



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



MINISTERO
DELL'INTERNO



Italiadomani
PIANO NAZIONALE
DI RIPRESA E RESILIENZA



CITTÀ DI
CARPI

PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)

Missione M5 - Componente C2 - Investimento 2.1

Investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre
situazioni di emarginazione e degrado sociale

Comune di Carpi Settore S5: Opere Pubbliche - Manutenzione della Città
UFFICIO MOBILITÀ - VIABILITÀ

Prog. N. **54/22**

CUP: C99J21019320005

INTERVENTI ATTUATIVI DEL PIANO URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS): REALIZZAZIONE ISOLA VIA MESSORI

PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO

IMPORTO COMPLESSIVO € 1.100.000,00



Responsabile di Procedimento
Ing. Maria Alberta Chierici

i Progettisti
Arch. Roberto Gasparini
Arch. Nicola Pè

OGGETTO:

Relazione Generale

N. Elaborato:

01.02-A

DATA 22/05/2023 REV. 1

REV. 2

REV. 3

SCALA

FILE:

INDICE

A) DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO.....	2
A.1 Motivazione dei lavori e obiettivi	
A.2 Descrizione dello stato di fatto dell' <i>Isola Ambientale</i>	
A.2.A. Descrizione dello stato di fatto Via Messori/Via Govi	
A.2.B. Descrizione dello stato di fatto Via Falloppia/Piazzale Donatori di Sangue	
A.2.C. Descrizione dello stato di fatto Parco delle Rimembranze	
A.3 Procedimento metodologico	
A.4 Strategie d'intervento e scelta della miglior proposta progettuale	
A.5 Descrizione delle opere in progetto nella soluzione selezionata	
B) PROGRAMMA TEMPORALE.....	27
C) RISPETTO DEL TARGET.....	28

A) DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

A.1 Motivazione dei lavori e obiettivi

L'intervento in progetto è finalizzato alla creazione di un'*Isola Ambientale* ben definita e delimitata, con l'obiettivo di recuperare delle aree interne al tessuto abitato esistente con interventi di mobilità sostenibile e di riqualificazione e rigenerazione urbana. L'intervento è parte degli Interventi attuativi del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Carpi approvato in Consiglio Comunale il 05/11/2020 (Delibera n. 91) e nel PGU,.

Con riferimento al suddetto Piano, l'obiettivo d'intervento è di orientare, all'interno di queste aree, le priorità verso una prevalenza di utenze sostenibili ma allo stesso tempo più fragili, conferendo *all'Isola Ambientale* degli indirizzi di lettura del tessuto urbano definiti e chiari, rendendo chiare le priorità sugli accessi e sulla mobilità interna pedonale, ciclabile e veicolare.

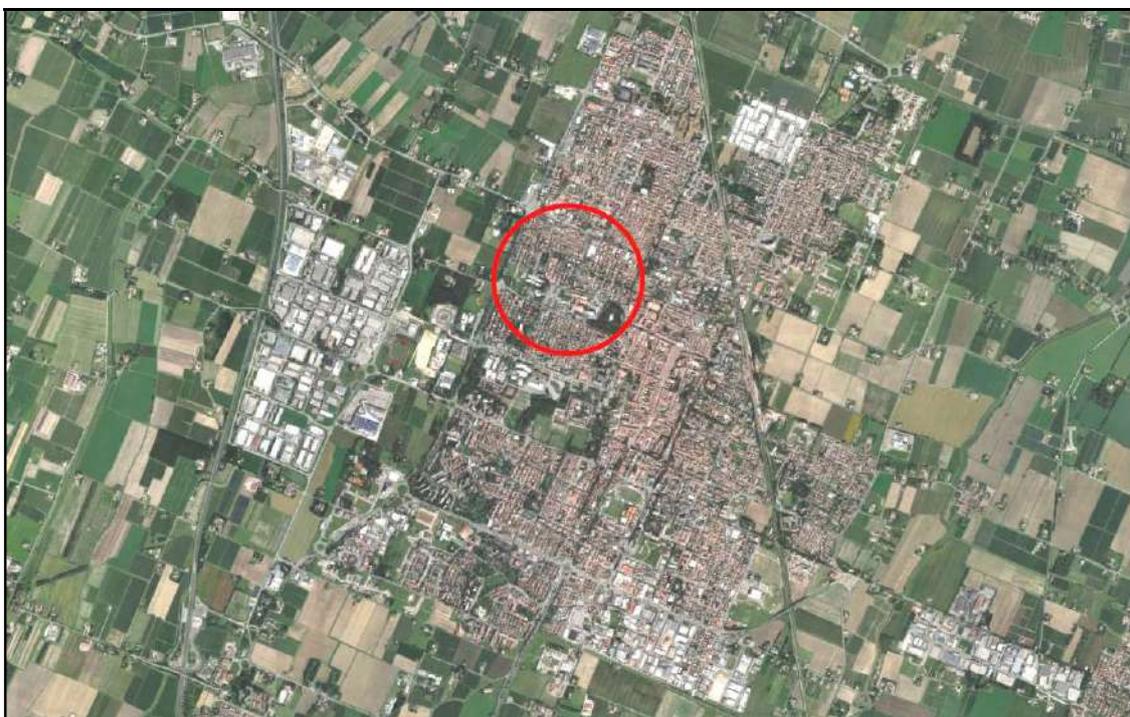


FIGURA 1: inquadramento territoriale dell'*Isola Ambientale Messori*

Trattandosi di obiettivi comuni anche ad altre *Isole Ambientali* all'interno del Comune di Carpi, un'ulteriore necessità è quella di definire una linea comune alle diverse *Isole* al fine di caratterizzare in modo omogeneo il territorio.

Più precisamente l'area oggetto del presente progetto, definita *Isola Ambientale Messori*, si colloca nel quadrante ovest del centro abitato in prossimità di Corso Manfredo Fanti una delle direttrici che porta a Piazza Martiri.



FIGURA 2: vista zenitale dell'area d'intervento

L'area è delimitata dalle seguenti strade:

- Via G. Molinari a sud
- Tangenziale Bruno Losi/Via Donati a ovest
- Via Manzoni/Via Guastalla a nord
- Via Giovanni XXIII°/ Via III Febbraio a est

A.2 Descrizione dello stato di fatto dell'Isola Ambientale

Come sopra specificato l'area in oggetto è definita *Isola* in quanto trattasi di una porzione ben definita del tessuto urbano, delimitata da un reticolo viario perimetrale che ne fa da confine.

Le Direttive Ministeriali del 1995 DL 285 specificano che: *“La viabilità principale (cioè la rete principale urbana) così definita, viene a costituire una rete di itinerari stradali le cui maglie racchiudono singole zone urbane alle quali viene assegnata la denominazione di isole ambientali, composte esclusivamente da strade locali (isole in quanto interne alla maglia di viabilità principale, ambientali in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani)”*



FIGURA 3: vista aerea dell'area d'intervento

E' il caso specifico dell'area in oggetto, delimitata a Ovest dalla tangenziale Bruno Losi e sugli altri lati da Via Molinari, Via Giovanni XXIII e via Manzoni/Via Guastalla, chiare direttrici principali della rete stradale della città.

La tangenziale a ovest, con il parallelo fossato di scolo crea una evidente barriera fisica dell'area essendo priva di qualsiasi attraversamento e collegamento con via Donati e quindi con il tessuto interno. Gli unici collegamenti sono in corrispondenza dei trafficati incroci di via Molinari e via Guastalla. Anche dal punto di vista della viabilità ciclabile tale area risulta poco attrezzata.

Diversa è la situazione su via Guastalla e via Giovanni XXIII°, le quali risultano ben attrezzate dal punto di vista della viabilità sostenibile lungo l'intero tratto, con un'importante intersezione con via Remesina e Via Manzoni. Queste ultime due risultano infatti i connettori prioritari con il resto della città essendo dotate di piste ciclabili in sede propria, con collegamenti in particolare in direzione della zona scolastica di Via Don Albertario, verso l'isola Ambientale Berlinguer e in direzione del Cento sociale e Parco dell'Osteriola.



FIGURA 4: planimetria con rete percorsi ciclabili e ciclopedonali nell'area e limitrofe

Anche la parte iniziale di via III Febbraio risulta ben attrezzata sotto l'aspetto della mobilità sostenibile, con diversi collegamenti verso l'esterno dell'*Isola Ambientale Messori*, in particolare in corrispondenza di Corso Fanti e Via Galilei.

Infine via Molinari, altra importante direttrice di collegamento dalla tangenziale al centro, la quale risulta ben attrezzata con ampia pista ciclopedonale tra l'ospedale e via III Febbraio, mentre risulta più carente in direzione della tangenziale, dove però non sono nemmeno presenti attraversamenti pedonali o ciclabili in corrispondenza dell'incrocio. Da via Molinari la direttrice principale verso l'esterno dell'isola risulta essere verso sud, in direzione del Giardino dei pittori e più in generale all'area scolastica di via Peruzzi.

