



MONTEBELLUNA  
14 NOVEMBRE 2013  
RIQUALIFICAZIONE DEL CENTRO E MOBILITA'



Quella rappresentata sopra, è una prospettiva, conseguente alla sperimentazione, che è ormai impossibile da osservare, se non giungendo a piedi verso il Centro. Infatti le auto possono vedere questa immagine solo dallo specchietto retrovisore. La nuova sistemazione della viabilità prevede, che i veicoli si muovano solo in direzione Caerano, lungo tutti i 160 metri del tratto Ovest di Corso Mazzini.

Seguendo la normativa vigente, interventi importanti di modifica della viabilità, dovrebbero far seguito ad uno studio di un più generale Piano Urbano del Traffico, e non viceversa.

In attesa di disporre di tale Piano, gli interventi necessari sulla viabilità e conseguentemente sulla riqualificazione urbana, vanno attuati in modo molto graduale.

Di seguito si propongono alcuni interventi nel Centro Storico di Montebelluna, che ritengo ormai indilazionabili, e che si possono realizzare seguendo la citata gradualità.





CORSO MAZZINI



IERI



OGGI

Il Corso Mazzini, da strada molto trafficata, in quanto asse fondamentale di comunicazione Est-Ovest nella Città, con la fase di sperimentazione, è stato chiuso al traffico nel suo tratto centrale per circa 90 metri, snaturandone la funzione e creando di fatto un'area deserta centrale e due aree a parcheggio ai lati di altri 90 metri complessivi. Contemporaneamente sono state sovraccaricate di traffico le vie collaterali, costituendo un anello, usato come deviazione.

E' possibile consentire il passaggio moderato delle auto e contemporaneamente riqualificare e rendere più vivibile il Corso ed il Centro di Montebelluna?

Esaminiamo di seguito, alcune esempi di tipologie di interventi urbani e stradali che possono aiutarci a raggiungere questo scopo.





BREISACH AM RHEIN

## *PEDONALIZZAZIONE E ARREDO URBANO*

In una cittadina della Germania posta lungo il fiume Reno, non molto lontana da Friburgo, ho scoperto e mi sono precipitato a percorrere, prima in auto e poi a piedi, la via che ho evidenziato in arancione e che avevano riqualificato, pedonalizzandola e arredandola con interventi di qualità molto elevata.

La pavimentazione, che eliminava tutte le barriere architettoniche, lasciava penetrare anche le auto.

Come si può notare, c'era un grado di finitura e di arredo urbano che invitava a percorrere la via anche nei giorni di pioggia.

Mi chiedevo, fra le tante strade di cui disponevano, come mai avessero deciso di riqualificare proprio questa.

Più avanti mi girai per scattare una foto in senso inverso e allora scoprii il motivo di quella scelta





Quella strada era l'unica in grado di coniugare due prospettive di tutto rispetto: la strada riqualificata e la cattedrale posta in alto sullo sfondo. Un valore aggiunto, quindi, che moltiplicava il pregio dei due scenari, senza nessun costo aggiuntivo!

Non è che la potenzialità di queste combinazioni fortunate manchino a Montebelluna, Via Dante Alighieri, per esempio, con lo sfondo il Monumento e Santa Maria in Colle, è sicuramente una di queste!

Purtroppo, invece, Via Dante Alighieri è stata adottata in questi giorni, come scorciatoia per raggiungere Via Roma da Via Montello e per risalire verso il centro da Via Dei Martini, alla ricerca di un parcheggio.





ACCESSO CICLABILE AD UNA ROTATORIA (LINDAU)



USCITA CICLABILE DA UNA ROTATORIA (LINDAU)



UNA ROTATORIA CON I COLLEGAMENTI CICLABILI A LINDAU



UNA CICLABILE MOLTO UTILE ED ECONOMICA (LINDAU)



UNA CICLABILE MOLTO UTILE ED ECONOMICA (Friburgo)

## SPAZI CICLABILI

Vengono richieste spesso piste ciclabili in sede propria, ma in realtà ciò di cui abbiamo bisogno, quando usiamo la bicicletta in città, è dato da spazi ciclabili su corsie riservate.

Il riservare spazio sufficiente, rende possibile conciliare il sistema stradale esistente con la mobilità in bicicletta, con costi di intervento contenuti, agendo anche ed eventualmente sulla velocità dei veicoli.

L'ingresso, il transito e l'uscita da una rotatoria, sono possibili in sicurezza se vengono ricavati e segnalati gli spazi riservati alle biciclette.

