

Montebelluna, 15.01.2016

Sottopasso ferroviario

Sembra progredire il progetto del sottopasso ferroviario secondo il tracciato proposto dal Sindaco. L'annuncio che il progetto definitivo è completato, lascia alquanto perplessi.

Essere giunti al progetto definitivo senza che la comunità montebellunese potesse esprimersi sulla fattibilità di soluzioni alternative è certamente contrario alla normativa vigente. Il decidere dove eseguire un'opera importante e procedere con la progettazione prima di averne valutato le alternative mediante studi di fattibilità e progetti preliminari, è oltretutto scorretto, anche se della procedura si fa carico la società che sta realizzando la Superstrada Pedemontana Veneta.

A mio avviso non è possibile scavalcare l'amministrazione locale che deve essere in grado di dare un suo parere su un progetto importante in programma nel suo territorio.

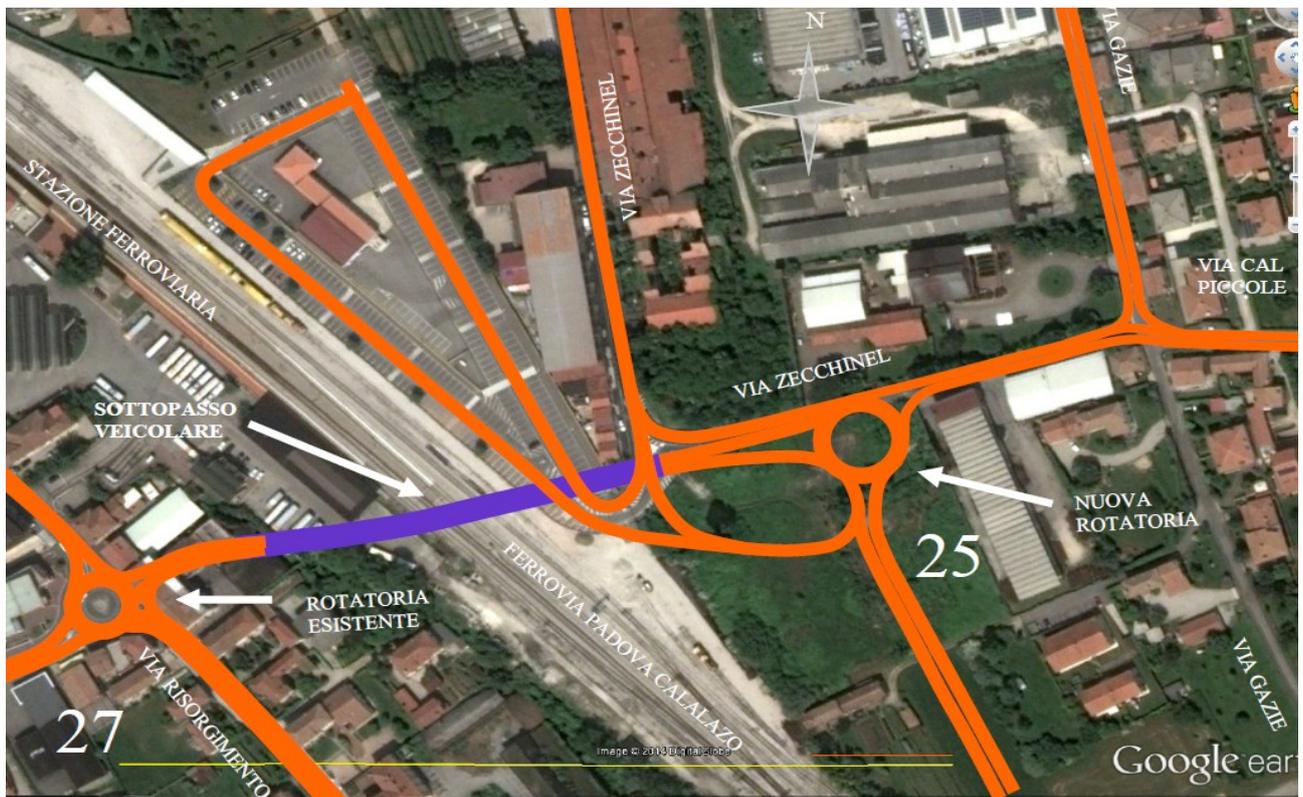
Fino ad ora il lavoro presentato segue una proposta individuata grossolanamente in campagna elettorale. E se un'importante modifica del tracciato è stata imposta dalle condizioni locali di Via Piave, che ne hanno modificato il tracciato spostandolo più a Sud con un andamento a collo d'oca, giungere a questa forzata soluzione, che prevede anche la chiusura totale del passaggio a livello, è come detto, illegale e scorretto.

Un'opera importante sia dal punto di vista infrastrutturale che urbanistico non può prescindere da una seria valutazione delle alternative possibili di tracciato e del loro impatto sull'assetto urbano.

Almeno sette sono le possibili soluzioni utili ad evitare le code durante i minuti di chiusura del passaggio a livello tra Via Piave e Piazza IV Novembre. E il tracciato proposto dal sindaco non è certamente il più favorito, anche perché prevede la chiusura totale e permanente dell'attuale passaggio a livello.