All'interno dell'Isola Ambientale si sviluppano una serie di vie intersecanti tra di loro prevalentemente destinata ad una percorrenza di quartiere con solo alcune eccezioni:

- Via Messori/Via Govi: Via Messori rappresenta la principale direttrice est-ovest dell'area, posta in posizione baricentrica e che attraversa l'*Isola ambientale* collegando via Donati con via Giovanni XXII°, anche per questo motivo, l'Isola ambientale prende il nome da questa via. Questa risulta collegata con la direttrice di via Guastalla attraverso Via Govi, altra direttrice principale dell'Isola, in questo caso in direzione nord-sud. A sua volta Via Messori presenta un collegamento in direzione sud con via Falloppia e Piazzale Donatori di Sangue in corrispondenza del Giardino del Duca Passerino e della Scuola d'Infanzia Comunale.

- Via Falloppia/Piazzale Donatori di Sangue: via Falloppia e Via Molinari, sono le due vie che collegano con il Piazzale Donatori di Sangue, zona fulcro tra RSA, Casa protetta e l'Ospedale di Carpi con le relative strutture sanitarie, il tutto situato nell'estremo sud-est dell'*Isola Ambientale* a ridosso del Parco delle Rimembranze.

- Parco delle Rimembranze: trattasi di ampio parco pubblico, nell'estremità est dell'Isola, completamente circondato dalla viabilità principale che definisce il limite dell'*Isola Ambientale Messori*, in particolare da via Molinari, via III Febbraio e Via Giovanni XXIII°.

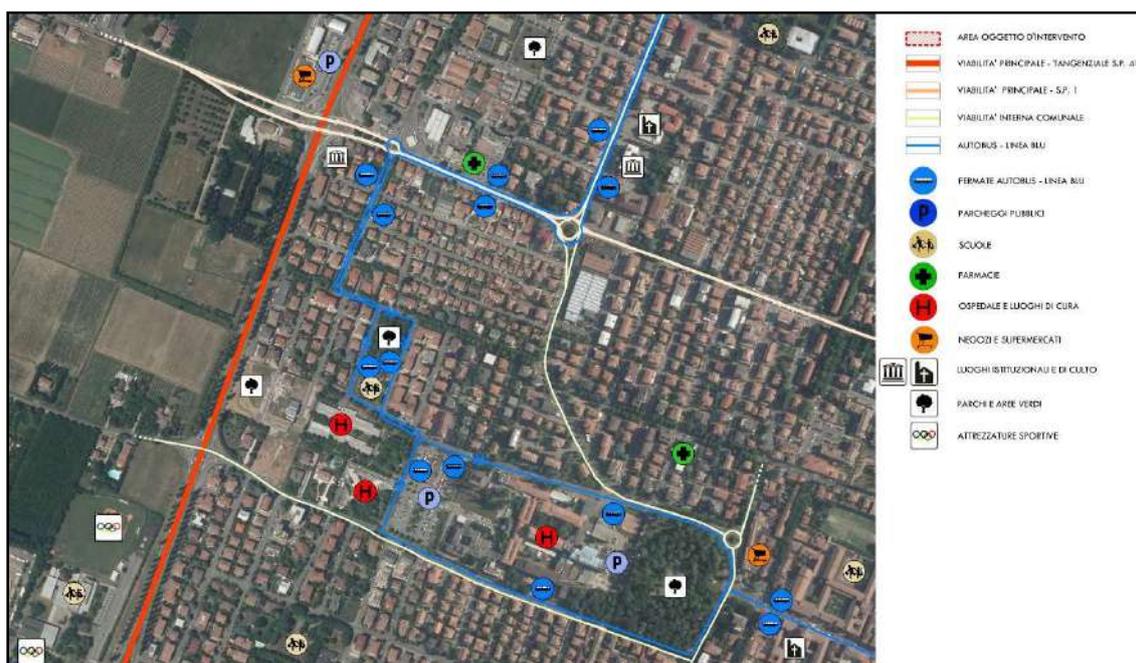


FIGURA 5: inquadramento dell'area d'intervento nel contesto urbano

A.2.A. Descrizione dello stato di fatto Via Messori/Via Govi



FIGURA 7: vista aerea via Messori

Il tratto di viabilità in oggetto, in particolare Via Messori, come detto in precedenza risulta una direttrice prevalente che attraversa l'Isola, collegando in particolare gran parte del tessuto interno con via Giovanni XXIII°.

Si tratta di una viabilità attualmente a doppio senso di marcia caratterizzata da un importante doppio filare alberato sui lati di essenze a foglia caduca ad alto fusto (prevalentemente Tilia). Proprio la presenza di queste alberature di grossa dimensione su entrambi i lati della carreggiata limita fortemente le dimensioni dei marciapiedi, oltre ad essere in alcuni casi d'intralcio per gli accessi alle proprietà private.



FIGURA 8: marciapiedi danneggiati dalle radici

In particolare si evidenzia una grande criticità dell'area, in totale contrasto con gli obiettivi dell'*Isola Ambientale* in progetto, infatti le radici superficiali delle alberature hanno causato importanti dissesti di marciapiedi i quali, già di ridotte dimensioni, risultano ora pressoché inutilizzabili e pericolosi, costringendo la mobilità più sostenibile e fragile di pedoni e biciclette a circolare in strada senza alcuna regolamentazione e tutela. Questo comporta un inevitabile allontanamento di questo tipo di mobilità dalla via baricentrica dell'*Isola Ambientale*, ed ha costretto l'Amministrazione a mettere in atto interventi urgenti di messa in sicurezza mediante la posa di misto stabilizzato.

Su via Messori affacciano perpendicolarmente le vie secondarie a prevalente carattere residenziale, di cui la maggior parte a senso unico o a fondo cieco. Fanno eccezione via Govi proveniente da nord e le vie Grimelli e Benassi che fiancheggiano il parco pubblico baricentrico dell'*Isola Ambientale* Messori, il Giardino del Duca Passerino, area verde attrezzata sulla quale affaccia anche la Scuola d'Infanzia Comunale.

Il collegamento da nord verso via Messori avviene esclusivamente attraverso via Govi sulla quale inevitabilmente, come confermato dagli studi sul traffico, risulta sfogarsi un notevole transito veicolare che richiede una maggiore regolamentazione.

A.2.B. Descrizione dello stato di fatto Via Falloppia/P.zzale Donatori di Sangue



FIGURA 9: vista aerea P.zzale Donatori di Sangue



FIGURA 10: vista aerea via Falloppia

Via Falloppia, così come via Molinari, sono le uniche vie di accesso alla zona ospedaliera e all’RSA, entrambe infatti convogliano il traffico in direzione del parcheggio baricentrico di Piazzale Donatori di Sangue.

Su tali vie si “sfoga” anche parte della necessità di parcheggi dell’area nonostante l’ampio piazzale. Via Molinari presenta adeguate piste ciclopedonali che collegano il centro, passando dal Parco delle Rimembranze con il piazzale dei Donatori di Sangue, anch’esso dotato di ampi percorsi ciclopedonali, i quali perdono priorità su via Falloppia, in particolare in direzione ovest dove a causa di un’interruzione della strada risulta difficilmente individuabile il percorso verso la nuova area verde attrezzata tra via de Gasperi e via Donati.



FIGURA 11: tratto di via Falloppia chiuso al traffico

A.2.C. Descrizione dello stato di fatto Parco delle Rimembranze

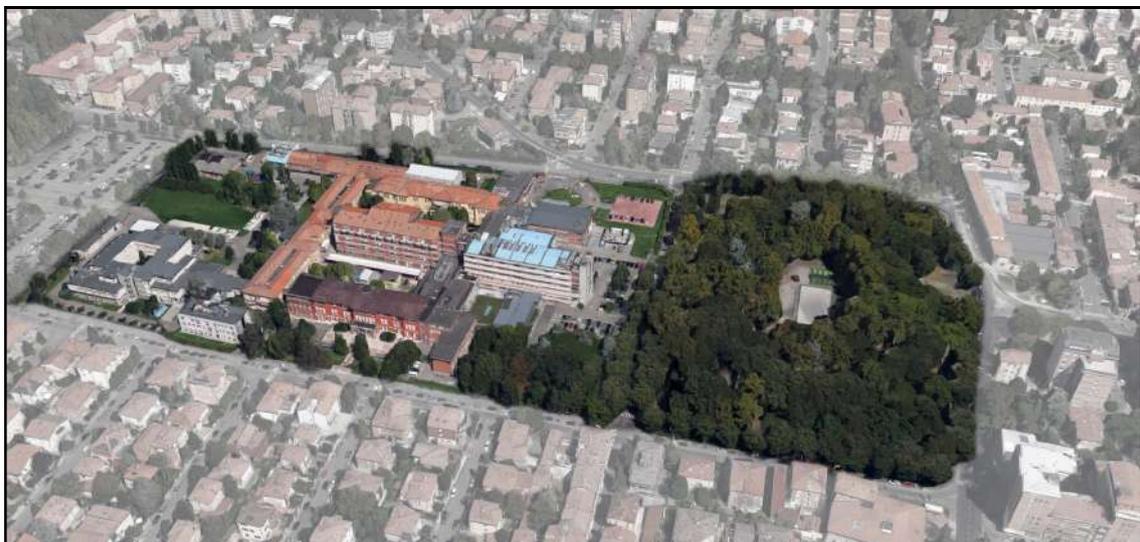


FIGURA 12: vista area Parco delle Rimembranze e ospedale

Nel caso del Parco delle Rimembranze la maglia di itinerari interni è formata esclusivamente da percorsi pedonali e/o ciclabili che attraversano il parco, il quale risulta inoltre soggetto a vincolo visto il Decreto della Commissione Regionale n. 6 del 09/03/2020 con cui è stato dichiarato l'interesse culturale, ai sensi degli artt. 10, co. 1, e 12 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., *“dell'immobile denominato “Parco delle Rimembranze”, sito in via Vittorio Veneto, comune di Carpi, provincia di Modena, distinto catastalmente al N.C.T./N.C.E.U. al foglio 113, particelle A, 14, 16, 17, 217.”*

Vista la natura dell'immobile e la già abbondante presenza di percorsi sostenibili presenti all'interno del Parco, si prevede, ai fini di quanto richiesto dalla progettazione in oggetto, di ritenere l'area già adeguatamente attrezzata e ben definita.

