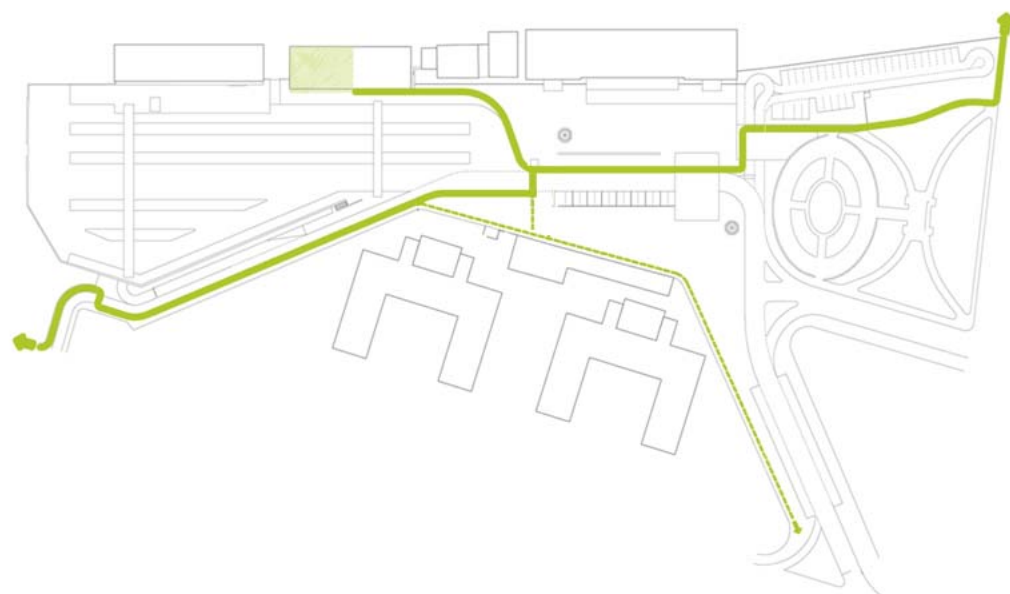
Il rapporto tra la piazza il parco e via Dante



3 – il sistema ciclabile

Il progetto propone la ricucitura del sistema ciclabile urbano oggi interrotto, prevedendo una ciclabile su sede propria che da via De Min attraverso il parco giunge in piazza per poi immettersi su via Carducci fino a via Cavour, chiudendo l'anello ciclabile urbano.

Un secondo livello di ciclabile è previsto di collegamento su via Dante. Il punto finale di questi due sistemi è l'edificio dismesso a ovest della stazione previsto come parcheggio biciclette e bike sharing.



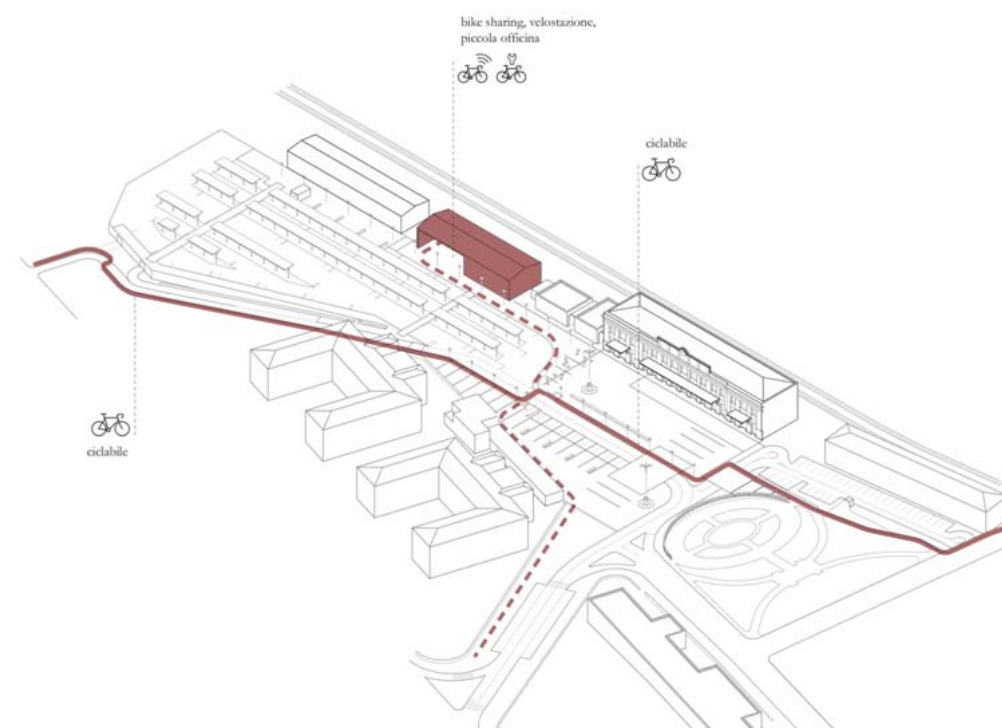
LO SVILUPPO FUTURO

Il progetto ipotizza degli scenari di sviluppo futuri dell'area. I due edifici sul lato ovest della stazione, oggi abbandonati, vengono ipotizzati l'uno come parcheggio biciclette e bike sharing, collegato al sistema ciclabile urbano e l'altro come Ostello.

In previsione di questo, al di fuori dell'edificio dell'ostello e in continuità con la scala di uscita del parcheggio interrato esistente, viene realizzata un'area attrezzata con alberi e sedute.

Per il lato sud della piazza invece, la ricollocazione prevista della biglietteria di DolomitiBus all'interno della stazione, libera una buona parte dell'edificio commerciale (in parte di proprietà del Comune).

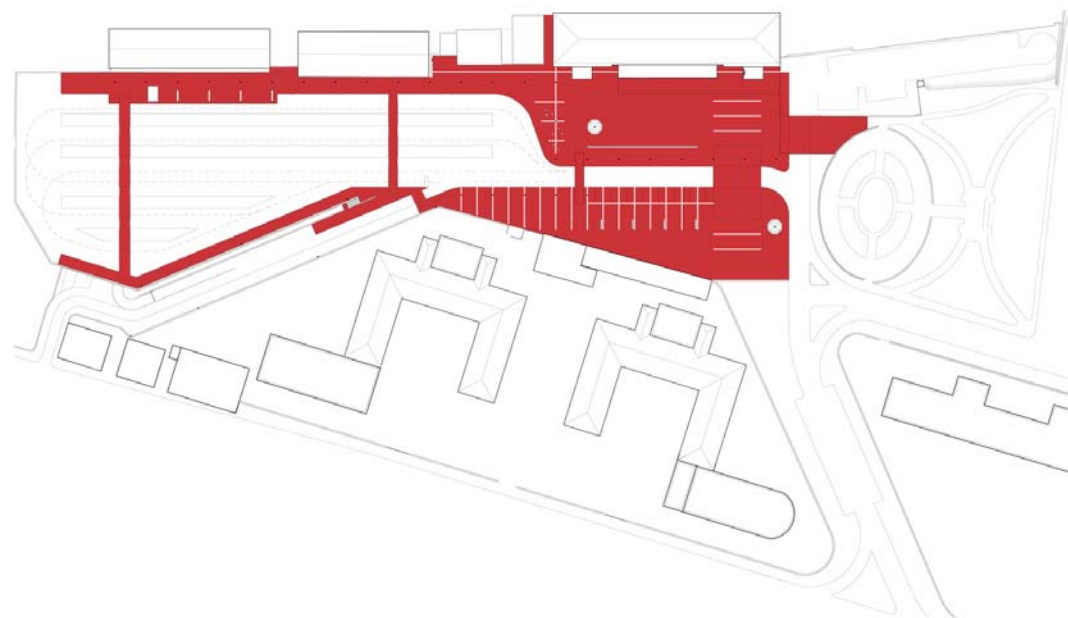
Vista la scarsa qualità del manufatto, si auspica che il Comune possa acquisire la parte rimanente dell'edificio per procedere alla demolizione, al fine di creare un viale urbano tra le due scuole. Questo grande viale attrezzato attraverserà i giardini delle scuole divenendo un importante snodo della trama relazionale urbana.



PRECISAZIONE DEI LOTTI D'INTERVENTO

Prima fase 2018 (lotto finanziato)

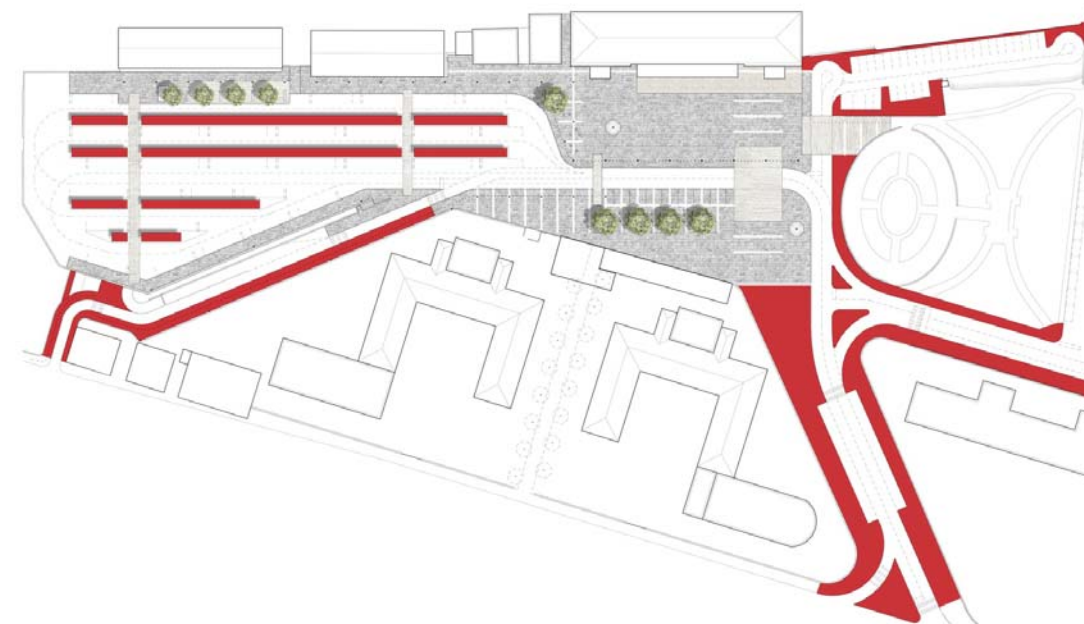
1. riorganizzazione bus area metropolis attraverso tracciamento a terra delle linee del transito e della sosta e relativi adeguamenti
2. spostamento strada di accesso all'area metropolis al centro del "nuovo invaso"
3. realizzazione piazza davanti alla stazione fino all'"ostello" e creazione connessione con il parco e via Dante
4. realizzazione pavimentazione innesto via Dante, sistemazione piazza davanti alle scuole fino all'area metropolis e relativi attraversamenti



Seconda fase 2021 (previsione)

