

# Quartiere Bertolini

## Comitato di Quartiere del 04.02.2014

Il Comitato ha visto la presenza di oltre quaranta residenti, in particolare quelli di Via Manzato, Via Steffani, Via Marcon e Via Faccin.

**1)** Prioritariamente, è stato affrontato **il problema dei parcheggi e delle modalità di soluzione dei problemi conseguenti, nati di recente, su dette Vie.** Il Comitato si era impegnato a fornire, all'Amministrazione Comunale, una proposta di soluzione per risolvere le note problematiche dovute al mancato rispetto del Codice della Strada sulle Vie citate. Le proposte presentate nel precedente Comitato dall'Amministrazione Comunale, non avevano, infatti, raccolto il favore dei residenti.

La soluzione che il Comitato ha elaborato, presentato e discusso in assemblea ed alla fine votato all'unanimità da tutti i presenti, fa riferimento alle norme del Codice della Strada.

Esso prevede la formazione, su aree particolarmente vocate a questo, delle ISOLE AMBIENTALI. A seguito dell'individuazione di dette aree, per mezzo di un provvedimento di tipo urbanistico, nel loro ambito la mobilità non è più soggetta alle norme rigide del Codice della Strada ma può prescindere da esse purché vengano rispettate: la mobilità pedonale, quella ciclabile, l'accessibilità ai parcheggi pubblici e privati ed agli alloggi. Un ulteriore vincolo è il limite della velocità dei veicoli, che nell'ambito di dette ISOLE AMBIENTALI deve essere necessariamente limitato ai 20 o 30 km orari. Le isole ambientali sono conosciute anche con l'appellativo di ZONE 30 o ZONE 20. Esse sono molto usate in Germania e Inghilterra in ambito residenziale e recentemente sono in fase avanzata di studio e di realizzazione anche nel nostro Paese.

Per un approfondimento si allega uno studio sintetico sull'argomento redatto da Giorgio Bedin e servito come base di discussione. (ALLEGATO 1).

**2)** A seguito dell'approfondimento di cui all'argomento precedente, è stato affrontato il problema **della modifica dell'accessibilità al Quartiere ed della mobilità nell'intero ambito del medesimo in conseguenza della Costruzione del Nuovo Liceo.** Il Comitato ha preso atto che l'Amministrazione comunale ha deciso, come appreso in più occasioni dalla stampa, ma che non è mai stato comunicato al Comitato di Quartiere, di spostare l'eventuale fermata dei pullman per la raccolta degli studenti in area Sansovino in luogo di occupare l'area verde conosciuta come area Malipiero. Il Comitato si è chiesto se, come sembra sia intenzione dell'Amministrazione comunale, sia necessario accedere a detta fermata dei pullman mediante ingresso dalla rotatoria Malipiero (quella posta sui Via San Gaetano, di fronte all'Ufficio Imposte) e uscita su Via Sansovino, o se sia più conveniente accedere e uscire direttamente da e su Via Sansovino. Ritenuto che si debba privilegiare l'accesso da Via Sansovino al fine di limitare i costi di costruzione e l'impatto della strada di accesso da Sud. Tutti i presenti hanno convenuto sull'opportunità di non costruire una nuova strada di accesso da sud, che creerebbe un incontrollabile e dannoso traffico di attraversamento del Quartiere. A tale riguardo, e a completamento, viene allegato uno studio effettuato da Giorgio Bedin che è servito di base per la discussione. (ALLEGATO 2).

A seguito della problematica e complessa situazione della viabilità e della mobilità in generale all'interno del Quartiere, il Comitato propone **di effettuare un studio complessivo sulla mobilità** che riguardi tutto il Quartiere, un vero e proprio Piano Urbano del Traffico specifico per l'area in questione, il quale, con

riferimento al Codice della Strada, veda l'estensione delle citate ISOLE AMBIENTALI, di cui al punto precedente a tutto il Quartiere, con esclusione delle aree interessate dalle vie di traffico principali.

Si allegano, a suggerimento di quanto già deliberato all'unanimità dal Comitato di Quartiere nelle passate riunioni, la **proposta di sistemazione del Centro Urbano del Quartiere** e la **proposta di costruzione di una rotatoria all'ingresso dei parcheggi del Mazzalovo**. (ALLEGATO 3 E ALLEGATO 4).

Per quanto riguarda **alcuni problemi urgenti**, dei quali, molti più volte già segnalati all'Amministrazione comunale, si elencano:

- a) L'asfaltatura della pista ciclopedonale di collegamento del Quartiere a Via Sansovino, tratto lungo la recinzione con il Centro Studi e la Caserma dei carabinieri, con collocazione anche di un paio di punti luce e di un paio di cestini per le immondizie presso il nuovo ponte sul Brentella (verso Nord).
- b) La necessità della copertura del nuovo ponte in legno ciclopedonale sul Brentella ad evitarne il degrado ed il pericolo di transito per scivolosità del piano di calpestio per pioggia, neve o brina. La copertura può inoltre costituire ottimo riparo per chi vi transita, come veniva fornito dal, mai dimenticato, ponticello precedente. Vengano ricavate aperture protette sui parapetti per rendere visibile il corso d'acqua. Vengano eliminati i gradini di raccordo della soletta in calcestruzzo, con le ciclabili di accesso e posizionato un solo paletto divisorio intermedio per parte, in luogo dei due attuali.
- c) La necessità di ricarica con ghiaio ed il ricavo di scarichi delle acque piovane nel tratto di percorso rurale lungo il Brentella, quello che collega Via Vivaldi a Via Bergamo, ora ridotto ad un canale inagibile ad ogni pioggia. La necessità di ricarica con ghiaio nel tratto di percorso rurale lungo il Brentella tra il Nuovo Ponte ciclopedonale in Legno e Via Vivaldi, ora pieno di buche d'acqua ad ogni pioggia.
- d) La necessità di riparazione e regolazione della teleferica nel parco giochi e quella di inghiaamento del posa piedi nelle panchine!