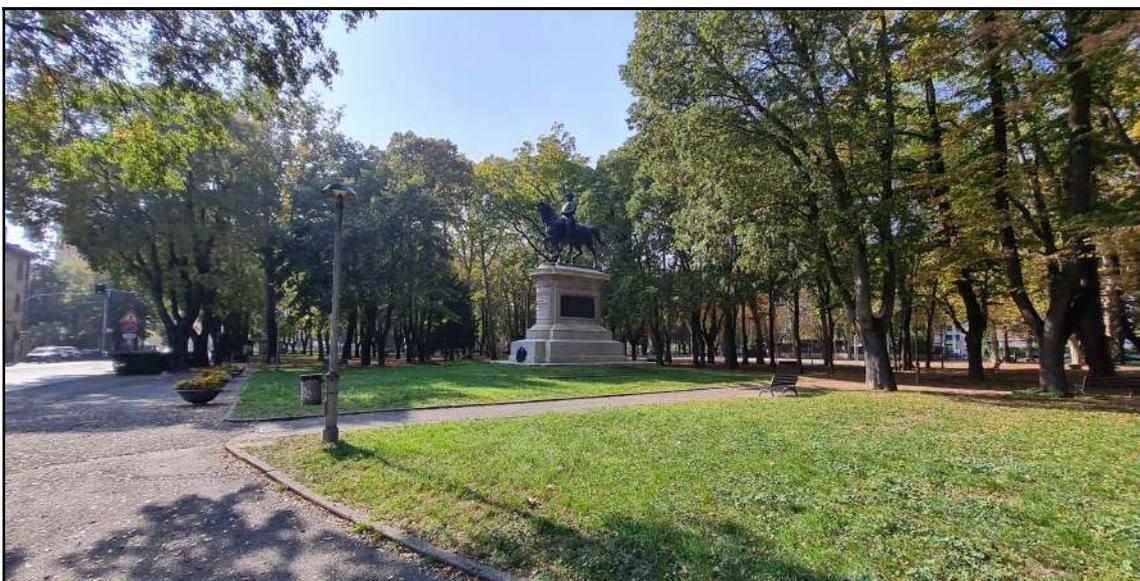


FIGURA 13: fotografia Parco delle Rimembranze

A.3 Procedimento metodologico

Il processo metodologico adottato, condiviso con l'Amministrazione, si basa su una attenta valutazione dello stato di fatto della rete viaria e delle modalità di trasporto, per arrivare a definire le principali problematiche che saranno risolte attraverso le proposte progettuali, in parte condivise con i cittadini attraverso incontri e iniziative di partecipazione che sono state svolte durante le fasi progettuali attraverso l'ausilio di facilitatori, figure specializzate nel coinvolgere e guidare i cittadini nella declinazione delle criticità, dei loro "desiderata" e delle possibili soluzioni.

Gli argomenti che i progettisti sono chiamati a condividere e a sviluppare in forma partecipata sono:

- una valutazione trasportistica di massima per verificare la bontà della proposta in termini di ricadute sul traffico veicolare della rete principale;
- il rispetto dell'omogeneità di alcuni elementi che rappresentano la riconoscibilità dell'area;
- l'adozione di alcune tecniche progettuali che potrebbero essere adottate anche nel corso della progettazione attraverso delle passeggiate organizzate nel quartiere per mettere in evidenza criticità e potenzialità, raccogliere pareri e proposte di soluzioni o anche il recepimento dei *desiderata*;

A tal fine, la definizione della presente proposta si basa su un procedimento metodologico composto dall'analisi del contesto, delle caratteristiche urbanistiche del tessuto urbano, dalla definizione di eventuali punti di attrazione nell'area e dall'analisi dei servizi presenti nell'*Isola Ambientale* e nell'immediato contorno.

Ciò ha portato all'individuazione dei poli attrattori e generatori (scuole, esercizi commerciali, servizi per la collettività, servizi ecc.) e l'offerta in termini di uso degli spazi pubblici (parcheggi, spazi verdi, giardini, parchi, aree attrezzate, percorsi salute, piste ciclabili, rastrelliere, ecc.).

La progettazione si è quindi indirizzata verso la definizione di diverse proposte progettuali dell'organizzazione e della circolazione interna e delle zone dove focalizzare gli interventi, al fine di valutarne pro e contro, definendo le principali porte di accesso all'*Isola Ambientale* e le principali attrezzature che possono generare attrazione ma anche criticità.

Ciò ha permesso di scegliere una soluzione finale sulla quale è stato impostato lo Studio di Fattibilità Tecnica ed Economica, a partire da valutazioni quindi già condivise con tutti i soggetti coinvolti, dall'Amministrazione ai cittadini, così da poter poi approcciare una progettazione definitiva condivisa.

A.4 Strategie d'intervento e scelta della miglior proposta progettuale

A seguito delle predette analisi è emersa la necessità di una miglior regolazione del traffico di attraversamento, in particolare in entrata da Via Govi e la necessità di un maggior ordine viabilistico sulla direttrice principale di Via Messori, su entrambe le vie infatti si concentra troppo traffico veicolare non collegato al tessuto prettamente residenziale dell'area e quindi necessita di una maggiore definizione delle priorità viabilistiche, definendo delle zone a velocità ridotta ed impostando una prevalenza, anche come sezione stradale, della mobilità lenta e sostenibile.

Oltre a ciò è emersa la necessità di una migliore definizione dei percorsi che conducono al fulcro centrale dell'*Isola Ambientale Messori* costituito dal Giardino del Duca Passerino e dalla Scuola dell'infanzia. D'altra parte risulta invece particolarmente definita e organizzata l'area del Parco delle Rimembranze e la zona ospedaliera fino al Piazzale dei Donatori di Sangue ed alla Casa protetta, la quale seppur caratterizzata da un'inevitabile prevalenza della viabilità veicolare, risulta strutturata con un adeguato tessuto di viabilità sostenibile.

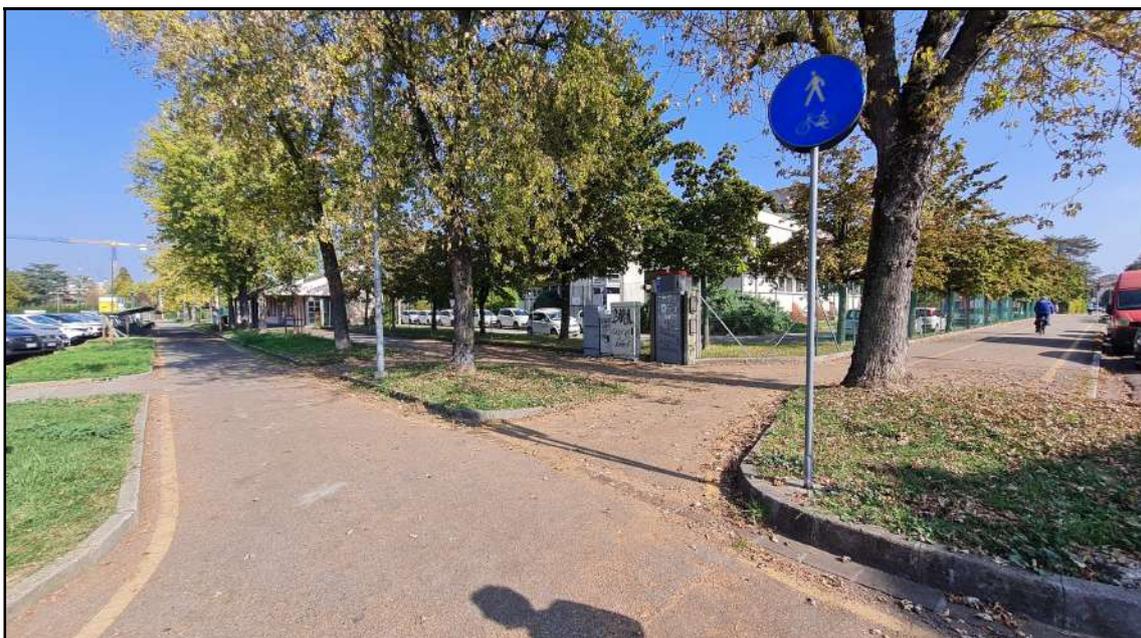


FIGURA 14: fotografia piste ciclopedonali su Piazzale Donatori di Sangue

Al fine di ridurre il traffico su via Govi le varie ipotesi progettuali si sono incentrate su diverse opzioni, passando dall'ipotesi di rendere via Govi a fondo cieco, a quella di renderla a senso unico. Sulla base delle analisi del traffico e considerando che su via Govi passa la linea del trasporto pubblico, la scelta si è indirizzata verso soluzioni volte a calmierare il traffico e ridurre la velocità di percorrenza con la definizione di "Zone 30", spartitraffico e piattaforme rialzate allo scopo di identificare la zona a viabilità lenta e scoraggiare il traffico di solo attraversamento.

