

COMUNE DI PORTO VIRO
Provincia di Rovigo



P.A.T.

Elaborato

NTA

All.

C1

Connettivo Lineare Territoriale

*Procedura di Pianificazione
concertata*

Regione del Veneto

Direzione urbanistica

Arch. Francesco Tomaello

Progettista incaricato:

Dr. Arch. Marietto Laurenti

Quadro conoscitivo ed informatizzazione

Deltaplanning S.r.l.

Dr. Arch. Leopoldo Saccon

Valutazione Ambientale Strategica

Dr. Arch. Camillo Pluti

Dr. Ing. Piergiorgio Rizzato

Indagine agronomica

Dr. Agr. Andrea Astolfi

Indagine geologica

Dr. Geol. Antonino Massarotto

Indagine idraulica

Dr. Ing. Riccardo Zoppellaro

Amministrazione com.le:

Doriano Mancin
Sindaco

Geremia Gennari
Assessore all'Urbanistica

Ernesto Boniolo
Segretario Generale

Geom. Pericle Pavani
Responsabile Uff. Tecnico

DATA: Febbraio 2009

CORRIDOIO AFFERENTE LA S.S. 309 ROMEA

«CONNETTIVO LINEARE TERRITORIALE»

Studio di inquadramento generale



RELAZIONE TECNICA

Premessa

Il presente lavoro fa parte di un complesso disegno che il Comune di Porto Viro va costruendo sui temi della riqualificazione del proprio territorio.

Fanno fede di ciò le politiche già in atto e riguardanti fra l'altro i piani e i progetti di riqualificazione dei centri abitati di Donada, Contarina e Porto Levante, con la realizzazione di consistenti tratti di marciapiedi ed interventi di arredo urbano e lo stesso progetto, i cui lavori sono già stati appaltati, del percorso turistico attrezzato denominato «Tradizioni e civiltà tra valli e golene»; si tratta essenzialmente di valorizzare un itinerario già presente nell'area in oggetto mediante la creazione di aree di sosta attrezzate lungo l'itinerario stesso e il recupero e l'adeguamento di immobili di importanza storico-culturale, situati lungo il percorso, ai fini informativi, convegnistici e culturali.

Questo nuovo elemento, definito «Connettivo lineare territoriale», si inserisce nel tessuto esterno ai centri edificati, percorre tutto il tracciato della grossa arteria stradale denominata S.S. n. 309 Romea, con modi e finalità mirate alla riqualificazione ambientale delle zone interessate.

Questo nuovo concetto di «connettivo», che in altri casi è stato applicato sui parchi urbani e perciò definito come «sistema del verde pubblico e degli spazi di collegamento e connessione e delle opere e arredi in questi inclusi», nel nostro caso lo stesso concetto viene applicato, con le dovute proporzioni, all'intero contesto territoriale comunale ed ha come guida direttrice un'importante strada che lambisce e, per certi tratti, attraversa l'abitato.

La stessa operazione deve essere compiuta, nella fase di adeguamento dei PRG al Piano di Area, anche dai Comuni a nord e a sud di Porto Viro, i cui territori sono attraversati dalla strada Romea, dando così continuità a questa importante previsione che assume un significato prevalentemente urbanistico in quanto comprensiva di aspetti quali: la viabilità, le infrastrutture, il verde, il recupero di aree degradate, ecc.

In pratica viene proposto l'inserimento di una viabilità ciclabile e pedonale che si sviluppa, per quanto possibile, parallelamente alla strada Romea lungo il lato ovest, definendo un tessuto connettivo complesso in cui la nuova viabilità interagisca con servizi e zone verdi già esistenti o di nuovo impianto.

Da questo punto di vista potremmo distinguere fra un ambito progettuale del connettivo, che comprende le aree incluse nel suo perimetro, ed un ambito di connessione con zone esterne, di interesse infrastrutturale, con le quali il connettivo è strettamente relazionato.

Il disegno urbanistico e la riqualificazione degli spazi

Dal punto di vista urbanistico il connettivo è rappresentato da una sequenza di aree private, pubbliche o d'uso pubblico legate fra loro da un sistema di percorribilità pedonale e ciclabile.

Il sistema del connettivo lineare territoriale si pone come primo obiettivo quello della riqualificazione delle aree coinvolte nel suo ambito di progetto, ma si pone esso stesso come elemento capace di interagire con il tessuto circostante in termini di rivitalizzazione.