**3)** A seguito di quanto sopra descritto, sono stati esaminati i risvolti sul Quartiere, conseguenti alla **costruzione di un eventuale sottopasso della ferrovia su Via Trevignano**. I dettagli riportati nella relazione allegata (ALLEGATO 5) redatta da Giorgio Bedin e per quanto riguarda la parte del Quartiere Bertolini interessata dalle opere, è stata esaminata ed approvata da tutti i presenti. La preoccupazione, sottolineata dal Comitato, riguarda l'incremento di traffico che inevitabilmente si avrà su Via Bergamo/Trevignano. Viene proposto quindi di chiedere già da ora all'Amministrazione comunale, in quanto il problema già sussiste, di posizionare alcuni autovelox lungo dette Vie, che contribuiscano a controllare la velocità dei veicoli, ora, spesso, decisamente eccessiva.

## Piano urbano del traffico (PUT) e isole ambientali

### Una piccola grande rivoluzione

Le isole ambientali, dette anche zone a traffico pedonale privilegiato e conosciute anche come ZONE 30, sono aree, che vengono individuate dai piani urbanistici, entro le quali sono privilegiate le funzioni prettamente residenziali.

In esse la mobilità dei pedoni è prioritaria, è seguita dall'uso della bicicletta, quindi dalla mobilità dei mezzi pubblici e poi dal movimento delle auto private.



*Un cartello che indica un'isola ambientale*

Queste ultime, usate soprattutto per accesso ai parcheggi pubblici ed ai box privati. La loro costituzione è prevista dal **Codice della Strada**. Esso introduce la possibilità della redazione dei **Piani Urbani del Traffico (PUT)**, che è obbligatoria per i comuni con più di 30 mila abitanti fin dal 1995. Il piano Urbano del Traffico prevede poi la possibilità di individuazione e progettazione delle **isole ambientali**

che possono riguardare una singola via, un isolato o un intero quartiere. Sono molto diffuse, per esempio, in Germania e in Inghilterra. Come appare chiaro esse sono nate per limitare l'uso dell'auto in modo che queste ultime continuino ad offrire i vantaggi della mobilità veicolare senza però costituire disturbo o pericolo alla vivibilità dell'area. Sono caratterizzate quindi da una bassa velocità delle auto che vi accedono **20 o 30 km/h**, da un particolare arredo urbano delle strade e delle altre aree pubbliche, che impediscano alle auto di superare le velocità consentite e di ricavare parcheggi diffusi e comodi, per un pratico collegamento con gli alloggi. Non sono da confondere con la semplice riduzione delle velocità di transito nelle normali strade, che avvenga senza l'esecuzione di opere di miglioramento urbano.

Un'altra caratteristica importante delle isole ambientali è quella di non dover rispettare, nelle strade, i rigidi vincoli dimensionali previsti dal Codice della Strada per la costruzione delle strade stesse. Questo permette, durante la progettazione dell'arredo o della segnaletica orizzontale delle aree pubbliche, di derogare dalle dimensio-



*La progettazione di un'isola ambientale*

ni previste dalla norme stradali pur consentendo, ovviamente, una sufficiente manovrabilità dei mezzi e una comoda accessibilità ai parcheggi ed agli alloggi. Que-



*Strada dentro un'isola ambientale a Friburgo Ge (quartiere Vauban), dove il parcheggio non è consentito*

ste deroghe sono possibili proprio per la ridotta velocità dei veicoli.

E' innegabile il vantaggio che deriva da questa nuova dimensione urbana nella quale si integrano razionalmente ed in sicurezza tutte le funzioni di residenzialità e mobilità. Nelle isole ambientali, inoltre, la progettazione della mobilità tende a rispecchiare il **reale comportamento degli abitanti**, recuperando spazi spesso inutilizzati e regolamentandone l'uso. In esse non è necessario ricavare spazi dedicati per le biciclette (le



*Isola ambientale a Londra con strada composta da una corsia centrale a due sensi di marcia di larghezza pari a ml 3,50 abbinata a due fasce laterali di parcheggio*

cosiddette piste ciclabili), in quanto esse si spostano negli stessi spazi usati dai veicoli.

Molti interventi di lottizzazione o urbanizzazione effettuati nel recente passato costringono i residenti a percorsi scomodi, a dover parcheggiare in aree dislocate in modo irrazionale o a sopportare velocità eccessive dei veicoli.

La correzione di questi interventi troppo "razionalisti" può essere legittimamente attuata con l'applicazione delle norme che prevedono appunto la costituzione delle **isole ambientali**.

## ALLEGATO 2

Montebelluna, 02.09.2013

### Viabilità e parcheggio dei Pullman nell'area Sansovino

L'ipotesi, prospettata e sollecitata dall'Amministrazione Comunale, di accedere al Parcheggio Sansovino da Sud, dalla rotonda di Via San Gaetano utilizzando il nuovo ponte carraio sul Brentella, porterà solo disagi.

La maggior parte del traffico di accesso all'area, infatti giungerà comunque da Via Sansovino e poi vi ritornerà al momento di lasciare il parcheggio, sovraccaricando, inoltre, Via San Gaetano.

Il percorso delle auto per raggiungere la sosta si allungherà di oltre 1500 metri durante tutti i giorni della settimana, non solo il mercoledì. E questo, sia che l'uscita dal parcheggio riconduca sulla rotatoria, sia che venga permessa l'uscita su Via Sansovino in direzione di Via Roma.

