

RELAZIONE GENERALE

(ai sensi dell'Art. 25 DPR 207/2010)

1. Premessa

Il quartiere "Raibosola" occupa una vasta porzione di un residuo di valle palustre bonificata con la medesima denominazione, situata nell'estremità orientale del centro storico di Comacchio, costituendone di fatto una propaggine periferica. Esso ha conosciuto, sostanzialmente, due diverse fasi di sviluppo: la prima, all'indomani dell'approvazione del P.R.G. del 1974-76, portò alla realizzazione della "Zona P.E.E.P" di Comacchio, che occupa un'area che va da Via Marina a Sud-Est fin quasi a raggiungere la Circonvallazione (Via R. Felletti-Rossonia) a Nord-Ovest; la seconda, realizzata in tempi più recenti, ha creato una giuntura del tessuto urbano fra questa prima espansione e la zona residenziale di Via Vittorio Veneto già esistente. Già da questa sommaria descrizione, appare subito evidente che, in realtà, non si tratta di un quartiere residenziale "omogeneo", né dal punto di vista urbanistico né sociale, in quanto le due zone non "dialogano" fra loro e nel quale emergono la sua "divisione" e la sua "esclusione" dal centro storico. Nel corso del tempo il quartiere è stato fatto sempre più oggetto di attenzioni da parte delle amministrazioni comunali, con interventi mirati che avevano lo scopo di elevare la qualità urbana e migliorare i collegamenti e l'inclusione urbana. Fra questi, la realizzazione, fra la metà degli anni '90 del secolo scorso e la metà del primo decennio di questo, di una rete di piste ciclabili per il collegamento sia nel centro storico che sulla costa, un piccolo parco giochi e, soprattutto, le infrastrutture sportive come il nuovo stadio per il calcio e l'atletica leggera.

2. Gli obiettivi dell'intervento

È all'interno di questo lungo processo di rinnovamento e inclusione urbana del quartiere Raibosola che si inserisce il *Quarto e quinto Programma Annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per il Comune di Comacchio denominato "Connessione Urbana in sicurezza: Centro Storico - Quartiere Raibosola – Costa"*. Il progetto ha un duplice scopo: da una parte migliorare il livello di sicurezza della viabilità veicolare e ciclopeditone,

incentivando ulteriormente quest'ultima; dall'altra, proseguire appunto con un processo di inclusione di questa vasta area urbana, facendola dialogare maggiormente con il centro storico di Comacchio.

Oltre a ciò, l'intervento fa parte integrante di un programma più ampio e ambizioso che l'Amministrazione Comunale ha avviato e che prevede, attraverso la collaborazione con l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, il recupero delle periferie urbane degradate tramite il processo di "rigenerazione urbana" e con la partecipazione attiva della cittadinanza (percorso partecipato).

Gli obiettivi che il progetto intende raggiungere sono quelli indicati nel progetto preliminare:

1. La connessione del quartiere con il centro storico di Comacchio (Zona Trepponti) lungo l'asse Nord-Ovest/Sud Est rappresentato dalla dorsale di Via Marina, fino al congiungimento con l'esistente pista ciclabile che conduce a Porto Garibaldi e con conseguente messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale esistente;
2. La realizzazione, nella Piazza Trento e Trieste (un piazzale realizzato nei primi anni '70 del novecento, del tutto utilizzato) di una prima zona di interscambio con la realizzazione di fermate dell'autobus e il suo collegamento – attraverso una pista ciclopeditonale su Via Montegrappa – con il quartiere Raibosola. Questa zona rappresenta un importante nodo strategico per le future connessioni con il centro storico, in particolare col quartiere di Sant'Agostino, della cui omonima ex-fortezza, ne è previsto il recupero.
3. Due realizzazioni in Via Marconi: il primo riguarda l'adeguamento e la messa in sicurezza di un attraversamento ciclo-pedonale esistente in prossimità di Via Elettra e della pista ciclabile esistente che da qui, va ad incrociare Via Montegrappa per poi terminare a Sud in Via Marina; il secondo, prevede l'arretramento e la messa in sicurezza dell'attraversamento – già esistente – di Via degli Agostiniani.
4. L'intervento che, partendo da Via Caduti di Cefalonia e Corfù, prevede la riqualificazione di Viale Ghirardelli e Via Paisolo, la "spina dorsale" del quartiere Raibosola, che lo attraversa sempre secondo l'asse N-O/S-E, per terminare poi in Viale Margherita. Esso si articola attraverso tre azioni:
 - La trasformazione di Viale Ghirardelli-Via Paisolo-Viale Margherita in "zona 30", ovvero di un'"isola ambientale" in cui si realizzano interventi finalizzati alla

moderazione del traffico (ad esempio la limitazione della velocità massima a 30 km orari, contenimento dei flussi di attraversamento) allo scopo di proteggere l'utenza debole (i pedoni e i ciclisti), migliorare la funzionalità e la sicurezza della strada, ridurre l'inquinamento atmosferico, acustico e visivo;

