

Considerazioni generali

Premessa

Ritengo che non sia sufficiente metter a disposizione gli elaborati del PAT . E' necessario un incontro pubblico per spiegare quali sono i contenuti del PAT, che relazione ha il PAT con il PRG vigente e quali sono poi i contenuti possibili del Piano degli interventi.

Senza questo quadro di riferimento, i contributi che giungono dagli interessati, possono essere inutili o non arrivare proprio.

Generalità e indicazioni

Va reso più stretto il rapporto tra l'edificato, l'edificabile e le infrastrutture e servizi esistenti, e facilmente ed economicamente ampliabili.

Il modello di espansione nei grandi spazi come in passato non ce lo possiamo più permettere.

Sottoservizi e viabilità esistenti sono elementi di riferimento per riconversioni o ampliamenti urbani possibili.

Scuole, materne, primarie, secondarie, superiori, uffici pubblici, l'Ospedale, hanno aree di influenza diverse e di conseguenza, queste ultime vanno dimensionate, organizzate e razionalizzate considerando i servizi raggiungibili.

Base di tutta la razionalizzazione e l'accessibilità è la viabilità. Non solo un uso "diverso" della viabilità esistente, ma anche una strutturazione razionale globale della medesima sono necessari per razionalizzare la mobilità e rendere vivibili le residenze e fruibili i servizi.

Priorità, quindi, ad un assetto complessivo della rete viaria e della mobilità comunale, con quei adattamenti, ampliamenti e interventi che ne disegnino una maglia di riferimento su cui impostare eventuali interventi edificatori.

Una maglia che da macro scenda anche a livello medio e micro, onde ottimizzare e razionalizzare anche la vivibilità e la mobilità di quartiere o borgata.

A questo riguardo faccio riferimento agli atti della **Conferenza di "Ecologia e Progresso" del 29.11.2011**, che riporta importanti approfondimenti a riguardo e che allego.

Quartieri

Dovrebbero essere studiati interventi per ogni Quartiere mediante un piano di proposte elaborato dagli stessi Comitati di Quartiere. Gli interventi dovrebbero avere carattere di autonomia e contemporaneamente risentire dell'appartenenza all'intero ambito Comunale.

Per quanto non approfondito negli atti della conferenza citata, per il Centro,

è importante evidenziare l'area ricompresa tra Corso Mazzini, Via Sansovino-Galilei, Viale Bertolini e Via Risorgimento. Essa è caratterizzata, oltre che dalla presenza del Parco Manin, da ampie aree pedonali e da limitate penetrazioni stradali importanti, ad eccezione di Via Roma. Questa area, se ci si svincola dalla "supremazia" di Corso Mazzini può diventare il vero Centro della Montebelluna del futuro. Essa è attrezzabile con interventi edilizi e urbanistici che ne possono valorizzare la fruibilità e la vivibilità. Può ospitare un percorso ciclopedonale Est-Ovest di collegamento tra la Stazione Ferroviaria ed il Comparto Cinque, e Nord-Sud con funzione di collegamento del precedente anche con il Centro Studi tramite un sottopasso di sicurezza di Via Sansovino. La vicinanza del capiente parcheggio Sansovino consente di liberare l'area in questione dalle auto in una prospettiva di diventare una grande, diversificata e qualificata area urbana cui poter accedere anche con la famiglia per "trascorrere alcune ore in Centro".

La calmierazione, comunque, auspicabile del traffico su Corso Mazzini, che rimarrà di importanza strategica per la mobilità, potrà avvenire mediante le seguenti azioni coordinate:

- incremento di piste ciclabili razionali,
- servizio di mezzi di trasporto pubblico sull'asse Via Piave-Corso Mazzini-Via XXX Aprile,
- sistemazione della pavimentazione e creazione di intersezioni a rotatoria nel tratto centrale di Corso Mazzini,
- completamento, con le rotatorie mancanti presso il nuovo Ospedale, della minicirconvallazione Sud,
- sottopasso della Ferrovia nella direttrice di Via Galilei-Zecchinel,
- primo tratto della Circonvallazione Sud dalla Regionale Feltrina a Via Trevignano lungo il tracciato dell'alta tensione,
- Circonvallazione Nord del Centro che colleghi Boccacavalla a Posmon.

Biadene.