Oltre ai costi di costruzione della strada, ora mancante, l'inquinamento (oltre 4000 chilometri in più alla settimana) ed i disagi per il Quartiere Bertolini, che ospita il Parcheggio Sansovino, aumenteranno inutilmente.

La viabilità di accesso taglierebbe inevitabilmente l'area Verde Malipiero!

Molto meglio accedere al parcheggio da Via Sansovino attrezzando un accesso a rotatoria, collocato in corrispondenza di Via Palladio (VEDI DISEGNO ALLEGATO).

I rallentamenti del traffico su Via Sansovino sono dovuti principalmente:

- ai frequenti attraversamenti ciclopedonali nel passaggio semaforizzato;
- all'attraversamento pedonale di fronte agli Istituti;
- all'accesso e all'uscita delle auto dagli Istituti;
- all'istituzione della nuova viabilità proveniente da Via Dei Martini.

Sono tutte situazioni che vanno affrontate e risolte!

Insomma, l'ipotesi di accedere da Sud al parcheggio è solo un costoso e dannoso palliativo che, non è escluso, potrebbe anche scoraggiare l'utilizzo del parcheggio stesso, riversando le auto in altre aree comunali.

*Giorgio Bedin*

Scala 1:1440

VIA PALLADIO

VIA SANSOVINO

ROTATORIA BERTOLINI

AREA SANSOVINO

**PERCORSO PROPOSTO DALL'AMMINISTRAZIONE**

**PERCORSO PIU' BREVE CON INGRESSO DA VIA SANSOVINO TRAMITE UNA NUOVA ROTATORIA**

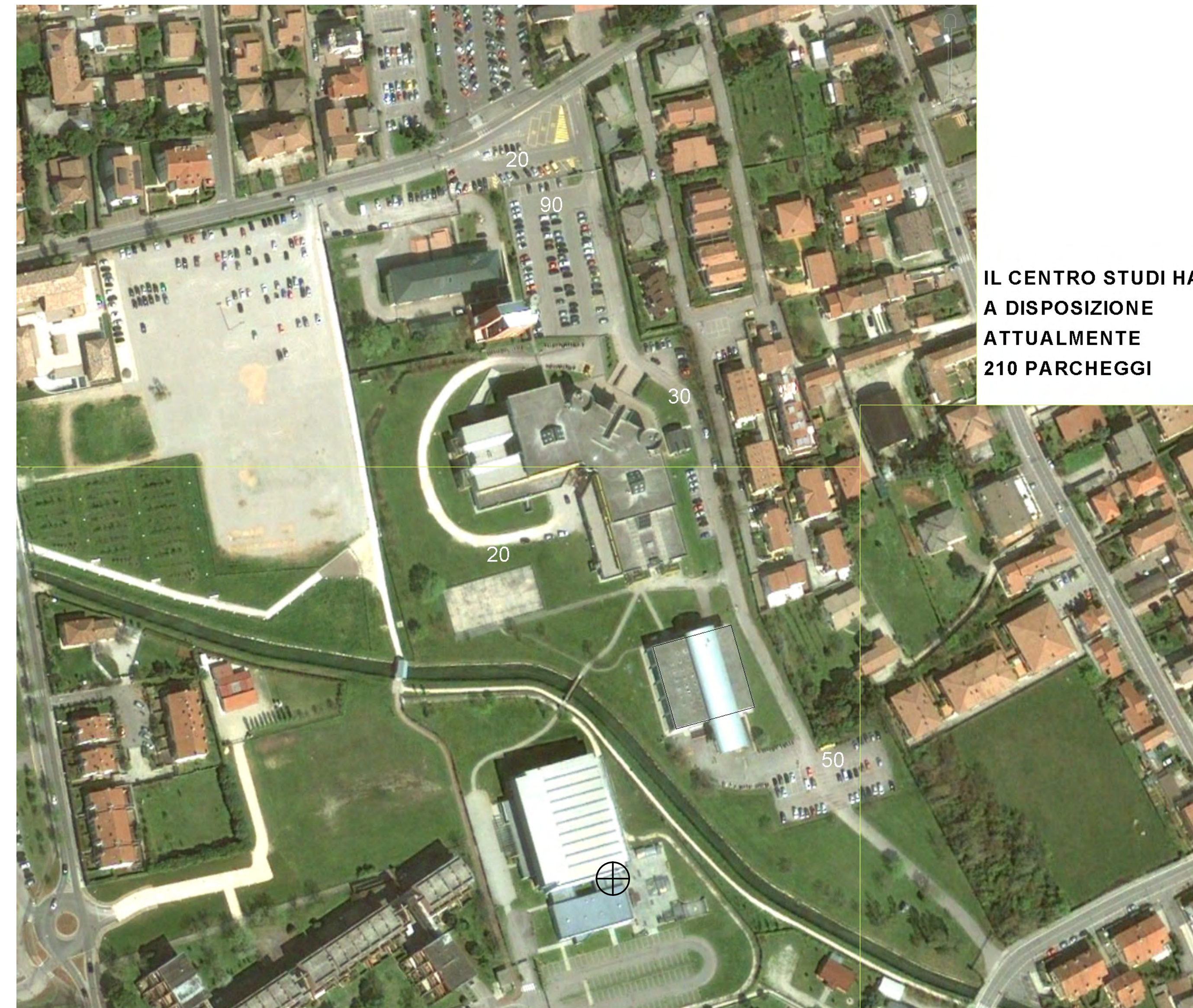
**PERCORSO CICLOPEDONALE**

CANALE BRENTELLA

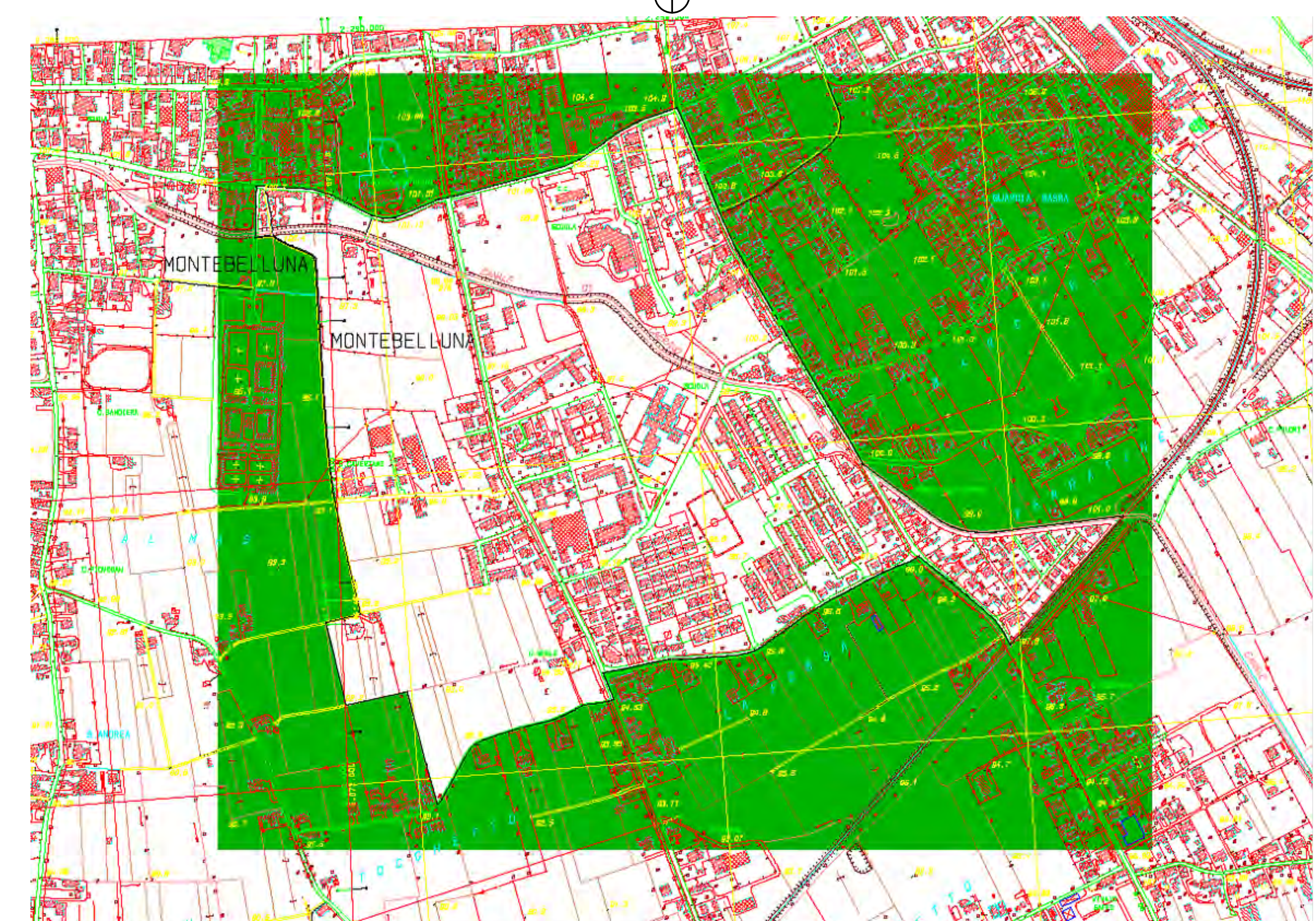
AREA VERDE MALIPIERO

ROTATORIA MALIPIERO





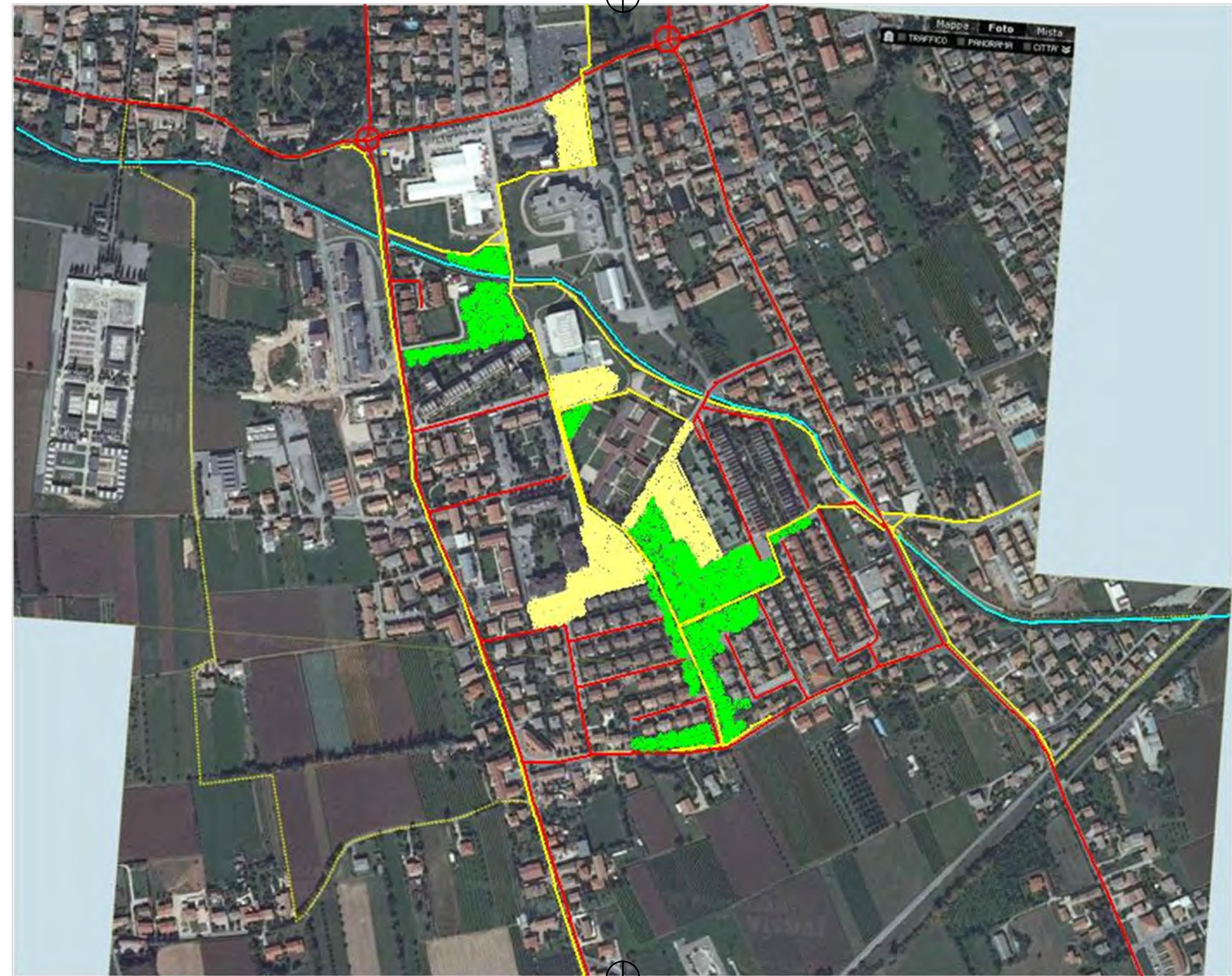
IL CENTRO STUDI HA A DISPOSIZIONE ATTUALMENTE 210 PARCHEGGI



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)

RILIEVO PARCHEGGI ESISTENTI A DISPOSIZIONE DEL CENTRO STUDI ATTUALMENTE



600 PARCHEGGI DISPONIBILI RICAVABILI

PARCHEGGI RICAVABILI E DISPONIBILI A SERVIZIO ANCHE DEL NUOVO LICEO



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

**MONTEBELLUNA**

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

