

## Proposta sperimentale di pedonalizzazione del Centro storico di Montebelluna

Marzio Favero  
Sindaco

18.07.2013

La disponibilità di risorse vincolate alla valorizzazione del cuore storico di Montebelluna obbliga, in un frangente segnato dal perdurare della crisi economica, a compiere scelte di investimento che non si risolvano in meri interventi estetici di "abbellimento", bensì che possano incidere strutturalmente sulla capacità da parte dello stesso di fungere sul serio quale centro gravitazionale per l'intera Città e il suo ampio comprensorio.

Vale la pena ricordare che negli ultimi dieci anni Montebelluna ha perso circa un 20% degli accessi. E questo è indice, per quanto parziale e discutibile, di una riduzione dell'*appeal* di Montebelluna quale città capo mandamento, specie nella sua dimensione più tradizionale, cioè quella del commercio e del mercato cittadino. A quest'ultimo riguardo, poco vale richiamare la concorrenza della grande distribuzione: A tutt'oggi nessun ipermercato è ancora attivo nelle vicinanze. Scenario destinato a modificarsi sfavorevolmente nel prossimo futuro.

Quali sono i fattori che hanno limitato la riconoscibilità del centro storico di Montebelluna (che persino gli abitanti stentano a riconoscere come tale)? Ne segnaliamo tre fondamentali:

- (a) la genesì artificiale del sistema centrale di piazze progettato nel 1870 da G.B. Dall'Armi,
- (b) la conflazione di destinazioni d'uso ammesse nel centro che ne ha indebolito la vocazione commerciale; conflazione = fusione operata col fuoco
- (c) l'invasione straniante del traffico automobilistico.

In ordine al primo fattore, occorre riconoscere che se, da un lato, la progettazione urbanistica di Dall'Armi ha stabilito con gesto deciso l'ordinamento spaziale della *Città nova* a valle, dall'altro lato essa ha determinato una serie di *a-topoi* che non hanno trovato un riscatto nella qualità architettonica delle cortine di edifici realizzati in esergo alle piazze - né queste ultime hanno trovato una intrinseca caratterizzazione estetico-funzionale.

Il secondo fattore, la dissipazione di stanze destinate al commercio al piano terra degli edifici a favore di attività direzionali e bancarie, ha interrotto la linea delle vetrine dei negozi e ridimensionato la riconoscibilità dell'emporio montebellunese.

Il terzo fattore ha assunto negli ultimi decenni un carattere critico decisivo. Il flusso costante di autoveicoli lungo l'antica Calcinada, la Marosticana - che diviene Corso Mazzini nel centro, - ha di fatto spezzato in due la città: da un lato il Municipio con lo slargo Garibaldi, Piazzetta Dall'Armi e Piazza Tommaseo, dall'altro lato la Loggia, con il Selese e Piazza Negrelli pedonalizzati, ma separati dal parcheggio di Piazza Marconi. Analogo uso a posteggio è riservato oggi a Piazza Petrarca, mentre è stata liberata dalle autovetture Piazza D'Annunzio dopo la riqualificazione, avvenuta all'insegna di molte incertezze (come sta a testimoniare l'area in asfalto al suo centro, prevista per garantire alcuni stalli di sosta). Si potrebbe asserire che l'attuale assetto è quello di una città drive in.

Al riguardo, risulta estremamente significativo il fatto che nell'immaginario collettivo, anche a livello provinciale, Montebelluna venga rappresentata come una città all'americana: una *main street* con ai lati banche, botteghe e saloon. Il resto sfugge alla percezione.

Eppure non è stato sempre così. A cavallo fra Ottocento e Novecento, i grandi assi di collegamento per i traffici di merci avevano orientamento nord-sud, come stanno a testimoniare la ferrovia e la Feltrina. Una funzione più locale aveva la viabilità est-ovest. Il

centro di Montebelluna – così come quello di altre cittadine di un certo rilievo – fungeva non tanto da luogo di attraversamento, quanto d'arrivo. Non a caso, fra Municipio e Loggia si apre uno slargo che allora doveva ricevere, come una stazione terminale, coloro arrivavano da est e coloro che arrivavano da ovest, per indirizzarli nel sistema di piazze adiacenti a sud e a nord. Tale slargo era articolato in Piazza Garibaldi e Piazza Teatro, e rappresentava il cuore nobile della città come stanno a testimoniare gli edifici che ivi si affacciano, che sono quelli dotati di maggior pregio.

Ecco che la sfida per il rilancio del centro di Montebelluna finisce col richiedere tracce fra di esse correlate intimamente: l'umanizzazione qualitativa degli spazi, il recupero della vocazione commerciale, una pedonalizzazione sostenibile. Di tutte e tre si deve tener conto nel progettare un nuovo futuro per il cuore di Montebelluna, che abbisogna infine di scelte chiare.

Ovviamente, non si parte da zero, ma da una ricca e complessa sedimentazione di episodi con i quali si deve fare i conti e mediare. Intanto, la zona centrale di Montebelluna evidenzia la presenza di quattro aree verticali ben riconoscibili. Da ovest verso est, la prima è quella della salute con l'Ospedale nuovo, la Cittadella della salute (villa Carretta e Casa di Riposo) e il Centro prelievi (villa Pullin). La seconda area è quella del sacro, con il Duomo e il Camposanto, la terza è quella laica dei servizi pubblici, direzionali e commerciali. La quarta è quella dei trasporti con la stazione dei treni e delle corriere.

È la terza area quella oggetto di riflessione in ordine alla definizione di un nuovo vivere urbano, che passa anche attraverso una rimodulazione del traffico degli autoveicoli. Tale riflessione ha ormai ben quarant'anni di percorso ed è di straordinario interesse rilevare come architetti ed urbanisti, con sensibilità e biografie intellettuali diverse, in tempi diversi e con committenze diverse, siano sostanzialmente approdati alle medesime conclusioni.

Procediamo con ordine e sintesi. Il primo a pensare in modo nuovo al centro è l'arch. Tirindelli nel 1983. Due le sue proposte qualificate: (a) costruire un collegamento pedonale fra la stazione e il duomo, (b) rendere porticate le piazze, interconnettendo le stesse anche con un sistema di tettoie alla Castiglioni. Nel 1993 l'arch. Luciani, chiamato ad occuparsi del parco Manin, propone di trasformarlo in luogo di permeabilità per la mobilità leggera e di edificare in modo virtuale quelle "mura" che mancano al centro storico di Montebelluna, togliendo il traffico dal corso Mazzini per ricucire il tessuto urbano centrale. Nel 1996, torna con un nuovo progetto l'arch. Tirindelli, che prospetta con forza visionaria la chiusura del corso Mazzini e la pedonalizzazione dell'insieme delle piazze concepite da Dall'Armi. Più o meno contemporaneamente, l'arch. Follina progetta e realizza la nuova piazza Selese e nel contempo disegna una nuova piazza Marconi da pedonalizzare, così come avanza l'idea di conferire una unitarietà all'insieme realizzando un sistema di tettoie utili a dare protezione ai passanti e a riqualificare il grande spazio aperto che dalla Loggia va al Tribunale. Nel convegno dedicato alla storia della Città nova del 2003, anche lo studioso De Bortoli rileva come al compimento unitario del disegno del centro si frapponga la frattura del corso Mazzini. Nel 2004 e nel 2006, rispettivamente l'arch. Podrecca e lo studio Architer, consigliano, con soluzioni stilistiche alternative, la pedonalizzazione sia di via Garibaldi e Piazza Tommaseo, sia del sistema Selese-Marconi-Negrelli, con restringimento della carreggiata di corso Mazzini, al fine di ridurre la frattura prodotta dall'asse stradale e guadagnare spazio per le relazioni sociali e commerciali.

Oggi, l'urbanista Lucato, che sta cooperando alla realizzazione del Piano degli Interventi, l'Arch. Torsello, incaricato di redigere uno studio di fattibilità sugli interventi da realizzarsi nel centro, e di nuovo l'Arch. Follina, a titolo di libero contributo intellettuale, convengono con l'Amministrazione comunale sull'opportunità di provvedere alla pedonalizzazione del corso Mazzini per restituire l'unità perduta al vero centro storico della Città nova e sulla necessità di

ripensare al sistema di relazioni e di utilizzi delle piazze, nonché anche sulla possibilità di interventi non costosi di riqualificazione urbana.

Certamente non si può affrontare in modo semplicistico una revisione dell'attuale ordine urbano, frutto di numerose e complesse sedimentazioni storiche. Servirà gradualità per sciogliere i due nodi della progressiva riqualificazione architettonica degli edifici che si affacciano sulle piazze e del recupero delle destinazioni d'uso a carattere commerciale. Ma il terzo nodo, quello della mobilità, va affrontato subito, perché è decisivo per il futuro del centro stabilire se si possa o meno saldare i due sistemi oggi separati dal flusso di autoveicoli del corso Mazzini. Di qui l'esigenza della sperimentazione di un diverso assetto viario che preceda la realizzazione di interventi di miglioramento dell'arredo urbano che sarebbero poi irreversibili.

Il progetto di pedonalizzazione del centro è stato a questo fine realizzato dagli Uffici comunali tenendo conto delle potenzialità e dei limiti delle linee viarie alternative, dei flussi di traffico rilevati dalle spire di controllo e dai sistemi digitali di navigazione. Fra le diverse ipotesi, è apparsa come più praticabile e di minor impatto quella dell'introduzione di un anello di circolazione in senso antiorario in funzione di bypass del corso Mazzini. Tale progetto è stato presentato nel settembre 2012 ai Consiglieri comunali, alle Associazioni di Categoria e ai Comitati civici per raccogliere indicazioni e suggerimenti. Presentato alla stampa, è stato pubblicato in un apposito forum di discussione nel sito internet del Comune. Nella primavera di quest'anno è stato sottoposto ad una simulazione matematica, grazie alla collaborazione dello studio Logit, che ha fornito una serie di prescrizioni per una sua positiva attuazione.

Il lavoro degli Uffici ha tenuto conto di tali indicazioni, con un doppio obiettivo: (a) predisporre una serie di interventi di miglioramento della viabilità compatibili con l'anello, ma utili a prescindere da esso, e (b) ridurre al minimo le misure e i costi legati alla sperimentazione in se stessa. È infatti importante riconoscere con onestà che una sperimentazione può avere esito sia positivo sia negativo. Nel primo caso, sarà data la possibilità di produrre in fase successiva gli interventi di miglioramento. Nel secondo caso, il ritorno alla situazione attuale potrà essere semplice e poco oneroso. Peraltro, il tentativo sarà il terzo temporalmente. Occorre ricordare, infatti, i due tentativi di chiusura del corso Mazzini condotti con buone intenzioni ed entusiasmo, ma senza una fase propedeutica di studio, dalle amministrazioni Zaffaina e Puppato.

Ancorché possa sembrare pleonastico, è bene chiarire e ribadire che l'anello sperimentale non è il fine, bensì il mezzo. Il fine autentico è quello di reinventare il centro storico di Montebelluna. E poiché l'attuale fase di incertezza economica, anche con riguardo alle attività commerciali, induce alla prudenza, cioè alla gradualità, la proposta dell'Amministrazione comunale è di procedere secondo il seguente disegno rispondente alle logiche di una *smart city*.

Due sono gli assi di piazze che si intende portare in evidenza e valorizzare alla fruizione. Il primo è quello nord-sud: Tommaseo, Dall'Armi/Mazzini, Selese, Marconi, Negrelli. Il secondo è quello progettato a suo tempo con collegamento pedonale dall'arch. Tirindelli: piazzale stazione, parco Manin, Aldo Moro, D'Annunzio, Marconi, Petrarca, Oberkochen e Corte Maggiore. Piazza Marconi si offre come elemento d'intersezione fra tali assi.

Il corso Mazzini pedonalizzato potrà fungere come piattaforma flessibile per iniziative di carattere diverso, mentre le altre piazze, ancora destinate a parcheggio, saranno pedonalizzate, come già accade, a geometria variabile in funzione del mercato o di altri eventi. È chiaro che un supplemento di riflessione dovrà in prospettiva essere condotto su piazza Marconi e il suo ruolo strategico per l'insieme che va dalla Loggia al Tribunale e che si offre come possibile grande piattaforma sia commerciale sia pubblica. Una piattaforma utile per

sriappare relazioni sociali, economiche e culturali. In prospettiva, l'edificio del Tribunale in dismissione potrebbe essere sostituito da una arena polivalente per attività teatrali, convegnistiche, espositive, ludiche e promozionali. L'ex-Inam, se si concluderà positivamente la permuta con l'Ussl, potrebbe a sua volta diventare un contenitore per attività espositive sia di carattere artistico sia di prodotti territoriali (agricoli o industriali), nonché per garantire le sedi delle associazioni più importanti per la Comunità montebellunese.

Nel quadro della pedonalizzazione sperimentale, ~~altro sono ancora~~ le questioni che vanno affrontate. La prima è quella del mercato, che ha grande importanza e un peso storico notevole. Per la fase di transizione si è studiata una soluzione che non arrechi troppo disagio. Nel caso di successo, il corso Mazzini potrebbe essere una adeguata risposta alle esigenze degli operatori e del pubblico.

La seconda questione attiene i parcheggi. Per ridurre i disagi di chi deve andare in centro, il progetto sperimentale prevede la creazione, ai due lati opposti del corso pedonalizzato, di parcheggi gratuiti a tempo, per consentire la sosta rapida. Altresì si prevede il ritorno alla gratuità del parcheggio di Largo X Martiri, eccezion fatta per il mercoledì mattina, giorno di mercato. L'orientamento dell'Amministrazione è quello di destinare in via definitiva il piazzale Sansovino a parcheggio pubblico gratuito. Mentre si è introdotto il senso unico in ~~Viale Mania per recuperare altri parcheggi finalmente, oggi, realizzati.~~

Terza e ultima questione: il trasporto pubblico. È in corso una trattativa con Mom per mettere fine alla flusso disordinato di studenti che attraversano le vie della Città mettendo a rischio la loro incolumità e bloccando il traffico. Così come si stanno studiando soluzioni alternative per la raccolta degli utenti in centro.

Durante la sperimentazione, sarà concesso alle ambulanze e ai mezzi di soccorso l'attraversamento della ZTL del centro.

In esergo, una riflessione di carattere politico. La decisione sulla pedonalizzazione o meno del centro, con particolare riferimento al corso Mazzini, non può essere presa davvero se non dopo la sperimentazione. Solo allora, infatti, a patto che funzioni, sarà dato modo di valutare razionalmente i pro e i contro. E stabilire se quarant'anni di sogni e desideri da parte di architetti e urbanisti hanno avuto una loro ragione. Piaccia o meno, questa è una partita nella quale non esistono certezze preconfezionate. Qui si gioca quella che il filosofo Bernard Williams chiamava "sorte morale".