La scelta della migliore strategia d'intervento su Via Messori si è fondata su diversi studi preliminari della sezione stradale e sulla superficie permeabile di rispetto delle alberature.

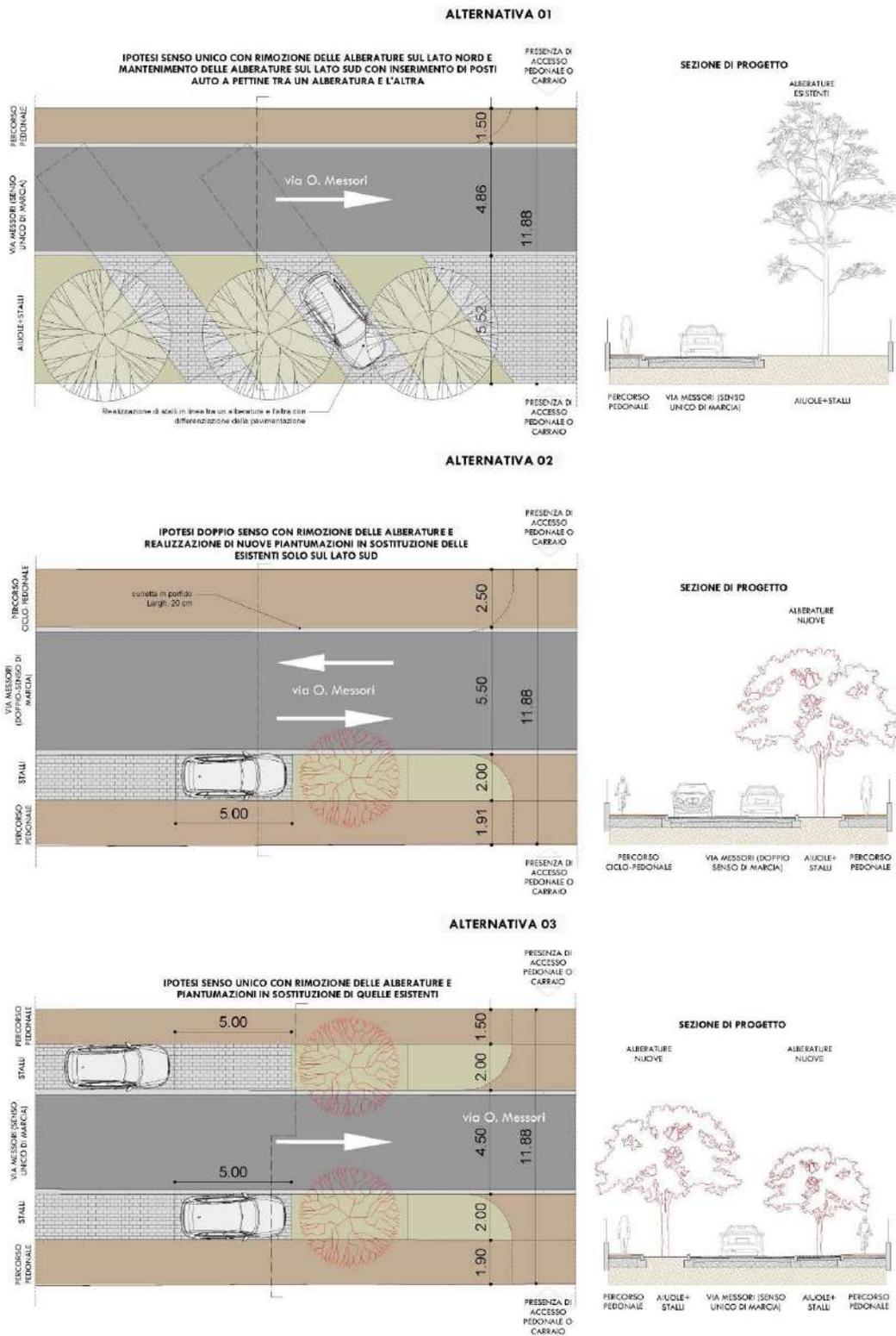


FIGURA 15: analisi progettuali sulla migliore sezione stradale di via Messori

L'analisi ha condotto a diverse soluzioni, dalle più drastiche che prevedevano il totale abbattimento e nuova piantumazione lungo la via al fine di mantenere il doppio senso di marcia, percorsi ciclopedonali in sede propria o di incrementare in modo sostanziale i parcheggi, a quelle che prevedevano tale intervento di abbattimento solo su un lato, fino alla soluzione più conservativa che richiedeva però alcuni compromessi.

Tali ipotesi sono state visionate con l'Amministrazione e la cittadinanza ed è emersa la non necessità di incrementare i parcheggi, sia per una scarsa richiesta su via Messori, le vie ad essa perpendicolari presentano una notevole dotazione, sia per la volontà di definire una maggiore priorità trasportistica sostenibile, riducendo quindi gli incentivi agli spostamenti in auto.

Queste riflessioni hanno portato alla definizione di quella che si ritiene la soluzione più sostenibile dal punto di vista ambientale finalizzata al pressoché totale mantenimento delle alberature ed alla riduzione della mobilità veicolare incentivando quella sostenibile mediante la realizzazione di una sezione stradale ristretta ed a senso unico, con una pista ciclabile a senso unico in sede propria e una bike lane in carreggiata, con il compromesso di mantenere inevitabilmente i percorsi pedonali esistenti con le relative dimensioni, seppur ridotte.

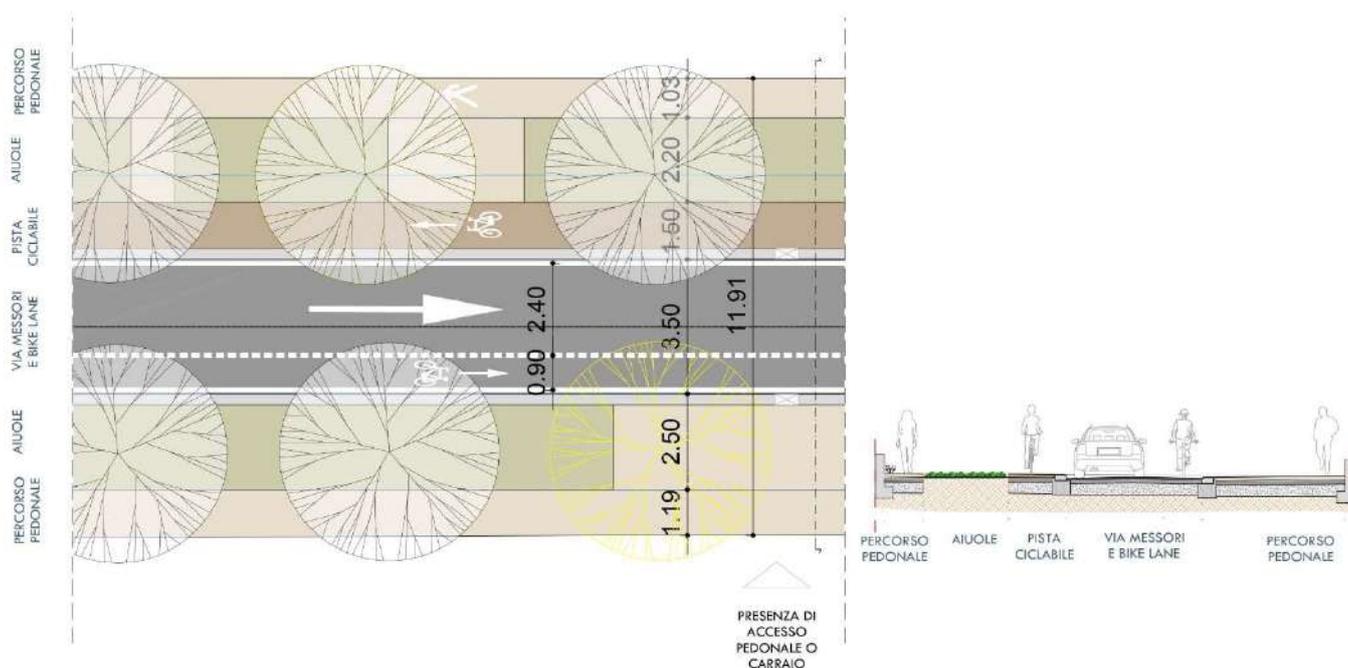


FIGURA 16: soluzione progettuale selezionata per la sezione stradale di via Messori

Via Falloppia ha richiesto invece analisi più specifiche da parte dell'Amministrazione al fine di definire la possibilità di poterla aprire al traffico o meno nella parte terminale. Ciò ha portato a diverse soluzioni che prendessero in considerazione entrambe le possibilità, con particolare attenzione al trasporto pubblico. Infatti l'apertura del tratto di strada consente una leggera deviazione al percorso della linea di trasporto pubblico da via Grimelli a via Bonaccolsi per poi immettersi su via Govi come da percorso attuale.