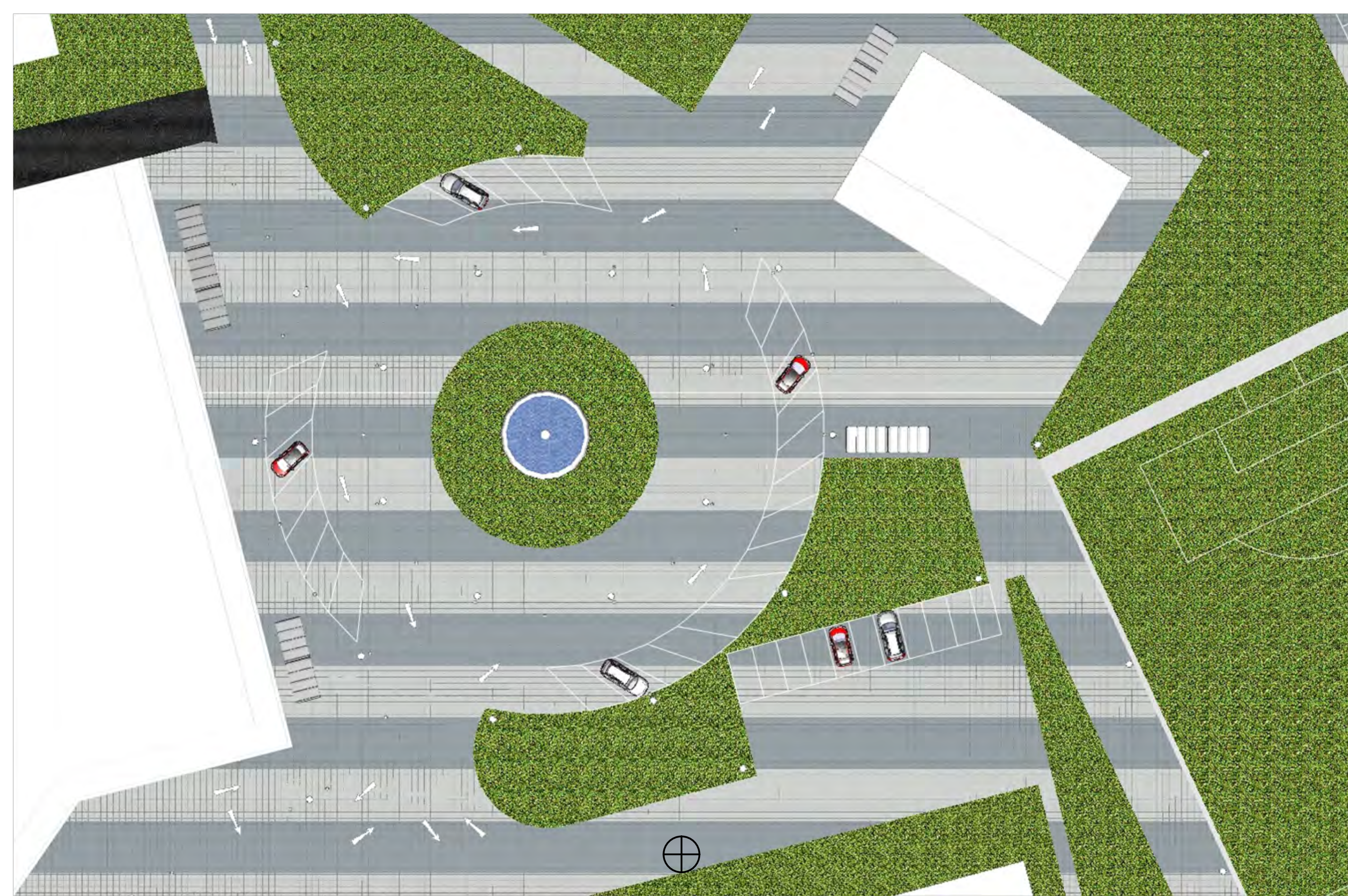
Il nuovo quartiere Bertolini, dotato anche di un Comitato Civico di recente nomina (fine 2008), si estende per 72 ettari a Sud e a ridosso del Centro di Montebelluna e ospita circa 2500 abitanti. Nell'area si trovano anche la Caserma dei Carabinieri, due istituti scolastici superiori (Ragionieri, Geometri 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 Saravolino posta a Nord, che sta sempre più assumendo il ruolo di piccola circoscrizione del Centro, le frazioni 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 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 sottopasso, 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 e 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 si è necessario creare il sottopassaggio di Via Saravolino 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 Saravolino 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.