Il topos (pl. topoi) è una parola di derivazione [greca](#) che indica una caratteristica o una proprietà di una determinata cosa o di uno specifico argomento. Letteralmente può significare anche "luogo".

Il topos è un argomento [dialettico](#) o [retorico](#) utilizzato in relazione a discipline diverse. Può indicare un insieme di tecniche e rappresentazioni comuni a più correnti artistiche o letterarie che spesso sono l'occasione per l'evoluzione dell'opera d'arte, come ad esempio i luoghi d'ambientazione dell'[Arcadia](#), o il rapporto tra individuo e società nel [romanzo storico romantico](#). Tecniche ben distinte dalla [Weltanschauung](#), la quale invece è il sistema di pensiero

L'esergo (dal [latino](#) exèrgum, a sua volta dal [greco](#) ex, fuori, ed èrgon, opera) è quello spazio limitato che in una [moneta](#) si trova sotto il disegno principale (più raramente sopra) e talora da esso staccato con una linea orizzontale. È così chiamato proprio perché rimane "fuori opera", fuori cioè dal disegno, che costituisce invece la parte essenziale della moneta.

Spesso questo spazio è utilizzato per porvi varie indicazioni, come la data o il valore o altre informazioni.

A volte reca il segno di [zecca](#).

Nelle monete greche antiche spesso riporta l'[etnico](#) o in alcuni casi la firma dell'[incisore](#).

A volte l'esergo contiene semplici elementi decorativi.

Molte monete semplicemente non hanno l'esergo.

Per estensione, la parte iniziale di un libro, o di uno scritto in genere (anche epistolare), dove si colloca un motto o una citazione: una terzina di Dante, messa in esergo. Anche, il motto stesso o la citazione.

# PEDONALIZZAZIONE DEL CORSO MAZZINI

## MODIFICA VIABILITA'

PROGETTO REALIZZATO DA SERVIZIO VIABILITA'

ADRIANO VARASCHIN

MIRCO MORLIN

NICOLA VOTTRE

CHIARA ZANELLA

Un drive-in è un locale pubblico (per esempio un [ristorante](#), un [cinema](#) o un [teatro](#)) in cui si può ricevere il servizio rimanendo in automobile. Il drive-in cinematografico si chiama anche cineparco[1].

Il primo ristorante drive-in fu il Kirby's Pig Stand, che aprì a [Dallas](#) nel [1921](#). Popolare tra i giovanissimi, il drive-in divenne uno dei simboli degli Stati Uniti degli anni '50; vi sono riferimenti ai drive-in in film come [Grease](#), [American Graffiti](#) (che si apre proprio con una scena ambientata in uno di questi locali), [La leggenda di Al, John e Jack](#), e in telefilm facenti riferimento a quell'epoca come ad esempio [Happy Days](#), in cui l'Arnold's Drive-In è una delle principali location.

Il primo drive-in italiano fu inaugurato il [30 agosto 1957](#) a [Casal Palocco](#), sul litorale romano; lo schermo cinematografico, di 38 metri per 16, si affacciava su un'area complessiva di 60 mila metri quadrati per una capienza di 750 automobili, ognuna delle quali fornita di altoparlante da agganciare alla portiera. Il primo film a venire proiettato nell'impianto fu [La nonna Sabella](#) di [Dino Risi](#)[2].

Con il termine straniamento si indicano tutti quegli interventi sulle forme [artistiche](#) che hanno lo scopo di portarle al di fuori da se stesse, rendendole estranee alla loro stessa natura, creando così nei [destinatari](#) un senso di [alienazione](#). I [formalisti russi](#) e in particolar modo [Sklovskij](#) usarono la parola otstranenie (отстранение) facendo riferimento a quei modi di procedere del [linguaggio letterario](#) che ha come scopo quello di rendere l'abituale visione delle cose deformata portandole in contesti diversi da quelli naturali. Ciò può essere sperimentato su tre livelli: quello [linguistico](#), ricorrendo a parole o a forme [stilistiche](#) al di fuori dalla norma; quello dei [generi letterari](#) definiti inserendo degli schemi inconsueti; quello di come si percepisce la realtà creando situazioni o rapporti imprevedibili (per esempio, il racconto di una battaglia descritto dal punto di vista di un cavallo).

Più che nell'arte tradizionale, a parte l'innovativa sperimentazione di [Verga](#), troviamo l'utilizzo della [tecnica](#) dello straniamento nell'arte [contemporanea](#) e soprattutto in tutte le forme dell'[avanguardia](#). Negli [anni cinquanta](#) e [sessanta](#) lo straniamento ha esercitato una grande influenza sulla [cultura](#) della [sinistra italiana](#) ed è stato utilizzato da [Bertolt Brecht](#) che, nel [teatro epico](#) da lui fondato ha deciso i modi della [recitazione](#) basandosi sul Verfremdungseffekt, cioè l'effetto di straniamento.

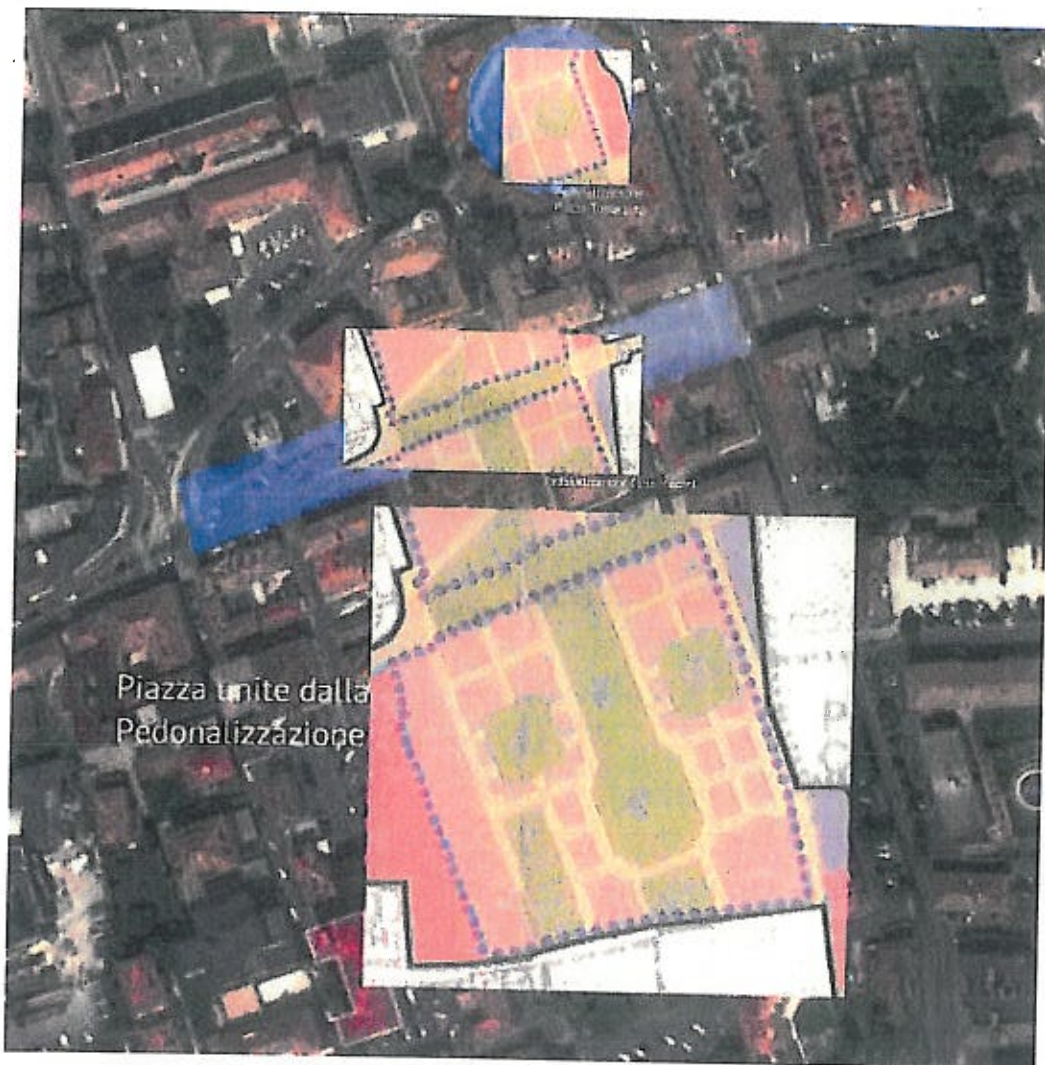
## La Città Nova Disegnare la Città del domani

Roberto Bonaventura

La qualità dello spazio pubblico ha la funzione di innescare processi di scambio, integrazione sociale e di riconoscibilità del luogo. La pedonalizzazione da sempre identifica l'elemento costitutivo della trama urbana in quanto è in grado di favorire la realizzazione di spazi sicuri, piacevoli, duraturi per restituire alla città la valorizzazione del patrimonio architettonico ed ambientale indispensabile per creare elevati livelli di qualità della vita.

Siamo di fronte ad una riflessione culturale e progettuale che nell'arco di molti anni ha individuato nello spazio pedonale il vero volto degli spazi pubblici centrali, e la centralità nel caso di Montebelluna non solo comprende ma in qualche modo ha origine nello spazio che oggi è il Corso Mazzini, da Via Roma a Via Serena.

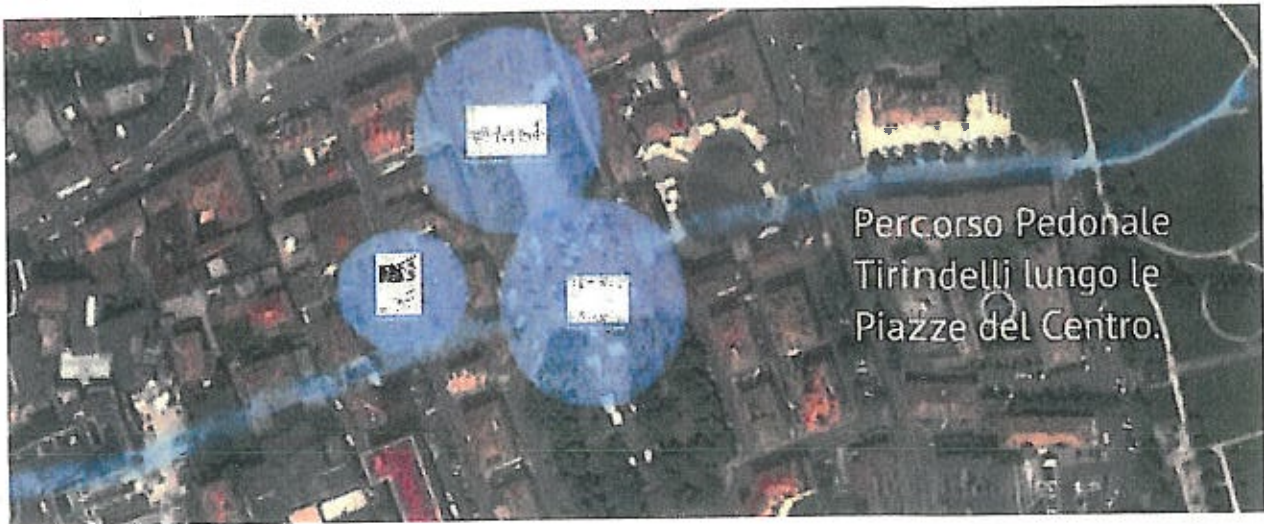
Tale elemento è presente nei progetti della "Città del domani" nel tempo redatti, a partire dal progetto dell'Arch. Tirindelli del 1983, poi ripreso nella variante al piano per il centro storico dello stesso redatta nel 1998.



Arch. Tirindelli - 1983

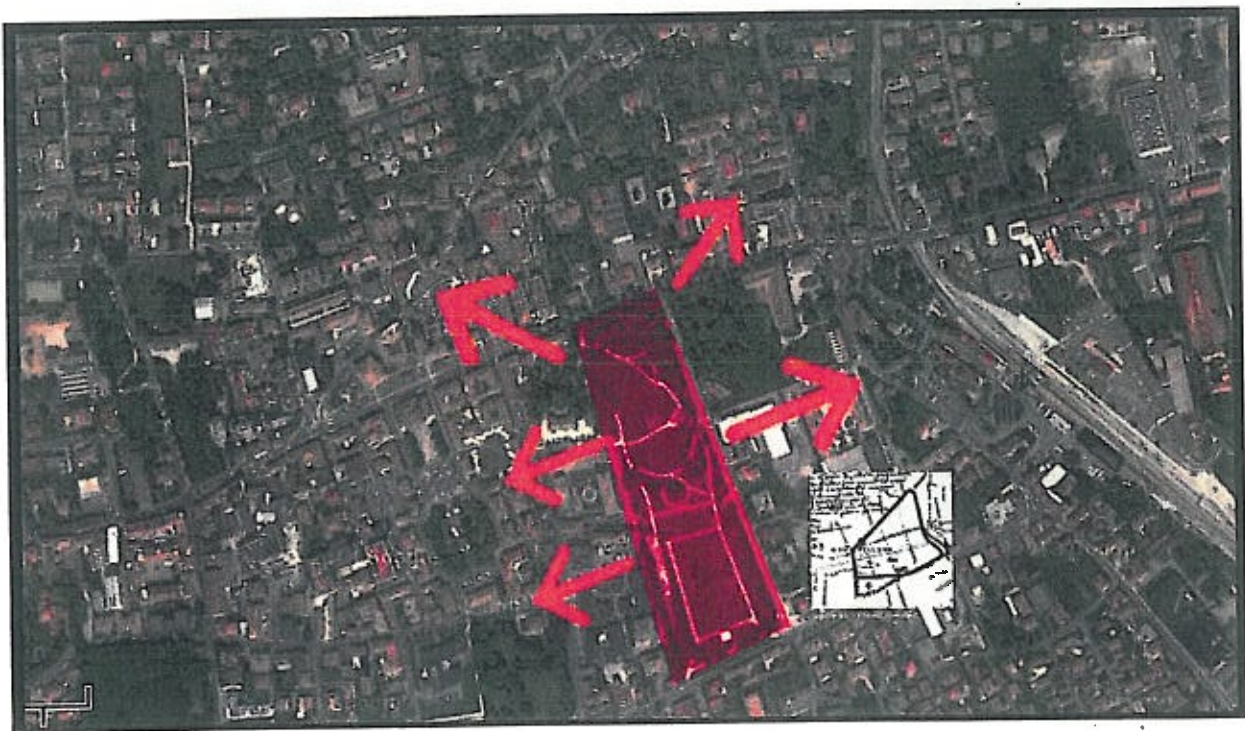
Due i temi ricorrenti, la riqualificazione degli spazi pubblici con elementi di arredo urbano e la realizzazione di tendaggi e percorsi porticati nell'area delle Piazze Negrelli e Marconi.