Diversamente l'eventuale impossibilità di aprire tale tratto di strada obbliga il percorso della linea blu a due ipotesi, una da via Grimelli e quindi su via Messori in direzione via Govi, ma con un breve tratto in corsia preferenziale con la necessità di abbattere due alberi, mentre l'altra soluzione prevede una totale deviazione della linea da via Govi a via Giovanni XXIII° con conseguenti studi dei tempi di percorrenza.

La scelta progettuale, a seguito della conferma da parte dell'Amministrazione di poter aprire un tratto di viabilità su via Falloppia, si è concentrata sulla prima ipotesi.



FIGURA 17: soluzione progettuale selezionata per la deviazione della linea blu

Le strategie di azione quindi, a seguito della definizione delle varie proposte progettuali, si sono quindi indirizzate verso:

- la definizione delle porte di accesso all'Isola con la conseguente regolamentazione del traffico in entrata in particolare su via Govi e di una circolazione interna calmierata;
- lo studio delle possibili risoluzioni delle problematiche che hanno causato il dissesto dei marciapiedi di via Messori;
- il mantenimento delle alberature esistenti e la realizzazione di aree di rispetto permeabili attorno al tronco;
- la messa in sicurezza del sistema degli attraversamenti pedonali e delle intersezioni stradali su via Govi, via Messori e via Falloppia nella zona della Scuola.
- l'apertura al traffico del tratto terminale di via Falloppia con conseguente lieve ridefinizione del trasporto pubblico;
- la realizzazione di un sistema viabilistico sostenibile interno all'area d'intervento che colleghi i vari punti focali interni all'Isola Ambientale e che si rivolga in modo consapevole verso l'esterno.

A.5 Descrizione delle opere in progetto nella soluzione selezionata

A seguito delle predette analisi il progetto di rigenerazione urbana denominato Isola Via Messori si concentra in modo prevalente sulla zona più critica che nell'area specifica è sicuramente l'asse centrale di via Messori. Tale intervento è stato suddiviso in stralci attuativi al fine di semplificarne la computazione e la suddivisione degli interventi anche in un'ottica di esecuzione lavori e di cantieristica sulla base delle indicazioni previste nel Piano di Sicurezza e coordinamento (vedasi elaborato specifico).

Il progetto nel complesso si pone l'obiettivo di creare due direttrici principali di collegamento dell'Isola, una est-ovest caratterizzata dall'asse di via Messori dove viene modificata la sezione stradale riducendo il traffico veicolare con la rimodulazione dei sensi unici e conferendo maggiore priorità alla mobilità ciclabile con due piste ciclabili a senso unico sui due lati della carreggiata.

Questo asse crea quindi una congiunzione tra l'intera area a ovest interclusa dalla tangenziale con via Giovanni XXIII° e le relative piste ciclopedonali esistenti collegate con via Remesina, via Manzoni, via De Sanctis e C.so Fanti, mediante la messa in risalto dell'intersezione tra via Messori e via Giovanni XXIII° con la realizzazione di una segnaletica integrativa rossa in corrispondenza degli attraversamenti ciclopedonali esistenti.

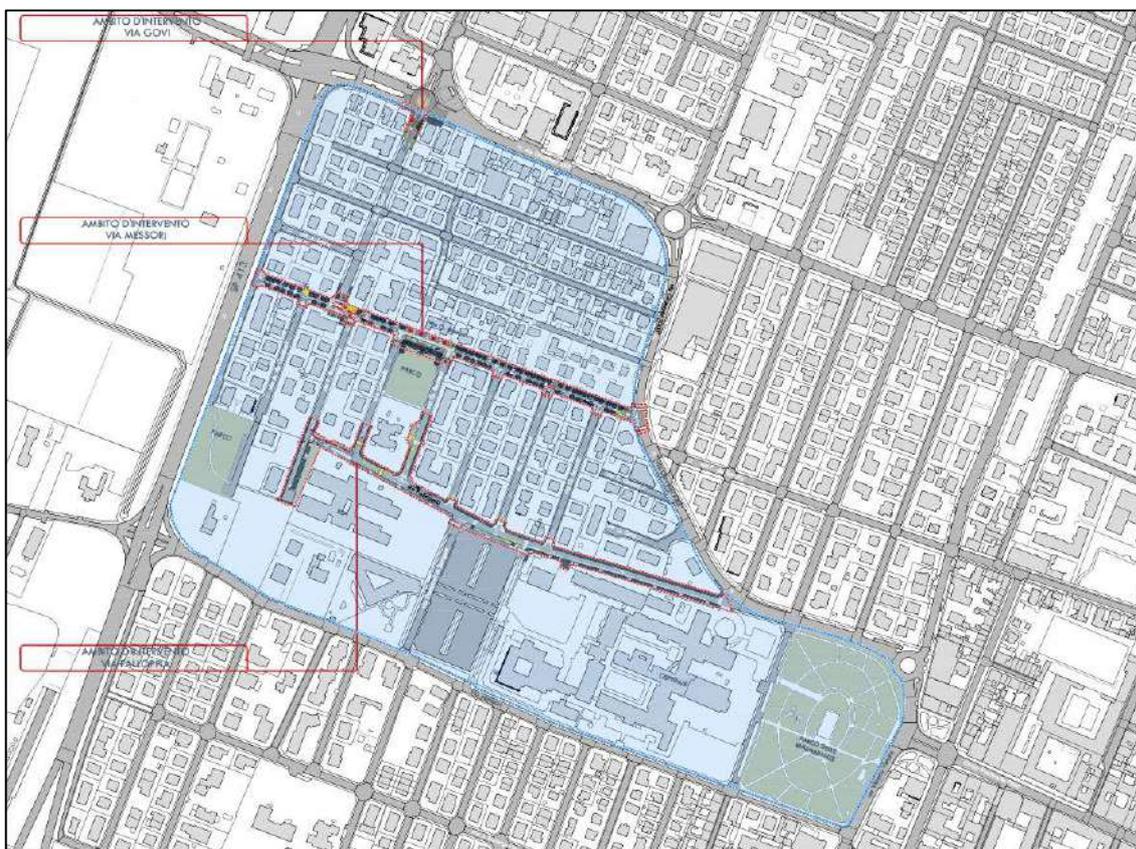


FIGURA 18: estratto planimetria di inquadramento area oggetto d'intervento

Lungo la percorrenza di via Messori si incontrano due intersezioni prevalenti, la prima è quella di via Govi e via Bonaccolsi, dove è prevista una piattaforma rialzata al fine di calmierare il traffico, creare degli attraversamenti in sicurezza e di realizzare un tratto di corsia riservata al trasporto pubblico in uscita da via Bonaccolsi e diretto su via Govi.

La seconda intersezione prevalente è quella tra via Messori e le vie Grimelli e Benassi, in corrispondenza quindi del fulcro centrale dell'Isola Ambientale, il Giardino del Duca Passerino e la Scuola dell'Infanzia. Qui la volontà progettuale è quella di creare una piattaforma rialzata unica, rimuovendo i parcheggi esistenti al fine di conferire una priorità pedonale al tratto di strada fronte parco, allargando quindi la zona pavimentata pedonale e aiuole a discapito di 6 posti auto e razionalizzando gli attraversamenti pedonali ora mal distribuiti e ridefinendo i sensi di marcia, creando i due sensi unici di via Grimelli e via Benassi. Questo con il fine anche di creare una piattaforma unica allargata, a prevalente traffico pedonale e/o ciclabile con una zona pavimentata attrezzata che si integra con il parco limitrofo.



FIGURA 19: estratto planimetria di progetto via Messori

Entrando più nello specifico dell'intervento di via Messori, iniziando dalla porzione ovest, la prima intersezione è con via Donati, viabilità che fa da limite estremo dell'*Isola Ambientale* essendo delimitata dal canale e dalla tangenziale, da qui il tratto di via Messori fino all'intersezione con via Govi è previsto di mantenerlo a doppio senso di marcia al fine di non compromettere l'accessibilità a via Donati e de Gasperi da via Govi, istituendo una "zona 30" con prevalenza alla viabilità ciclabile in carreggiata. Al fine di

incentivare la riduzione della velocità di percorrenza le corsie vengono ridotte al minimo, lasciando una adeguata zona permeabile di rispetto alle alberature presenti. I percorsi pedonali sono rialzati rispetto alla sede stradale in asfalto e si propone di realizzarli con una pavimentazione architettonica in calcestruzzo drenate colorata (tipo "Drainbeton ®") appositamente studiata per spazi esterni pedonali e carrabili, con elevata durabilità agli agenti atmosferici ed al transito veicolare, risulta inoltre particolarmente adatta per percorsi pedonali di spazi pubblici, percorsi ciclabili, e "zone 30" essendo particolarmente antiscivolo ed a rapida asciugatura oltre a possedere ottime caratteristiche di permeabilità all'acqua (fino a 30l/mq ogni secondo, HC=0,06, Coefficiente di deflusso (Cv) :0.3-0.5) garantendo comunque elevati valori di resistenza ai carichi.



FIGURA 20: immagine tipo pavimentazione architettonica drenante

Questa sezione stradale si protrae fino a giungere all'intersezione di via Govi, dove poco prima dell'incrocio è previsto l'inizio della piattaforma rialzata al fine di conferire un'impronta prevalentemente pedonale e a traffico lento per un tratto di circa 37 metri tra via Govi e via Bonaccolsi. La piattaforma rialzata comprendente gli attraversamenti pedonali e si propone di realizzarla con la pavimentazione in asfalto verniciata di colore rosso (RAL 3003).