Il Quartiere si sviluppa lungo una strada, Via Feltrina Centro, per cui è ipotizzabile la creazione non di una sola piazza, ma di una serie di piazzette poste lungo la Via e collegate da percorso pedonale e doppia pista ciclabile. La lettura del Centro dovrebbe iniziare dall'incrocio con Via della Consolata, dove piazzare una rotatoria, e l'incrocio da Comin dove collocare una seconda rotatoria. A Nord, Pederiva viene ricompresa tra quest'ultima rotatoria ed una nuova, necessaria per il collegamento delle S.P. 2 per Crocetta, con la Feltrina, mediante una bretella posta un centinaio di metri più a Sud di Morgan (vedi gli atti della conferenza citata di Ecologia e Progresso).

Necessario studiare il ramo di uscita verso Biadene dalla rotatoria delle Crozzole al fine di agevolare l'accesso e l'uscita da Via San Marco, Via Rialto, Via Serenissima, vicolo dei Dogi e completamento delle pista ciclabile di collegamento con Via San Vigilio.

La conferma della scuola elementare a Pederiva mediante ristrutturazione della medesima cozza con l'infelice posizione della medesima in merito all'accessibilità, alla presenza di aree per parcheggi, alla disponibilità di area esterna per i giochi e alla sicurezza nell'accessibilità.

Meglio sarebbe, che con la messa a norma di quella di Biadene venisse ampliata la medesima per accogliere tutti i bambini di Biadene, Pederiva e Caonada.

Caonada va collegata a Biadene mediante una doppia pista ciclabile (una corsia in andata ed una in ritorno dalla parte opposta della strada) da ricavare lungo Via Aglaia.

San Gaetano

La piazza può essere ricavata presso il Centro Civico dove esiste un ampio spazio. Una sistemazione calmierante il traffico può essere eseguita, mediante ricucitura tra Est ed Ovest, sulla strada nei pressi della Chiesa, a partire dall'incrocio con via Lazzaretto a Nord, fino a via dei Mante a Sud, senza ulteriori opere. Nel tratto citato la Pista ciclabile va sdoppiata in due corsie indipendenti.

Da valutazioni prettamente economiche, se la scuola elementare deve essere ricostruita, la nuova va collocata in area idonea, dotata di un corretto orientamento e di spazi e di standard adeguati, per esempio con accesso da Vicolo San Valentino.

Mercato Vecchio,

E' necessario sistemare i tratti terminali di via Foresto e di Via Mercato vecchio mediante lastricatura completa dei medesimi, con eliminazione dei marciapiedi e creazione di ZTL. Il collegamento di Via Rive a Via Foresto e con la "circonvallazione Nord" di Corso Mazzini, consente una facile accessibilità al Quartiere e la creazione di un centro storico di qualità a Mercato Vecchio.

Quartiere Bertolini,

Presento e **allego uno studio** effettuato e approvato dal Comitato Civico, che contiene una sistemazione della viabilità per la creazione di un'area centrale ciclopedonale del quartiere, con funzione di piazza, ora mancante e regolazione del traffico.

E' necessario uno studio complessivo della mobilità nei pressi del Centro Studi Superiori al fine di razionalizzare la fruizione dei vari plessi scolastici senza deprimere le caratteristiche residenziali del quartiere. Prevedendo la costruzione di un sottopasso ciclopedonale di Via Sansovino, ed il miglioramento del collegamento con il Centro di Montebelluna.

La collocazione di una rotatoria all'incrocio tra via Trevignano e Via Gramsci, oltre a fornire maggiore sicurezza, limiterebbe la velocità dei veicoli lungo Via Trevignano, anche in previsione delle costruzioni del primo tratto Est della Circonvallazione.

MONTEBELLUNA

Il nuovo Quartiere Bertolini, da centro residenziale a quartiere modello.

Il nuovo quartiere Bertolini, dotato anche di un Comitato Civico di recente nomina (fine 2008), si estende per 72 ettari a Sud e a ridosso del Centro di Montebelluna e ospita circa 2500 abitanti. Nell'area si trovano anche la Caserma dei Carabinieri, due istituti scolastici superiori (Ragionieri, Geometri e ITIS), le Scuole Elementare e Materna, il Palazzetto dello Sport ed un campo da calcio di quartiere. Le attività produttive e commerciali sono di piccola entità e non molto numerose.