Quindi l'intenzionalità della riqualificazione e l'unitarietà dei caratteri che vengono attribuiti a questo disegno possono fare del connettivo un segno forte nel contesto territoriale interessato capace di assumere il ruolo di una struttura ordinata ed organizzata.

L'approccio prescelto consente pertanto di individuare e sperimentare una via nuova nell'opera di riqualificazione che riguarda le zone poste ai margini del costruito, ed in particolare il trattamento di aree che costituiscono i bordi di strade a forte scorrimento. In esse, come sono regolarmente oggetto di attenzione in altri paesi europei, come Francia e Germania, vanno comprese tutte quelle esigenze di gerarchizzazione veicolare parallele, dalle piste per biciclette ai percorsi pedonali, che paiono necessarie solo in particolari situazioni e la cui esigenza investe invece oramai l'intero territorio.

Funzioni del percorso ciclabile e pedonale

L'inserimento della pista ciclabile e pedonale nel connettivo ha una molteplicità di significati.

La previsione nasce evidentemente dal recepimento di una tematica (più matura nei paesi nord-europei) che peraltro non fa che valorizzare una tradizione ciclistica locale mai sopita e purtroppo compromessa proprio per l'esuberanza del traffico automobilistico e la pericolosità fisica della frammistione auto-cicli.

Soprattutto in paesi come Porto Viro e le sue frazioni, dove le percorrenze sono relativamente contenute, è possibile affidare al traffico ciclabile il ruolo di concreta alternativa a consistenti quote d'impiego dell'auto.

E' evidente che l'affermazione di un trend di espansione nell'uso della bicicletta nei trasporti urbani può ottenersi solo con una politica viabilistica di largo respiro in grado di offrire ai cittadini una rete di percorsi estesa e attraente dal punto di vista qualitativo.

Il tracciato è stato evidenziato avendo cura di individuare le scelte più idonee a soddisfare le motivazioni prevalenti nella fruizione della pista: la mobilità e lo svago. In altri termini la pista deve essere piacevole da percorrere (qualità attrattiva), ma anche utile per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, casa-servizi (funzionalità).

Caratteristiche generali del tracciato

Per evidenti motivi di diversità delle situazioni, il tracciato si presenta caratterizzato ed attrezzato in modo diverso, mantenendo però costante la larghezza della pista ciclabile vera e propria; essa infatti presenta ovunque una sezione minima di ml 2,50 per consentire il transito del ciclista nelle due direzioni di marcia.

Il tipo di pavimentazione del tracciato sarà diversificato a seconda del contesto ambientale in cui viene inserito: in terra battuta, laddove verranno utilizzati percorsi di campagna esistenti, in conglomerato calcareo battuto o in masselli autobloccanti di cemento.

Tranne casi particolari, per tutto il tracciato è previsto un idoneo equipaggiamento a verde costituito da una barriera arbustiva o siepe di piccola-media altezza da porre a dimora lungo il lato vicino alla strada e da alberature di media o grande altezza poste in filare, singolo o doppio, sul lato opposto; detto equipaggiamento diventa più completo in corrispondenza di aree attrezzate o di zone verdi.

Le essenze arboree ed arbustive, tutte rigorosamente autoctone, lungo le strade ad intenso traffico, migliorano il clima delle aree che occupano, depurano l'aria dal pulviscolo, sono ottimi elementi fonoassorbenti che attenuano l'inquinamento acustico, riducono l'effetto del vento, contribuiscono in definitiva a migliorare la salubrità dell'ambiente oltre che a rendere più piacevole il percorso.

Per garantire la necessaria sicurezza, laddove il tracciato si avvicina alla sede stradale, corsi d'acqua o scoli, lo stesso sarà attrezzato con idonei elementi di protezione. Nei tratti isolati di raccordo tra i centri abitati, sarà prevista un'adeguata illuminazione.

Da ultimo, ma non di minore importanza, va evidenziato il carattere di visibilità e di riconoscibilità assegnato ai percorsi ed al connettivo in generale. Occorre, in altri termini, trovare un segno di continuità fisica non solo planimetrica, ma anche spaziale.

La presenza del filare alberato caratterizza l'intero percorso, anche se non sempre questo intento risulta attuabile; dove gli spazi sono insufficienti la caratterizzazione sarà realizzata con il tipo di pavimentazione o con la dotazione di utili accessori di completamento (Tipo di illuminazione, segnaletica verticale ed orizzontale, indicazioni turistiche e/o viabilistiche, ecc.).