Infatti tale zona necessita di una viabilità particolarmente lenta essendovi, oltre ai percorsi pedonali e ciclabili, l'intersezione con la nuova linea del trasporto pubblico in uscita da via Bonaccolsi e diretta in via Govi.

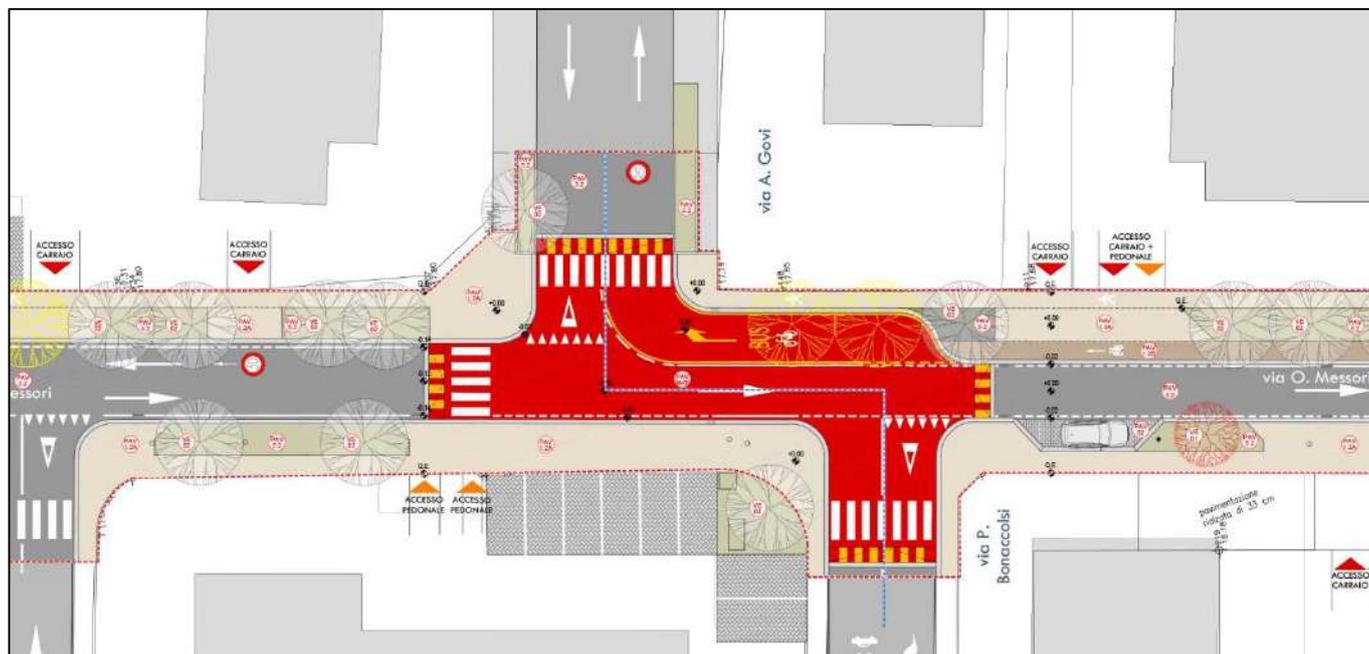


FIGURA 21: estratto planimetria di progetto via Govi-via Bonaccolsi

Tale linea, proveniente dal nuovo tratto di viabilità di via Falloppia come meglio descritto in seguito, percorre circa 15 metri di via Messori direzione ovest in una corsia preferenziale (promiscua con solo la pista ciclabile) al fine di far ricollegare i mezzi pubblici con il percorso esistente su via Govi. Una volta superato l'incrocio di via Bonaccolsi la viabilità prosegue con il senso unico direzione est, con carreggiata in asfalto larga 3.50m, mentre a sinistra è presente la pista ciclabile a senso unico in sede propria con larghezza di 1.50m realizzata con pavimentazione architettonica drenante come sopra.

I percorsi pedonali, seppur mantenuti nella stessa posizione e dimensione esistente verranno rifatti con la medesima pavimentazione architettonica drenante ma con colorazione differente. Infatti questo tipo di pavimentazione può essere colorata per l'intero spessore (pigmentazione in impasto) conferendo alla stessa un aspetto molto naturale, permettendo di passare dall'ocra/sabbia al marrone/rossastro. Tale colorazione sarà da definire in opera da parte di amministrazione e DL mediante apposite campionature preventive.

L'intervento previsto in questo stralcio comporta necessariamente la rimozione di due alberature esistenti al fine di realizzare la corsia preferenziale autobus e la piantumazione di una nuova alberatura, le altre alberature verranno mantenute ed è previsto un notevole incremento delle aree di rispetto permeabili, a compensazione delle alberature rimosse è prevista la piantumazione di 6 nuove essenze di Acero campestre negli stralci di intervento successivamente descritti.

Giungendo quindi alla zona baricentrica dell'Isola, l'intervento su via Messori in corrispondenza del Giardino del Duca Passerino prevede la modifica della viabilità di via Benassi e via Grimelli, realizzando un senso unico in entrata (via Grimelli) e uno in uscita (via Benassi) così da ridurre l'impatto viabilistico a ridosso del parco e della Scuola dell'infanzia ed allo stesso tempo creare una circolazione in senso orario attorno a questo comparto. E' prevista la realizzazione della piattaforma unica rialzata che include i due incroci e l'intera area antistante il parco, rimuovendo i parcheggi esistenti e creando un'ampia zona pedonale con nuove aiuole. La pavimentazione in quest'area è interamente prevista in pavimentazione architettonica drenante con due distinte colorazioni al fine di delimitare la porzione aperta al traffico veicolare dal resto. Verso il parco la pavimentazione presenta un andamento sinuoso a rispetto delle alberature esistenti.

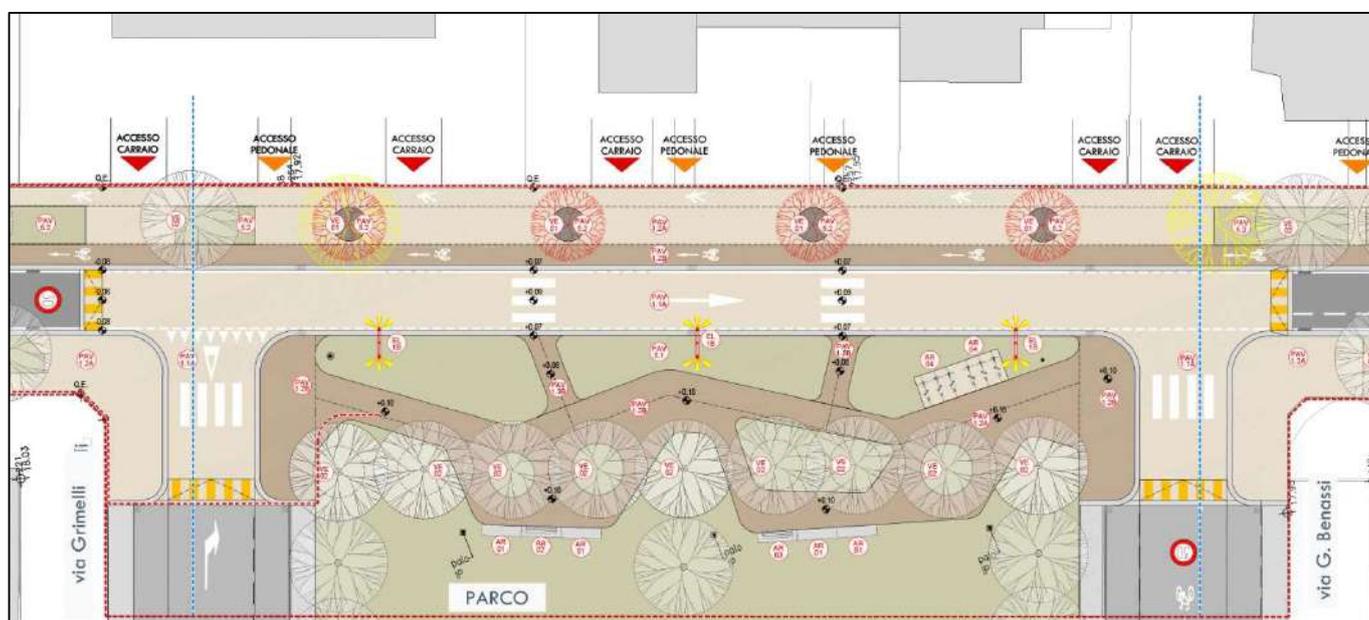


FIGURA 22: estratto planimetria di progetto Giardino del Duca Passerino

Si prevede inoltre la piantumazione di n°4 nuove alberature sul lato nord e la realizzazione di una serie di panchine nella zona pavimentata a confine con il parco con un nuovo sistema di illuminazione pubblica dell'area e nuovi portabiciclette.