Il quartiere è interessato da quattro strade importanti: Via Sansovino posta a Nord, che sta sempre più assumendo il ruolo di piccola circonvallazione del Centro, le trafficate Via San Gaetano e Via Bergamo-Trevignano che collegano i centri abitati di San Gaetano e Trevignano a Montebelluna Centro,

e via Gramsci, strada molto usata per il collegamento tra Via San Gaetano e Via Trevignano. Tutto il quartiere è, inoltre, interamente attraversato dal Canale Brentella e, nel suo territorio, include anche alcune aree agricole. Caratteristica peculiare del quartiere è di essere dotato, anche per la presenza degli istituti scolastici, di ampie aree a verde e parcheggi. Il quartiere non ha un "Centro" definito, ed in particolare, quella che può si definire come area centrale è interessata dalla presenza di un incrocio di strade non ben riuscito.

Inoltre, l'area centrale è attraversabile mediante alcune strade di penetrazione che vedono aumentare sempre più ed ingiustificatamente il traffico di attraversamento.

Per contro, gli interventi edilizi più recenti, soprattutto le tipologie a schiera, sono serviti da strade a fondo cieco, e quindi tranquille e poco trafficate. La presenza delle scuole e del palazzetto dello sport, inoltre, comporta un notevole aumento di traffico veicolare e ciclopeditoneo, concentrato in alcuni momenti della giornata. Questi inconvenienti saranno certamente incrementati dalla prossima costruzione, in continuità agli Istituti esistenti, del nuovo Liceo Scientifico. La parte preponderante del Quartiere è collegata al Centro Città mediante una pista ciclopeditonea. Questa, nonostante la conformazione poco razionale, è sempre più utilizzata da pedoni e biciclette, per accedere al mercato settimanale ed a tutte le manifestazioni interne ed esterne al Quartiere, data anche la citata cospicua dotazione di parcheggi nelle vicinanze. La proposta seguente si prefigge di attenuare i crescenti effetti negativi del traffico di attraversamento, di migliorare il collegamento ciclopeditoneo con il Centro Città e le scuole, e di creare un'area deputata a diventare la Piazza Centrale, nei pressi della quale collocare anche un futuro Centro di Quartiere. Si tratta di sostituire l'incrocio centrale con una vasta Piazza a carattere ciclopeditoneo, che si estenda anche verso

Via Malipiero e Via Vivaldi e si colleghi a Sud con Via Gramsci ed a Nord con Piazza Negrelli, mediante una più razionale funzionale e capiente pista ciclopeditonea. La Piazza sarebbe attraversabile, a bassa velocità, anche dalle auto, seguendo un percorso circolare. Sulla Piazza ed i percorsi ciclopeditonei confluirebbero tutti i collegamenti, ancora ciclopeditonei, provenienti dalle unità residenziali del Quartiere. La maggior parte delle unità residenziali, tutte le scuole, il Palazzetto dello Sport ed il Centro Città, sarebbero collegate pedonalmente e in sicurezza. Per ottenere questo sarà necessario anche creare il sottopassaggio di Via Sansovino ad Est della Caserma dei Carabinieri, in modo da collegare il sottopassaggio alla pista ciclopeditonea centrale, passando a Sud della Caserma stessa. E' innegabile l'utilità del sottopassaggio di Via Sansovino anche per i numerosi studenti degli Istituti Superiori e per quelli del "futuro" Liceo Scientifico. Inoltre, il notevole e caotico traffico che si forma di fronte alle Scuole Elementari nelle ore di punta, verrebbe razionalizzato, aprendo e utilizzando il parcheggio del vicino Palazzetto dello Sport (90 posti macchina) normalmente impiegato in orari completamente diversi.