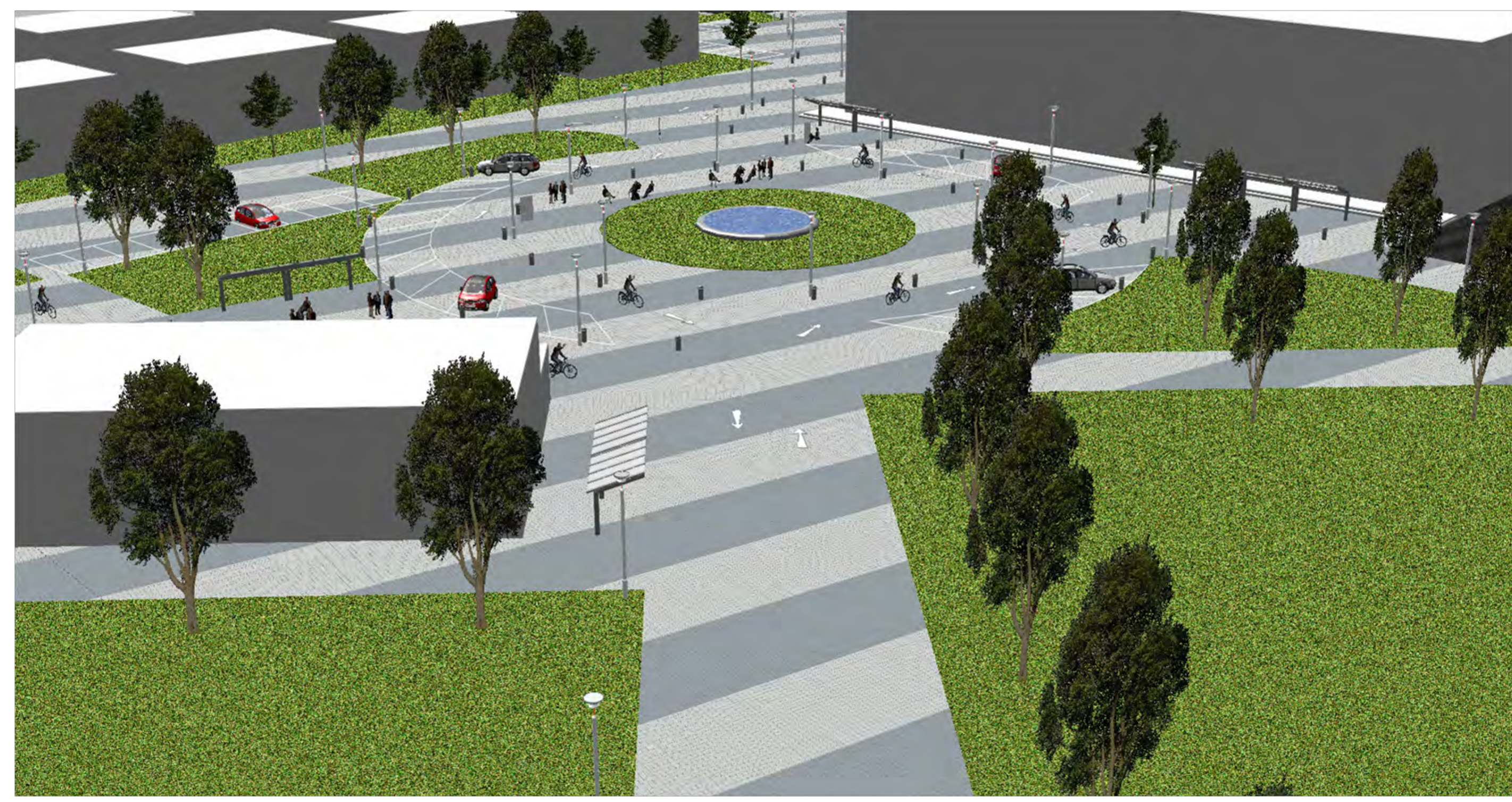
L'ODIERNO CENTRO DEL QUARTIERE



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



PROPOSTA DI SISTEMAZIONE DELLA VIABILITA' IN CENTRO



LA SISTEMAZIONE DEL CENTRO VISTA DA VIA VIVALDI



LA SISTEMAZIONE DEL CENTRO VISTA DA VIA MALIPIERO



LA SISTEMAZIONE DEL CENTRO A PREVALENTE USO CICLOPEDONALE



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.