Proseguendo su via Messori fino all'intersezione con Giovanni XXIII° la sezione stradale rimane la medesima, ma composta da una corsia auto di 2.50m fiancheggiata da una bike lane a senso unico sulla destra larga 1.00m e pista ciclabile a senso unico in sede propria sulla sinistra, è previsto un ulteriore incrocio rialzato con attraversamento pedonale al fine di ridurre la velocità dei veicoli in transito e creare un attraversamento in sicurezza in corrispondenza di via Vellani.

Per terminare il percorso dell'asse ovest-est dell'Isola Ambientale Messori si è previsto un intervento sulla viabilità esterna che fa da confine ovest dell'area oggetto d'intervento. L'intersezione tra via Messori e via Giovanni XXIII° è emerso necessitasse di una messa in sicurezza essendo su una strada trafficata ed in corrispondenza di una semicurva.

In questo caso si prevede una ripassatura delle zebraure dei due attraversamenti esistenti su via Papa Giovanni XXIII° che collegano con la pista ciclopedonale presente sull'altro lato con applicazione di vernice rossa per la fascia corrispondente all'attraversamento.

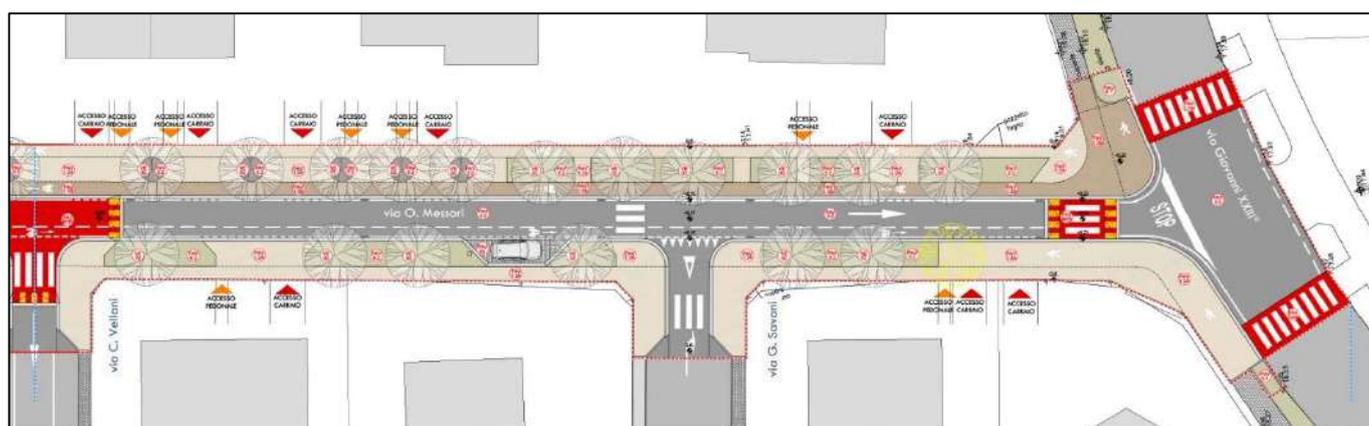


FIGURA 23: estratto planimetria di progetto intersezione via Messori-via Giovanni XXIII°

La principale porta di accesso all'*Isola Ambientale Messori* è quella di Via Govi, unico ingresso da nord all'area, il che risulta una potenzialità ed una criticità allo stesso tempo. L'importante afflusso di traffico veicolare in entrata infatti ha portato a dover definire progettamente un segnale fisico che definisse l'ingresso ad una zona a mobilità lenta e in prevalenza ciclo-pedonale.

Questo avviene certamente attraverso la segnaletica stradale (segnalazione "zona 30"), ma oltre a questo si prevede si prevede l'allontanamento dell'attraversamento pedonale dalla rotonda, il rifacimento dello spartitraffico a restringimento delle carreggiate e la verniciatura rossa(RAL 3003) di tale attraversamento, con lo scopo di rallentare il traffico in entrata e dare prevalenza all'attraversamento pedonale esistente e che fiancheggia l'intera isola sui lati nord e est, il quale attraversamento si prevede di arretrarlo rispetto alla rotonda con l'inserimento di una nuova alberatura e illuminazione stradale. Tale piattaforma sarà integrata con le aiuole e i marciapiedi esistenti e nell'aiuola a fianco un totem in ferro con incisione segnerà la porta d'ingresso all'*Isola Ambientale Messori*.

L'asse Nord-Sud di collegamento dell'*Isola Ambientale Messori*, prevede interventi più mirati e puntuali in alcune zone che presentano le maggiori criticità. Primo tra tutti quello sopra descritto di via Govi, oltre a questo sono previsti una serie di interventi su via Falloppia, in primis l'apertura del tratto terminale a

collegamento con via Bonaccolsi, ciò consente di dare uno sfogo terminale a via Falloppia e risolvere una criticità esistente da tempo dal punto di vista viabilistico, essendo tale tratto chiuso al traffico e in stato di abbandono.

L'intervento prevede la realizzazione di un tratto di viabilità a senso unico in asfalto, fiancheggiato da un lato dal marciapiede esistente, mentre sul lato opposto è prevista la realizzazione di un percorso pedonale a raso con verniciatura rossa (RAL 3003) a delimitazione delle aree verdi residuali e con forme geometriche variabili fino alle reti di confine con le proprietà private. Ciò consente di deviare la percorrenza della linea blu di trasporto pubblico in uscita dal centro, trasferendo il tragitto da via Grimelli a via Bonaccolsi, per poi tornare ad immettersi su via Govi, le fermate esistenti su via Grimelli si propone di spostarle su via Falloppia e via Donati in corrispondenza della Scuola.

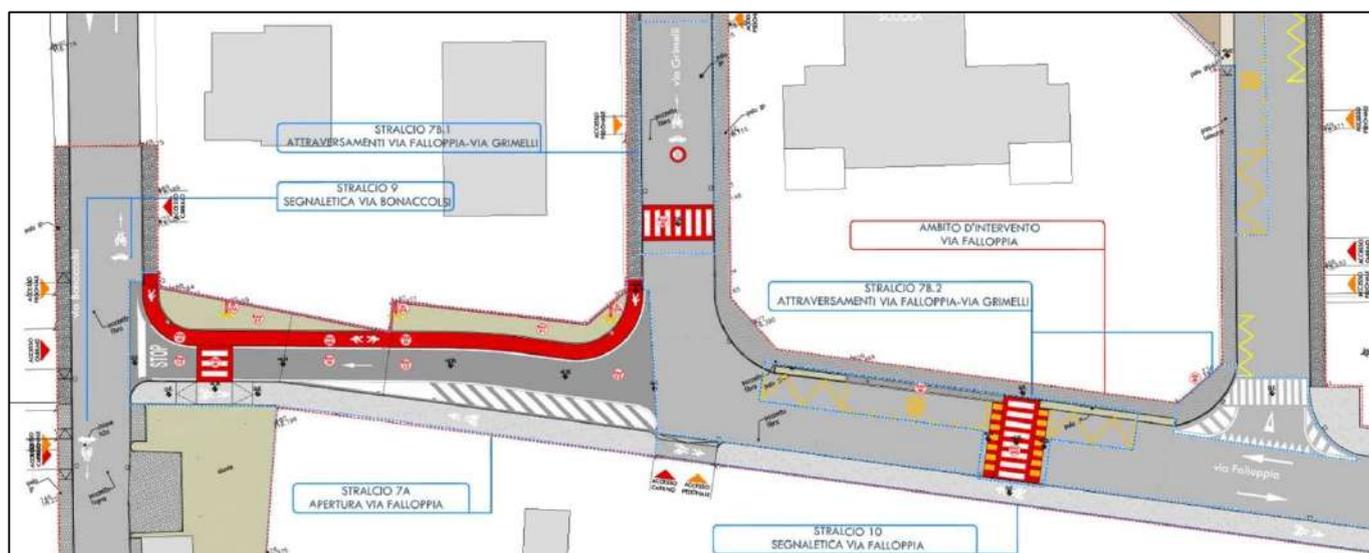


FIGURA 24: estratto planimetria di progetto via Falloppia

Inoltre tale apertura permette di rendere maggiormente fruibile e visibile il nuovo percorso ciclo-pedonale in progetto che percorre l'intera via Falloppia, con la previsione di una di segnaletica orizzontale e verticale sul marciapiede esistente, questo parte dalla zona dell'accesso al pronto soccorso in direzione ovest fino alla fine di via Falloppia, quindi procede per il tratto terminale sulla strada a fondo cieco via Bonaccolsi, per poi collegarsi con il percorso esistente che si unisce con via De Gasperi per poi condurre al parco pubblico attrezzato esistente tra via De Gasperi e via Donati.

Unitamente a questi interventi, su via Falloppia e via Grimelli sono previsti una serie di attraversamenti pedonali in sicurezza, realizzati mediante la verniciatura rossa dell'attraversamento esistente su via Grimelli e il rialzo della sede stradale su via Falloppia, in corrispondenza della Scuola dell'Infanzia, con l'obiettivo di creare un percorso sicuro di collegamento con l'area scolastica la quale ora risulta carente di

collegamenti in sicurezza. Così facendo si raggiunge l'obiettivo di calmierare il traffico e ridurre le velocità di percorrenza dei veicoli in prossimità della casa di riposo e della scuola dell'infanzia.