Accanto ad essi la grande intuizione: il percorso pedonale lungo le piazze del centro, quale secondo asse ordinatorio Est-Ovest, pedonale e parallelo al Corso Mazzini ed a Via XXX Aprile.



Arch. Tirindelli - 1998

Nel 1993 c'è l'esperienza dell'Arch. Domenico Luciani che individua due centralità, il parco Manin quale spazio di interconnessione, ma anche il centro ed il Corso Mazzini in particolare, con la sua pedonalizzazione. Particolare enfasi viene oggi data al ruolo della circolazione esterna della auto, la realizzazione del "Mini Put" viene paragonata alla costruzione delle mura poste a difesa della città, e dentro le mura per muoversi si adoperano le suole delle scarpe, la biciclette e piccoli mezzi elettrici. E' l'immagine di una piccola città senza pericoli, dove anche i bambini e gli anziani si muovono in libertà.



Arch. Domenico Lucani 1993

Nel 2004 viene commissionato all'Arch. Boris Podrecca un studio generale, con la finalità di costituire il "masterplan" di riorganizzazione degli spazi pubblici nel centro storico, indispensabile per programmare e coordinare gli interventi pubblici nell'area. Tale studio è sfociato in un "Progetto Preliminare di ridefinizione e riqualificazione urbana del Centro Storico con sistemazioni esterne ed arredi urbani". Corso Mazzini, la principale arteria di attraversamento cittadino lungo l'asse Est-Ovest, viene subito riconosciuto quale elemento di criticità rispetto alla esigenza di dare omogeneità al tessuto urbano, in quanto rappresenta un marcato segno di delimitazione, taglia il centro storico sancendo una sua divisione tra parte nord e parte sud. La ricucitura delle due parti con il ridisegno della viabilità di attraversamento rappresenta il nodo del progetto di riqualificazione, in quanto può consentire di rompere l'arteria di attraversamento segnando e riconsegnando forza all'asse pedonale Nord- Sud.

La vera radice del progetto è il ridisegno della pavimentazione e la previsione di un grande viale alberato lungo Corso Mazzini, che consenta di definire in modo nuovo lo spazio, anche se viene mantenuta una permeabilità carraia, destinata però a ridursi, fino a scomparire, con il ridisegno della circolazione (allora in atto con la realizzazione delle rotatorie).

Non è elemento secondario, anche la prevista pedonalizzazione dell'intera area tra Loggia dei Grani e Tribunale, di fronte al quale, quasi a mascherarlo, viene prevista una gradinata, a formare un teatro all'aperto.



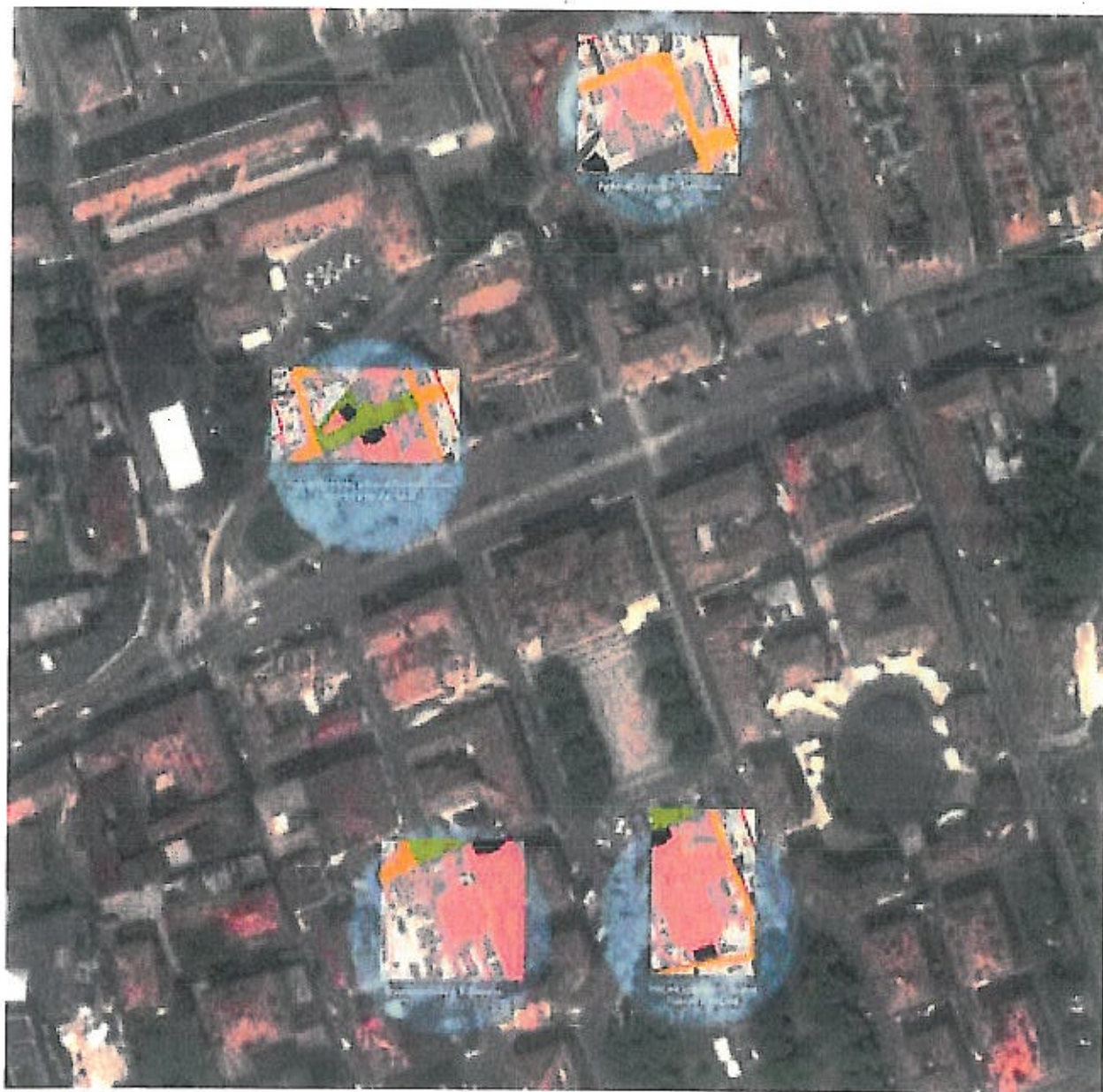


Segue poi il progetto Architer del 2006, nel quale viene individuato quale principale obiettivo la necessità/opportunità di ridefinire il ruolo delle aree centrali rispetto all'intero territorio e di ridisegnarne la configurazione dopo le importanti trasformazioni realizzate e in corso d'attuazione. Il risultato è la proposta di trasformazione di quei luoghi che sono in grado di garantire non solo la riqualificazione dell'ambito del centro, ma anche e soprattutto, di innescare relazioni virtuose nelle prospettive di sviluppo per l'intero tessuto urbano. Viene riproposta



Sono stati chiamati a confrontarsi con la città anche altri professionisti.

L'Urbanista dott. Fernando Lucato, secondo il quale un grande ed unico centro pedonalizzato può essere senz'altro obiettivo da perseguire, ma l'approccio è più critico, in quanto viene visto quale risultato di una preventiva definizione di un ventaglio di interventi che qualificano gli spazi, per i quali necessita definirne a priori ruoli, funzioni e progettualità, e consentano inoltre di dotare delle adeguate strutture e servizi di supporto (parcheggi, servizi di trasporto pubblico).



L'arch. Alberto Torsello, il quale immagina gli spazi pedonali del centro assolutamente prevalenti, e sottolinea il ruolo che gli edifici hanno nella definizione delle piazze e dei centri urbani, riconoscendo la presenza lungo Corso Mazzini dei principali edifici rappresentativi e monumentali, ed anche un fronte continuo commerciale, tali da indicare il vero luogo centrale da trasformare nella principale piazza cittadina. Sottolinea però l'esigenza e la necessità di dare alla città un nuovo teatro, innovativo, semplice da usare e flessibile, definito un "Teatro Sociale", in luogo dell'attuale tribunale, con un nuovo edificio di forte innovazione ma con precisi rapporti di relazione con il contesto, che apra a nuove visuali verso la Biblioteca, in modo da porsi in relazione con essa, ma anche verso la Piazza Negrelli, con una reversibilità tra interno ed esterno dell'edificio, in modo dialogare con gli spazi aperti.

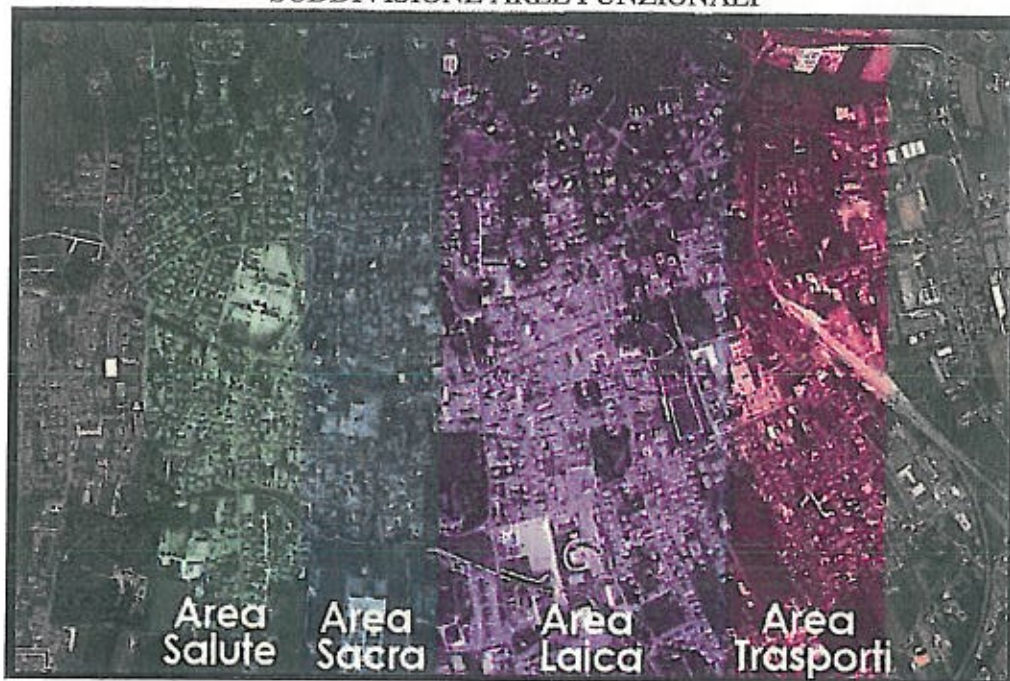
L'arch. Toni Follina, da ultimo, nell'indagare gli spazi pubblici del Dall'Armi e rilevare come essi si sono conservati nel tempo seppure alcuni costantemente sono usati a parcheggi, afferma come ora sia giunto il momento di riproporli diversamente dall'uso attuale con lo spirito del progetto originario, tenendo conto delle moderne esigenze.

Sottolinea come il centro storico è sempre un eccezionale fatto urbano depositario di storia, è locus della memoria collettiva, "parla mediante l'arte con i suoi monumenti importanti che sono la volontaria espressione dei poteri; l'espansione scialba, brutta e poco controllata all'infuori del suo circostante territorio, è sempre cosa dannosa e forse inutile". Rileva come sia scontato evidenziare che il sistema viario dovrà essere radicalmente ristudiato al fine di cercare soluzioni valide al fine di migliorare sia la qualità della vita degli abitanti e che nel contempo siano poco penalizzanti alle logiche del sistema commercio. Il buon senso suggerisce di intervenire sperimentalmente per successivi gradi cercando di coinvolgere il più possibile il consenso cittadino.

Suggerisce un attento studio di riqualificazione e di riuso dello spazio di Corso Mazzini ridando dignità allo slargo, riproponendo le alberature parallele sui due lati degli edifici, ristudiando completamente la pavimentazione che dovrà essere alla stessa quota dei marciapiedi dando così un continuum alle facciate delle due schiere degli edifici che vi prospettano, oltre alla previsione di inserire dei chioschi di modesta dimensione. Non dimentica infine il grande luogo di aggregazione di Montebelluna, organismo plurifunzionale composto dalla Loggia, dal Selese, dalla piazza Marconi e dalla piazza giardino Negrelli con sullo sfondo l'edificio della ex Pretura, potrà essere completato mediante una riqualificazione data da una serie di indicazioni progettuali solo concettualmente riferite alla memoria storica che consentirà di dare completa dignità ai luoghi.

La lettura del territorio suggerita dalle esperienze progettuali, permette di individuare le immagini rappresentative ed associate ad esse i principali temi e dell'architettura dell'ordine della città, di seguito riportate.