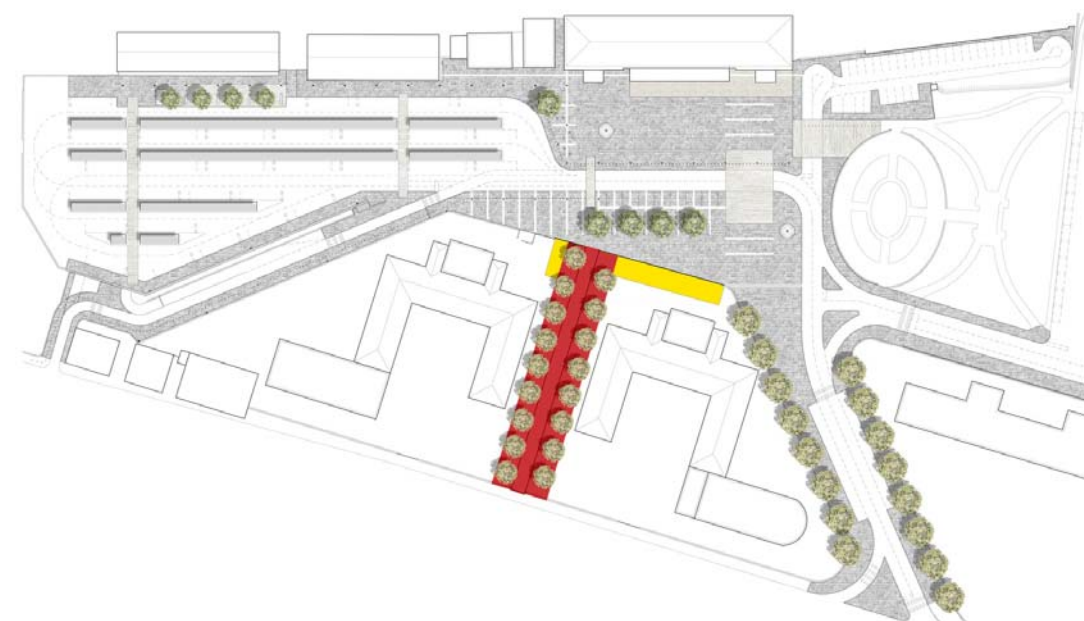
1. riorganizzazione via Dante
2. sistemazione via Carducci
3. riorganizzazione area parcheggio in prossimità del parco dell'artigliere da montagna

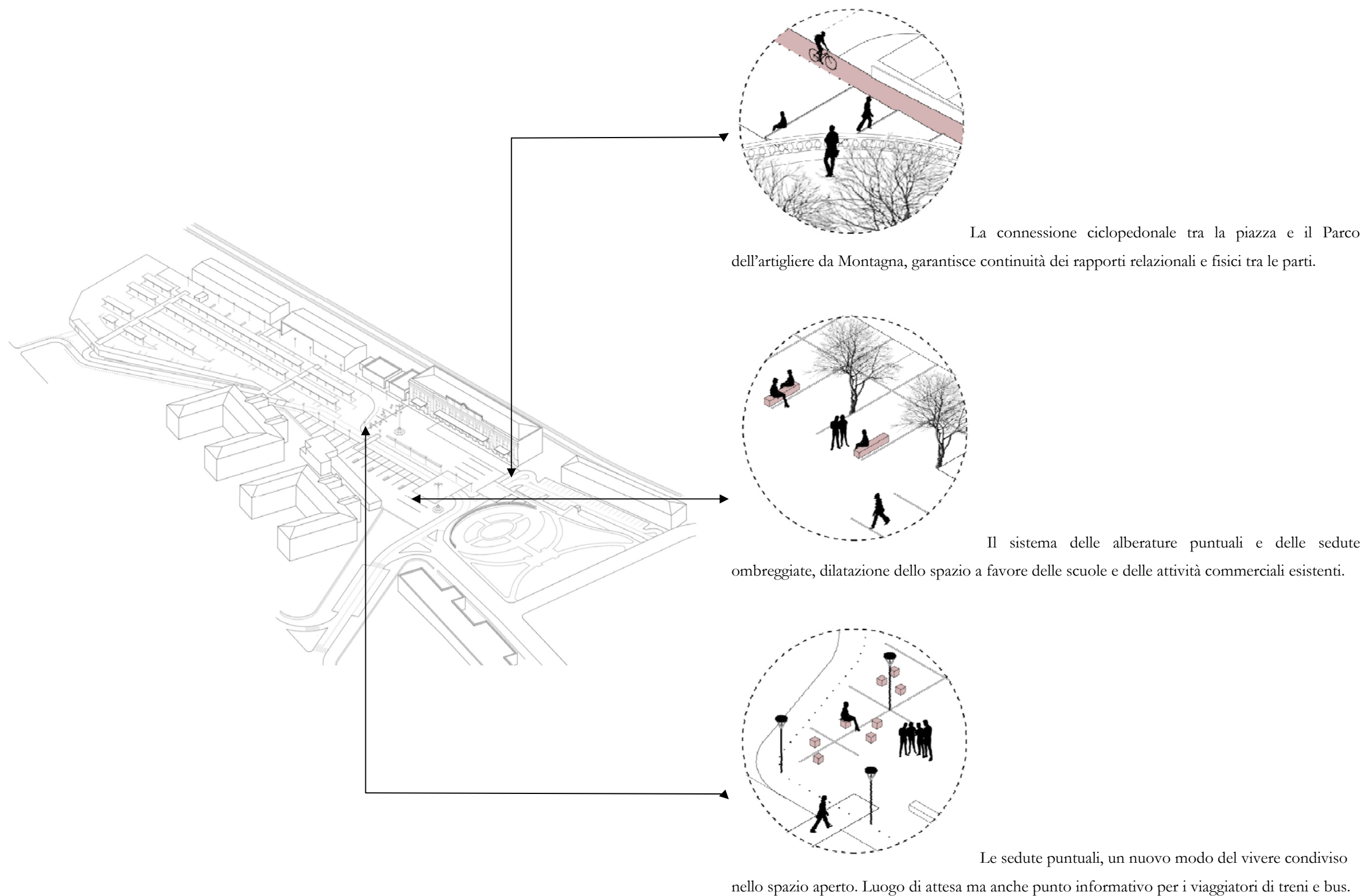
4. realizzazione pensiline autobus area Metropolis e completamento dell'arredo urbano



Terza fase 2023 (previsione)

1. demolizione edifici attività commerciali prospicienti la piazza
2. riorganizzazione spazio aperto tra scuola Ricci e liceo Tiziano per creazione nuovo viale attrezzato di connessione alla piazza.





SISTEMA DELLA MOBILITÀ

La riorganizzazione spaziale della piazza e la creazione di luoghi a prevalenza pedonale, sono possibili solo partendo da una attenta e mirata riorganizzazione delle infrastrutture a servizio della mobilità.

Oggi l'intero invaso è un continuo punto di conflitto tra autobus e pedone, con molti rischi per la sicurezza dei cittadini. Il progetto di riorganizzazione della mobilità su gomma nasce da due presupposti, il primo di natura tecnica ed il secondo di natura paesaggistica.

Dal punto di vista tecnico la razionalizzazione dei percorsi del trasporto su gomma permette di eliminare i rischi e i pericoli per i cittadini, riducendo a pochi punti, molto controllati e protetti, le zone di conflitto tra trasporto su gomma e pedoni, eliminando i pericoli che la situazione attuale comporta.



Dal punto di vista paesaggistico la rimozione degli autobus dal fronte della stazione e la conseguente continuità dello spazio pubblico da via Dante, consente di migliorare i luoghi e permette la visione della stazione dalla strada orientando il fruitore, rendendo piacevole la vista della piazza e riaprendo lo sguardo a un paesaggio più ampio, riportando la vista delle montagne nella piazza.

Gli interventi viabilistici riguardano il riassetto delle strade e la riorganizzazione delle fermate degli autobus. Su via Dante la sezione stradale rivista prevede una zona di sosta degli autobus “da e verso” via Cavour su sede protetta (6 autobus), garantendo il passaggio delle auto.

Viene mantenuto l'ingresso e l'uscita da via Volontari della Libertà sia per le auto che per gli autobus, rispettando la configurazione attuale della strada.

I parcheggi per le auto, i taxi e le moto ad utilizzo della stazione sono collocati nella parte nord est tra il parco e il tracciato della ferrovia.

Su questo lato della stazione sono inoltre previsti le aree “kiss and go” per il carico e scarico breve dei passeggeri in arrivo e partenza con il treno.

Sul lato verso le attività commerciali viene garantita una fascia di parcheggi auto ad uso delle stesse. La strada aperta al transito veicolare viene riorganizzata e spostata nel centro. Oggi è garantito un anello di snodo viabilistico nel piazzale della stazione. Tale soluzione, perfettamente funzionale al servizio degli autobus è tuttavia gravemente pericolosa per la sicurezza dei ragazzi e dannosa paesaggisticamente.

Il progetto garantisce l'anello per la manovra degli autobus ma lo prevede decentrato rispetto allo schema attuale, spostato verso nord ovest sfruttando l'area già attualmente riservata agli autobus nell'area del parcheggio Metropolis.

Lo studio viabilistico effettuato di questa soluzione evidenzia come la miglior fluidità del sistema, eliminando i conflitti pedoni/autobus, permette agli autisti di invertire la marcia in totale sicurezza e senza zone di conflitto con i pedoni, garantendo un risparmio in termini di

tempo e una miglior gestione del traffico degli autobus, a favore di un miglior servizio con minor costi per Dolomiti Bus e di un luogo “urbano, sicuro e vivibile” per i cittadini.

Il progetto ribadisce e riorganizza lo stallo e la sosta del numero di autobus previsto nei casi di maggior traffico come emerge nei documenti forniti dal bando.

Si è lavorato per razionalizzare il sistema della sosta degli autobus, non solo per renderla più sicura, ma anche, attraverso simulazioni di traffico sul caso specifico ed attraverso studio di casi simili, su un efficientamento della stessa.

Il perfezionamento funzionale del sistema della mobilità su gomma è il primo passo verso la sostenibilità ambientale dell’area.