- La realizzazione di una nuova zona di interscambio con fermate autobus al congiungimento fra il Viale Ghirardelli e Via Paisolo e di altre due fermate autobus su viale Margherita, previa eliminazione delle fermate esistenti su via Marina.
- La realizzazione di una nuova pista ciclabile su Viale Ghirardelli, Viale Paisolo e Viale Margherita e il suo raccordo con la pista ciclabile esistente sulla Via Marina.

5. Infine, all'estremità opposta della stessa ciclabile, in prossimità dell'ingresso di Porto Garibaldi, la realizzazione di una rotatoria in via sperimentale col raccordo della Strada Statale Romea.

3. Zona 1: collegamento ciclopedonale Trepponti-Via Marina

Il progetto si prefigge di raggiungere gli obiettivi individuati attraverso delle azioni che consentano al contempo di avere una elevata qualità urbana e una facile ed economica realizzazione e manutenzione e l'utilizzo di dispositivi tecnologici per il miglioramento della sicurezza del sistema di connessione viario.

Le scelte progettuali hanno privilegiato la sicurezza in ogni situazione, a partire dall'individuazione dei tracciati, scegliendo quelli che presentavano meno problematiche e possibili occasioni di interferenze con la viabilità veicolare; un esempio fra questi è rappresentato dal collegamento ciclopedonale fra la zona Trepponti, in cui si è preferito costeggiare la destra idrica del Canale Pallotta; il canale viene attraversato solo in prossimità della sede dell'A.N.M.I., utilizzando il ponte pedonale esistente, in attesa della realizzazione del nuovo ponte carrabile che dovrebbe collegare quest'area a Via Marina. Successivamente la pista ciclabile rimane in fregio al lato meridionale della stessa Via Marina, fino al congiungimento con il tronco esistente che porta alla costa. Qui l'attraversamento, realizzato in maniera complanare rispetto al piano stradale, prevede la presenza di due isole spartitraffico a protezione degli utenti e, soprattutto, l'installazione

di un portale a bandiera, illuminato e con segnali stradali e l'inserimento di un impianto lampeggiante per attraversamento ciclopedonale tipo "Safety Cross", un sistema che entra in funzione, attraverso una trasmissione radar, attivando delle lampade a LED su entrambi i lati della strada all'approssimarsi di un pedone o un ciclista dell' attraversamento.

Il sistema lavora in abbinamento ad un attraversamento pedonale luminoso con elementi a LED incassati nell' asfalto collegati alla rete di pubblica illuminazione (ovvero alimentati da pannelli fotovoltaici) e incassati nella pavimentazione stradale. Tutti questi dispositivi rispondono perfettamente e migliorano di molto le richieste della committenza per elevare la qualità della sicurezza urbana, specialmente se utilizzati in maniera sinergica.

La pista ciclabile prevede due diversi tipi di stratigrafia: la prima, su Via Conca, con la realizzazione di un semplice tappetino d'usura sul fondo esistente, opportunamente fresato, con finitura superficiale colorata e segnaletica orizzontale di separazione dalla corsia carrabile. La seconda parte, che inizia in prossimità del ponte A.N.M.I., prevede invece l'utilizzo di un misto cementato come rilevato e la finitura superficiale con trattamento ecologico con triplo strato di emulsione su graniglia di porfido rosso, che verrà utilizzato anche nelle altre zone di intervento.

4. Zona 2: Piazza Trento e Trieste-Via Ghirardelli/Paisolo-Via Margherita

Come già anticipato nel secondo paragrafo, questo rappresenta certamente l'intervento più importante e complesso dell'intero progetto.

Già si è fatto rilevare l'importanza che rivestirà nel futuro assetto urbanistico e viario Piazza Trento e Trieste, vera e propria zona di interscambio e non più "rotatoria" attorno a cui ruota il traffico veicolare.

Il progetto prevede la demolizione delle aiuole esistenti (del tutto fatiscenti) con conseguente allargamento della carreggiata per consentire di ospitare due fermate per il bus fuori dalle corsie di percorrenza veicolare, evitando rallentamenti e possibili occasioni pericolose. Tutta l'area interna della piazza è protetta dalle aiuole e dalle banchine per la fermata dei bus realizzate ex-novo e viene riorganizzata con l'introduzione di elementi di arredo urbano, verde, sedute e rastrelliere per le biciclette.