### SUDDIVISIONE AREE FUNZIONALI



### LA SUDDIVISIONE CREATA DA CORSO MAZZINI



## LE VARIE LINEE DI CESURA DEL CORSO MAZZINI



## L'INVASIONE DELLE AUTO IN CITTA'

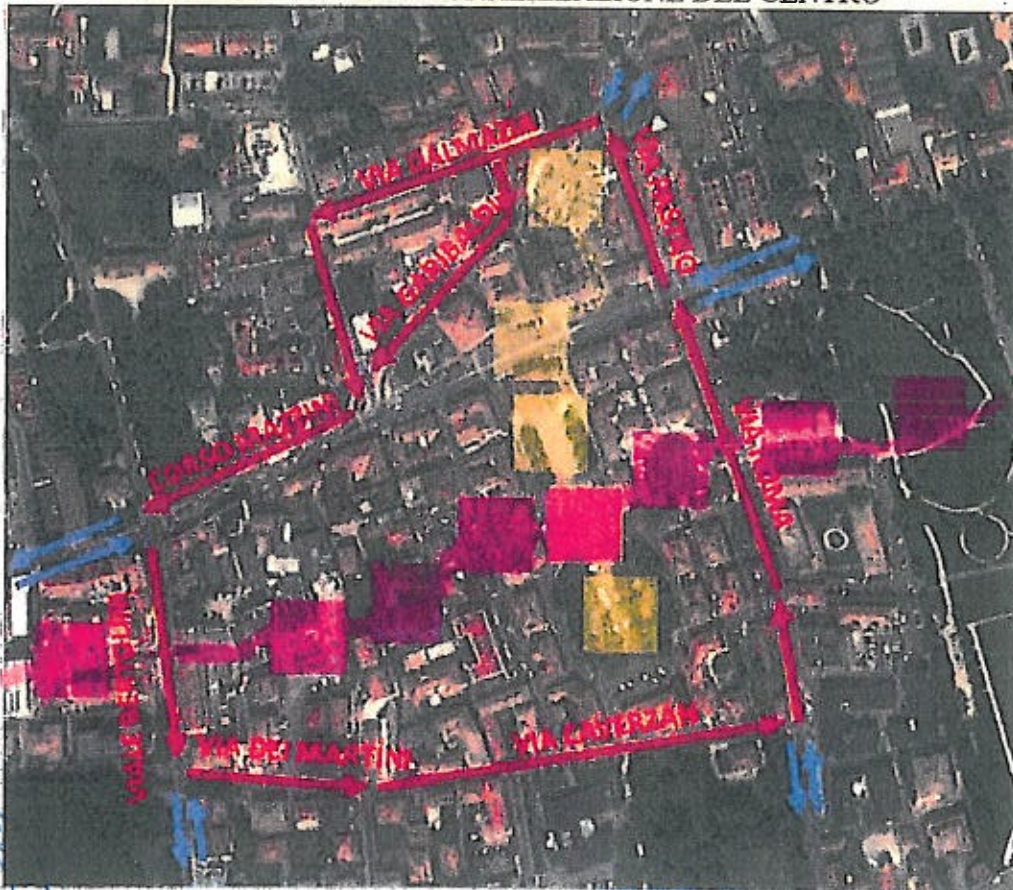


## RIGENERARE IL CENTRO

- A. Togliere la linea di frattura nord-sud
- B. Recuperare l'ordinamento spaziale concepito dall'Arch. Dall'Armi
- C. Realizzare il percorso pedonale Ovest-Est "Tirindelli"



## IL PROGETTO DI PEDONALIZZAZIONE DEL CENTRO



Bo 52



# PEDONALIZZAZIONE DEL CORSO MAZZINI

## 1) PREMESSE – L'OBIETTIVO DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

L'obiettivo dell'Amministrazione Comunale è quello di costituire un vero e proprio nucleo "Centro Storico" che attualmente la Città non possiede, pedonalizzando il tratto di Corso Mazzini dal Municipio sino all'intersezione con Via Partigiani – Via C.B. Cavour.

Interdire il tratto di Corso Mazzini dal Municipio sino all'intersezione con Via Partigiani – Via C.B. Cavour, comporta di rivedere l'intera viabilità territoriale in quanto l'ex S.S. 248 "Marosticana" è un'importante via di comunicazione per le aree del Nord Est.

Tra i capisaldi dell'ambizioso progetto dell'Amministrazione Comunale vi è quello principale di creare un modello efficiente di fluidificazione del traffico veicolare mediante l'eliminazione di semafori e incroci di attraversamento, realizzando una viabilità a camere di circolazione, istituendo cioè una rete viaria a sensi unici atta a garantire lo snellimento del traffico attraverso la realizzazione di una circolazione continua e senza ostacoli, e contemporaneamente alleggerire la presenza di veicoli nel centro storico, favorendone il rientro in "circonvallazione esterna".

A seguito degli input forniti dall'Amministrazione Comunale il Servizio Viabilità ha effettuato uno studio volto ad una prima valutazione della rete viaria locale al fine di verificare la fattibilità di quanto voluto dall'Amministrazione, sviluppando tre scenari possibili.

## 2) PRESENTAZIONE DEL PRIMO PROGETTO A VILLA BINETTI E FORUM ONLINE

In data 22/09/2012 presso la Villa Binetti, sede del Museo dello Scarpone, l'Amministrazione ha presentato lo studio predisposto dagli Uffici Tecnici Comunali ai Consiglieri Comunali, ai referenti dei Comitati Civici ed alle Associazioni di Categoria.

Lo studio è stato inoltre messo a disposizione della collettività dal 29/09/2012 mediante la creazione di un apposito forum sul sito online del Comune di Montebelluna, ove chiunque poteva presentare le proprie riflessioni e proposte sull'importante tema in questione.

Ad oggi sono giunte cinque osservazioni-proposte, tra le quali una presentata dal Consigliere Comunale Prof. Lucio De Bortoli del movimento "Montebelluna Nuova", ed una presentata dall'Ing. Giorgio Bedin del movimento "Ecologia e Progresso".

## 3) L'ANELLO A SENSO UNICO – LA VOLONTA' DI EFFETTUARE UNA SPERIMENTAZIONE

### (ALLEGATO 1 – AMBITO DI INTERVENTO)

A seguito di quanto emerso dall'incontro di Villa Binetti e da quanto pervenuto nel forum online, l'Amministrazione ha chiesto al Servizio Viabilità di verificare la fattibilità dell'intervento di realizzazione di un "mini anello" a senso unico antiorario attorno al Centro Città (lungo Via Dalmazia – Via A. Serena – Corso Mazzini – Via Bertolini – Via Dei Martini – Via Caverzan – Via Roma – Via Pastro).

L'Amministrazione Comunale ha in progetto l'attuazione di una prima fase sperimentale a basso costo per verificare la fattibilità della pedonalizzazione delle aree centrali di Corso Mazzini, mediante l'istituzione del "mini anello" a senso unico antiorario attorno al Centro Città, considerato che il progetto di rinnovamento dell'intera viabilità territoriale andrà successivamente attuato per "step", con adeguate risorse, e la progettazione posta in relazione al Piano degli Interventi.

Verso la fine dell'anno 2012 il Servizio Viabilità ha effettuato uno studio di massima avente ad oggetto "Proposta di sperimentazione di viabilità e pedonalizzazione del Centro", al fine di verificare la fattibilità di quanto voluto dall'Amministrazione.

## 4) L'ANALISI VIABILISTICA E MICROSIMULAZIONE – IL RUOLO DELLO STUDIO LOGIT ENGINEERING

Per verificare nel dettaglio la fattibilità dell'intervento in oggetto è risultato necessario effettuare delle analisi viabilistiche finalizzate alla valutazione dei livelli di servizio dei nodi e degli archi della rete stradale interessata dalla proposta di chiusura del tratto centrale di Corso Mazzini, comprendente altresì un'analisi dei carichi di traffico sulla rete stradale contermina alle aree interessate alla pedonalizzazione (veicoli in ingresso/uscita).



A tal fine è stato affidato allo Studio "Logit Engineering" di Castelfranco, di comprovata esperienza nel settore, l'incarico per la predisposizione di una analisi viabilistica finalizzata alla valutazione dei livelli di servizio dei nodi e degli archi della rete stradale interessata dalla proposta di chiusura del tratto centrale di Corso Mazzini (dal Municipio sino all'intersezione con Via Partigiani – Via C.B. Cavour) mediante raccolta dati carichi traffico con strumentazione radar ad effetto Doppler per calibratura carichi di traffico e matrice O/D e predisposizione di modello di micro simulazione mediante utilizzo di software specifico comparando i dati in possesso dell'Amministrazione (dati storici) con i dati che saranno raccolti aggiornati.

#### 5) RISULTANZE DELL'ANALISI MICROSIMULATIVA PRODOTTA DALLO STUDIO LOGIT ENGINEERING (ALLEGATO 2 – STUDIO DEL TRAFFICO)

L'analisi condotta dallo Studio Logit ha dimostrato come sommariamente l'ipotesi di progetto sia perseguibile se vengono rispettate le soluzioni progettuali simulate. Nella fase di attuazione sarà opportuno dedicare particolare attenzione ai tronchi stradali a due corsie per senso di marcia in quanto lungo tali tratti avverrà il cosiddetto merging tra le correnti veicolari che di fatto potrà indurre a fenomeni di accodamento localizzato.

#### 6) IL PROGETTO DI ATTUAZIONE DELLA FASE SPERIMENTALE DI PEDONALIZZAZIONE DI CORSO MAZZINI (ALLEGATO 3 – PLANIMETRIA PEDONALIZZAZIONE CON VIABILITA' ADIACENTE COINVOLTA)

A seguito di quanto emerso nell'analisi microsimulativa prodotta dallo Studio Logit Engineering, il Servizio Viabilità ha predisposto un progetto finalizzato all'attuazione della fase sperimentale di pedonalizzazione del Centro Città, basato su una attenta e puntuale verifica delle singole intersezioni e tratti di viabilità risultati critici.

Il progetto mira a realizzare due tipologie di interventi:

1) Interventi atti a migliorare e fluidificare il traffico lungo la rete viaria. Tali interventi, funzionali indipendentemente dal buon proseguimento della fase di sperimentazione, sono volti a migliorare la sicurezza sulle strade, ponendo particolare riguardo alla tutela dell'utenza debole. Inoltre con i sopra citati interventi si punta ad aumentare il numero di parcheggi pubblici nelle aree del Centro Città.

Tra i principali interventi si prevede:

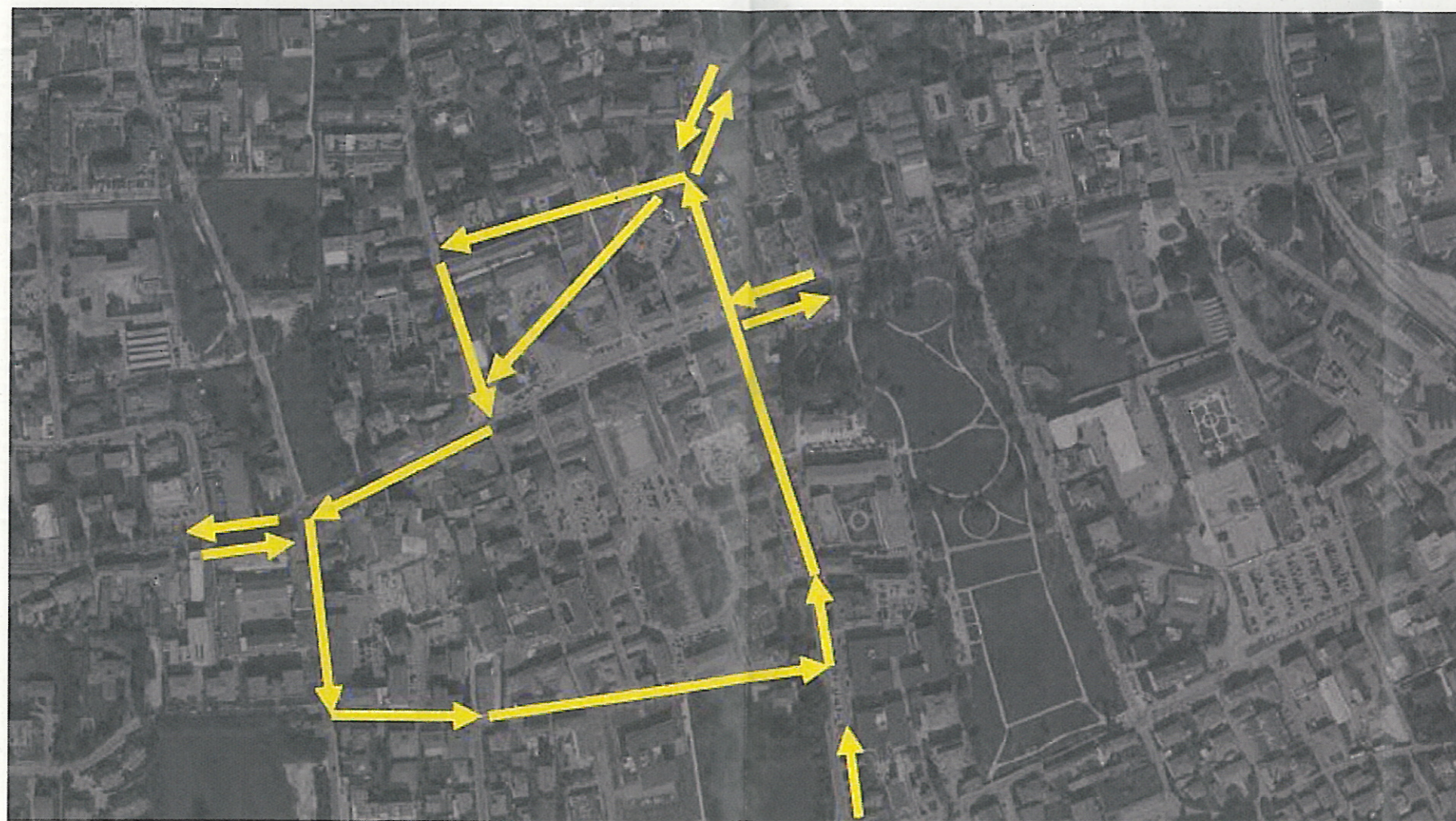
- A. Creazione strada di collegamento tra Via dei Martini e Via Sansovino a senso unico direzione nord-sud e realizzazione pista ciclabile parallela;
- B. Creazione senso unico direzione est-ovest sul tratto iniziale di Via De Gasperi da intersezione con Viale Bertolini e realizzazione percorso pedonale lato nord;
- C. Creazione senso unico direzione ovest-est in Via dei Martini con realizzazione pista ciclabile sul lato nord;
- D. Inversione senso unico in Via S. Pellico;
- E. Creazione senso unico su Via Alighieri, in ingresso da Via dei Martini e creazione senso unico in Via Veronese con uscita in Via Caverzan, e realizzazione di nuovi stalli di sosta;
- F. Creazione senso unico su Via Tintoretto, in ingresso da Via Roma e creazione senso unico in Via Giorgione con uscita su Via Roma, e realizzazione di nuovi stalli di sosta;

