

Chioggia, lì 03 dicembre 2018

<i>Oggetto:</i>	RICHIESTA APPROVAZIONE PROGETTO P.P. AREA GHEZZI SOTTOMARINA - Sottoprogetto 2 – ZTO C2
<i>Intervento:</i>	Area Ghezzi Sottomarina
<i>Committente:</i>	“TERRE DEI GHEZZI” Viale Dalmazia, 6 – 30015 Chioggia (VE)
<i>Progettista:</i>	Arch. Nico Boscolo Agostini – viale Dalmazia n. 6, 30015 Chioggia (VE)

SCREENING PREVENTIVO SUGLI EFFETTI DEL NUOVO INSEDIAMENTO SULLE INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITA'

Il sistema viabilistico che serve il territorio comunale di Chioggia si struttura su assi di carattere territoriale che attraverso il territorio e mettono in collegamento la realtà locale con il poli urbani principali.

L'asse principale che attraversa il contesto è la S.S. n. 309 "Romea", importante direttrice viaria che si sviluppa in direzione nord-sud che sviluppa comunicazione dall'Emilia Romagna verso il Veneto mettendo in collegamento Ravenna con il nodo di Mestre. Essa mette in comunicazione, tramite altri assi di scala territoriale, il centro di Chioggia con le città di Padova, Venezia e Rovigo. Infatti, dalla Romea, vi è l'interconnessione con la S.S. n. 516 Piovese (in collegamento con Padova), e la S.R. n. 105 collegata alla S.R. n. 104 "Monselice Mare".

Sulla base di studi effettuati a livello locale, emerge come tale situazione rispecchi l'andamento degli ultimi anni, con picchi durante i fine settimana nei periodi estivi che si assestano su TGM prossimi ai 22.000 veicoli.

Una quota rilevante dei mezzi che insiste lungo la Romea è data dal traffico di attraversamento, in relazione alla funzione trasportistica su scala ampia, di carattere regionale e nazionale.

In ragione della dimensione del piano in oggetto, e di come questo abbia relazioni con il sistema locale della mobilità sono state approfondite in modo più dettagliato le dinamiche che coinvolgono il centro di Chioggia e Sottomarina, quali ambiti coinvolti direttamente dal piano, e potenzialmente soggetti a riordino anche dal punto di vista della sosta e della mobilità.

Sono stati rilevati i flussi di transito in corrispondenza dei nodi e distribuzione della località di Sottomarina, nel dettaglio la grande rotonda di viale Mediterraneo/Ridotto Madonna/Ospedale,

la rotatoria di intersezione tra viale Padova, viale Venezia e via Veneto, Via Cristoforo Colombo e le relative strade perpendicolari a Strada Madonna Marina e nello specifico viale Tirreno e via S. Spirito.

I rilievi sono stati effettuati durante le ore di punta del mattino (7.30-9.30) e della sera (17-19), durante un giorno feriale (10 ottobre). L'indagine restituisce una giornata tipo, che esprime le dinamiche quotidiane che caratterizzano il tessuto urbano Chioggia e Sottomarina.

Sulla base dei rilevamenti effettuati è possibile determinare una dinamica tipo del sistema di mobilità urbana locale.

I flussi osservati evidenziano un'alta percentuale di mezzi in transito lungo la strada Lungomare Adriatico sia verso nord che verso sud, e al contempo un alto carico di mezzi lungo Strada Madonna Marina essendo la stessa a senso unico da nord a sud. Detti mezzi, in parte si dirigono verso il centro di Sottomarina e di Chioggia oppure escono dalla località attraverso il ponte translagunare.

Il piano in itinere elabora un'arteria alternativa per il flusso di veicoli che attualmente percorre il Lungomare Adriatico, Strada Madonna Marina, via Cristoforo Colombo e le relative perpendicolari. Si tratta di una strada a doppio senso e a due corsie, parallela a Strada Madonna Marina, che si snoda lungo l'asse nord-sud, e precisamente dall'altezza dell'attuale attività F.lli Boscolo Bariga alla rotonda fronte Ospedale. Con una serie di arterie perpendicolari di flusso e nello specifico via Laguna, via Felce, via Fenix, via Lungolaguna, via Ipomea, Vicolo Camelia, via Caladio, via Altea, via Aralia, via Ardisia e altre vie di deflusso di nuova realizzazione.

Lo studio ha quindi analizzato la presenza e disponibilità di stalli all'interno delle aree perimetrali dei centri storici di Chioggia e Sottomarina, al fine di avere un quadro della potenzialità di sosta in relazione agli interventi connessi alle strategie del Piano Particolareggiato.

Si rileva la presenza di diverse aree destinate alla sosta nell'intorno delle aree centrali e in corrispondenza degli assi viari principali. L'attuale stato dei luoghi rileva una presenza di diverse aree di ampie dimensioni destinate alla sosta che creano pertanto un bacino capace di sostenere i veicoli attratti dai centri storici anche al di fuori dei perimetri delle aree oggetto del piano particolareggiato.

Nel presente P.P. vengono previste una serie di aree di sosta ben distribuite per tutta l'area e nelle strette vicinanze agli snodi tra le varie strade

. I flussi in entrata a Sottomarina si possono relazionare con le aree di sosta presenti in corrispondenza del margine nord sud del perimetro del centro lungo viale San Marco.

Di particolare interesse possono risultare anche gli spazi destinati alla sosta all'interno dell'Isola dell'Unione, che possono svilupparsi a servizio sia di Chioggia che di Sottomarina.

Dai sopralluoghi effettuati risulta come tali ambiti presentino livelli di saturazione contenuti, che evidenziali un sottoutilizzo delle aree di sosta strutturate.

Da precisare come l'analisi sia stata finalizzata a verificare le dinamiche "quotidiane" che coinvolgono il centro urbano, e si è focalizzata sulle aree che sono più strettamente funzionali al sistema dei centri storici e turistici.

Si è comunque consapevoli del fatto che durante i periodi estivi i carichi e flussi che interessano il sistema urbano di Chioggia risentono di incrementi rilevanti data la presenza turistica, principalmente negli orari di punta. Per quanto sopra il tessuto urbano della località potrà godere di una potenzialità rilevante di aree di sosta e di snodi viari

(arch. Nico Boscolo Agostini)