Nei tratti rettilinei la corsia riservata posta a lato di quella dei veicoli, facilita moltissimo le percorrenze. Tutte le manovre di cambio direzione risultano facilitate in quanto coerenti con le traiettorie dei veicoli!





ROTATORIA URBANA DA 20 m DI DIAM. CON ISOLA CENTRALE  
TRANSITIBILE



ROTATORIA URBANA DA 20 m DI DIAM. CON ISOLA CENTRALE  
TRANSITIBILE



MARKDORF

INTERSEZIONI  
A  
ROTATORIA



BAD KROZINGEN

Nei centri urbani, dove lo spazio è spesso insufficiente e la velocità di veicoli è spesso ridotta, possono essere adottati incroci a rotatoria con diametri massimi che possono ridursi fino a 14 metri.

La possibilità di transito di veicoli ingombranti è data dalla transitabilità dell'isola centrale, che viene evidenziata solo per confinare le traiettorie delle auto, ma sporge dal piano stradale solo di qualche centimetro.

La grande visibilità consentita dall'uso essenziale della segnaletica e da una corretta progettazione delle confluenze, rende molto utile questa tipologia di incroci a rotatoria in area urbana.

Il risultato può avere anche un limitato impatto visivo, ma può contribuire anche a migliorare la qualità urbana.





ROTATORIA URBANA DA 14 m DI DIAM. CON  
ISOLA CENTRALE TRANSITIBILE  
Padova Via Boccaccio



Questa piccola rotatoria di soli 14 metri di diametro evidenzia la possibilità di inserimento in essa di razionali percorsi ciclabili e, utilizzando una finitura del piano stradale di qualità anche compositiva, assegnare una valenza estetica alla viabilità.

## INTERSEZIONI A ROTATORIA





# MONTEBELLUNA – 14 NOVEMBRE 2013 – RIQUALIFICAZIONE DEL CENTRO E MOBILITA'



Uno dei problemi della sicurezza nelle strade urbane è costituito dagli attraversamenti pedonali. Nelle strade a due corsie, per ragioni di sicurezza e praticità, diventa irrinunciabile l'inserimento, in asse della carreggiata, di isole salvagente. Esse, oltre a facilitare e rendere sicuro l'attraversamento, possono costituire anche importanti elementi di arredo urbano. L'eliminazione delle zebrastrade, inoltre, concedendo quindi la precedenza ai veicoli e attraversando solo se questi si fermano spontaneamente o se sono ancora molto lontani, rende molto più sicuro l'attraversamento. Nel caso di grande traffico, comunque, è possibile dotare i passaggi di semafori a chiamata, o provvedere a ridurre la velocità dei veicoli. La bassa velocità dei veicoli in transito, 20 o 30 km/h, per esempio nelle ZTL, consente l'utilizzo delle aree in sicurezza, senza particolari accorgimenti, anche da parte dei pedoni e dei ciclisti.