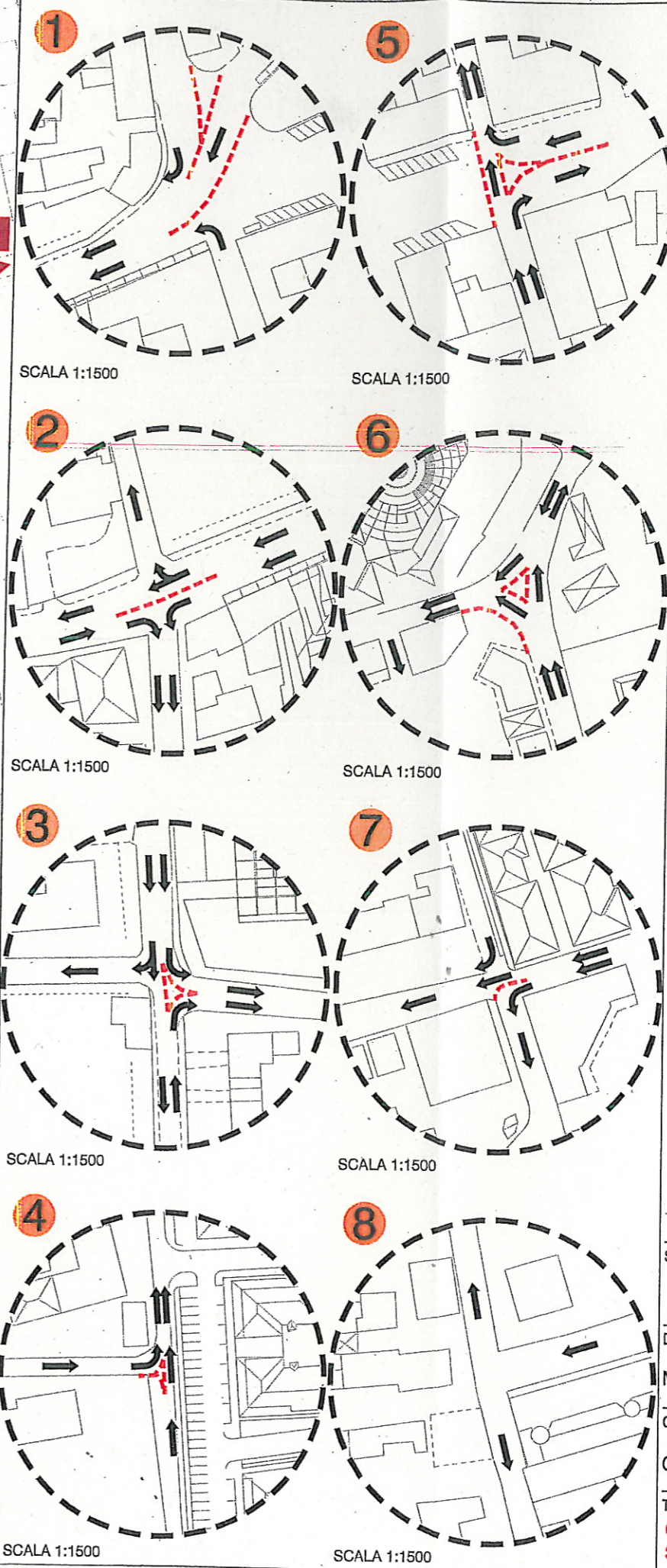
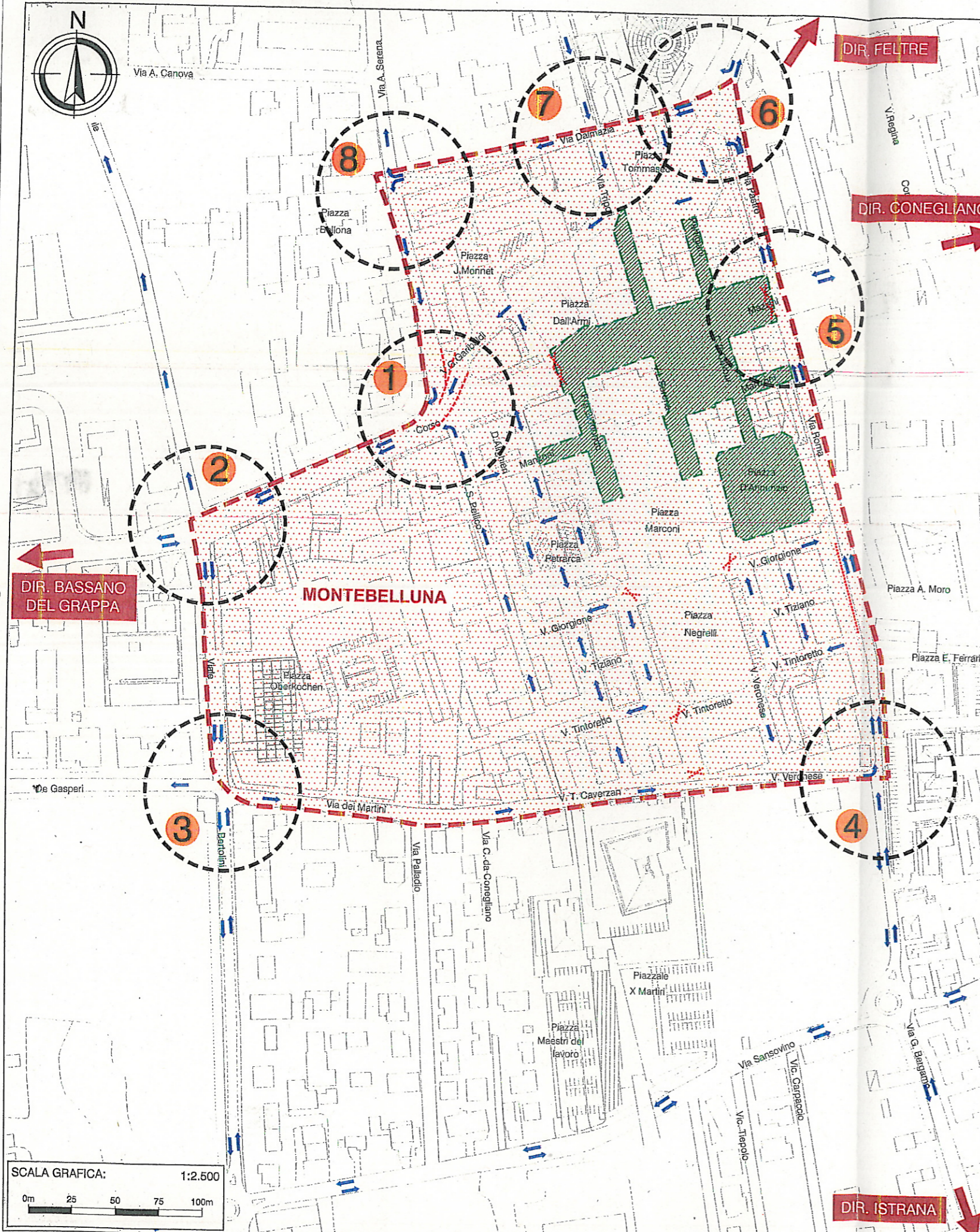
2) Interventi collegati all'attuazione della fase sperimentale di pedonalizzazione del Corso Mazzini. Tali interventi sono necessari per la realizzazione dell'anello a senso unico antiorario.

I sopra citati interventi puntano alla razionalizzazione delle piste ciclabili con la realizzazione di nuovi tratti di collegamento tra le stesse ed alla messa in sicurezza delle intersezioni riducendo le svolte in sinistra e riducendo i punti di conflitto.

Altro importante obiettivo dell'Amministrazione Comunale è quello di eliminare la "transumanza" degli studenti dai Poli Scolastici verso il Centro Città e verso la Stazione Ferroviaria, e viceversa, in quanto si vengono a creare notevoli disagi alla già fragile viabilità ed ad tempo stesso garantire la sicurezza e pubblica incolumità. Questo obiettivo è in fase di definizione tra l'Ente, la Società MOM (Mobilità di Marca) e Provincia di Treviso.

# ALLEGATO 1 - AMBITO DI INTERVENTO





COMMITTENTE:  
**Comune di Montebelluna**

CONSULENZA:  
**Logit engineering**  
Piazza della Serenissima 20  
31033 - Castelfranco Veneto (TV)  
tel/fax 0423.720203  
Info@studiologit.it www.studiologit.it

OGGETTO:  
**STUDIO DEL TRAFFICO**  
Analisi viabilistica  
Proposta di pedonalizzazione  
Centro di Montebelluna

Comune di Montebelluna  
Provincia di Treviso

LEGENDA

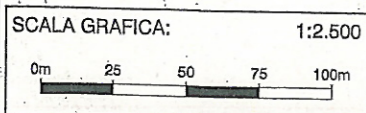
- Area oggetto di Indagine
- City/Località
- Assi viari principali
- Sensi di circolazione ipotesi di progetto
- DIRE. Direzioni principali
- New Jersey provvisori
- Manovre consentite su ciascuna corsia