Oltre alle due deviazioni, una per Boccacavalla e la seconda per Via Biagi, oggi agevolate entrambe dalla costruzione della rotatoria di Via XXIV Maggio ed entrambe dal costo irrisorio, sono possibili almeno altre tre posizioni del manufatto oltre a quello proposto dal sindaco, che come siamo venuti a sapere dalla stampa! dovrà passare per il Viale della Stazione.





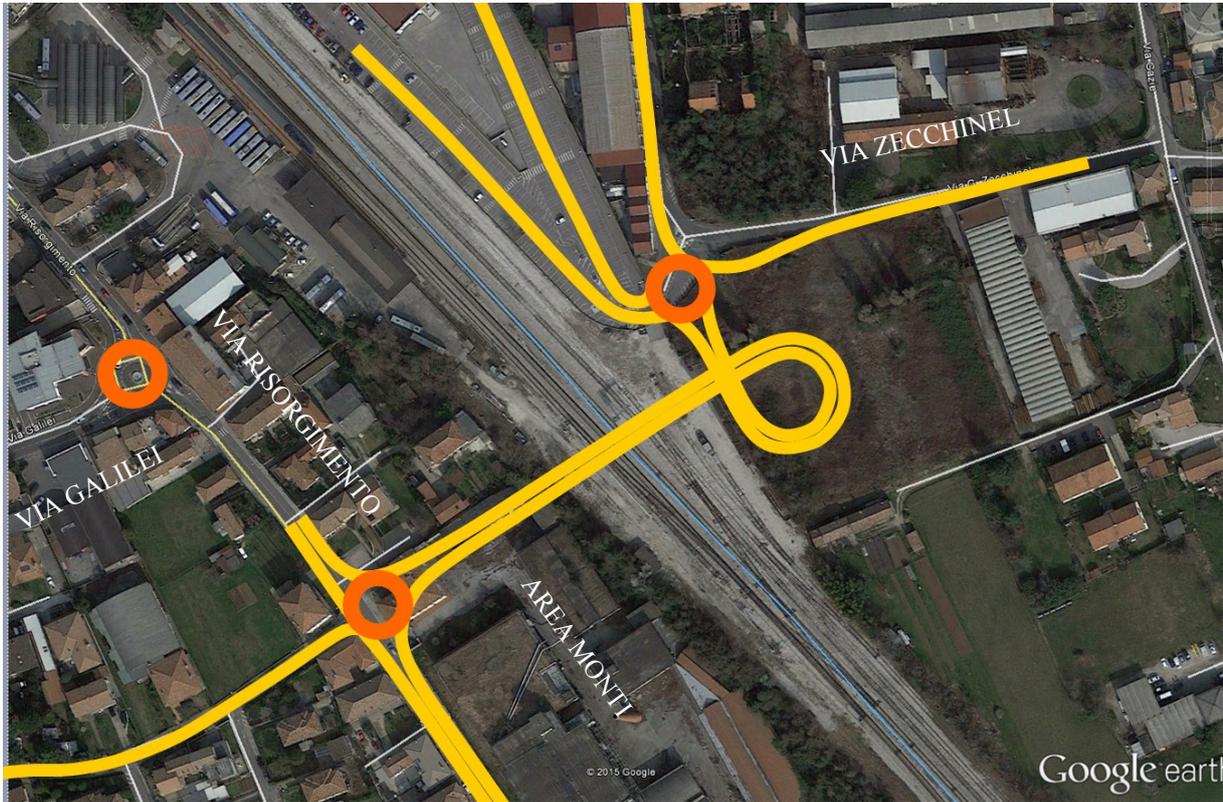
Schema Allegato 1

Una posizione interessante è quella in linea con Via Galilei e Via Zecchinel (*vedi Schema Allegato 1*). Questa soluzione, che può avere un costo importante, avrebbe però il vantaggio di non dover chiudere l'attuale passaggio a livello, conservando quindi un comodo collegamento veicolare e ciclopedonale tra la città e la sua parte Est e di aprire contemporaneamente una seconda porta di accesso alla città da Est.

Simile a questa ma di maggiore fattibilità è la posizione posta poco più a Sud della precedente (*vedi Schema Allegato 2*) che oltre ai medesimi vantaggi, contribuirebbe a sbloccare la fruibilità della grande area Monti, ora soffocata tra la ferrovia e Via Risorgimento.

Una terza alternativa è collocata ancora più a Sud e collegherebbe Via Gazie con la nuova rotatoria di Via Feratine/Risorgimento (*vedi Schema Allegato 3*). Il vantaggio di questo tracciato sarebbe quello di scaricare in ogni momento, tutto il traffico diretto a sud del Centro a partire dalla rotatoria di fronte al Museo su Via Piave, senza interessare la già sovraccarica Via Risorgimento.





Schema Allegato 2



Schema Allegato 3



In conclusione, il miglior tracciato dovrebbe scaturire da un serio studio di fattibilità che prenda in considerazione le varie alternative proposte, valutando anche le importantissime conseguenze verso un razionale assetto urbano di quella importante parte del territorio comunale.

Procedure semplificate e scorciatoie progettuali potrebbero non veder accettata la proposta progettuale, se carente di queste analisi, facendo perdere inutilmente tempo prezioso.

Come, peraltro, già successo nella recente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale della planimetria del sottopasso del sindaco, inviata a Roma e rispedita al mittente da parte della Competente Commissione Nazionale presso il Ministero delle Infrastrutture.