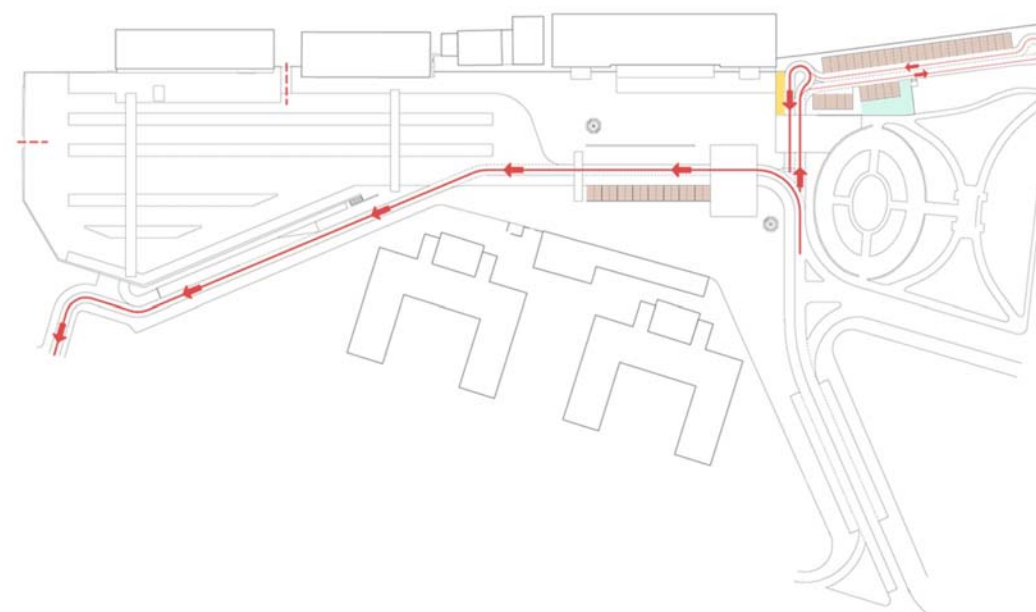
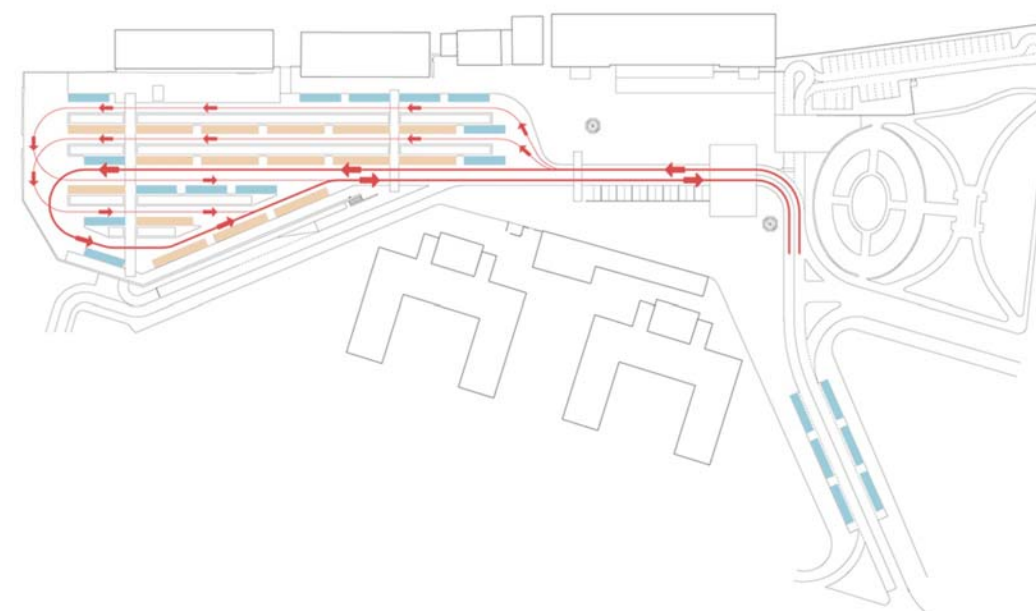
Gli autobus vengono riorganizzati in parte sul piazzale della stazione e in parte sul parcheggio Metropolis, rivedendo la situazione attuale.

Sono garantiti gli stalli per i mezzi da 18metri e da 12 metri. La riorganizzazione prevede sempre un percorso lineare da parte del mezzo, con lo stallo definito in base agli orari di arrivo e di partenza. Sono previsti spazi di manovra con raggi di curvatura idonei, come riportato sugli elaborati di progetto, per rendere fluido il sistema della mobilità

Nella prima fase di realizzazione verrà tracciata la segnaletica orizzontale e realizzati gli attraversamenti, in questo modo si potranno ricollocare gli autobus e realizzare la piazza nella sua composizione finale.

Nelle fasi successive, nel caso di ulteriori somme a disposizione, potranno essere realizzate le banchine e le pensiline di attesa autobus, e in ultimo la predisposizione di un sistema computerizzato di gestione del traffico.

Il progetto prevede l’attivazione di un grande sistema di sviluppo prevedendo piccoli investimenti per fasi successive, garantendo comunque il funzionamento ideale del sistema in ogni grado di sviluppo. Il prevedere piccoli investimenti per fasi successive è garanzia della realizzabilità del sistema.

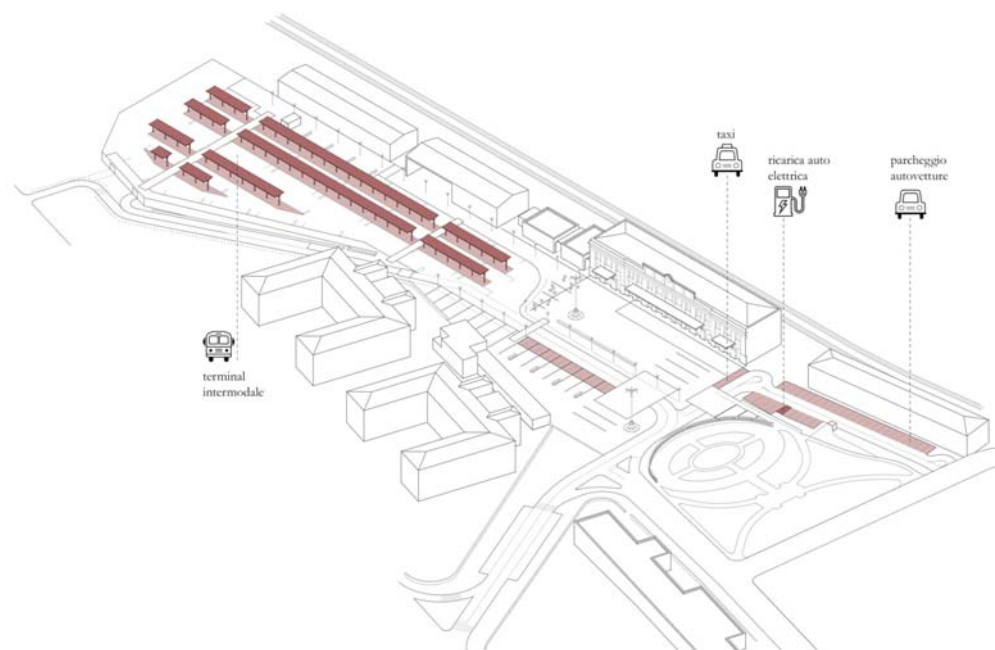


Con questa organizzazione del sistema della mobilità si eliminano i punti di conflitto pedone e autobus, migliorando efficienza e sicurezza del comparto.

Inoltre è auspicabile che, nelle ore di massima affluenza degli studenti, all'ingresso del mattino e all'uscita del pomeriggio, l'area di fronte alla stazione sia interdetta al passaggio dei mezzi privati, prevedendo accessi a orari controllati.

Gli accessi ai parcheggi carrai sul lato della stazione e delle relative aree di manovra, agli approdi dei taxi e dei parcheggi ciclomotori sono previsti sempre liberi sulle 24 ore della giornata.

La localizzazione differente degli ambiti degli autobus e dei parcheggi carrai, senza sovrapposizione dei percorsi, rende sicura e fluida la fruizione dell'area, mettendo al centro della progettazione il pedone, attore privilegiato del comparto.



INTEGRAZIONE DEL PROGETTO AL CONTESTO

Il progetto analizza e interpreta i caratteri specifici di un contesto dalle grandi potenzialità, oggi negate o inesprese. Le operazioni attraverso le quali viene messo in atto il legame con il contesto sono di due tipi, le prime fisiche e le seconde paesaggistiche e materiche.

La pulizia e armonia delle sistemazioni proposte è orientata all'intensificarsi fisico/relazionale dei rapporti con il contesto, valorizzando lo scambio dialettico tra le parti.

La via Dante, oggi relegata a ruolo marginale di puro transito di autobus e macchine, si riorganizza e, modificandone la sezione, assume un carattere di via urbana, adeguata al passaggio dei cittadini e degli studenti e legata funzionalmente alla nuova piazza.

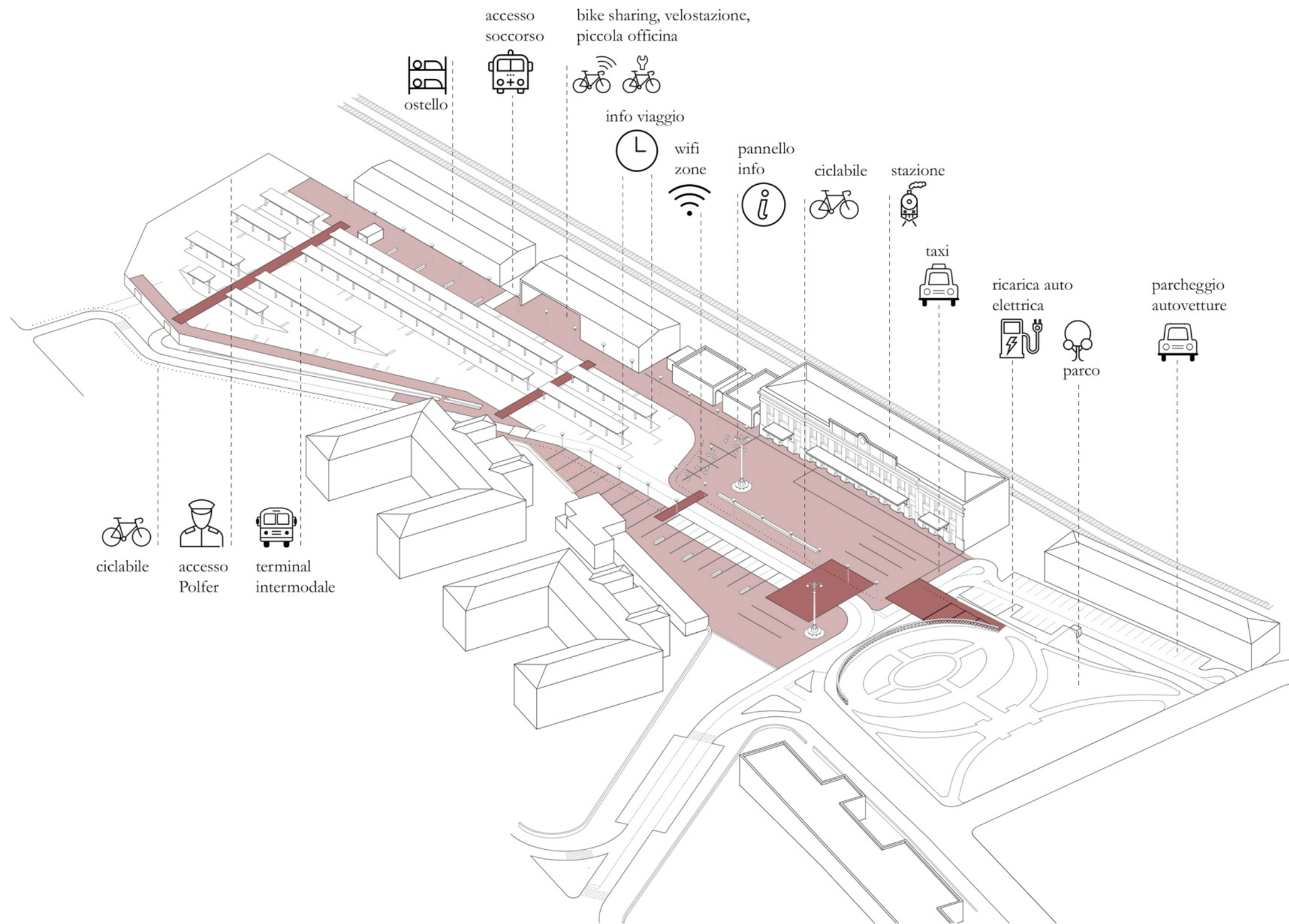
La nuova piazza diventa la testa di questo sistema che, attraverso la via Dante, si collega al centro urbano e si relaziona ad esso. Al tempo stesso la piazza lavora su una relazione biunivoca con il parco esistente.