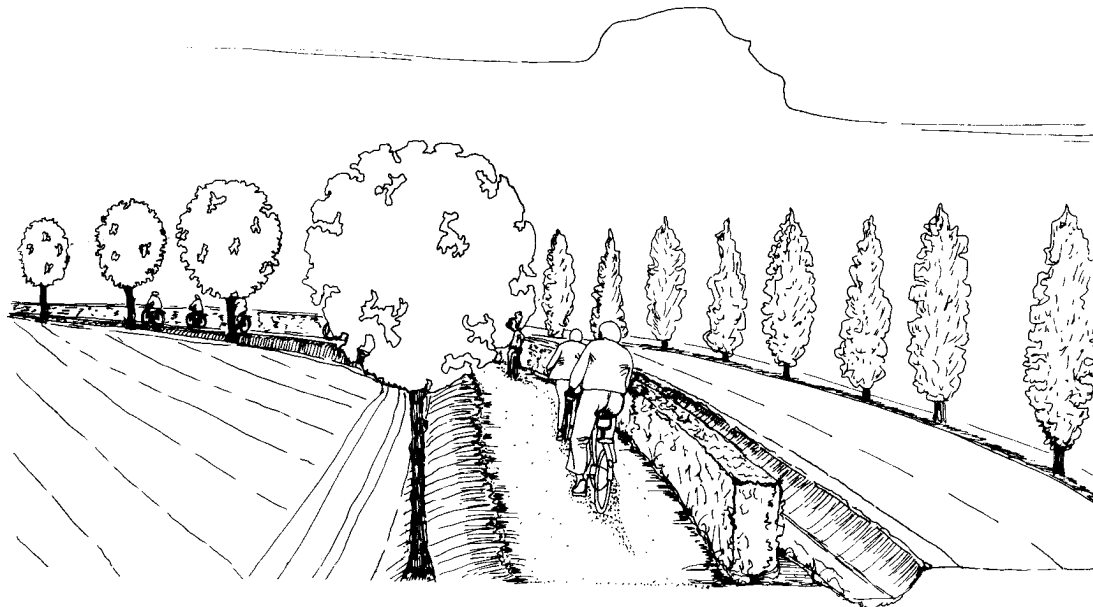
Tipologie di intervento

La parte di territorio, ad ovest e parallela alla strada Romea, di Donada di Porto Viro, sostanzialmente non presenta situazioni fisiche particolari e pertanto il tracciato del connettivo si sviluppa con una tipologia di intervento abbastanza costante.

La condizione che si presenta, riguarda il territorio aperto, formato per la maggior parte da aree coltivate, ma anche da zone degradate, raramente in queste aree si registra la presenza di vegetazione di pregio; è la situazione che presenta minori vincoli.

Vengono utilizzate, dove possibile, strade esistenti di campagna, opportunamente adeguate alla nuova funzione, equipaggiate a verde ed illuminate tenendo conto di non interferire con la circolazione degli autoveicoli nella vicinissima strada Romea.

Il tracciato del connettivo attraversa un'area attrezzata per il turismo ed il tempo libero (bar Donà), nella quale sono presenti funzioni di ristoro anche per il ciclista, sia esso locale o turista.



Le aree e la normativa del PRG

Le aree interessate dal Connettivo lineare territoriale, come meglio individuate negli elaborati grafici in scala 1:2000, non possono essere occupate da edifici, recinzioni o da altri elementi fisici che impediscano la realizzazione di questo sistema di percorribilità pedonale e ciclabile.

Evidentemente le indicazioni di PRG sono una condizione necessaria ma non sufficiente allo scopo ed è appena il caso di osservare che solo un'azione di pianificazione particolareggiata strettamente connessa alla progettazione esecutiva degli interventi sarà in grado di dare concretezza agli obiettivi posti.

Infatti la conseguente pianificazione particolareggiata, che potrà avvenire anche per ambiti significativi, dovrà stabilire le varie modalità di acquisizione delle aree, di esecuzione delle opere, anche a scomputo degli oneri di urbanizzazione per i privati, gli eventuali indennizzi od incentivi da offrire ai privati nei casi particolari (parziali demolizioni di recinzioni o di fabbricati) per la buona riuscita dell'operazione.

Nel caso in cui aree di questo tipo siano destinate per motivi particolari a rimanere di proprietà privata, si provvederà in sede di Piano Particolareggiato ad elaborare una apposita normativa di tutela.