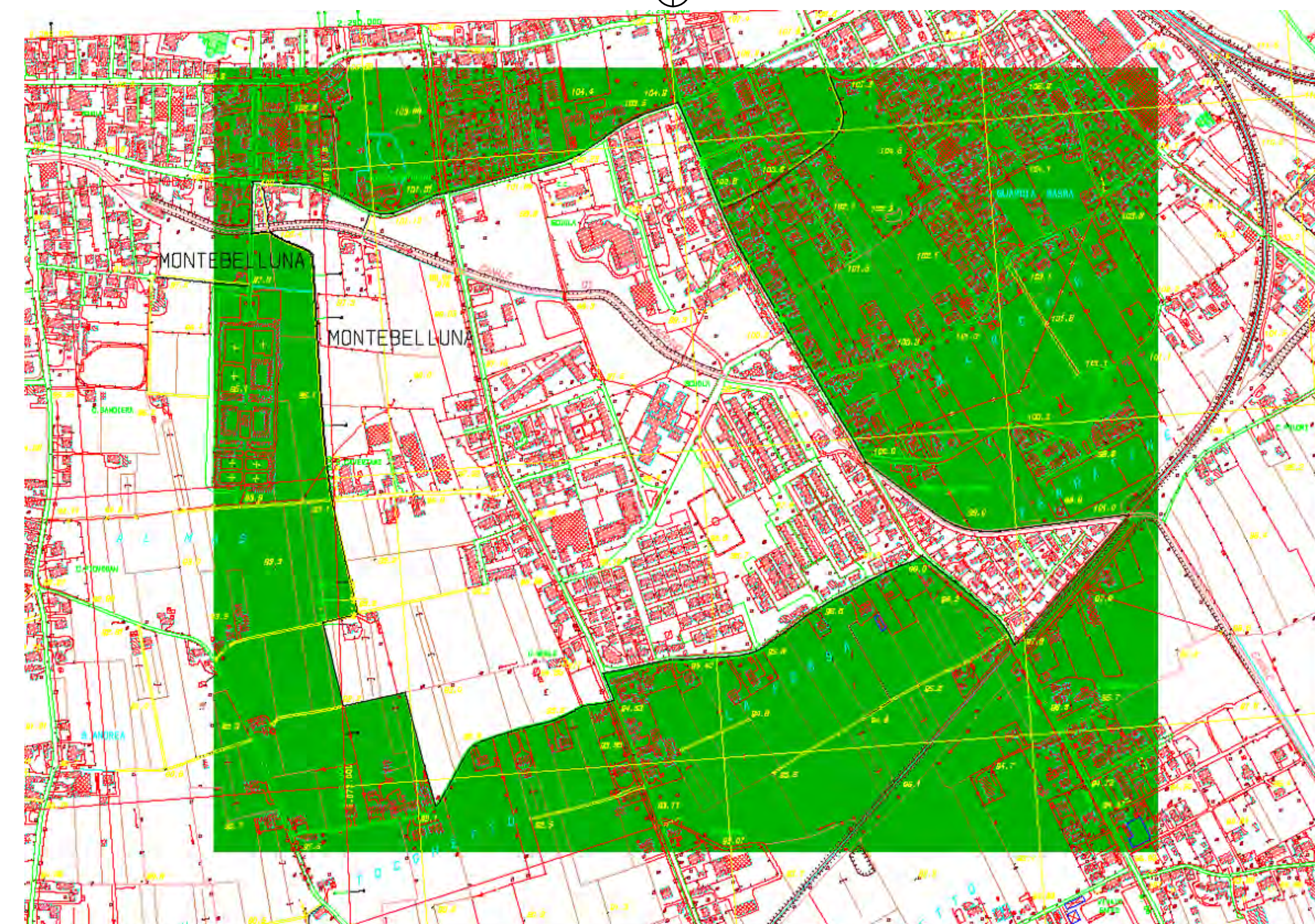
Ovviamente, vicino alla nuova Piazza ricavata nella vasta area ora interessata da un caotico incrocio, potrebbe trovare collocazione un futuro Centro Civico del Quartiere.

In conclusione, un'operazione di riqualificazione urbana finalizzata alla qualità dell'abitare, alla sicurezza nei collegamenti tra le unità residenziali fra loro, con le vicine

Scuole ed il Centro Città, ed alla creazione, quasi dal nulla, di un Quartiere che è ora carente di un disegno urbano di insieme. Bedin Giorgio Febbraio 2009.