SCALA GRAFICA: VARIE

DATA: Maggio 2013  
REV: 00

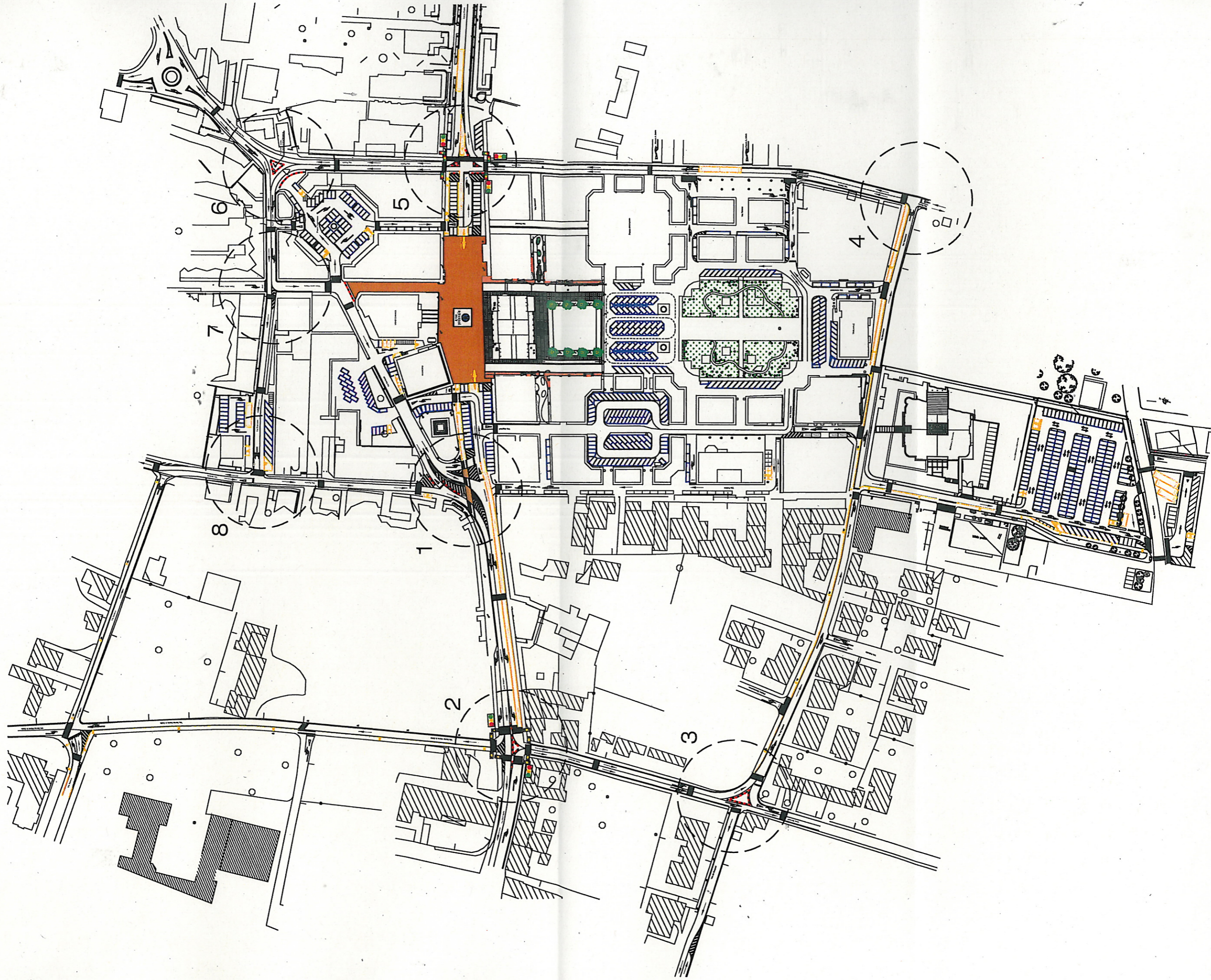
COMMESSA: CMOPT13 007  
N: **B06**

TITOLO:  
**OFFERTA VIARIA:  
SCENARIO FUTURO**



# ALLEGATO 3

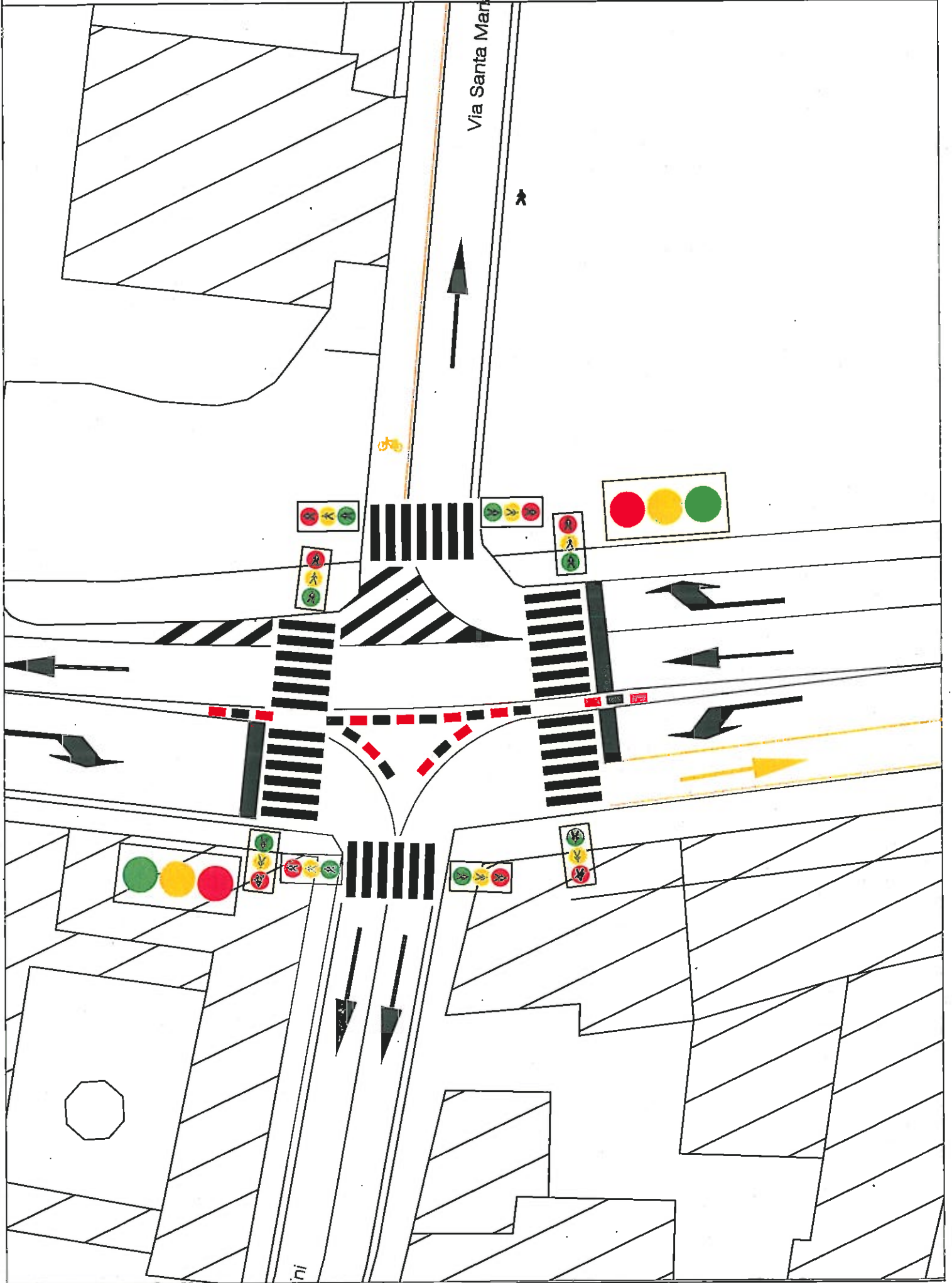
PLANIMETRIA PEDONALIZZAZIONE CON VIABILITA' ADIACENTE MODIFICATA



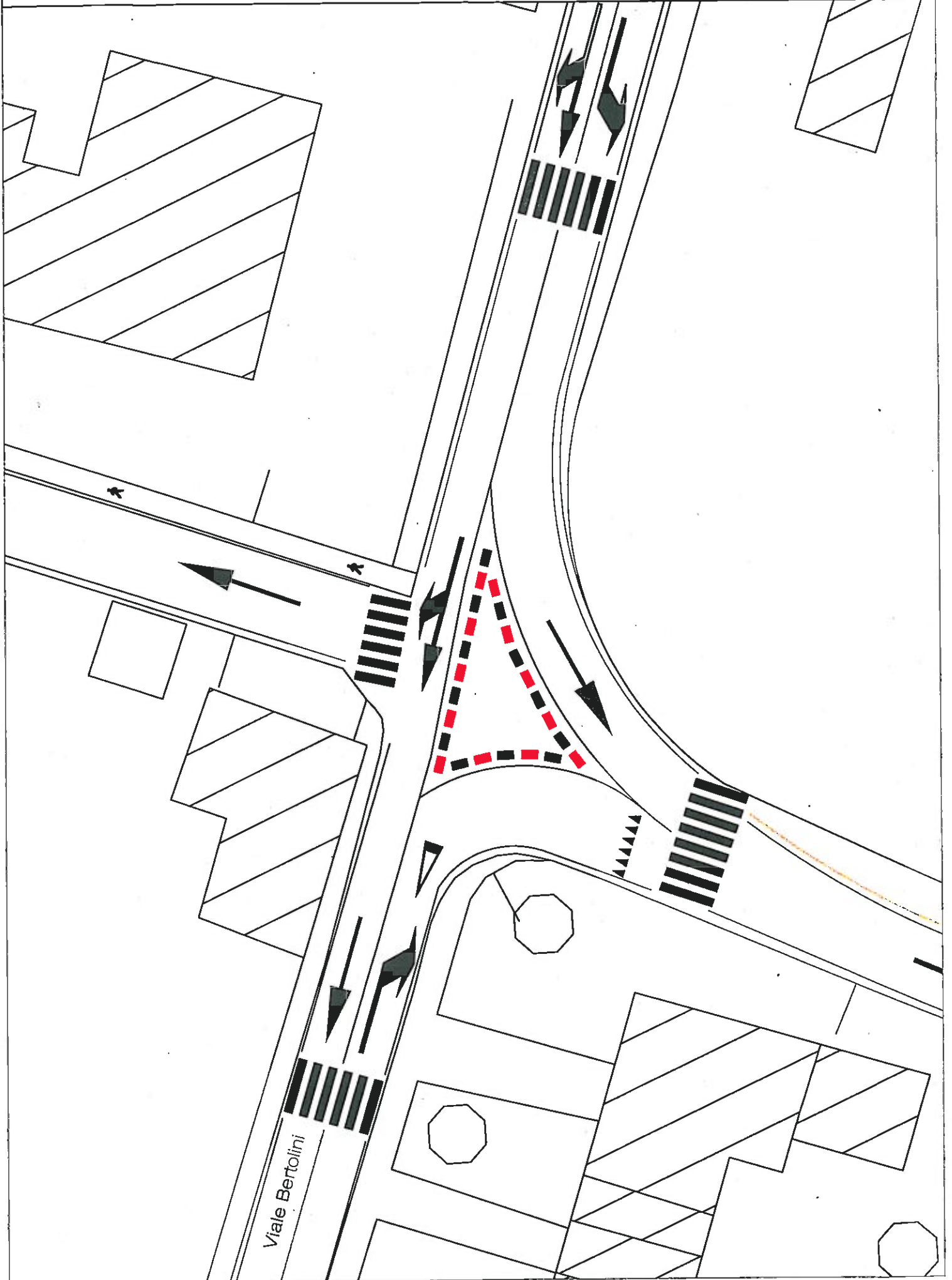
# NODO 1: incrocio Via Garibaldi/Via Serena/Corso Mazzini



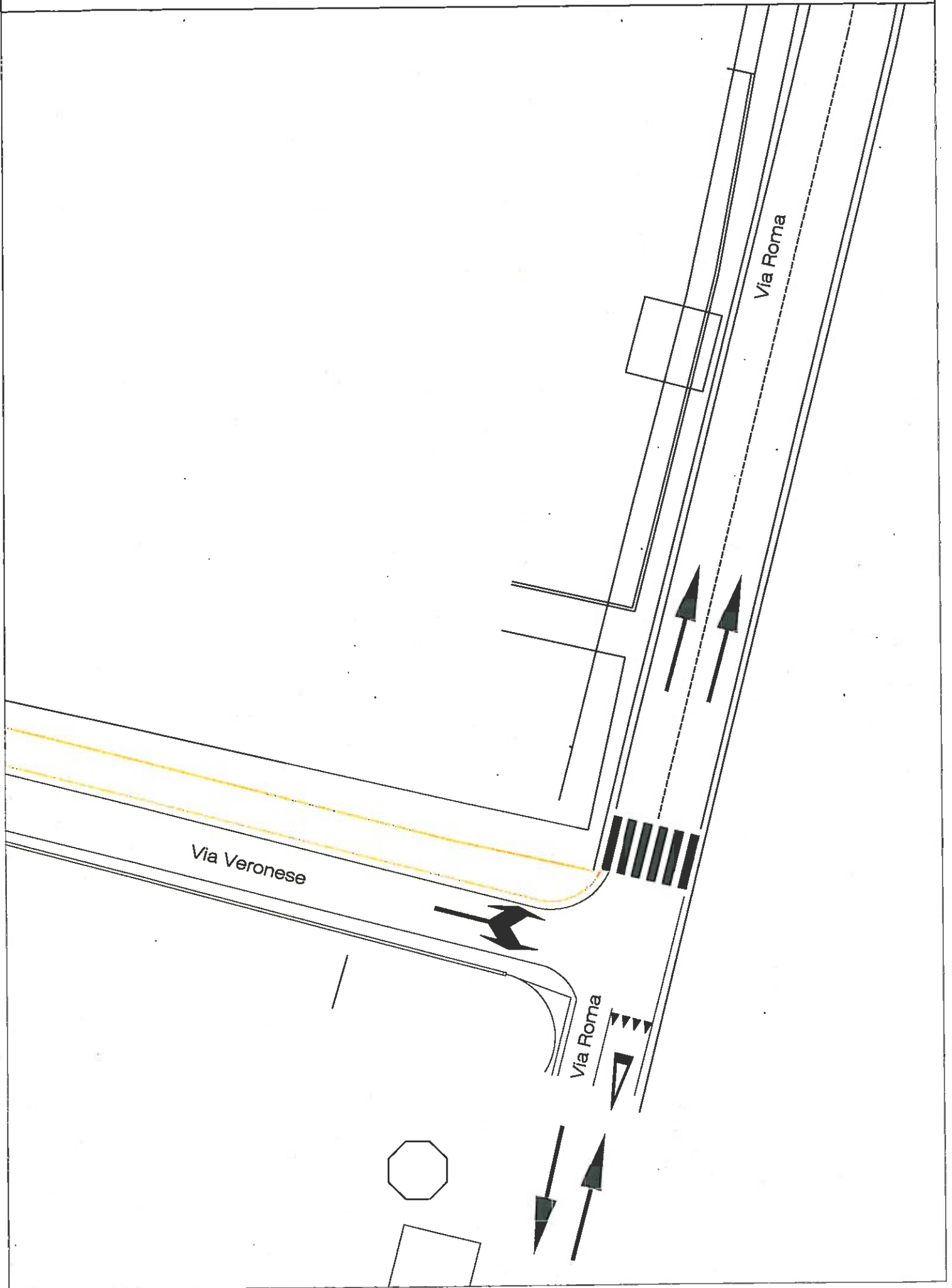
# NODO 2: incrocio Corso Mazzini/Viale Bertolini/Via S. Maria in Colle