Connessioni e sviluppi del connettivo

Oltre alle aree assegnate a questo scopo dalla presente variante, il tracciato del connettivo potrà svilupparsi verso altre direzioni per favorire la connessione con zone e località interne molto interessanti dal punto di vista naturalistico e turistico.

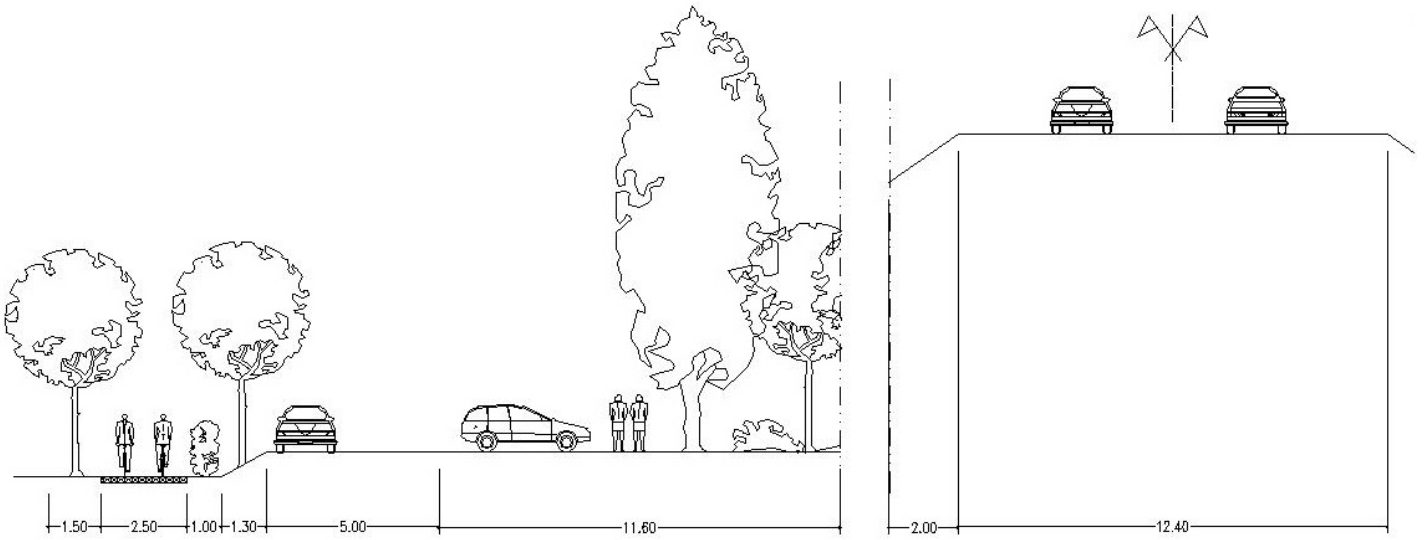
Verso ovest, utilizzando le sommità arginali o altri percorsi esistenti, il tracciato del connettivo potrebbe proseguire fino a comprendere i nuclei abitati minori, la zona sabbiosa delle dune fossili e del paesaggio agrario ad indirizzo orticolo, per poi ricollegarsi al tracciato principale.

Verso est la zona presenta situazioni molto interessanti sia dal punto di vista paesaggistico e naturalistico sia per le varie forme di turismo.