Lo spazio liberato davanti alla stazione garantisce la vista dell'architettura dell'edificio della stazione garantendone la percezione della grande qualità architettonica e, allo stesso modo, lavora con il parco; lo spazio libero prospiciente consente di cogliere la pienezza del sistema verde del parco dell'Artigliere di Montagna consentendo di riconoscerne il valore.

Il disegno della pavimentazione della piazza, geometricamente definito, guarda alle piazze nobiliari ed eleganti, ricercando un'atmosfera da salotto urbano. I due grandi elementi luminosi esistenti vengono mantenuti e ricollocati e fatti simbolo del passaggio temporale tra il passato e il futuro.

Il disegno delle pavimentazioni racconta di un luogo che, riscopertosi nobile, si relaziona con il centro storico della città, diventandone una testa. Questi due ambiti, anche se fisicamente separati, dialogano attraverso la scoperta della stessa atmosfera che vede Belluno come una città elegante e costruita da "bei palazzi".

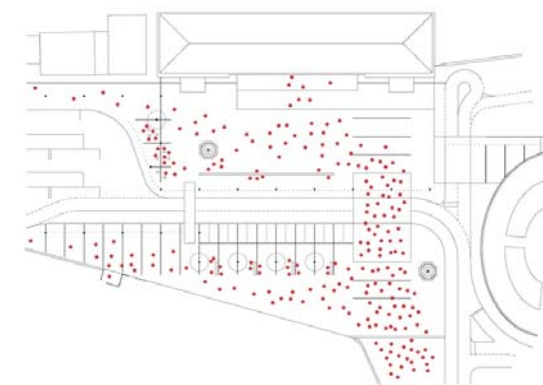
Il progetto propone un intervento che, nella configurazione finale, risulterà unitario e in stretto legame con il contesto, in un ambiente riscoperto e dalle elevate qualità urbane.



I MODI D'USO DELLO SPAZIO APERTO

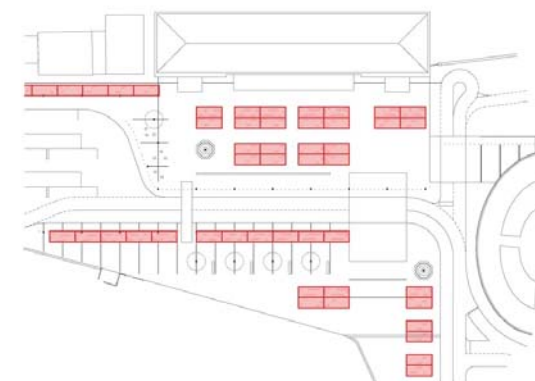


La continuità tra città, piazza e parco, garantisce l'attraversamento sicuro degli utenti



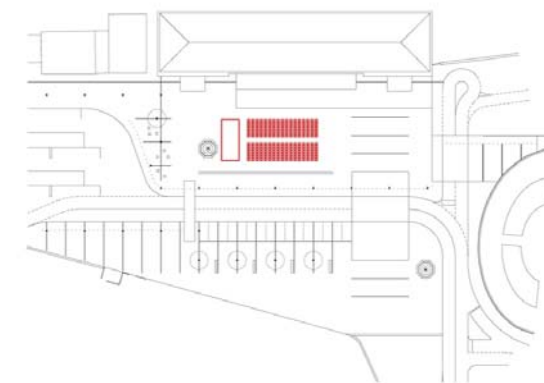


L'invaso centrale e la continuità tra piazza e polo intermodale ma anche il luogo per sagre, mostre e mercato





La dilatazione del sistema piazza verso l'Ostello. Luogo che può ospitare manifestazioni, teatro e cinema all'aperto







CONFRONTO TRA STATO DI FATTO E STATO DI PROGETTO



STATO DI FATTO



STATO DI PROGETTO

VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE E CONFRONTO (ESTRATTO DEL VERBALE DI GIURIA DI SECONDA FASE DI CONCORSO)

Di seguito le valutazioni in merito alle proposte progettuali pervenute, compiute tenendo conto di quanto previsto dall'Art. 25 _ Criteri per la valutazione delle proposte del Bando di Concorso:

1° classificato: progetto / plico n. 1

Arch. Emanuele Colombo - Mariano Comense (CO) – capogruppo *R.T.P. non ancora costituito*

La Commissione Giudicatrice apprezza la proposta progettuale per gli stessi punti di forza emersi nella prima fase:

- lo schema funzionale che divide gli spazi pedonali da quelli veicolari;
- la sistemazione dell'imbocco di Via Dante sul fronte della stazione;
- la chiarezza del sistema di distribuzione della circolazione e la qualità del disegno urbano.
- lo sviluppo del progetto che consente una flessibilità dello spazio nel tempo.

Vengono inoltre apprezzati:

- le verifiche dimensionali degli stalli;
- la cantierizzazione ben studiata.

La Commissione rileva che sono stati risolti i seguenti punti di criticità:

- la definizione anche dimensionale all'accesso dell'area Metropolis;
- lo spazio pedonale della stazione e l'area Metropolis;
- il rapporto tra Via Dante e il rapporto con il giardino.

Si consigliano di approfondire in un successivo sviluppo progettuale:

- la ciclo-pedonalità;
- la scelta dei corpi illuminanti;
- i materiali della pavimentazione.

2° classificato: progetto / plico n. 5

Arch. Marco Bozzetto - Resana (TV) – CAPOGRUPPO *R.T.P. non ancora costituito*

La Commissione apprezza la proposta progettuale per:

- la chiarezza dell'organizzazione funzionale e del progetto urbano e delle relazioni architettoniche;
- la divisione per fasi realizzative.

Rimangono confermate le caratteristiche e le criticità funzionali del progetto.

3° classificato: progetto / plico n. 3

Arch. Elisa De Bridda - Mel (BL) – CAPOGRUPPO *R.T.P. non ancora costituito*

La Giuria apprezza il progetto per:

- la flessibilità e l'organizzazione funzionale del piazzale che prevede molteplicità di utilizzo, con il mantenimento del passaggio veicolare anche davanti alla stazione;
- la qualità e la continuità dello spazio urbano.

Sono stati risolti in parte:

- l'illuminazione;
- gli aspetti legati ai materiali della pavimentazione.

Rispetto alla prima fase concorsuale appaiono meno efficaci gli aspetti trasportistici e di interscambio

4° classificato: progetto / plico n. 4

Arch. Massimo Triches | Belluno – CAPOGRUPPO *R.T.P. non ancora costituito*

La Commissione apprezza la soluzione progettuale per:

- lo schema funzionale complessivo dei flussi;
- lo studio di Via Dante e il piazzale antistante alla stazione;
- l'attenzione per la permeabilità dei suoli.

Alcune soluzioni architettoniche appaiono inadeguate rispetto all'assetto figurativo dell'edificio della stazione, in particolar modo la presenza della pensilina.

5° classificato: progetto / plico n. 2

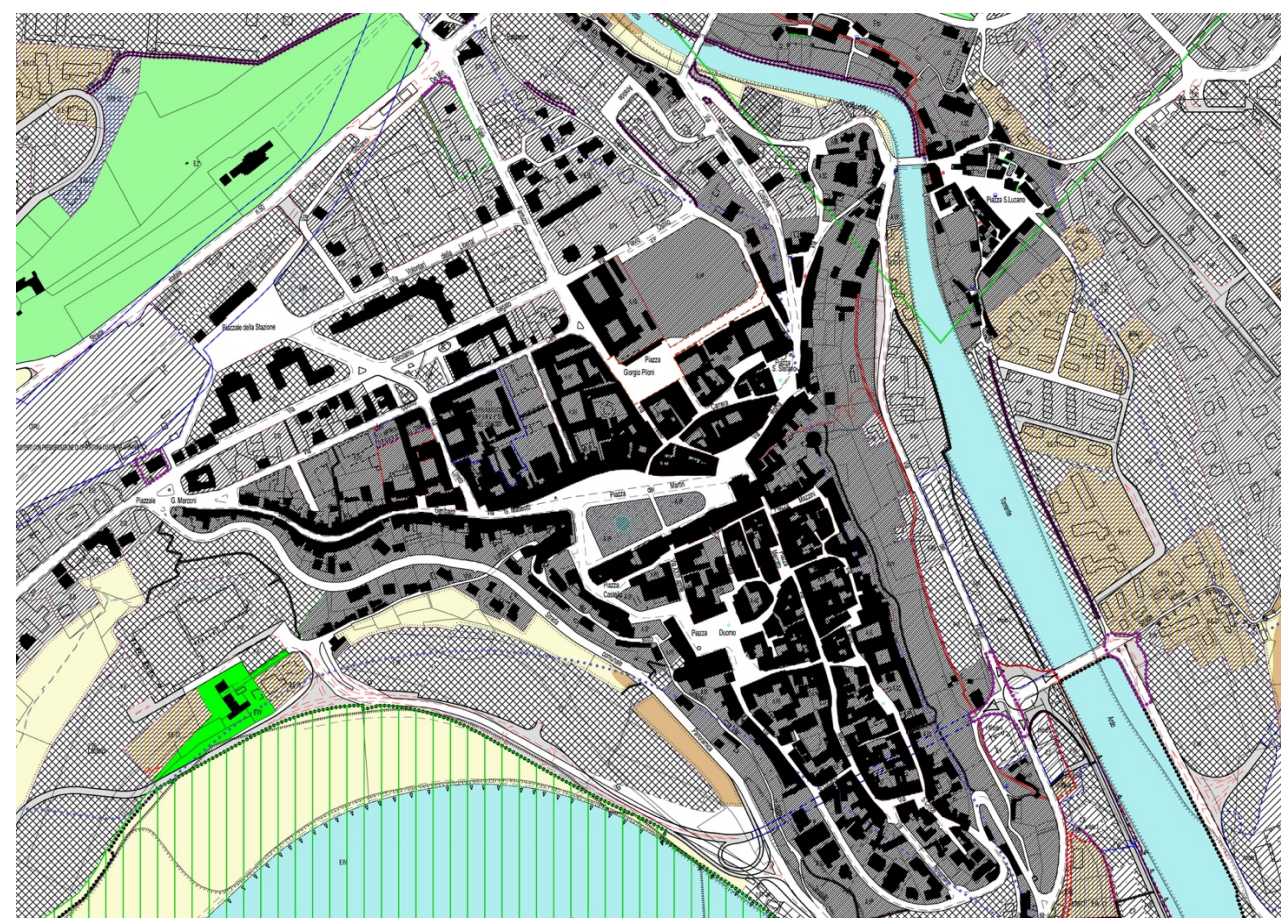
Arch. Michele Moreno | Milano *singolo professionista*

Il progetto viene apprezzato per la qualità urbana che traspare dalle immagini proposte, tuttavia la proposta sullo spazio pubblico rimane schematica e risulta non sufficientemente sviluppata e risolta. Il funzionamento dal punto di vista viabilistico è stato migliorato.