IL CENTRO STUDI HA A DISPOSIZIONE ATTUALMENTE 210 PARCHEGGI



L'AREA DI COMPETENZA DEL QUARTIERE BERTOLINI



LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA MOBILITA' E DEL VERDE



PROPOSTA DI MODIFICA DELLA MOBILITA' (LE SUPERFICI GIALLE SONO AD USO PREVALENTEMENTE CICLOPEDONALE)



PROPOSTA DI SISTEMAZIONE DELLE AREE PUBBLICHE (LE AREE TRATTEGGIATE SONO AD USO PREVALENTEMENTE O ESCLUSIVAMENTE CICLOPEDONALE)



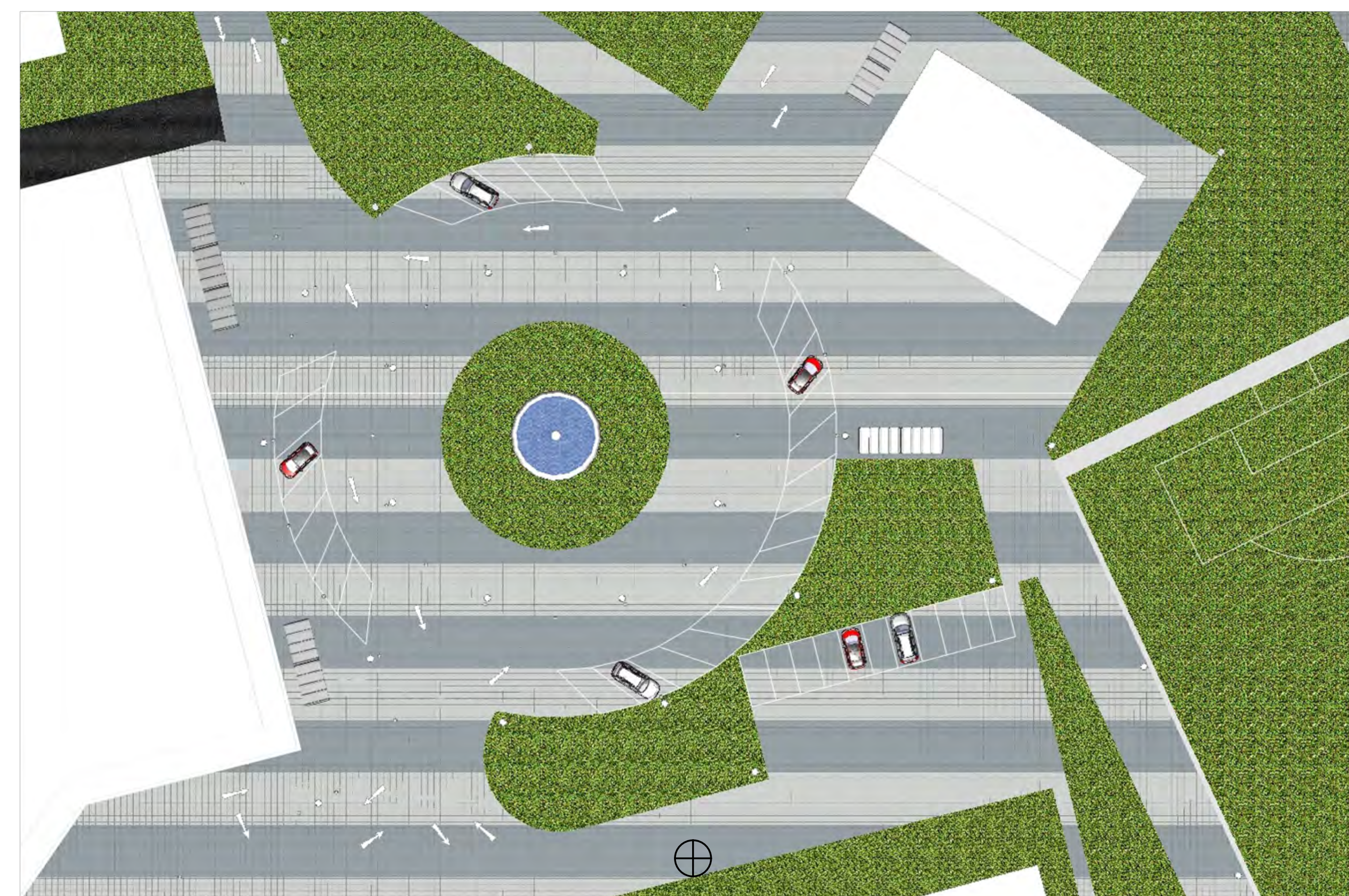
600 PARCHEGGI DISPONIBILI RICAVABILI



PROPOSTA DI SISTEMAZIONE DELLE AREE PUBBLICHE (LE AREE TRATTEGGIATE SONO AD USO PREVALENTEMENTE O ESCLUSIVAMENTE CICLOPEDONALE)