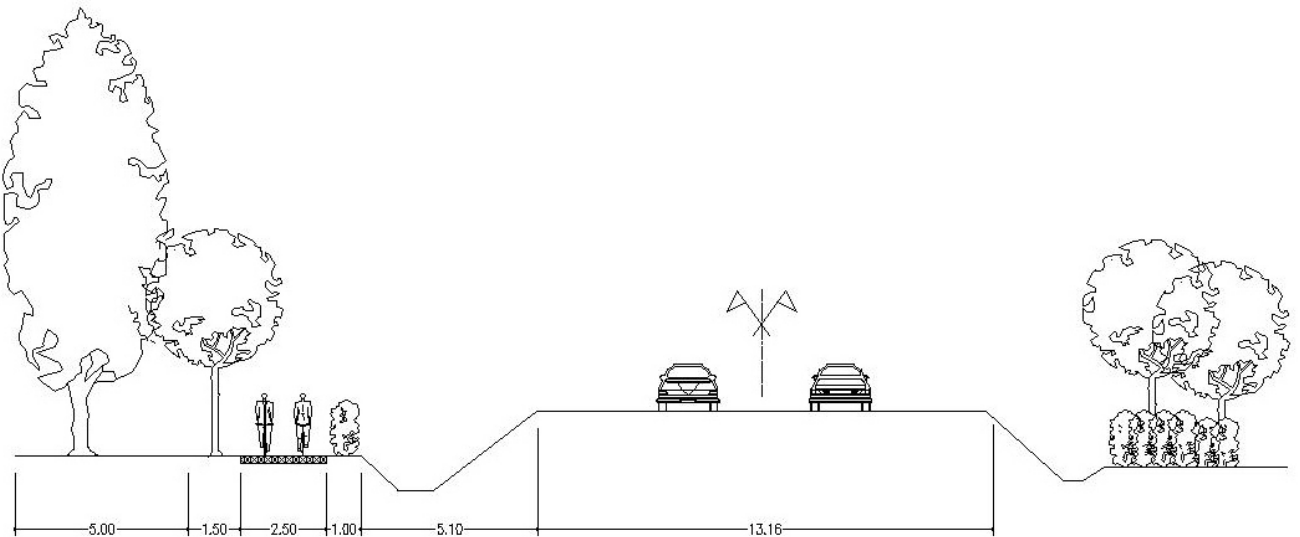
Le situazioni che si presentano, infatti, vanno dalle valli da pesca alle lagune, dai porticcioli turistici, dai quali si parte per escursioni o per la pesca al tonno, il tutto contornato da un paesaggio agrario ricco di edifici rurali e manufatti di valore ambientale, di zone umide e di una fitta rete idrografica e viaria minore.

ABACO DELLE SEZIONI

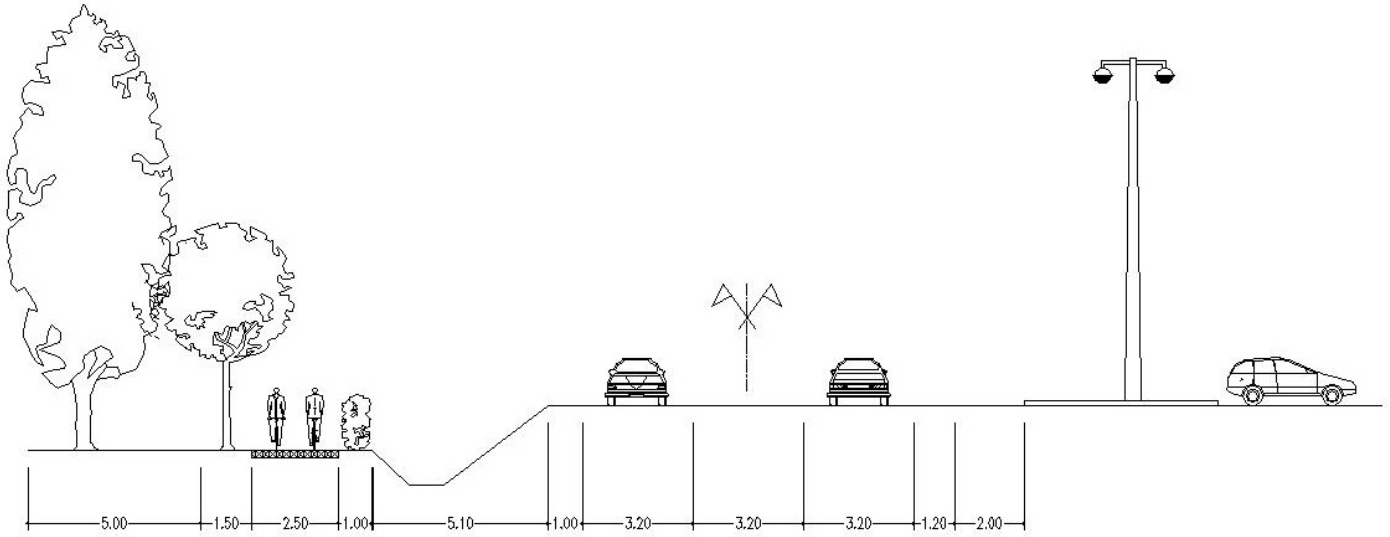
(Seguono n. 6 sezioni indicative fatte sui punti più significativi del tracciato)