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE E PAESAGGISTICO (prime valutazioni)

COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Si riportano di seguito gli estratti dei piani urbanistici e dei progetti strategici a scala comunale, provinciale e regionale che coinvolgono l'ambito d'intervento.

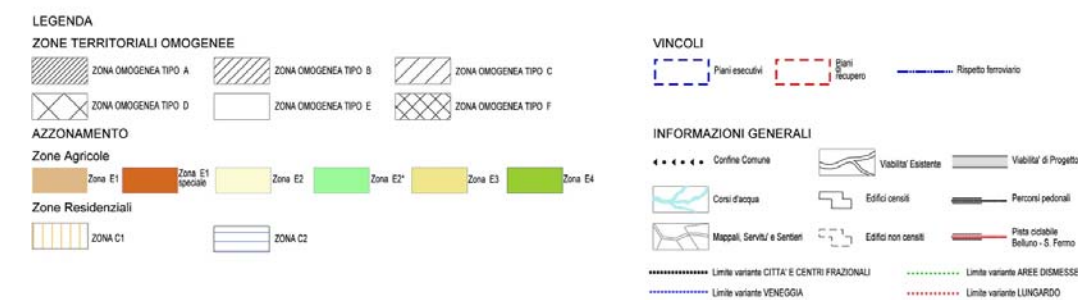


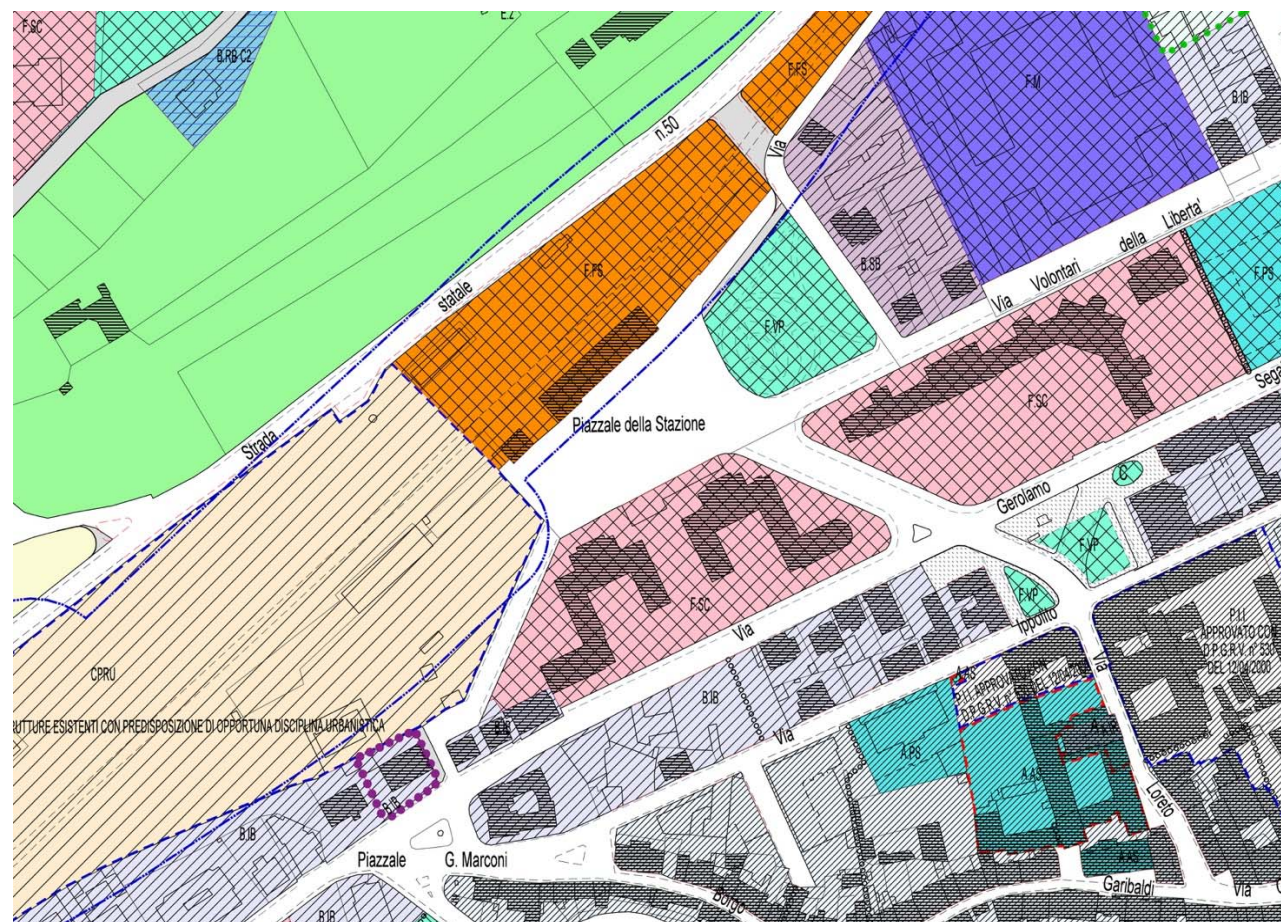
P.R.G.

Estratto della Tavola n°14, Scala 1:5.000

L'area oggetto del presente studio di fattibilità è collocata a nord del centro storico della città (Zona omogenea di tipo A), attorno ad essa sono presenti attrezzature ed impianti di interesse generale (Zona omogenea di tipo F).

Il Piazzale Metropolis fa parte della Zona omogenea di tipo C.



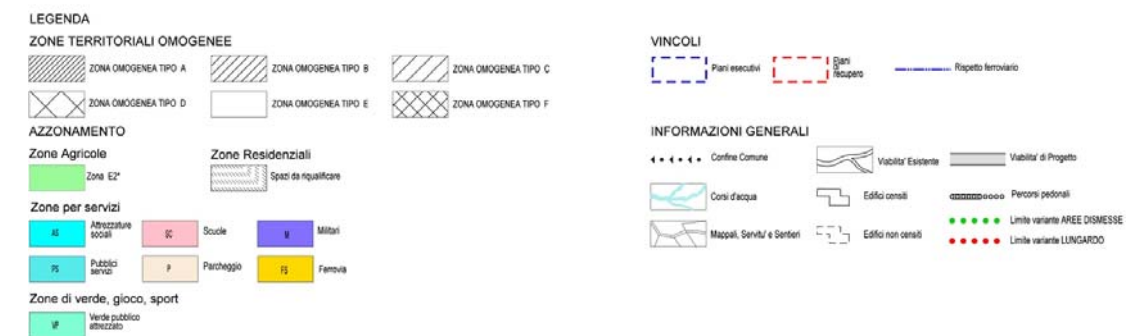


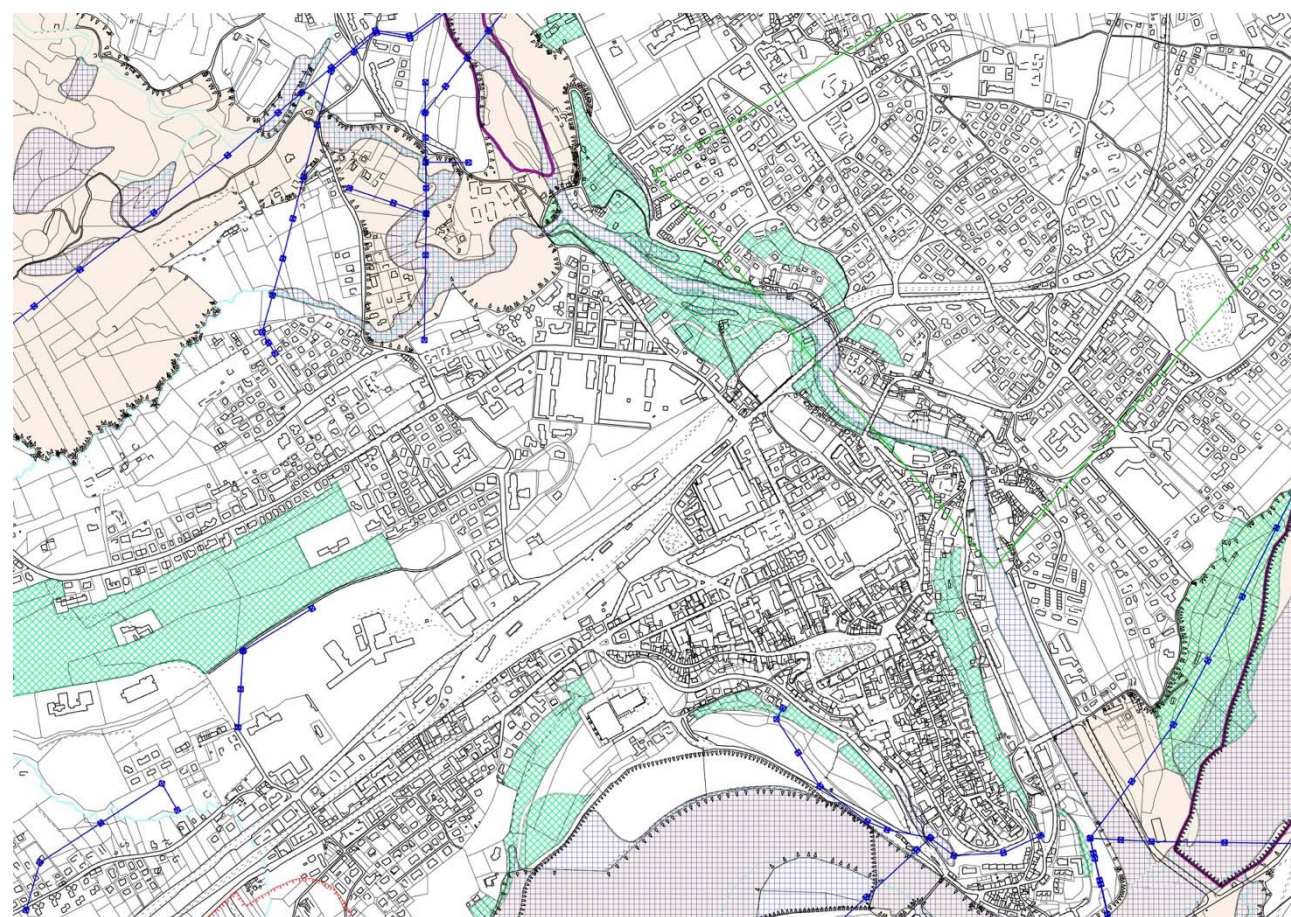
P.R.G.

Estratto della Tavola n°24, Scala 1:2.000

Sull'intera area oggetto del presente studio di fattibilità ricade un vincolo di rispetto ferroviario determinato dal P.R.G. Il Piazzale della Stazione non ha ulteriori prescrizioni, mentre il Piazzale Metropolis e gli edifici ferroviari dismessi sono identificati dallo strumento urbanistico come area di riqualificazione urbana (Zona C.PRU).