In coerenza con le indicazioni contenute nel progetto preliminare riguardo la realizzazione di una "zona 30", su Viale Ghirardelli si è scelto di realizzare la pista ciclabile con relative aiuole nella zona centrale di Viale Ghirardelli, anzichè su uno dei lati come ipotizzato in un primo momento, creando due corsie a senso unico divise dalla zona centrale in cui trova spazio la pista ciclabile e le zone a verde, creando una sorta di *boulevard* in cui la presenza del verde non è "accessoria", ma è elemento progettuale di primaria importanza, insieme alla sicurezza stradale.

Tale scelta si è rivelata una felice intuizione poichè eviterà pericolose interferenze fra i numerosi accessi carrabili esistenti e il traffico ciclopeditone, il che avrebbe comportato anche numerose interruzioni e la quasi totale esclusione di zone a verde. Viale Ghirardelli così riqualificato e trasformato diviene non solo una zona di transito, da percorrere velocemente trasferendosi da un luogo ad un altro, ma un posto in cui sia possibile anche sostare e riposare, grazie alle numerose aree di sosta immerse nel verde, fornite di elementi di arredo urbano quali sistemi di seduta e porta biciclette.

Certamente ciò è reso possibile dalle notevoli dimensioni di Viale Ghirardelli, che hanno consentito una diversa organizzazione della carreggiata, con la riduzione delle corsie a 3,50 metri, e la realizzazione di aree di sosta per i veicoli al di fuori delle corsie stesse. Ulteriori sistemi per il rallentamento del traffico veicolare sono rappresentati dai numerosi attraversamenti ciclopeditoni realizzati in quota. Il contemporaneo restringimento delle corsie e la presenza di limitatori fisici di velocità dovrebbero garantire una percorrenza più moderata e responsabile di questa lunga arteria di collegamento.

La connessione con Viale Margherita avviene tramite Via Paisolo che rappresenta la naturale continuazione di Viale Ghirardelli, anche se presenta delle dimensioni lineari ridotte rispetto a quest'ultimo (la congiunzione fra i due viali rappresenta proprio l'elemento di "cesura" fra le due zone del quartiere cui si accennava in premessa).

In questo punto strategico, un "non luogo" rappresentato da un vasto spiazzo sterrato, utilizzato abitualmente come parcheggio, è prevista la seconda zona di interscambio fra viabilità ciclopeditone e veicolare (autobus); poichè per ragioni di carattere fisico su Viale Paisolo non è possibile realizzare la stessa tipologia di tracciato con aiuola centrale, si è scelto un andamento curvilineo per limitare la velocità di percorrenza, abbinato ad un ridimensionamento della carreggiata e ad un posizionamento della pista ciclabile sul lato

meridionale del viale, anche perchè la limitata presenza di accessi pedonali e carrabili non compromette la realizzazione delle aiuole a verde, che anzi vengono ampliate sia a Nord che a Sud.

Il viale confluisce infine sull'incrocio con Viale Margherita, nel quale è prevista la realizzazione di un attraversamento pedonale rialzato rispetto alla quota di percorrenza. Ciò consente il collocamento della pista ciclopedonale sul lato Sud-Est di Viale Margherita, segnata a terra, la realizzazione di due fermate per il bus, e il congiungimento con la ciclopedonale esistente di Via Marina.

5. Zona 3: Via Marconi

L'intervento di Via Marconi è condensato in un tratto compreso fra la via degli Agostiniani e Via Elettra Marconi, sulla quale termina il tronco settentrionale della pista ciclopedonale che arriva sino a Via Marina a Sud.

Via Marconi rappresenta l'accesso più importante alla città per chi proviene da Venezia attraverso la S.S. 309 "Romea" da Nord-Est o da Ferrara attraverso la superstrada da Nord-Ovest. È quindi un'arteria molto importante e piuttosto trafficata, che attraversa zone piuttosto popolate di Comacchio, per poi confluire su Via Marina quasi all'altezza del Ponte Pallotta-Trepponti.

Il progetto prevede la messa in sicurezza dell'attraversamento a livello strada che collega la pista ciclopedonale con Via Elettra e la creazione di due isole di protezione al centro della carreggiata, l'inserimento di un portale a bandiera illuminato e con segnali stradali, la realizzazione di un impianto di segnalazione tipo "Safety cross" e segnalatori a LED incassati nell'asfalto come quello all'estremità opposta della pista (in Via Marina) e il raccordo tramite rampe ai marciapiedi esistenti.