L'ODIERNO CENTRO DEL QUARTIERE



PROPOSTA DI SISTEMAZIONE DELLA VIABILITA' IN CENTRO



LA SISTEMAZIONE DEL CENTRO VISTA DA VIA MALIPIERO



LA SISTEMAZIONE DEL CENTRO A PREVALENTE USO CICLOPEDONALE

PARCHEGGI RICAVABILI E DISPONIBILI A SERVIZIO ANCHE DEL NUOVO LICEO

MONTEBELLUNA

Il nuovo Quartiere Bertolini, da centro residenziale a quartiere modello

Il nuovo quartiere Bertolini, dotato anche di un Comitato Civico di recente nomina (fine 2008), si estende per 72 ettari a Sud e a ridosso del Centro di Montebelluna e ospita circa 2500 abitanti. Nell'area si trovano anche la Caserma dei Carabinieri, due istituti scolastici superiori (Ragionieri, Geometri e ITIS), le Scuole Elementare e Materna, il Palazzetto dello Sport ed un campo da calcio di quartiere. Le attività produttive e commerciali sono di piccola entità e non molto numerose. Il Quartiere è interessato da quattro strade importanti: Via Sansovino posta a Nord, che sta sempre più assumendo il ruolo di piccola circoscrivazione del Centro, le trafficate Via San Gaetano e Via Bergamo-Trevignano che collegano i centri abitati di San Gaetano e Trevignano a Montebelluna Centro, e via Giannico, strada molto usata per il collegamento tra Via San Gaetano e Via Trevignano. Tutto il quartiere è, inoltre, interamente attraversato dal Canale Brentella e nel suo territorio, include anche alcune aree agricole. Caratteristica peculiare del quartiere è di essere dotato, anche per la presenza degli istituti scolastici, di ampie aree verdi e parcheggi il quartiere non ha un "centro" definito, ed in particolare, quella che può si definire come area centrale è interessata dalla presenza di un incrocio di strade non ben riuscito. Inoltre, l'area centrale è attraversabile mediante alcune strade di penetrazione che vedono aumentare sempre più ed ingiustificatamente il traffico di attraversamento. Per contro, gli interventi edilizi più recenti, soprattutto le tipologie a sottopiede, sono serviti da strade a fondo cieco, e quindi tranquille e poco trafficate. La presenza delle scuole e del palazzetto dello sport, inoltre, comporta un notevole aumento di traffico veicolare e ciclopedonale, concentrato in alcuni momenti della giornata. Questi inconvenienti saranno certamente incrementati dalla prossima costruzione, in continuità agli istituti esistenti, del nuovo Liceo Scientifico. La parte preponderante del Quartiere è collegata al Centro Città mediante una pista ciclopedonale. Questa nonostante la conformazione poco razionale, è sempre più utilizzata da pedoni e biciclette, per accedere al mercato settimanale ed a tutte le manifestazioni interne ed esterne al Quartiere, data anche la cospicua dotazione di parcheggi nelle vicinanze. La proposta seguente si prefigge di attenuare i crescenti effetti negativi del traffico di attraversamento, di migliorare il collegamento ciclopedonale con il Centro Città e le scuole, e di creare un'area deputata a diventare la Piazza Centrale, nei pressi della quale collocare anche un futuro Centro di Quartiere. Si tratta di sostituire l'incrocio centrale con una vasta Piazza a carattere ciclopedonale, che si estende anche verso Via Malipiero e Via Vivaldi e si collega a Sud con Via Giannico ed a Nord con Piazza Negrelli, mediante una più razionale pista ciclopedonale. La Piazza sarebbe attraversabile, a bassa velocità, anche dalle auto, seguendo un percorso circolare. Sulla Piazza ed i percorsi ciclopedonali confluirebbero tutti i collegamenti, ancora ciclopedonali, provenienti dalle unità residenziali del Quartiere. La maggior parte delle unità residenziali, tutte le scuole, il Palazzetto dello Sport ed il Centro Città, sarebbero collegate pedonatamente e in sicurezza. Per ottenere questo sarà necessario anche il sottopassaggio di Via Sansovino ad Est della Caserma dei Carabinieri, in modo da collegare il sottopassaggio alla pista ciclopedonale centrale, passando a Sud della Caserma stessa. È innegabile l'utilità del sottopassaggio di Via Sansovino anche per i numerosi studenti degli Istituti Superiori e per quelli del "nuovo" Liceo Scientifico. Inoltre, il notevole e caotico traffico che si forma di fronte alle Scuole Elementari nelle ore di punta, verrebbe razionalizzato, agevolando l'utilizzo del parcheggio del vicino Palazzetto dello Sport (50 posti macchina) normalmente impiegato in orari completamente diversi. Ovviamente, vicino alla nuova Piazza ricavata nella vasta area ora interessata da un caotico incrocio, potrebbe trovare collocazione un futuro Centro Civico del Quartiere. In conclusione, un'operazione di riqualificazione urbana finalizzata alla qualità dell'abitare, alla sicurezza nei collegamenti tra le unità residenziali fra loro, con le vicine Scuole ed il Centro Città, ed alla creazione, quasi dal nulla, di un Quartiere che è ora carente di un disegno urbano di insieme. Febbraio 2009.