Il Parco dell'Artigliere da Montagna è indicato come Verde pubblico attrezzato (Zona F.VP).

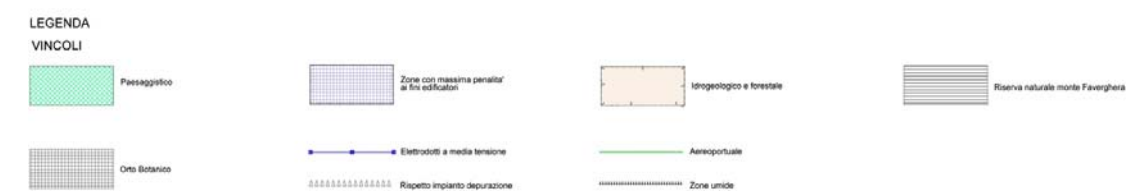


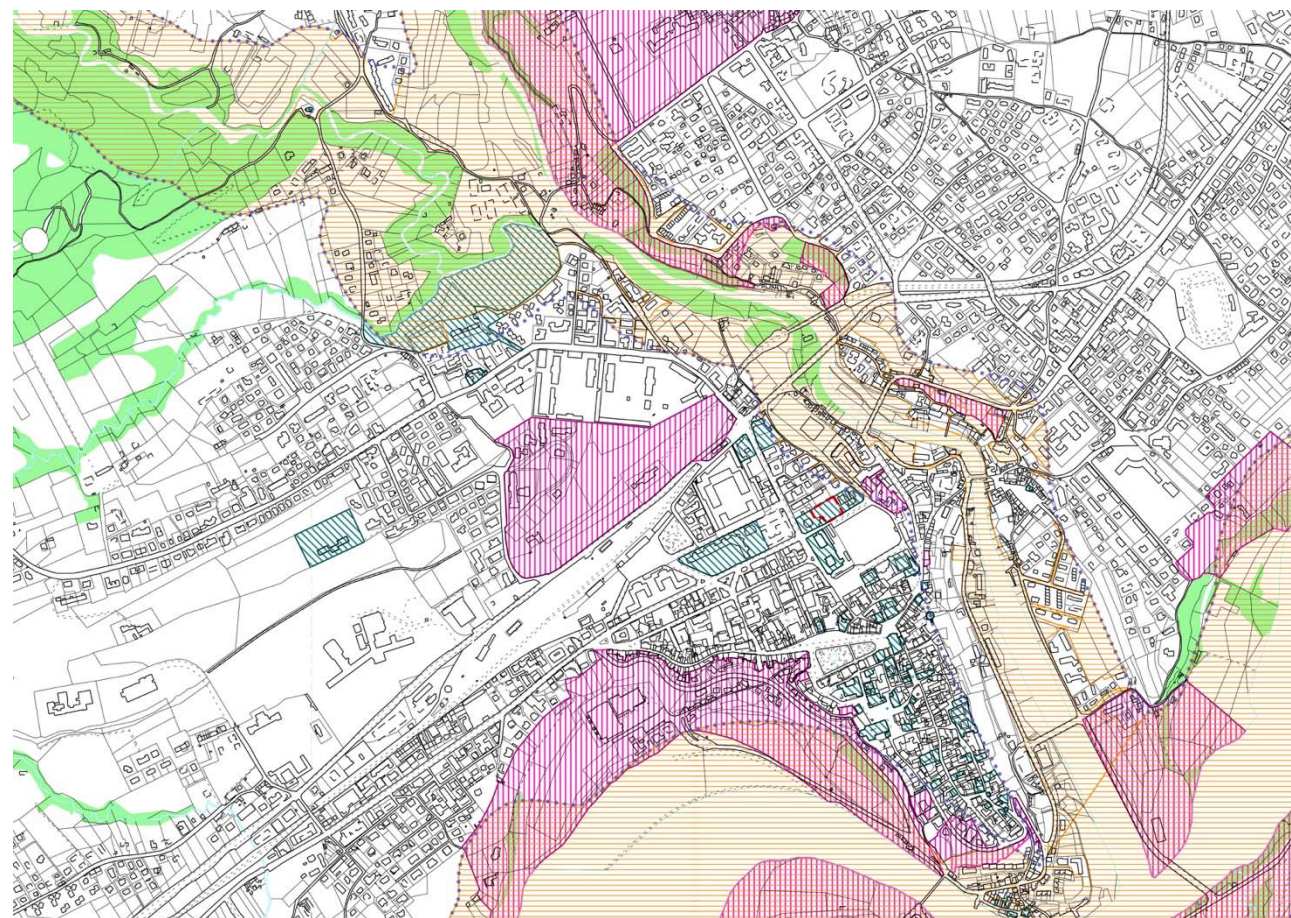


Vincoli derivanti dal P.R.G. e da altre normative

Estratto delle Tavole 3b e 4b, Scala 1:10.000

Dalla presente tavola non risultano vincoli sull'area oggetto di intervento.

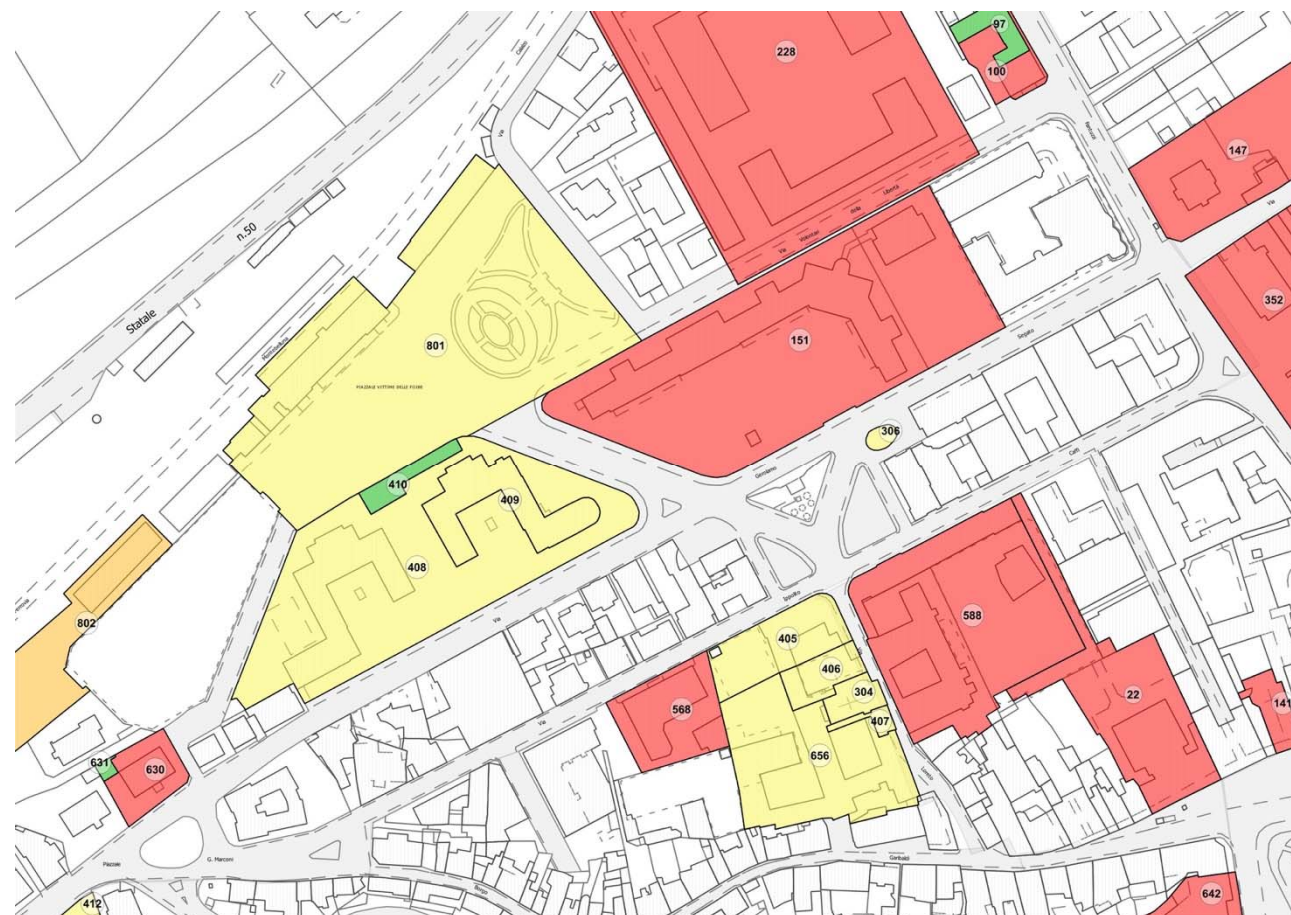




Vincoli paesaggistici D.lgs n.42/2004
Estratto delle Tavole 3b e 4b, Scala 1:10.000

Sull'area oggetto del presente studio di fattibilità ricade non ricade alcun vincolo paesaggistico. Si precisa che il parco dell'artigliere da Montagna, come riportato dal documento *A_scheda progetto* allegato alla documentazione di concorso, è soggetto alla tutela del codice dei Beni Culturali.