In Via degli Agostiniani invece viene previsto l'arretramento dell'attraversamento ciclopedonale rispetto all'incrocio di almeno 5 metri, dando un'adequata garanzia di sicurezza agli utenti, e la realizzazione di un'aiuola centrale .

6. Zona 4: Porto Garibaldi

L'ultima area di intervento, non per importanza, di tutto il progetto, è quella che si trova al termine della SP 1 che collega Comacchio a Porto Garibaldi, in prossimità dell'ingresso al centro abitato di via Matteotti. In questo punto si trova l'incrocio con il raccordo alla SS 309 "Romea" che rappresenta uno snodo molto delicato dal punto di vista del traffico veicolare, con frequenti intasamenti, soprattutto nei week-end tra la primavera e l'autunno, poichè si tratta uno dei principali collegamenti da e per i Lidi Sud attraverso il ponte sul porto canale. Inoltre, la situazione è ulteriormente complicata a causa della presenza dell'attraversamento esistente al termine della pista ciclopedonale che collega Comacchio a Porto Garibaldi.

Come detto, in questo caso l'amministrazione ha chiesto di realizzare, in via sperimentale, una rotatoria a tre bracci, mantenendo i due attraversamenti a monte e a valle della rotatoria stessa. La realizzazione della rotatoria dovrebbe garantire una regolazione adeguata dei flussi di traffico da e per i lidi, anche se la sua funzionalità dipenderà molto dalla capacità di ricezione e convogliamento del flusso in accesso alla "Romea" in direzione Sud.

Il progetto prevede l'utilizzo di barriere stradali di sicurezza tipo "New Jersey" in polietilene bianco e rosso usati normalmente per i cantieri stradali, per la realizzazione della rotatoria e delle aiuole e la segnaletica, verticale ed orizzontale, per la regolazione e l'accesso del traffico veicolare.

Questo dovrebbe consentire all'Amministrazione Comunale di poter fare delle valutazioni sull'efficacia dell'inserimento di una rotatoria in questo punto ed, eventualmente, di reperire le risorse economiche per realizzarne una fissa in un prossimo futuro.

7. Conclusioni

Negli ultimi decenni la mobilità sostenibile e l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi per gli spostamenti quotidiani quali le biciclette ha avuto un notevole impulso, anche a causa di nuovi stili di vita che si sono imposti, al progressivo cambiamento delle attività lavorative e in generale all'invecchiamento della popolazione e dell'allungamento dell'aspettativa di vita.

Tutto questo ha contribuito a far riscoprire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto semplice, economico e salutare per i piccoli spostamenti. Accanto a questo si è via via sempre più imposto uno stile di vita meno frenetico, che consente di dedicare più tempo alla propria condizione fisica e, quindi, alla pratica dello "jogging" o del "walking". Da questo punto di vista, notevoli sono gli esempi di utilizzo della estesa rete ciclopedonale del territorio comacchiese e, fra queste, certamente molto utilizzata negli ultimi 20 anni è la pista che collega Comacchio a Porto Garibaldi.

Quindi il progetto di *"Connessione Urbana in sicurezza: Centro Storico - Quartiere Raibosola – Costa"* rappresenta senza dubbio un importante tassello che va a completare una rete di collegamenti ciclopedonali già realizzati in passato e che potranno garantire, una volta ultimati i lavori, un migliore livello di sicurezza e fruibilità per gli utenti.

È chiaro però che il progetto non è *solo* questo, ma rappresenta anche e soprattutto una importante occasione per avviare un processo di rinnovamento delle aree periferiche della città, coinvolgendo i cittadini nelle decisioni relative alla programmazione e realizzazione degli interventi pubblici.

La "risposta" del progetto da questo punto di vista è completa e totale, andando incontro alle esigenze individuate in sede di progetto preliminare ed a quelle individuate dal percorso partecipato, con i cittadini, trovando puntuale riscontro negli interventi che si dovranno realizzare nei vari ambiti.

Viene ovviamente demandato al progetto esecutivo il compito di definire ed approfondire ulteriori eventuali dettagli tecnici (anche se già a questo livello il progetto ha definito la quasi totalità degli aspetti) e/o inserire ulteriori elementi che ne possano migliorare la qualità complessiva.

Molta attenzione dovrà essere prestata alla fase di esecuzione dei lavori, non per la particolare complessità delle varie fasi, che non presentano particolari difficoltà dal punto di vista tecnico-impiantistico, ma soprattutto per le fasi di accantieramento e la messa in sicurezza delle zone di cantiere che si andranno via via sviluppando, poichè quasi tutti gli interventi sono previsti in zone ad elevata densità abitativa e con notevoli flussi di traffico per la maggior parte dell'anno.