LA SISTEMAZIONE DEL CENTRO VISTA DA SUD-EST CON IL NUOVO CENTRO DI QUARTIERE (A DESTRA)



LA SISTEMAZIONE DEL CENTRO VISTA DA VIA VIVALDI



LA SISTEMAZIONE DEL CENTRO A PREVALENTE USO CICLOPEDONALE

Comune di Montebelluna Provincia di Treviso

REGOLAMENTO COMUNALE DEI COMITATI CIVICI

Art. 1 Finalità
Il Comune di Montebelluna, ai sensi dell'art. 48 del D.Lgs. 267/2000 e del Titolo VIII del proprio Statuto, al fine di garantire la partecipazione popolare e democratica all'attività politica, amministrativa, economica e sociale della comunità, riconosce i Comitati civici, istituiti ai sensi del presente regolamento, quali organismi di partecipazione democratica.
Compito prevalente dei Comitati civici frazionali è quello di concorrere all'azione amministrativa con funzioni di proposta e consultazione rispetto all'andamento dei servizi erogati e delle attività svolte dall'Amministrazione comunale, stimolando la partecipazione dei cittadini alla vita civile, politica, sociale, culturale ed amministrativa della comunità locale.

Art. 3 Attribuzioni generali dei Comitati civici
Al Comitati civici sono attribuite, relativamente agli ambiti territoriali di competenza, le seguenti funzioni:

- a) formulazione di pareri consultivi, nel termine di 30 giorni su richiesta degli Organi comunali, rispetto ad iniziative volte a migliorare e qualificare lo sviluppo culturale, l'assistenza sociale in genere, la stabilità, la tutela dell'ambiente, il verde, l'arredo urbano, gli impianti sportivi, la mobilità giovanile, l'urbanistica;
b) formulazione di segnalazioni, istanze e proposte, relative ad attività e servizi erogati dal Comune;
c) formulazione di pareri, nel termine di 30 giorni, su richiesta degli Organi comunali, relativi alle proposte di modifica dello Statuto comunale e del presente regolamento, relativamente alle disposizioni riguardanti gli istituti di partecipazione;
d) convocazione di incontri periodici con i residenti, per affrontare ed approvare i progetti ed il miglioramento delle condizioni di vita nella frazione, in ordine alla gestione dei servizi di pubblico interesse;
e) organizzazione di iniziative di coinvolgimento degli abitanti della frazione e di informazione sugli atti, sui progetti e sui servizi che interessano la frazione medesima;

Art. 4 Informazione
Si riconosce nel diritto all'informazione un elemento fondamentale per il corretto ed efficiente svolgimento delle funzioni attribuite ai Comitati civici.

Per la finalità di cui al precedente comma, ai Presidenti dei Comitati istituiti ai sensi del presente regolamento vengono inviati gli avvisi di convocazione del Consiglio comunale. I Comitati possono promuovere sondaggi, consultazioni, riunioni ed ogni altra iniziativa idonea ad incrementare un rapporto diretto e costante con gli abitanti della frazione. Il Comune riconosce, quale interlocutore diretto e privilegiato degli Organi eletti e amministrativi del Comune, il Consiglio direttivo del Comitato e, per esso, il Presidente che lo rappresenta a cor potestatis. I Comitati devono recitare al Comune della convocazione di riunioni con i residenti, tramite comunicazione scritta, alle riunioni possono partecipare i membri degli Organi comunali, con facoltà di parola.