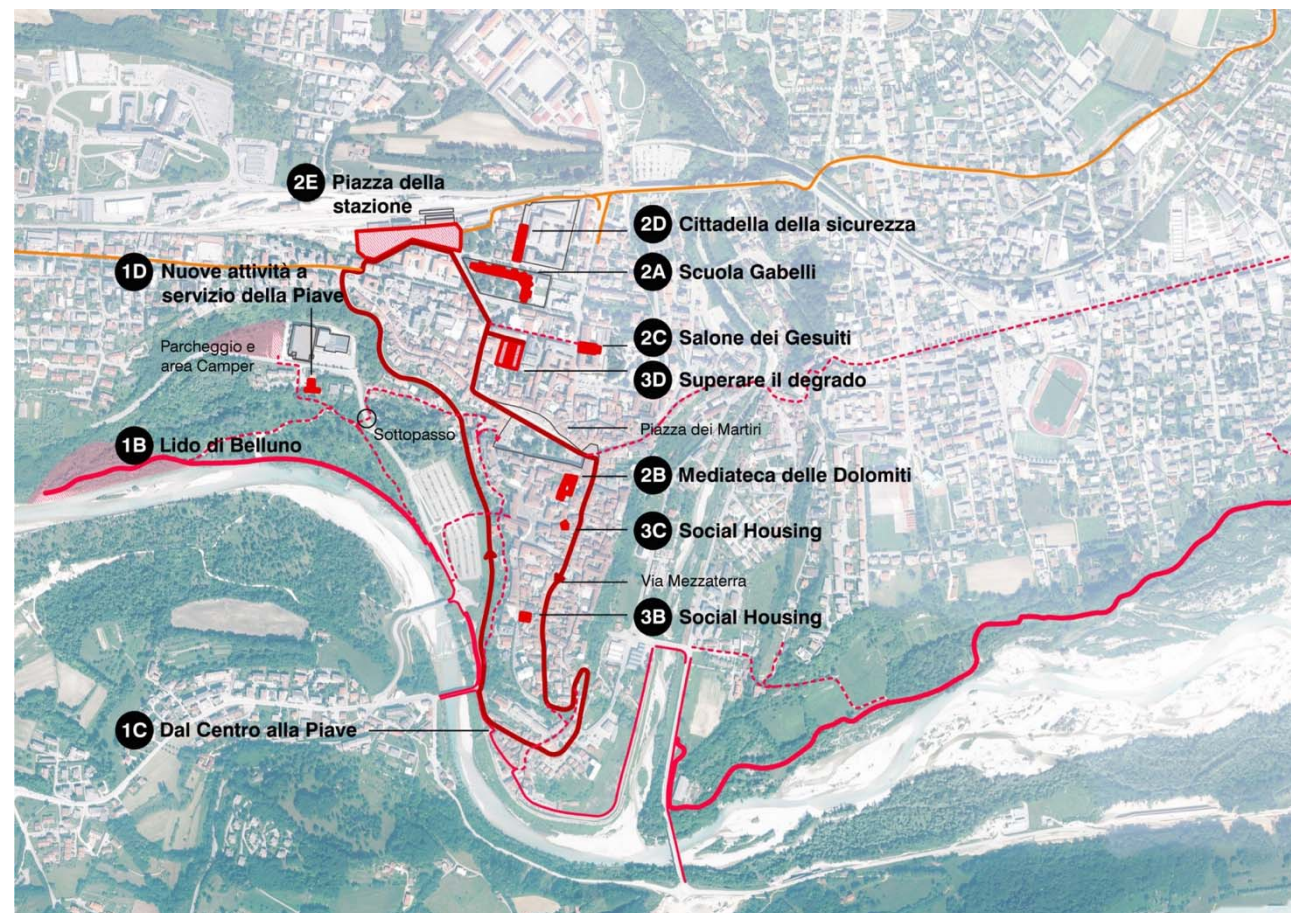




Vincoli culturali D.lgs n.42/2004
Estratto della Tavola 20, Scala 1:2.000

Sull'area oggetto del presente studio di fattibilità ricade un vincolo Culturale da verificare, ai sensi del D.lgs n.42/2004. L'immobile della stazione, il piazzale ed il Parco dell'Artigliere da Montagna, risultano vincolati ai sensi dell'art.12 comma 1.





Programma di Rigenerazione urbana città Belluno Capoluogo

Estratto della tavola di sintesi

L'area oggetto del presente studio di fattibilità rientra nel progetto di riqualificazione urbana "Progetto Belluno, da periferia del Veneto a capoluogo delle Dolomiti". Descritta come un luogo fondamentale per la rigenerazione della città, la piazza della stazione è interessata anche dal passaggio dell'anello ciclopedonale che collegherà tutta Belluno; numerosi progetti di riqualificazione si attestano nelle immediate vicinanze della piazza.

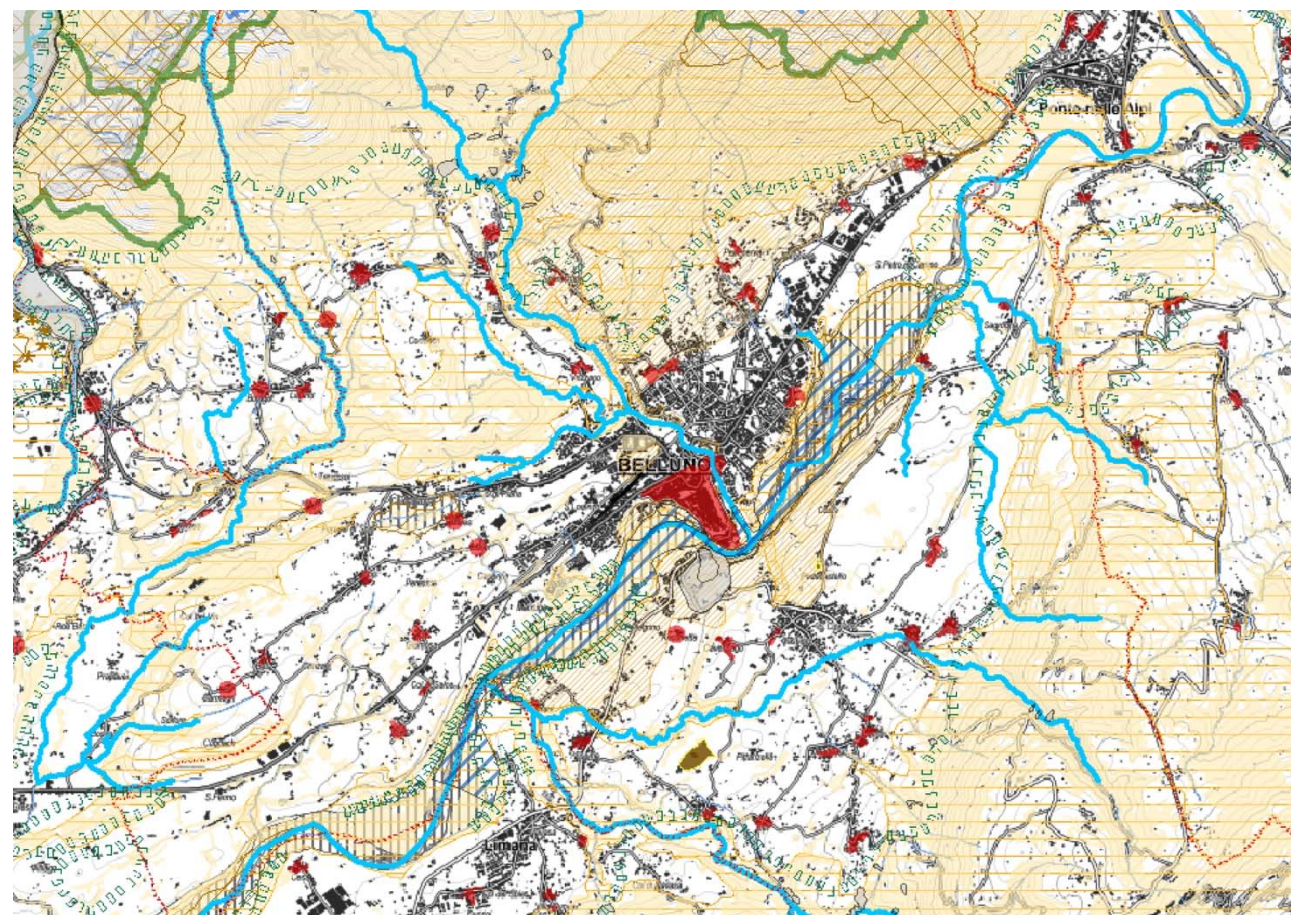
LEGENDA

Principali percorsi di mobilità lenta

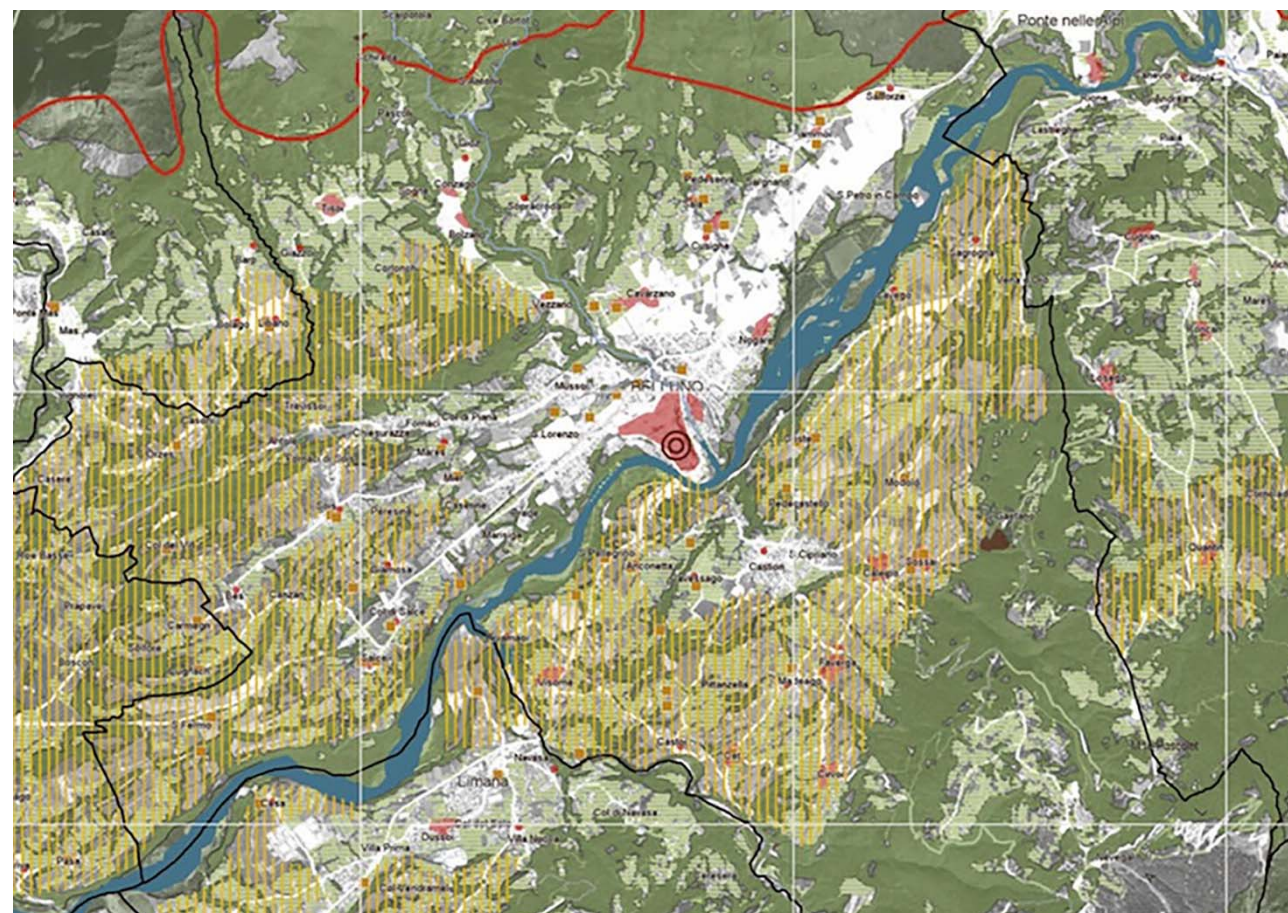
- Percorso ciclopedonale naturalistico lungo il fiume Piave
- Anello ciclopedonale in città
- Tratto bellunese della ciclovia Ponte nelle Alpi - Belluno - Sedico - Feltre
- Percorsi ciclopedonali di collegamento

Interventi delle Azioni del 'Progetto Belluno'

- 1n Azione 1 'Parco del Piave'
- 2n Azione 2 'Servizi a scala territoriale'
- 3n Azione 3 'Welfare Innovativo'



P.T.C.P.
Estratto della tavola dei Vincoli di pianificazione, Scala 1:50.000
Non si riscontrano particolari prescrizioni da parte del P.T.C.P. della Provincia di Belluno.



P.T.R.C.
Estratto della tavola del Sistema del territorio rurale e della rete ecologica, Scala 1:50.000
Rappresentazione del ruolo strategico di Belluno, cerniera fra i diversi sistemi ambientali.