# NODO 3: incrocio Viale Bertolini/Via de Gasperi/Via dei Martini

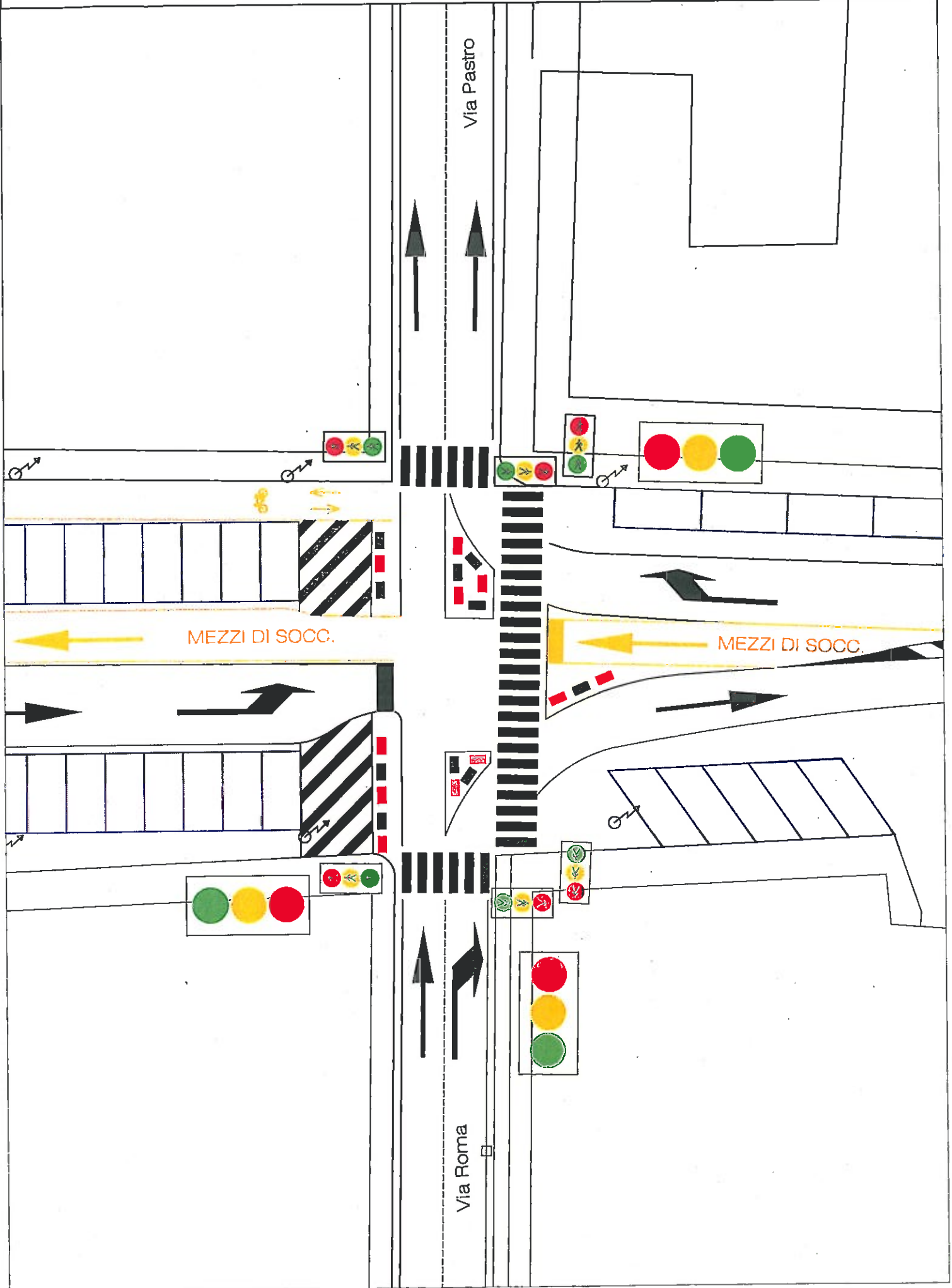


# NODO 4: incrocio Via Veronese/Via Roma

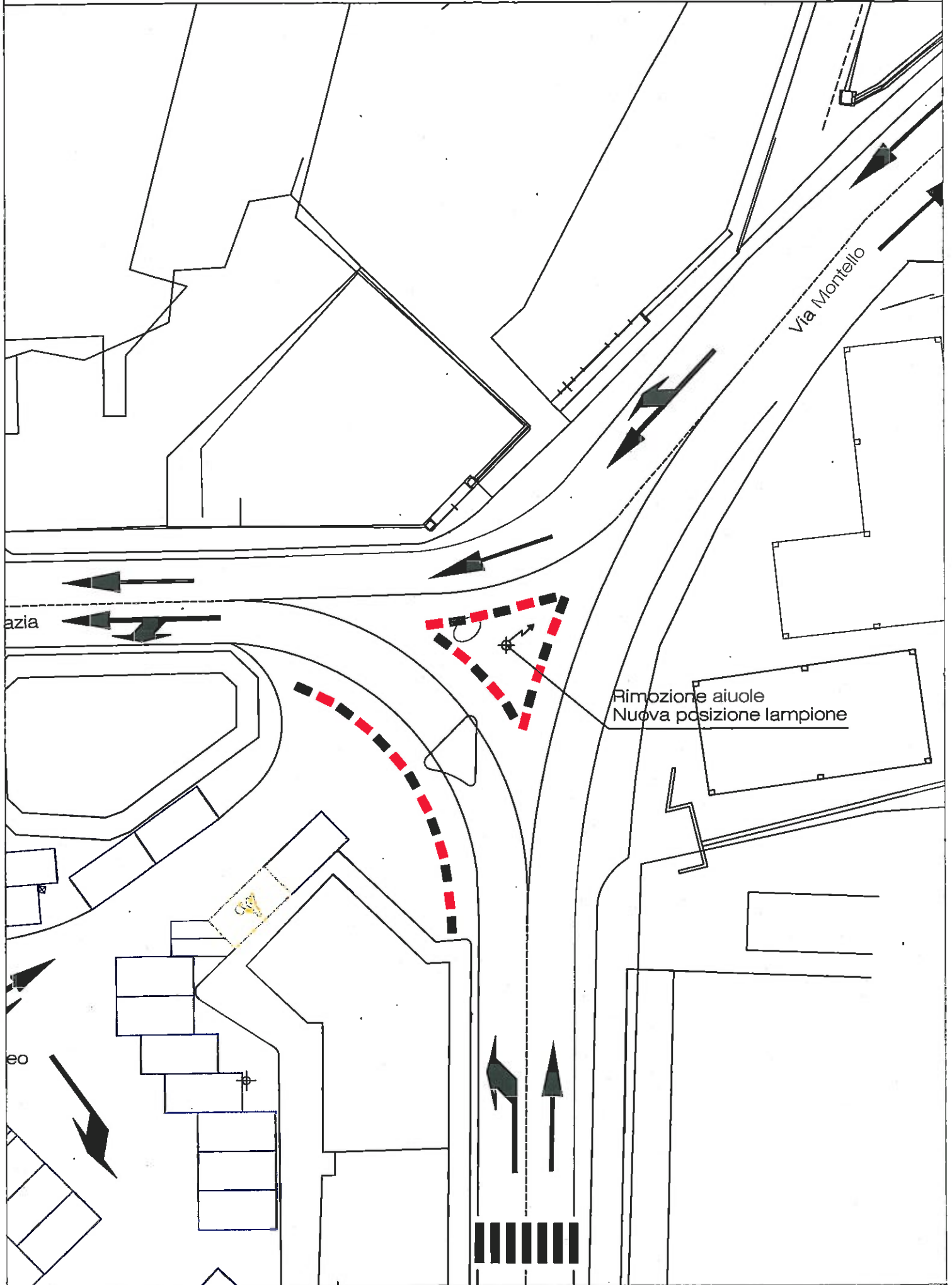




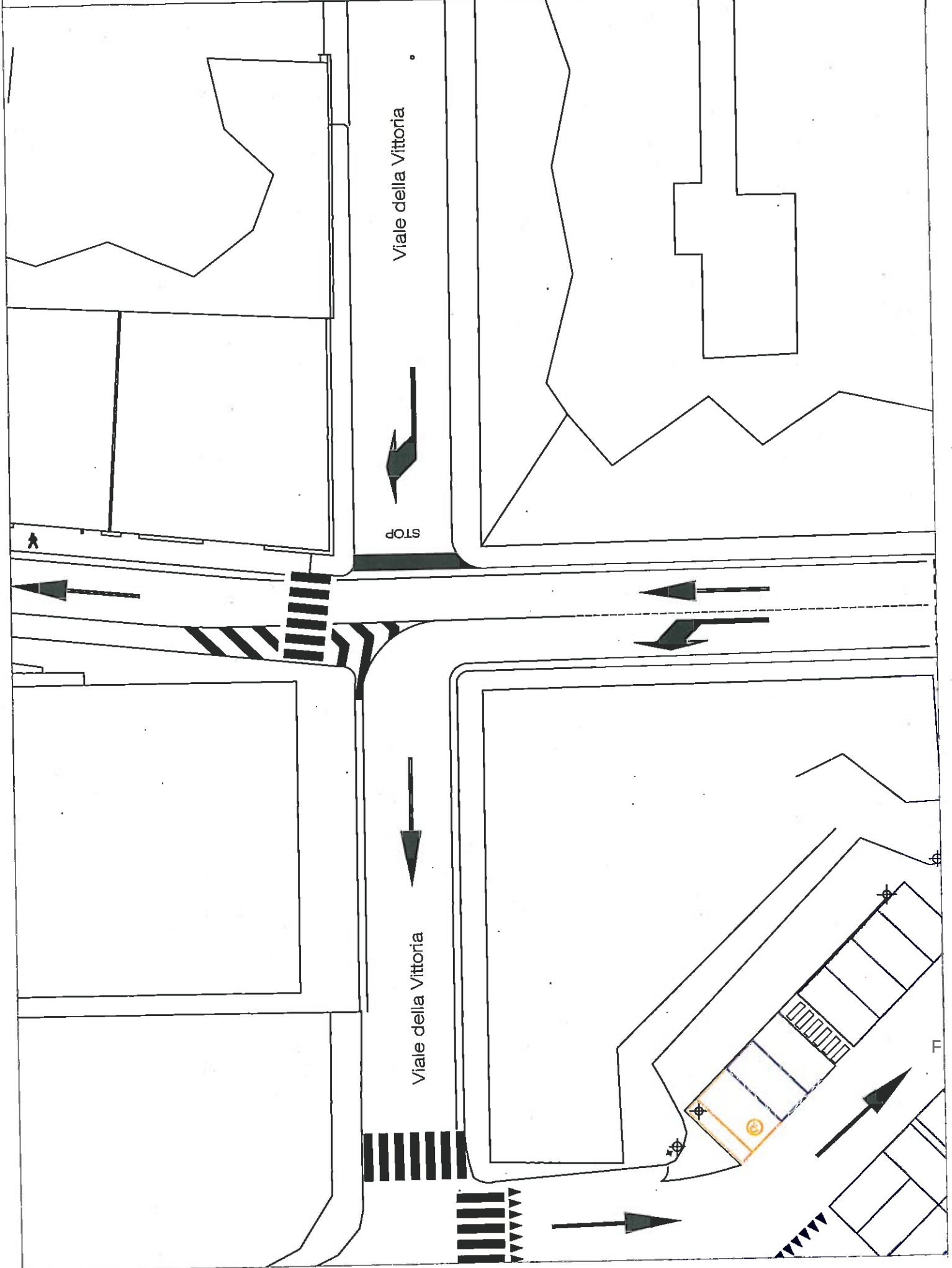
# NODO 5: incrocio Corso Mazzini/Via Roma/Via Pastro



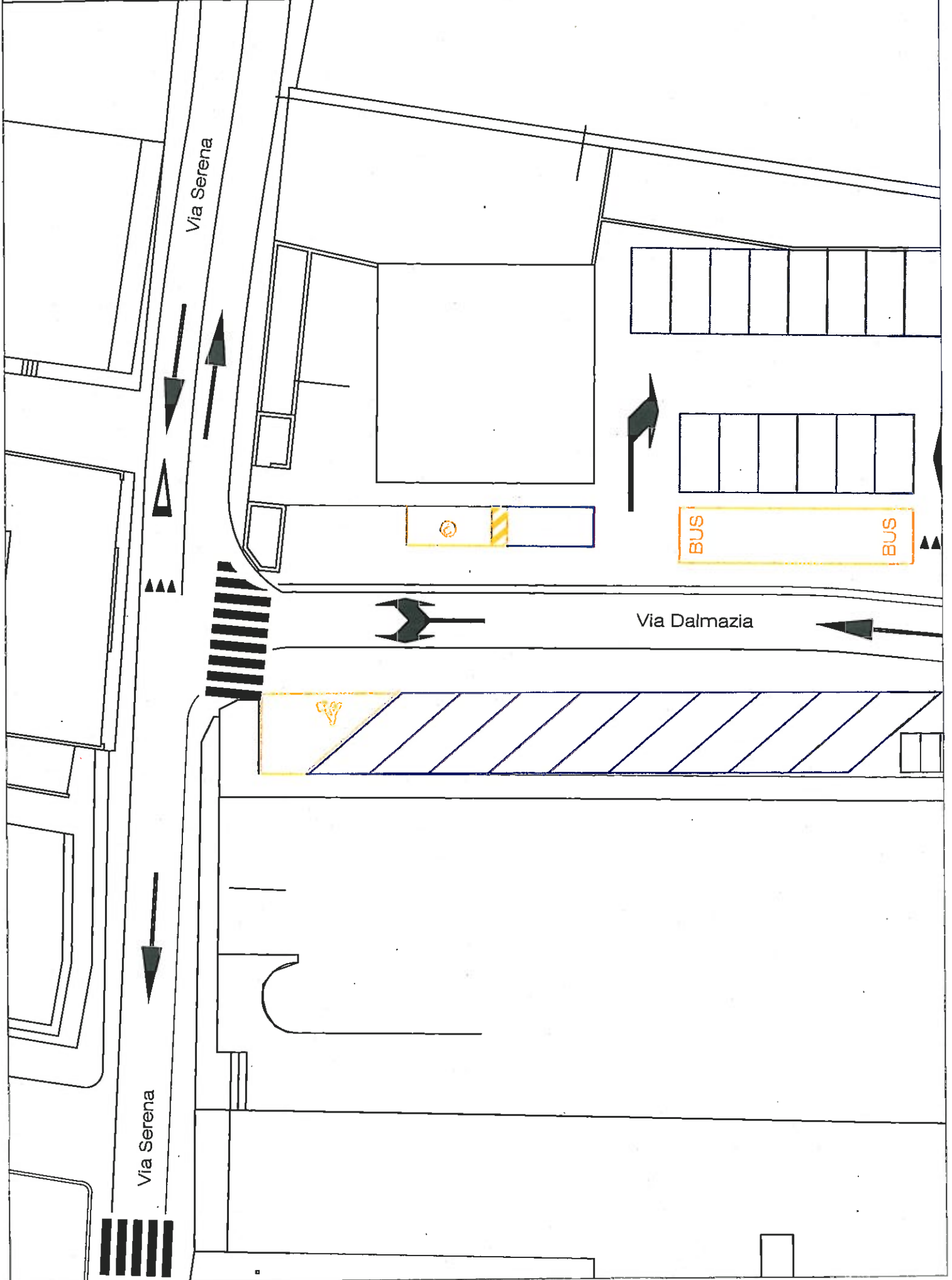
# NODO 6: incrocio Via Pastro/Via Montello/Via Dalmazia



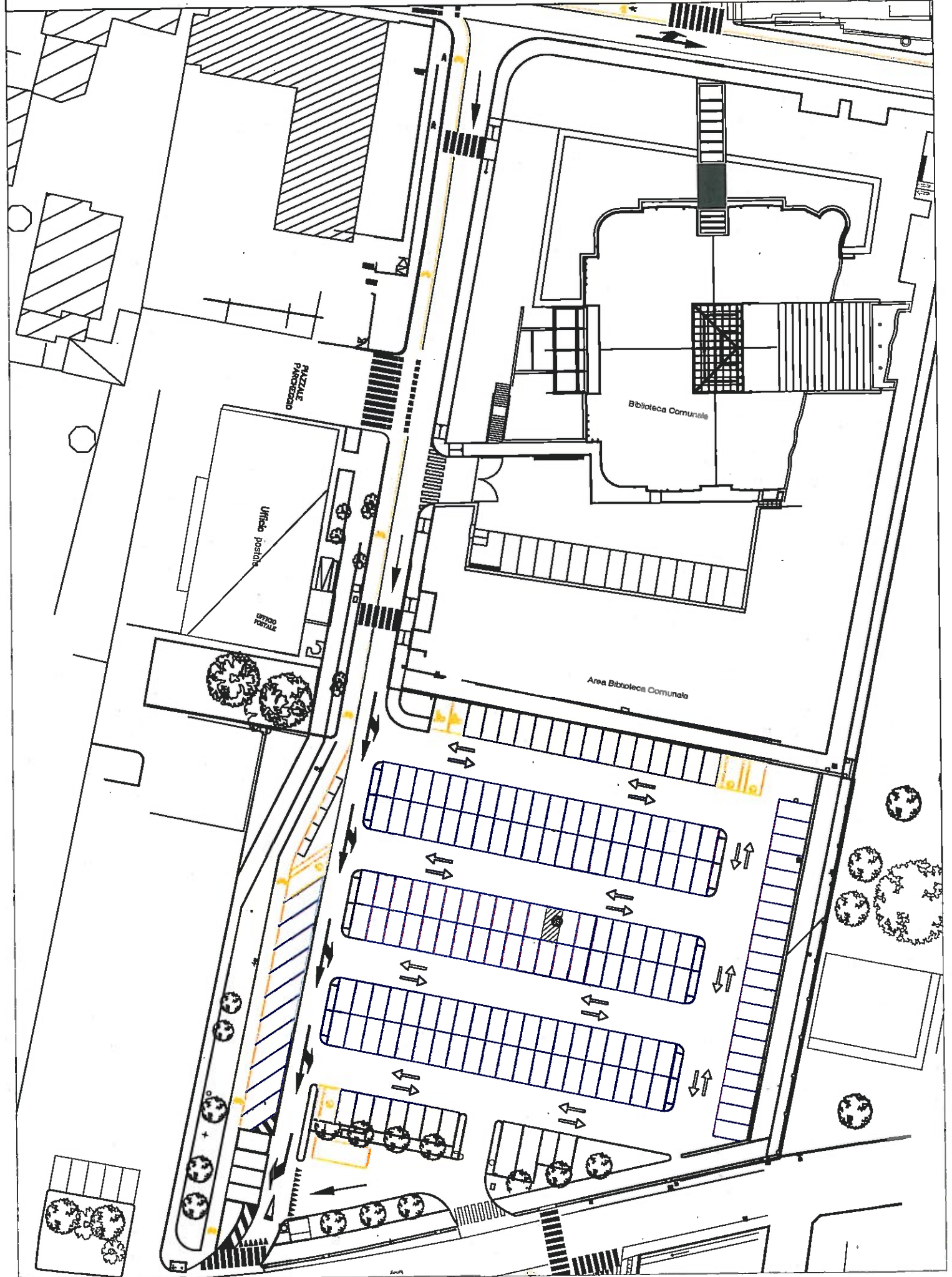
# NODO 7: incrocio Via Dalmazia/Viale della Vittoria