ROTATORIA DI 26 mt A FRIBURGO (VAUBAN) CON I RELATIVI ATTRAVERSAMENTI CICLOPEDONALI



ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

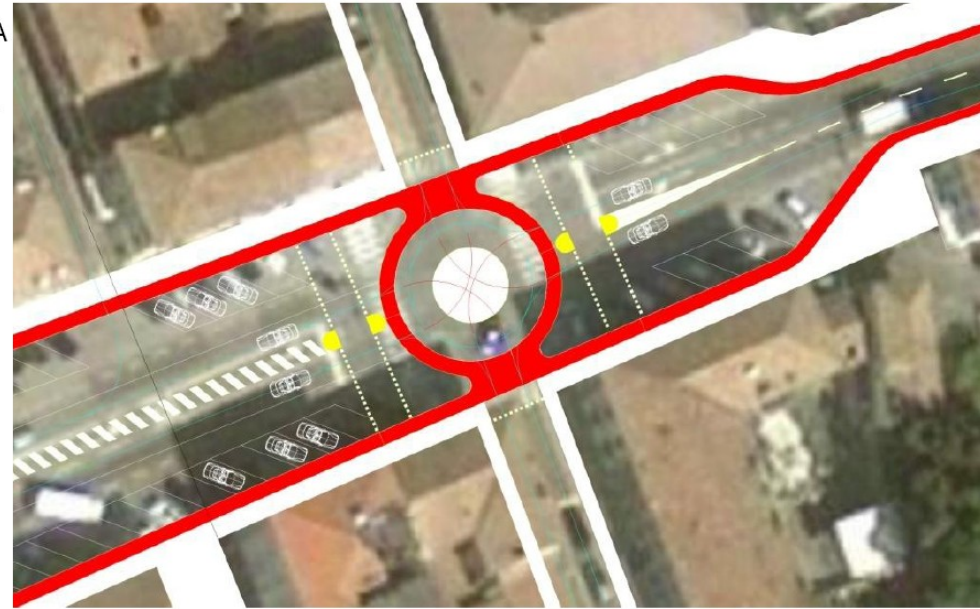


Attraversamento pedonale su rotatoria di 20 metri Inghilterra





CORSO MAZZINI - VIA ROMA  
ROTATORIA Ø 19 mt.



VIA XXX APRILE – VIALE BERTOLINI  
ROTATORIA Ø 19 mt.



VIA SILVIO PELLICO - SERENA / CORSO MAZZINI  
ROTATORIA Ø 19 mt

## INTERSEZIONI A ROTATORIA

Ora, gli esempi precedenti vengono calati nella realtà del Centro di Montebelluna, con l'intento, da un lato di migliorare la mobilità mediante :

- la riduzione del traffico di attraversamento lungo Corso Mazzini;
- l'eliminazione dei semafori di Via Roma e Viale Bertolini;
- l'inserimento di rotatorie in corrispondenza di Via Silvio Pellico, Vai Roma e Viale Bertolini;
- il ricavo di razionali spazi ciclabili;
- la razionalizzazione dei percorsi e degli attraversamenti pedonali;
- la riduzione della velocità dei veicoli a 30 km/h nel tratto tra le due rotatorie a Ovest e 20 km/h nel tratto tra quelle ad Est;
- la modifica della pavimentazione nel tratto Centrale di Corso Mazzini.







SISTEMAZIONE DI CORSO MAZZINI - VIA XXX APRILE, CON LE TRE MINIROTORIE DA 19 mt. DI DIAMETRO E SPAZI CICLABILI NEI DUE SENSI DI MARCIA. ZTL TRA LE DUE ROTATORIE ESTERNE E PEDONALIZZAZIONE DI VIA DANTE ALIGHIERI E DI VIA TRIPOLI

## RIQUALIFICAZIONE URBANA E MOBILITA'

E dall'altro lato, quello di riqualificare il Centro mediante :

- un adeguato arredo urbano di corso Mazzini che sia in grado di conciliare la mobilità veicolare con quella pedonale e ciclabile;
- un adeguato arredo urbano di Via Dante Alighieri, quale asse di collegamento tra la Biblioteca e Corso Mazzini;
- il ricavo e l'arredo degli spazi necessari a collegare Via Roma con Via Silvio Pellico, lungo il percorso "Tirindelli", per un uso ciclopedonale;
- il ricavo del collegamento pedonale tra l'ex Tribunale e la Loggia dei Grani;
- l'arredo urbano e la pedonalizzazione di Via Tripoli;
- l'interruzione dell'attraversamento veicolare da Via Garibaldi a Via Pasto con l'inserimento anche di una rotatoria presso il mercato del pesce;





MONTEBELLUNA  
NOVEMBRE 2013  
RIQUALIFICAZIONE URBANA DEL  
CENTRO  
E MOBILITA'

- l'interruzione dell'attraversamento veicolare di Via Caverzan, che viene pedonalizzata per collegare la Biblioteca, il parcheggio X Martiri e le Poste con il Centro;
- l'utilizzo di Via Dei Martini e Via Veronese solo come accesso ai parcheggi e non di attraversamento;
- impedire l'attraversamento veicolare di Piazza Marconi e Negrelli, ma consentire il solo accesso per la sosta.

L'inserimento delle quattro rotatorie, eliminando i due semafori, consente di:

- fluidificare e distribuire il traffico;
- mantenere le strade collaterali al Centro a doppio senso di marcia,
- regolare l'accessibilità al tratto centrale di Corso Mazzini fino a poterlo chiudere completamente in caso di necessità, consentendo, nel contempo, tutte le altre deviazioni;
- deviare il traffico Est-Ovest lungo l'asse Via Galilei - Sansovino - Santa Caterina a sud e verso Via Dalmazia a Nord, anche portando, quest'ultima, a doppio senso di marcia;

RIQUALIFICAZIONE  
URBANA  
E MOBILITA'





INTERRUZIONE DI VIA GARIBALDI PER IMPEDIRE IL TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO



PEDONALIZZAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DI VIA TRIPOLI



AZIONI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

Riferendoci alla situazione precedente alla sperimentazione, la chiusura tra via Garibaldi e Piazza Tommaseo, consente il recupero di posti auto, l'accesso ai medesimi in sicurezza, ed evita il disturbo dovuto al collegamento diretto tra Corso Mazzini e Via Montello.