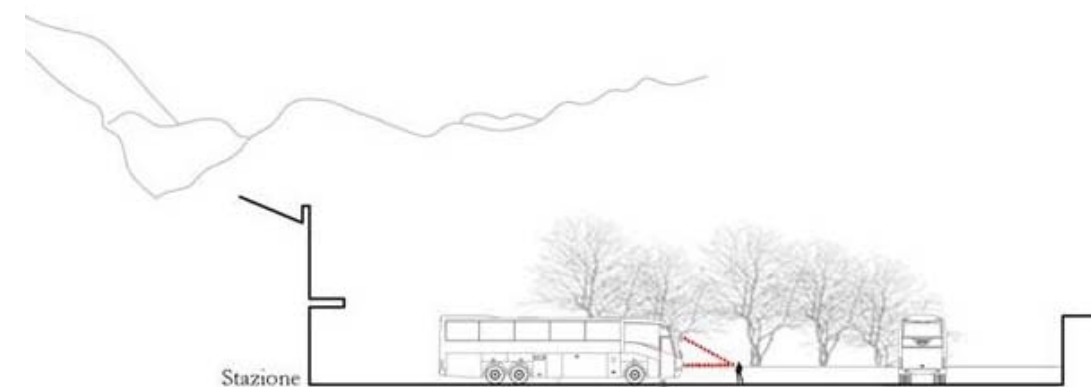
ANALISI E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

L'area d'intervento si presenta oggi come un grande snodo viabilistico, uno spazio disomogeneo e "liquido" che interrompe le continuità formali e relazionali del centro di Belluno.

Come detto, il piazzale è un grande contenitore di mezzi di trasporto, autobus pubblici e veicoli privati, che occupano indistintamente lo spazio antistante la stazione.

Tale situazione, oltre a rappresentare un problema serio dal punto di vista della sicurezza degli utenti, genera tre criticità "ambientali e paesaggistiche" significative, che sono:

1. Interruzione della trama morfologica, funzionale e formale del centro storico.
Il tessuto urbano in prossimità del piazzale perde forma e contenuto. L'atmosfera e il carattere del centro storico tendono ad indebolirsi. Il piazzale anziché rappresentare un punto di dissolvenza e di conseguenza una porta d'accesso alla città rappresenta un elemento di rottura, sia dal punto di vista della destinazione d'uso, ma anche rispetto alla continuità dei sistemi.
2. Discontinuità e rottura dei sistemi del paesaggio.
Interpretato come piazza d'arrivo e di partenza per l'intero nucleo urbano, lo spazio così come oggi configurato nega totalmente il rapporto fra Belluno e le montagne e non rappresenta un momento di transizione fra gli ambiti del paesaggio, pur avendo le potenzialità per farlo.
3. Annullamento dell'architettura dell'edificio della stazione.
Il fronte della stazione, pur rappresentando un'architettura nobile e di qualità, al pari degli altri edifici significativi che definiscono il carattere del centro storico, è totalmente nascosto e offuscato sia dal volume degli autobus, sia dalla monofunzionalità dell'ambito.



Piazzale della Stazione, stato di fatto

MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE

Le due sezioni precedenti confrontano la condizione attuale dell'invaso del piazzale con la soluzione di progetto che prevede lo spostamento degli autobus per liberare lo spazio davanti alla stazione.

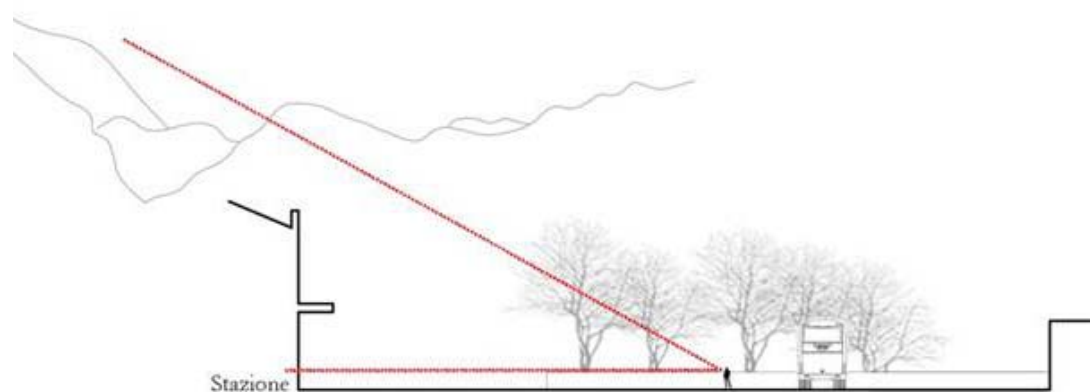
Ne consegue un ritrovato rapporto fra la stazione stessa e la sua piazza, oltre alla continuità pedonale e visiva fra la piazza stessa e il centro storico.

La piazza riscopre inoltre il rapporto con il sistema ambientale più ampio, ritrovando il carattere proprio di Belluno che, restando una città dal carattere preciso e nobile, guarda alle Dolomiti e al paesaggio della montagna.

Il progetto di per sé stesso rappresenta un intervento di mitigazione ambientale. L'intervento proposto mantiene la funzionalità intermodale dello snodo, migliorandone l'efficienza, ma restituendogli dignità, struttura e carattere. Ritrovare un luogo oggi parzialmente "declassato", restituendolo alla città senza snaturarne il carattere ma anzi valorizzandone le caratteristiche, rappresenta un'occasione di riscatto e di, appunto, compensazione ambientale nel quadro territoriale più ampio.

Il bassissimo impatto ambientale del progetto è rappresentato dai seguenti punti di forza:

- valorizzazione delle preesistenze di pregio (edificio della stazione e lampioni esistenti)
- Ricucitura delle trame e dei rapporti con l'immediato interno
- definizione del progetto attraverso pochi segni chiari e precisi
- utilizzo di elementi (anche d'arredo) semplici ma definiti, caratterizzanti ma discreti
- impiego di materiali che fanno parte della storia dei luoghi e che appartengono al contesto
- assenza di nuove strutture e di interventi invasivi
- ottimizzazione del cantiere, a vantaggio della funzionalità stessa del piazzale ma anche per contenere l'impatto del cantiere stesso sull'ambito.



Piazza della Stazione, progetto

APPROFONDIMENTI “SPECIALISTICI”

ELEMENTI SIGNIFICATIVI DI QUALIFICAZIONE DELL'AREA DI PROGETTO E RELATIVI CENNI STORICI

(estratto parziale dal documento di concorso 02_Allegati | A_scheda progetto e integrazioni)

Stazione ferroviaria

La stazione ferroviaria di Belluno, inaugurata il 28 ottobre del 1928, fu progettata dall'ing. Benedetto Protti all'interno di un disegno urbanistico che prevedeva lo spostamento verso nord della linea ferroviaria e della precedente stazione dalla vecchia sede, realizzata nel 1886 dove oggi sorgono le Scuole Gabelli. L'edificio è significativo non solo per la funzione che rappresenta, ma anche per la sua qualità architettonica che valorizza il contesto e che costituisce un fondale di pregio per chi dal centro storico della città percorre Via Dante Alighieri. Grazie alla sua collocazione rispetto al centro, la stazione ferroviaria - con il suo intorno - è una vera e propria “porta di ingresso” alla città storica.



©De Marchi

Giardino – Parco dell'Artigliere da Montagna

Il giardino adiacente alla Stazione Ferroviaria venne ridisegnato e fu sistemato secondo l'attuale configurazione dall'arch. Alberto Alpago - Novello nel 1940.

L'area è esclusa dal progetto ed è soggetta a tutela secondo quanto previsto dal vigente Codice dei Beni Culturali.

Il giardino rappresenta un continuum con lo spazio della piazza.

Il carattere formale e architettonico del giardino stesso è affine a quello del fronte della stazione, con il quale definisce un contesto preciso e “storicamente” individuabile e un insieme da valorizzare.



©Burloni

Scuole Gabelli

Intitolate alla memoria del pedagogista bellunese Aristide Gabelli (1830-1891) furono realizzate nel 1933-34 con spazi interni ed esterni progettati dagli Ingegneri Agostino e Guglielmo Zadra per la migliore applicazione didattica del metodo didattico Montessori- Pizzigoni, importato a Belluno ed applicato da Pierina Boranga.

Le scuole sorgono sullo spazio dove si trovava la prima stazione ferroviaria cittadina, costruita nel 1886 e spostata più a nord, nell'attuale sede, nel 1928, quando Belluno venne collegata al Cadore.



Il giardino delle scuole Gabelli ©Archivio storico di Belluno

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DEL SITO



Piazzale della Stazione visto da Via Dante



Vista di Via Dante



Fermata autobus di Via Dante nell'orario di punta



Via Volontari della Libertà vista dall'incrocio con Via Dante



Piazzale della Stazione visto dall'incrocio tra Via Dante e Via Volontari della Libertà



Fronte della Stazione



Scuole Ricci e Tiziano viste dal Piazzale della Stazione



Piazzale Metropolis visto dal marciapiede della Stazione



Parco dell'Artigliere da Montagna visto dal Piazzale della Stazione



Vista degli edifici ferroviari dismessi



Piazzale della Stazione visto dal Piazzale Metropolis



Piazzale della Stazione visto da Via Carducci



Vista di Via Carducci



Vista dell'ingresso al parcheggio sottostante il Piazzale Metropolis

INSERIMENTO URBANISTICO



1. Il sistema della nuova piazza della stazione diventa luogo della socialità, punto strategico di accesso alla città e affaccio ritrovato verso il paesaggio ampio delle Dolomiti Bellunesi, grazie alla riorganizzazione del piazzale Metropolis che viene ottimizzato a favore della mobilità e della sicurezza dei pedoni. Il nuovo ambito riequilibra la compresenza delle diverse utenze e dei diversi modi d'uso.

2. Il parco dell'Artigliere da montagna ritrova un rapporto diretto e continuo con lo spazio urbano della piazza e diventa parte del sistema delle aree verdi dell'intero centro urbano.

3. All'interno dello spazio della piazza si prevede la realizzazione di un tratto di ciclabile su sede propria che collega via Carducci a via De Min attraverso il parco dell'Artigliere da montagna e ricuce l'anello ciclabile urbano.

4. Via Dante, ridefinita nella sezione e riorganizzata, assume il ruolo di tramite urbano e riscopre il rapporto visivo diretto con l'architettura della Stazione. L'inserimento della ciclabile su via Dante, connette la piazza al centro città.

5. La piazza dei Martiri, già cuore della città, riequilibra il suo rapporto con il sistema del costruito e diventa parte di un sistema relazionale più ampio.

6. Le piazze assumono ciascuna un carattere specifico. La piazza del Duomo è concepita come inizio del percorso e viene concettualmente pensata come porta di accesso al nuovo sistema per chi proviene dalla valle del Piave e dal torrente Ardo.

RILIEVO TOPOGRAFICO

Alla pagina seguente si riporta il rilievo topografico piano altimetrico già fornito dall'amministrazione comunale in fase di concorso, sulla base del quale verranno redatti i successivi livelli di approfondimento del progetto.