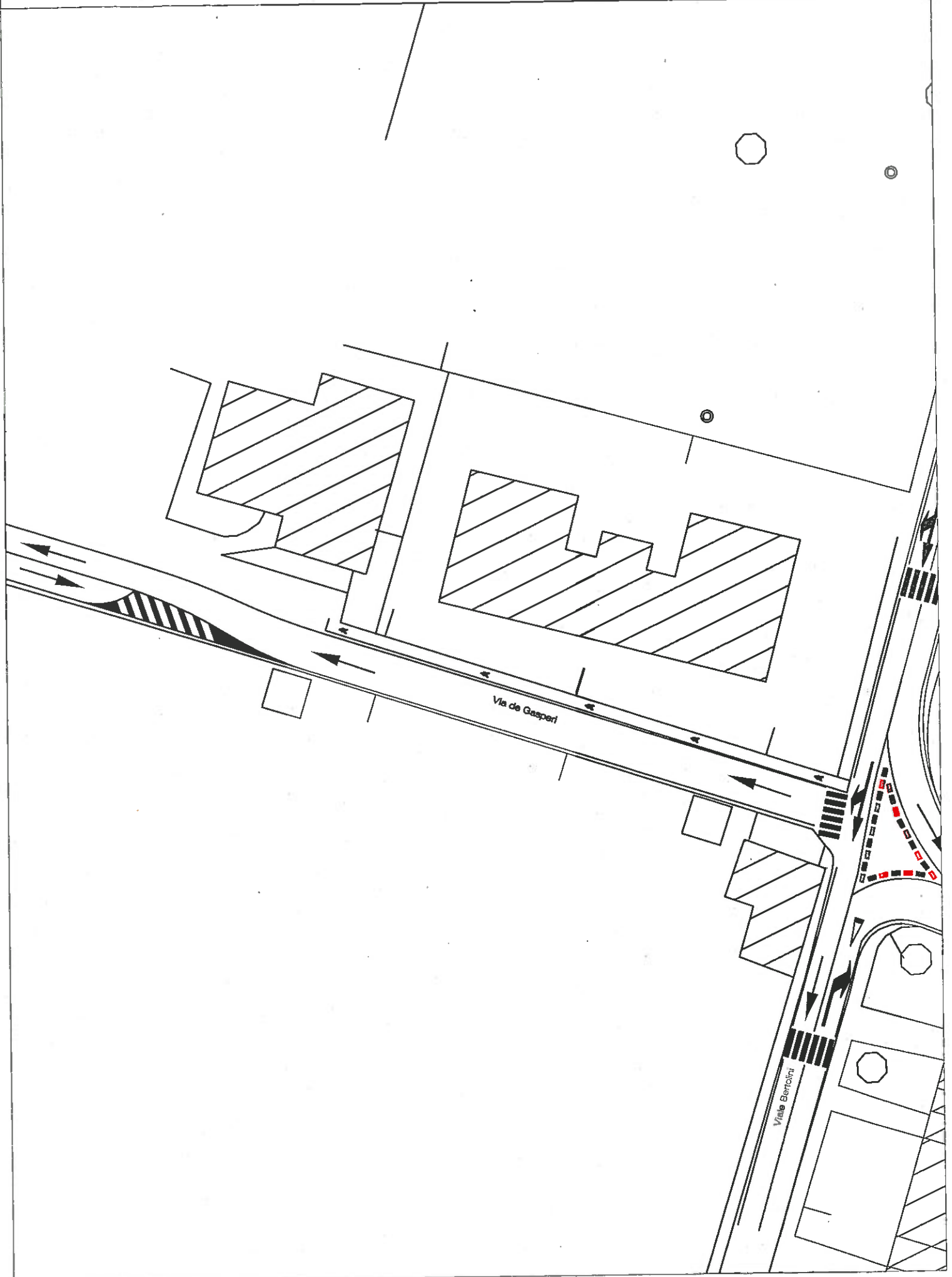
# NODO 8: incrocio Via Dalmazia/Via Serena



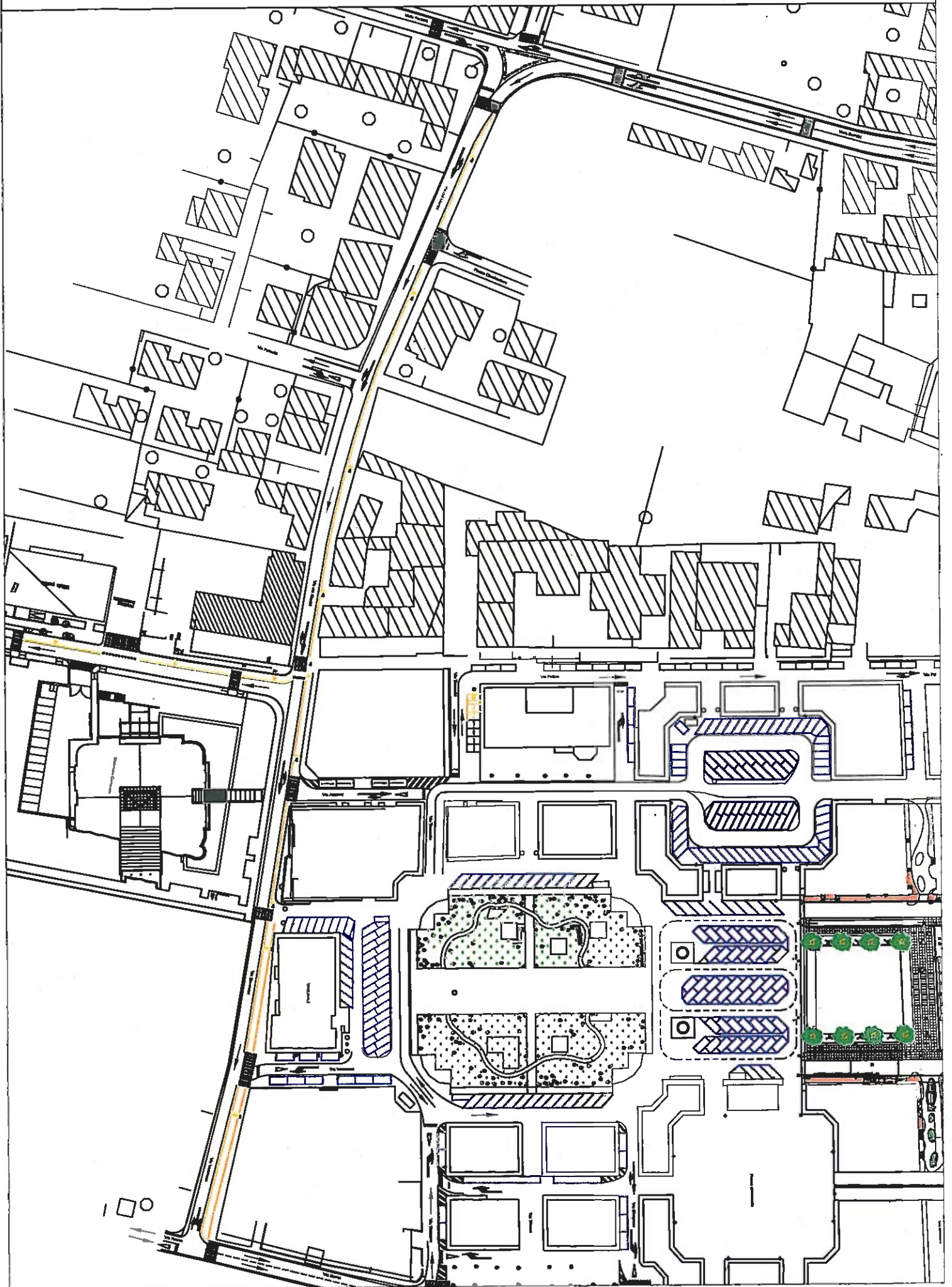
# INTERVENTO A: collegamento tra Via dei Martini e Via Sansovino



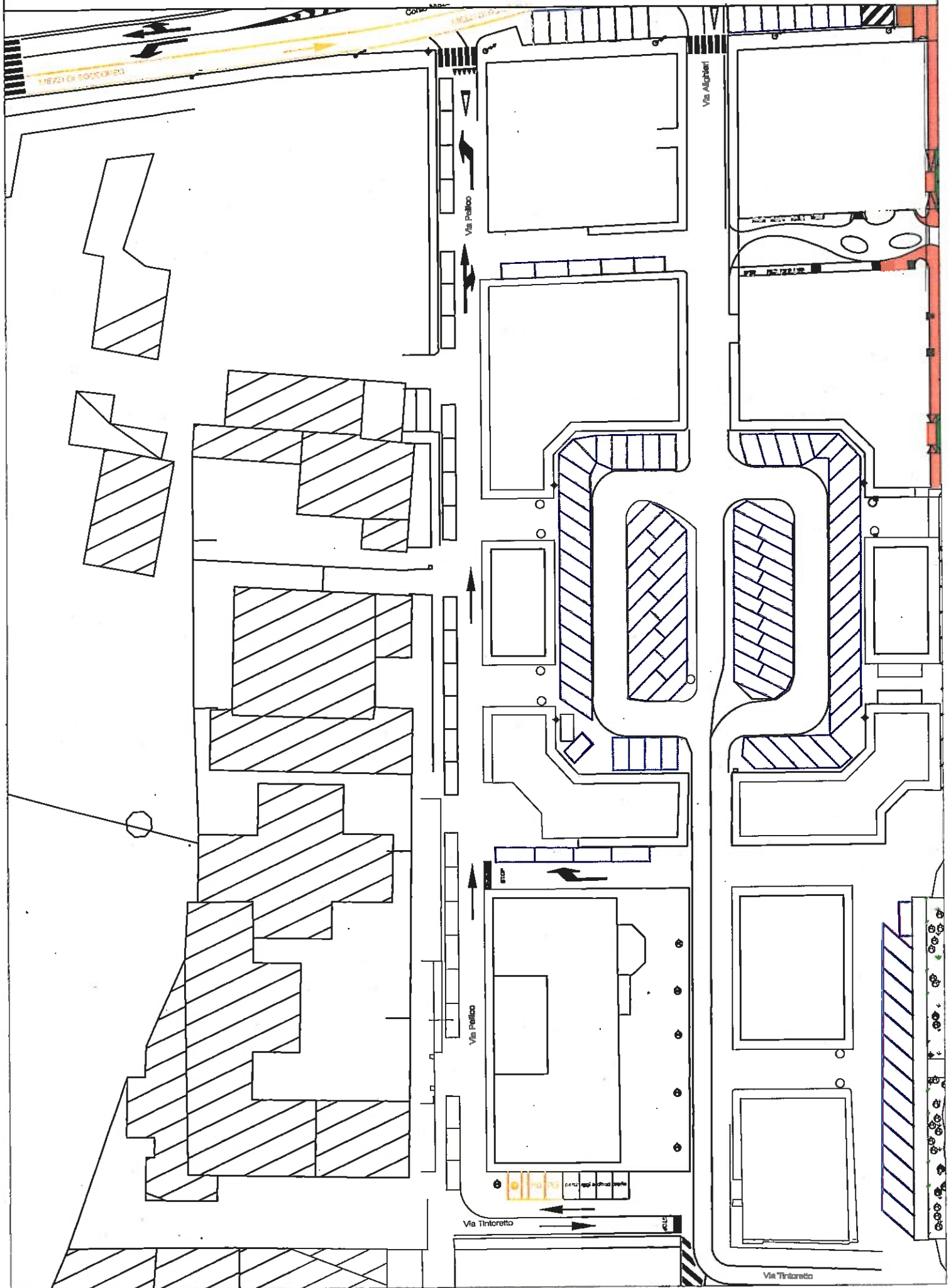
INTERVENTO B: senso unico tratto iniziale di Via de Gasperi



INTERVENTO C: senso unico Via dei Martini

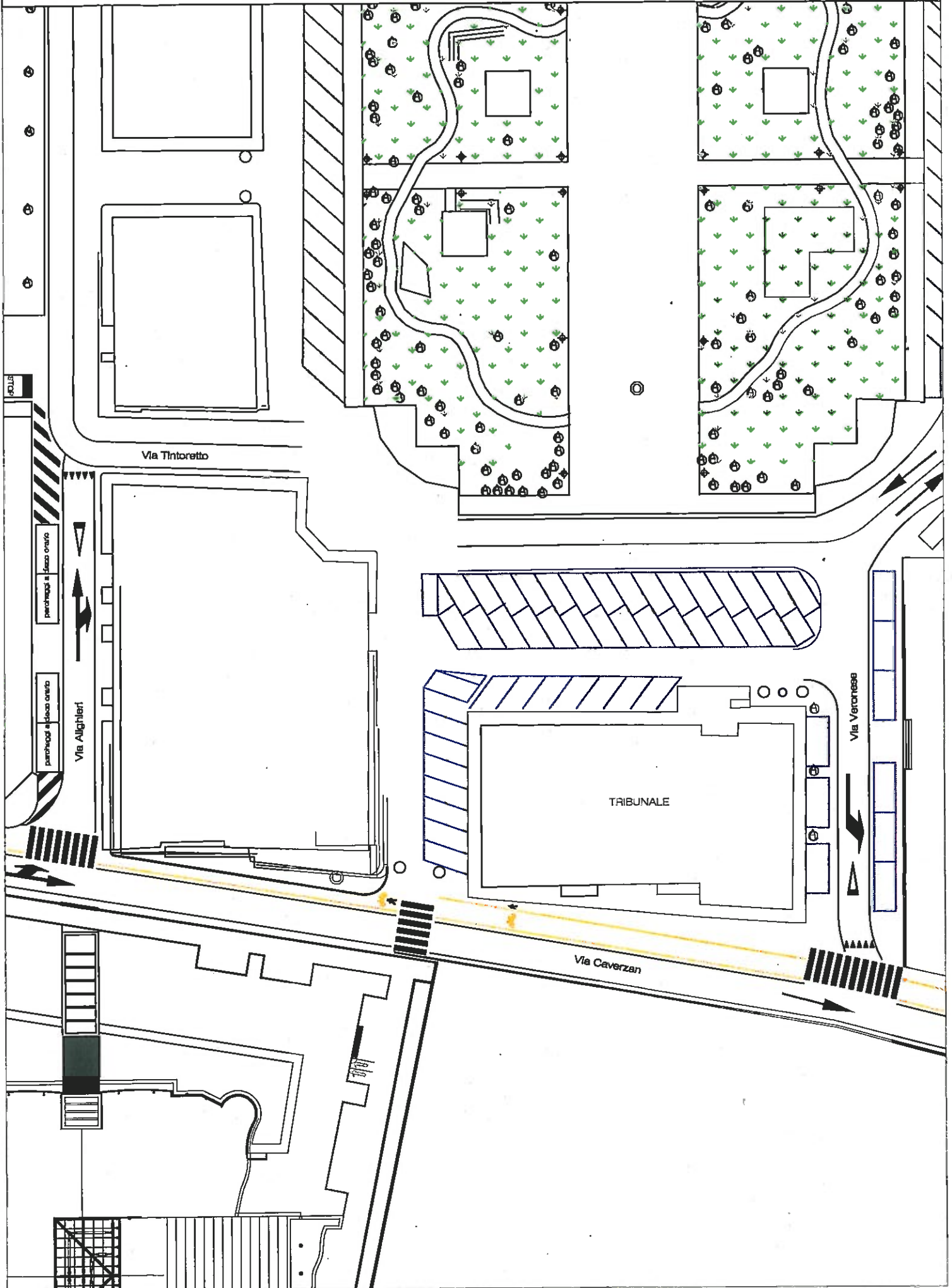


# INTERVENTO D: inversione senso unico Via Pellico





# INTERVENTO E: senso unico Via Alighieri e Via Veronese



# INTERVENTO F: senso unico Via Tintoretto e Via Giorgione