Art. 6 Consiglio direttivo
Il Consiglio direttivo dura la carica 4 anni ed esercita le proprie funzioni fino alla nomina del nuovo Organo. Si riunisce, di regola, una volta al mese e il compendio di un numero di Consigliere non inferiore a 3 e non superiore a 15.

COMUNE DI MONTEBELLUNA PROVINCIA DI TREVISO

QUARTIERE BERTOLINI

PROPOSTA DI RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA E DELLA MOBILITA' DEL QUARTIERE

Montebelluna, febbraio 2009

Rapporto città/campagna

Come riportato nelle premesse, non è più pensabile concepire insediamenti sparsi in tutto il territorio. Gli enormi costi infrastrutturali, dei servizi e della mobilità, impongono accorpamenti in borgate o nuclei ben delimitati. Un aspetto importante da punto di vista paesaggistico sono le recinzioni. Esse, in campagna non dovrebbero esistere, lasciando la continuità del piano campagna a lambire il fabbricato. Anche le barriere verdi non dovrebbero avere carattere di barriera visiva, e, se vicine alle strade dovrebbero essere tenute non più alte di un metro. Eventuali recinzioni fisse dovrebbero essere limitate all'area strettamente pertinenziale del solo fabbricato di abitazione e composte da paletti verticali infissi nel terreno alti al massimo un metro, senza zoccolo in cls, in modo da non creare barriera visiva e ostacolo al movimento degli animali. Di converso, la città può essere parzialmente convertita in campagna, almeno dal punto di vista paesaggistico, ancora eliminando o riducendo di molto in altezza le recinzioni e rendendo visibili i giardini privati. In questo modo diventa più agevole e sicura la formazione di piste ciclabili e la leggibilità del movimento veicolare. Dato il grande uso di antiparassitari e insetticidi, è opportuno individuare fasce di aree agricole a ridosso dei nuclei abitati dove trovino posto coltivazioni biologiche o impianti naturali non trattati.

Un solo accenno allo stile architettonico che in campagna dovrebbe essere molto sobrio, con volumi semplici e orientamento corretto. E' necessario definire i criteri di progettazione delle aperture in modo da garantire una sufficiente luminosità naturale dei locali secondo quanto prescritto dal **D.M. 5.07.1975 – Norme igienico sanitarie**. Questo decreto, per quanto riguarda la luminosità, viene spesso disatteso in maniera pesante, e non vengono garantite le prestazioni di luminosità delle aperture interpretando spesso erroneamente anche le tipologie architettoniche tradizionali (ad esempio porticati posti sulla facciata Sud ad oscurare le già scarse aperture). I criteri costruttivi delle case storiche in campagna, oltre a costituire chiaro riferimento per i nuovi insediamenti nei nuclei abitati sparsi nella medesima, dovrebbero essere ripresi anche per gli interventi che sorgono nel perimetro dei centri abitati. Questo a costituire un continuità paesaggistica tra campagna e città. Gli elevati costi di costruzione, l'esigenza di sempre maggiore qualità intrinseca dei fabbricati (orientamento, luminosità, risparmio energetico, silenziosità, qualità climatiche, sostenibilità ambientale, ecc.) e la scarsa disponibilità di aree edificabili, dovrebbero spingere a realizzare fabbricati semplici, le cui forme ritroviamo nelle costruzioni rurali di un tempo.

Grandi aree industriali dismesse

La grande **area** con estese funzioni produttive dismesse e ancora in atto ad Est della Stazione ferroviaria possono essere valorizzate dalla costruzione del sottopasso alla Ferrovia nella posizione di Via Galilei-Zecchinel. La disponibilità di accesso attuale da Via Piave attuale abbinata ad una seconda accessibilità da Sud da una futura Via Cal Piccole valorizzata e ben collegata alla Feltrina Vecchia e a Via Galilei (tramite il sottopasso) aprirebbe le porte ad una razionalizzazione di tutta l'intera **area**. La destinazione d'uso dei fabbricati in essa ricavabili possono essere le più disparate dopo aver attrezzato il perimetro dell'area con una migliore accessibilità, dal Centro Cittadino (attraverso Via Piave ed il sottopasso di Via Galilei), e dalla Feltrina (con uno svincolo all'intersezione con Via Pontin).