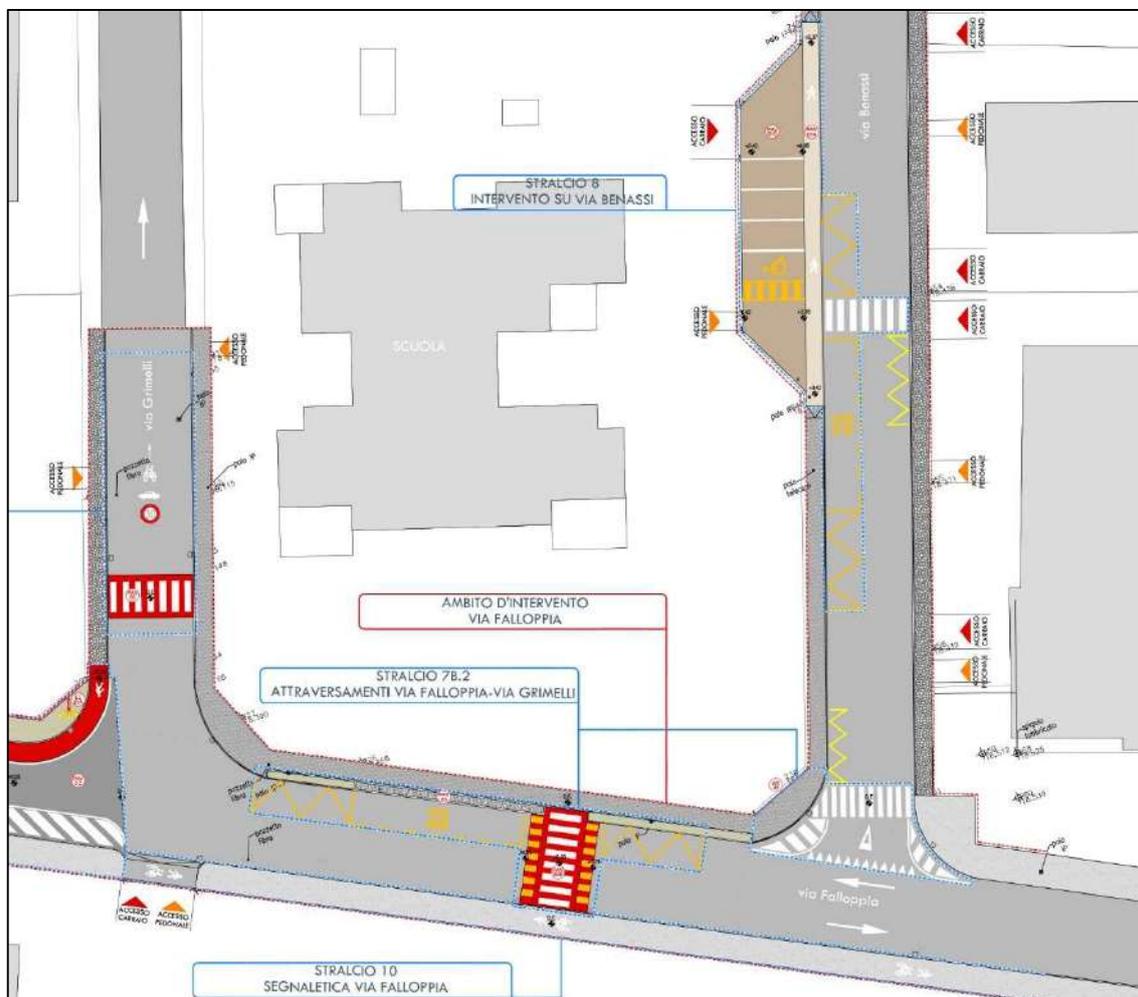


FIGURA 25: estratto planimetria di progetto Scuola dell'Infanzia

Con riferimento alla messa in sicurezza della zona pertinenziale della Scuola dell'Infanzia è previsto un ulteriore intervento in corrispondenza dell'esistente ingresso principale sui via Benassi, il quale ad oggi si presenta asfaltato e poco distinguibile rispetto al resto della viabilità. La volontà di offrire una maggiore sicurezza agli utenti in ingresso e uscita ha portato alla definizione di un intervento puntuale in quest'area, mediante la differenziazione della linea del marciapiede rispetto alla strada ed al rifacimento della pavimentazione dei parcheggi a diretto servizio della Scuola. Questo avviene mediante la posa di due cordoli a delimitazione della linea del marciapiede e la realizzazione della medesima piattaforma unica con una pavimentazione architettonica drenante con due distinte colorazioni al fine di delimitare la porzione di marciapiede dal resto.

L'ultimo stralcio infine si concentra sull'intera percorrenza di via Falloppia e prevede la realizzazione di una segnaletica orizzontale e verticale sul marciapiede esistente al fine di realizzare un nuovo percorso ciclo-pedonale che parte dalla zona dell'accesso al pronto soccorso in direzione ovest fino alla fine di via Falloppia, per poi congiungersi con i percorsi sopra descritti. Oltre a ciò è prevista una leggera modifica di un'aiuola in prossimità del Piazzale Donatori di Sangue al fine di collegare il percorso con un attraversamento pedonale esistente.

B) PROGRAMMA TEMPORALE

Il progetto è tenuto a rispettare i target associati alla Missione 5 “Inclusione e Coesione”, Componente 2 “Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore”, Investimento 2.1 “Investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale”, nei seguenti termini:

- 30 luglio 2023 termine per l'affidamento dei lavori;
- 30 settembre 2024 il termine intermedio entro il quale dovranno essere realizzate almeno una percentuale pari al 30% delle opere
- 31 marzo 2026 è il termine finale entro il quale dovrà essere trasmesso il certificato di regolare esecuzione ovvero il certificato di collaudo rilasciato per i lavori dal direttore dei lavori.

La programmazione dell'intervento, di cui al cronoprogramma (vedasi elaborato specifico), è finalizzata al rispetto delle scadenze di cui sopra.

C) RISPETTO DEL TARGET

<i>Titolo intervento</i>	<i>Descrizione intervento</i>	<i>Sintesi lavorazioni</i>	<i>Superficie intervento</i>
AMBITO D'INTERVENTO VIA GOVI	<p>L'intervento vuole porsi come definizione della porta d'ingresso all'Isola di Via Messori. L'intervento prevede la realizzazione di apposita segnaletica e l'allontanamento dell'attraversamento pedonale dalla rotonda, il rifacimento dello spartitraffico a restringimento delle carreggiate e la verniciatura rossa(RAL 3003) di tale attraversamento.</p> <p>Tale attraversamento sarà integrato con le aiuole e i marciapiedi esistenti e nell'aiuola a fianco un totem in ferro con incisione segnerà la porta d'ingresso all'Isola Via Messori.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione totem informativo porta d'ingresso Isola Ambientale Messori • Realizzazione di un attraversamento pedonale in sicurezza in prossimità della rotatoria di via Guastalla • Adeguamento spartitraffico e aiuole • Adeguamento segnaletica stradale orizzontale e verticale 	170 m ²
AMBITO D'INTERVENTO VIA MESSORI	<p>L'intervento prevede un completo rifacimento della piattaforma stradale e delle pavimentazioni pedonali prevedendo un restringimento della carreggiata e la creazione di marciapiedi più ampi. E' prevista anche la realizzazione di un percorso ciclabile dedicato in direzione est-ovest e di una bike lane in direzione ovest-est. Le auto in carreggiata sono così disincentivate alla velocità, trovandosi in un contesto verde, a prevalenza pedonale e ciclabile.</p> <p>L'obiettivo è quello di incentivare la mobilità lenta e la socialità dei luoghi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Restringimento carreggiata e realizzazione senso unico su via Messori • Adeguamento percorso linea autobus ai nuovi sensi unici • Ampliamento marciapiedi ed aiuole • Realizzazione percorsi ciclabili dedicati • Piantumazione nuove alberature • Riqualificazione dell'area verde con l'inserimento di nuovi percorsi e sedute • Adeguamento illuminazione stradale • Adeguamento segnaletica stradale orizzontale e verticale 	6.875 m ²

<p>AMBITO D'INTERVENTO VIA FALLOPPIA</p>	<p>L'intervento prevede la riapertura al passaggio dei mezzi pubblici e dei veicoli privati lungo il tratto finale di via Falloppia ad oggi chiuso.</p> <p>Restituendo di fatto alla comunità una porzione ad oggi in parte trascurata così da garantire migliore percorribilità degli spazi, e in particolare nuovi collegamenti pedonali e ciclabili con la zona a est.</p> <p>L'obiettivo è di migliorare la fruizione da parte dei cittadini degli attuali spazi urbani sia con mezzi pubblici che privati. I percorsi pedonali e ciclabili vengono garantiti e integrati.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Apertura stradale di via Falloppia (attualmente a fondo cieco) • Realizzazione nuovi attraversamenti pedonali • Miglioramento della pavimentazione stradale e dei marciapiedi in prossimità dell'ingresso della scuola • Adeguamento illuminazione stradale • Adeguamento segnaletica stradale orizzontale e verticale 	<p>875 m²</p>
			<p>Tot.Sup. = 7.920 m²</p>

La superficie complessiva dell'intervento risulta pari a 7.920m² pertanto si rispetta il target previsto di 7.570m².

I tecnici

Arch. Roberto Gasparini

Arch. Nicola Pè