La pedonalizzazione e riqualificazione di Via Tripoli e del Viale della Vittoria fino a Via Dalmazia (ZTL), con possibilità di transito a velocità molto ridotta e a senso unico, aggiunge sicurezza e qualità urbana all'area a nord di Cor-



so Mazzini, e costituisce parte del più lungo percorso di collegamento tra Piazza Negrelli e Via Mercato Vecchio.





REALIZZAZIONE DEL TRATTO CENTRALE DEL PERCORSO "TIRINDELLI" VERSO OVEST

REALIZZAZIONE DEL TRATTO CENTRALE DEL PERCORSO "TIRINDELLI" VERSO EST



### AZIONI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

La riqualificazione urbana del tracciato che collega il Duomo alla Stazione ferroviaria, di non facile realizzazione nella sua interezza, può essere ricavato invece facilmente nel suo tratto centrale, da Via Silvio Pellico a Via Roma.







CREAZIONE COLLEGAMENTO PEDONALE  
PIAZZA NEGRELLI - SEDESE

CREAZIONE COLLEGAMENTO PEDONALE  
PIAZZA SEDESE - PIAZZA NEGRELLI



*AZIONI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA*

Un altro percorso da evidenziare e da riqualificare collega l'ex tribunale alla Loggia dei Grani, ora ostacolato dalla presenza permanente di auto in parcheggio.







RIQUALIFICAZIONE URBANA CICLOPEDONALE  
DI VIA DANTE ALIGHIERI

RIQUALIFICAZIONE URBANA  
CICLOPEDONALE DI VIA DANTE ALIGHIERI



AZIONI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA

Della riqualificazione di Via Dante Alighieri ho già accennato. La sua collocazione, i servizi ed i negozi posti lungo il suo percorso e le valide prospettive di paesaggio urbano ad essa abbinata, ne fanno una Via privilegiata per la valorizzazione.







PEDONALIZZAZIONE DI VIA CAVERZAN PER COLLEGAMENTO DELLA  
BIBLIOTECA – POSTE – PARCHEGGIO X MARTIRI  
A PIAZZA NEGRELLI – VIA DANTE ALIGHIERI

*AZIONI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA*

*Presentazione di Giorgio Bedin - [giorgiobediningegnere@hotmail.com](mailto:giorgiobediningegnere@hotmail.com)*

Il grande flusso di pedoni dovuto alla presenza a Sud di Via Caverzan della Biblioteca, dell'Ufficio postale, del parcheggio X Martiri, del centro Studi Medi Superiori del Quartiere Bertolini, del grande parcheggio Sansovino, merita un attraversamento in sicurezza della Via Caverzan stessa che colleghi tutta la parte Sud della Città al Centro. Questo si può ottenere pedonalizzando il tratto ad Ovest di Via Caverzan. Via Veronese ad Est e Via Dei Martini ad Ovest assumono il ruolo di accesso ai parcheggi dell'area centrale.







Concludendo, le soluzioni proposte per il miglioramento della mobilità e per una ormai indilazionabile riqualificazione urbana del Centro di Montebelluna, presentano le seguenti caratteristiche:

- Non sono esaustive, altre se ne possono aggiungere.
- Possono essere eseguite gradualmente e indipendentemente le une dalle altre.
- La loro realizzazione è facilmente relazionabile alle possibilità economiche dell'Amministrazione Comunale.
- Possono essere assimilate lentamente dagli abitanti, dagli operatori e dagli utenti, senza forzature e disorientamenti.
- Conservano, migliorano e regolano le caratteristiche ordinatrici e di orientamento, che ha sempre avuto Corso Mazzini.
- Costituiscono i primi interventi di riqualificazione integrata di Vie e Piazze storiche della Città.
- Accompagnano la Città di Montebelluna verso una conformazione urbana che contempera: rispetto per le preesistenze, sostenibilità ambientale ed economica, crescita civile e realizzabilità, in una visione prevalentemente europea.





GRAZIE  
PER  
L'ATTENZIONE