Il Comune può assegnare ai suddetti Comitati l'attività e la gestione dei centri civici frazionali, mediante contratto di comodato o concessione, che individui in capo ai Comitati oneri di custodia e ordinato mantenimento dei locali. La gestione e l'attività dei centri civici frazionali sono disciplinate da apposito regolamento.

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 approfondire i problemi 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 le 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 e potestate. 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**

ALLEGATO 4

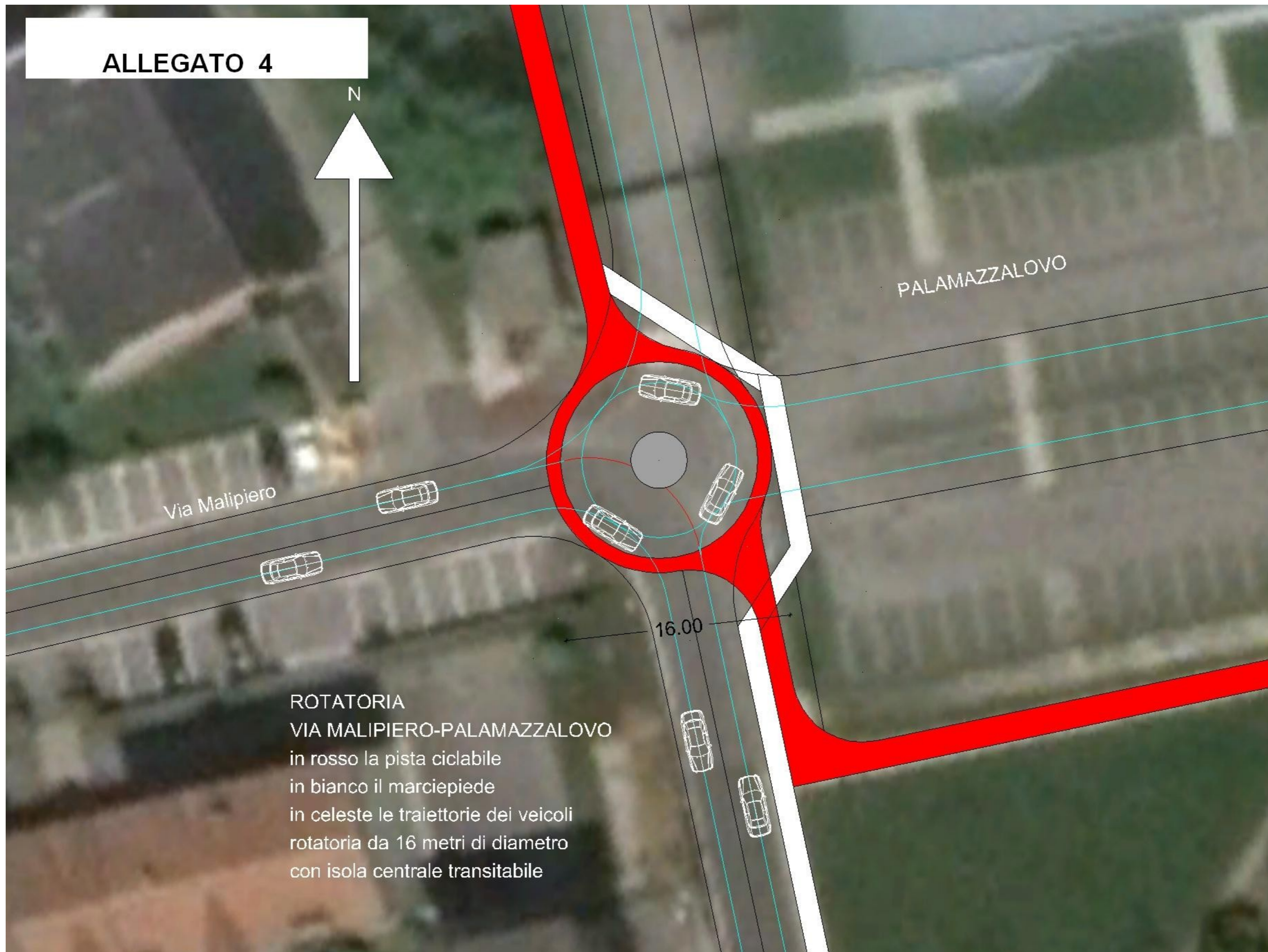


PALAMAZZALOVO

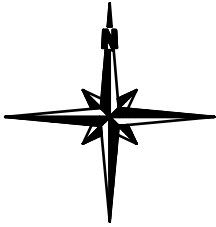
Via Malipiero

16.00

ROTATORIA  
VIA MALIPIERO-PALAMAZZALOVO  
in rosso la pista ciclabile  
in bianco il marciapiede  
in celeste le traiettorie dei veicoli  
rotatoria da 16 metri di diametro  
con isola centrale transitabile



ALLEGATO 5



VIA DEI MARTINI

BIBLIOTECA

UFFICI  
POSTALI

CICLOPEDONALE

SOTTOPASSO  
CICLOPEDONALE

VIA SANSOVINO

VIA PALLADIO

AREA  
SANSOVINO

PULLMAN

CARABINIERI

CICLOPEDONALE

CICLOPEDONALE

CENTRO STUDI  
SUPERIORI



## MONTEBELLUNA

## SAN GAETANO

## UN QUARTIERE IN OSTAGGIO

Il collegamenti principali del Quartiere sono orientati verso il Centro di Montebelluna. In attesa della costruzione di una futura Circonvallazione Sud del Comune, che faciliti gli sbocchi verso Est e verso Ovest, il Quartiere continua, da oltre un secolo, precisamente dal 1886 (anno di inaugurazione della tratta Montebelluna-Camposampiero) a rimanere separato dal Centro da cinque passaggi a livello. Pur rimodernata, la linea ferroviaria è vecchia e gli acciacchi consigliano prudenza ai convogli. Questo fatto costringe a chiusure troppo prolungate e ormai insopportabili dei passaggi a livello. Il momento "buono" per la costruzione dei sottopassi è trascorso nel disinteresse dell'Amministrazione di allora ed ora, a causa del troppo prolungato isolamento, se ne vanno dal Quartiere anche le attività industriali.