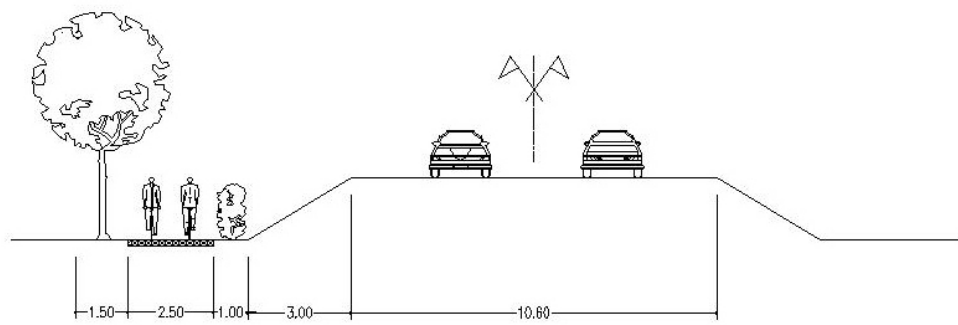
SEZIONE 1 Km 70+780 S.S. Romea



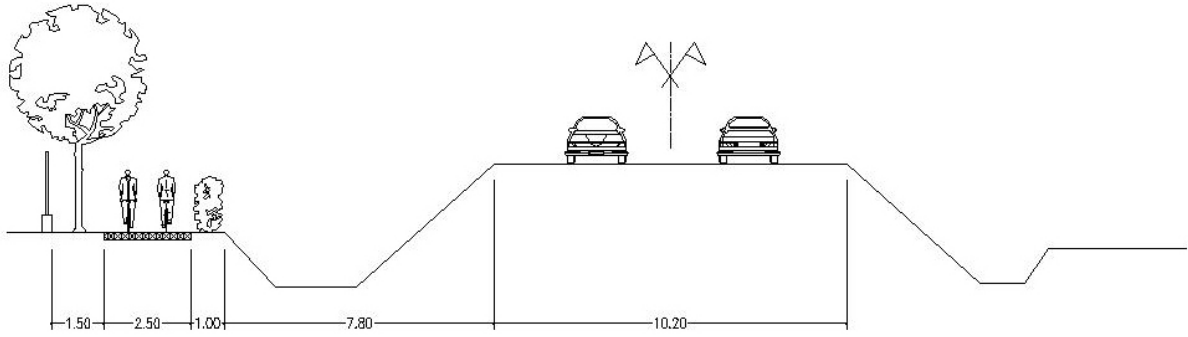
SEZIONE 2 Km 70+500 S.S. Romea



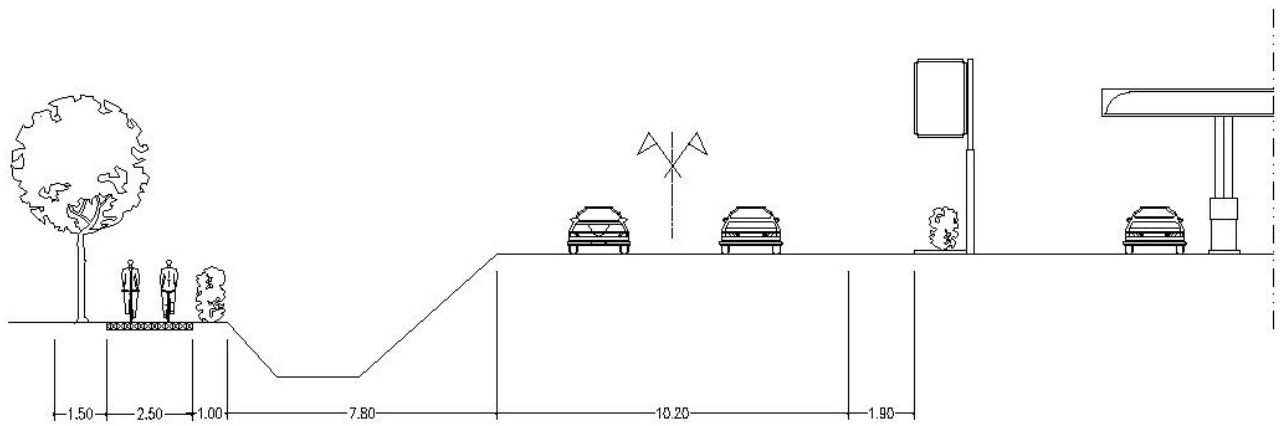
SEZIONE 3 Km 70+390 S.S. Romea



SEZIONE 4 Km 69+800 S.S. Romea



SEZIONE 5 Km 69+460 S.S. Romea



SEZIONE 6 Km 69+270 S.S. Romea

PLANIMETRIA CON INDICAZIONE DELLE SEZIONI