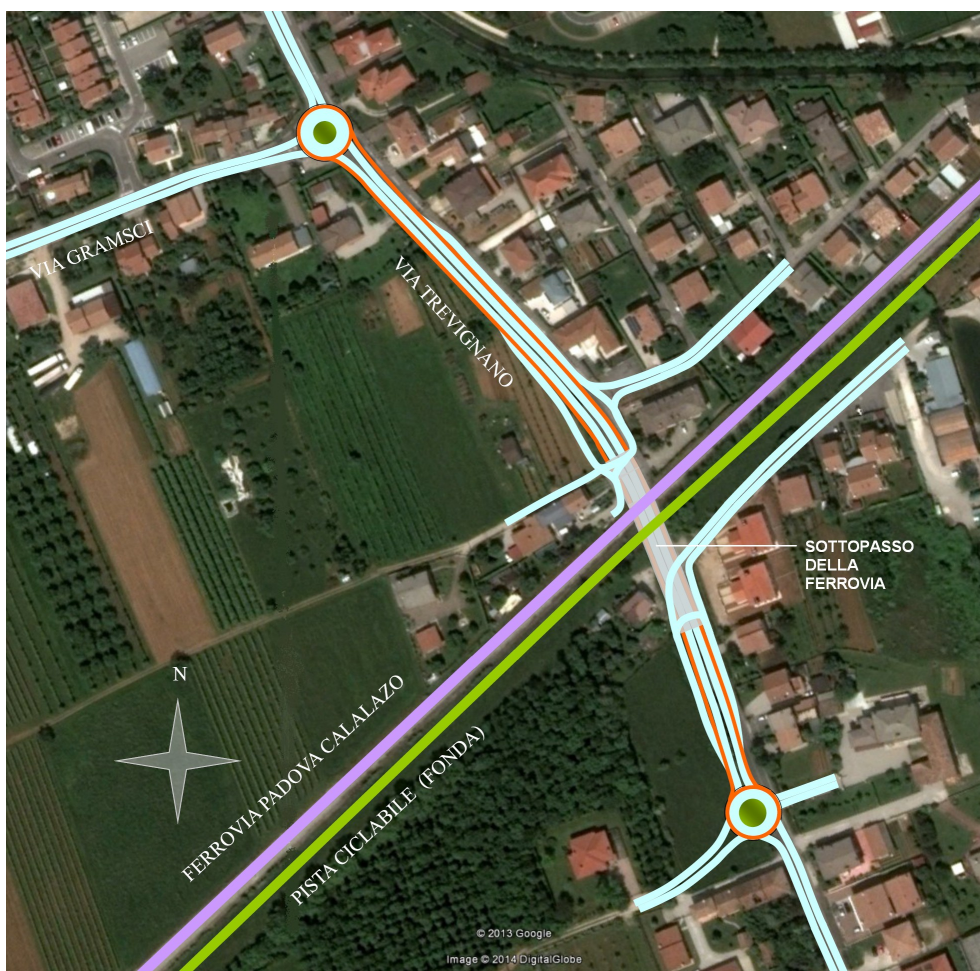
Sembra che il primo tratto della Circonvallazione Sud, quello che inizia dalla Feltrina, sia in fase di studio. Posto lungo il tracciato dell'elettrodotto da 380 kVolt, esso collega la Feltrina a Via Villette, sottopassando la ferrovia. Il tracciato della Circonvallazione che si sta concretizzando, lungo la linea dell'alta tensione, coincide con quello studiato e suggerito più volte dal sottoscritto.

Al fine di offrire sbocchi ormai indispensabili al Quartiere di San Gaetano, è necessario però, che il tratto Est della Circonvallazione in programma, venga prolungato verso Ovest di ulteriori 1200 metri, fino a Via Trevignano. Questo aprirebbe un importante collegamento del Quartiere sia con la Feltrina che con la costruenda nuova Superstrada Pedemontana. Verso il Centro di Montebelluna, inoltre, Via Trevignano potrebbe agevolmente superare la linea ferroviaria con la costruzione di un sottopasso alla medesima.

Ideato come nella figura allegata, esso consentirebbe un agevole collegamento viario dei fabbricati e delle strade interessate dai lavori, sia verso Montebelluna a Nord, che verso la Circonvallazione a Sud.

Non solo, il nuovo percorso aperto in direzione del casello della Superstrada consentirebbe anche al Centro di Montebelluna di deviare buona parte del traffico in quella direzione. E ovviamente e similmente, l'ingresso a Montebelluna da Sud, sarebbe di alleggerimento del traffico che ora è obbligato a percorrere Via Piave ed attraversare il passaggio a livello di Piazza 4 Novembre.

Due interventi infrastrutturali coordinati e importanti che risolverebbero contemporaneamente più problematiche attuali, che rendono pesante la situazione viabilistica sia del Quartiere di San Gaetano che del Centro di Montebelluna. A questi inter-



venti, ovviamente vanno abbinati tutti quei provvedimenti atti a mettere in sicurezza quei tratti di Via Trevignano che attraversano il Quartiere di San Gaetano ed il Quartiere Bertolini più a Nord, anche ora interessati da modalità di guida fuori controllo.

**Giorgio Bedin**

Giorgiobediningegnere@hotmail.com

Montebelluna, 31.01.2014