

MONTEBELLUNA, 25.07.2014

DELIBERA DELLA GIUNTA COMUNALE N. 111 24.06.2014

## PGTU 2014

### OSSERVAZIONI

**Dalla lettura della relazione** generale al PGTU si rileva come l'ambito di studio del Piano stesso sia stato limitato solamente ad una fascia centrale del territorio comunale. Vengono escluse dallo studio importanti aree comunali, quelle connesse direttamente all'area centrale, come Mercato Vecchio, San Gaetano, Contea, Caonada, e quelle aventi problematiche a parte come Biadene-Pederiva e Busta.

Il Piano non si può quindi considerare generale ma solamente e particolarmente dedicato all'area centrale.

È ovvio quindi come importanti problematiche di mobilità generale e di collegamento all'area centrale delle aree non prese in considerazione, non vengano nemmeno menzionate. Vedi, per esempio, il collegamento di Mercato Vecchio con il Centro, il superamento della barriera ferroviaria ed il tracciato della Circonvallazione Sud per San Gaetano e i problemi del traffico di attraversamento di Biadene – Pederiva e l'incrocio tra Via Groppa e la Feltrina.

**Una seconda considerazione** riguarda la situazione di partenza dello studio.

1

Essa si presenta ampiamente modificata sia nei fatti che nelle intenzioni rispetto al precedente PGTU, vedi la pedonalizzazione di un tratto di Corso Mazzini, la creazione di numerosi sensi unici, la posizione del sottopasso ferroviario, il primo tratto della circonvallazione Sud.

Si tratta di modifiche intervenute successivamente al precedente PGTU e assolutamente importanti ai fini dell'assetto infrastrutturale del Comune. Le modifiche, inoltre, avviano un assetto della viabilità molto impattante rispetto alla situazione precedente, mi riferisco, per esempio, all'introduzione di anelli a senso unico su tutta l'area centrale e alla chiusura di Corso Mazzini. È innegabile che iniziative di questa portata non potevano essere realizzate e programmate senza un precedente studio di PGTU. Ma quel che è peggio, a mio avviso, è il fatto che il nuovo PGTU recepisce appunto tali indicazioni e realizzazioni senza entrare nel merito della loro razionalità, efficacia, economicità, ecc. e quindi conseguentemente, senza poter porre a confronto possibili soluzioni diverse, dotate magari di maggiore razionalità e molto più adatte per la struttura urbana di Montebelluna.

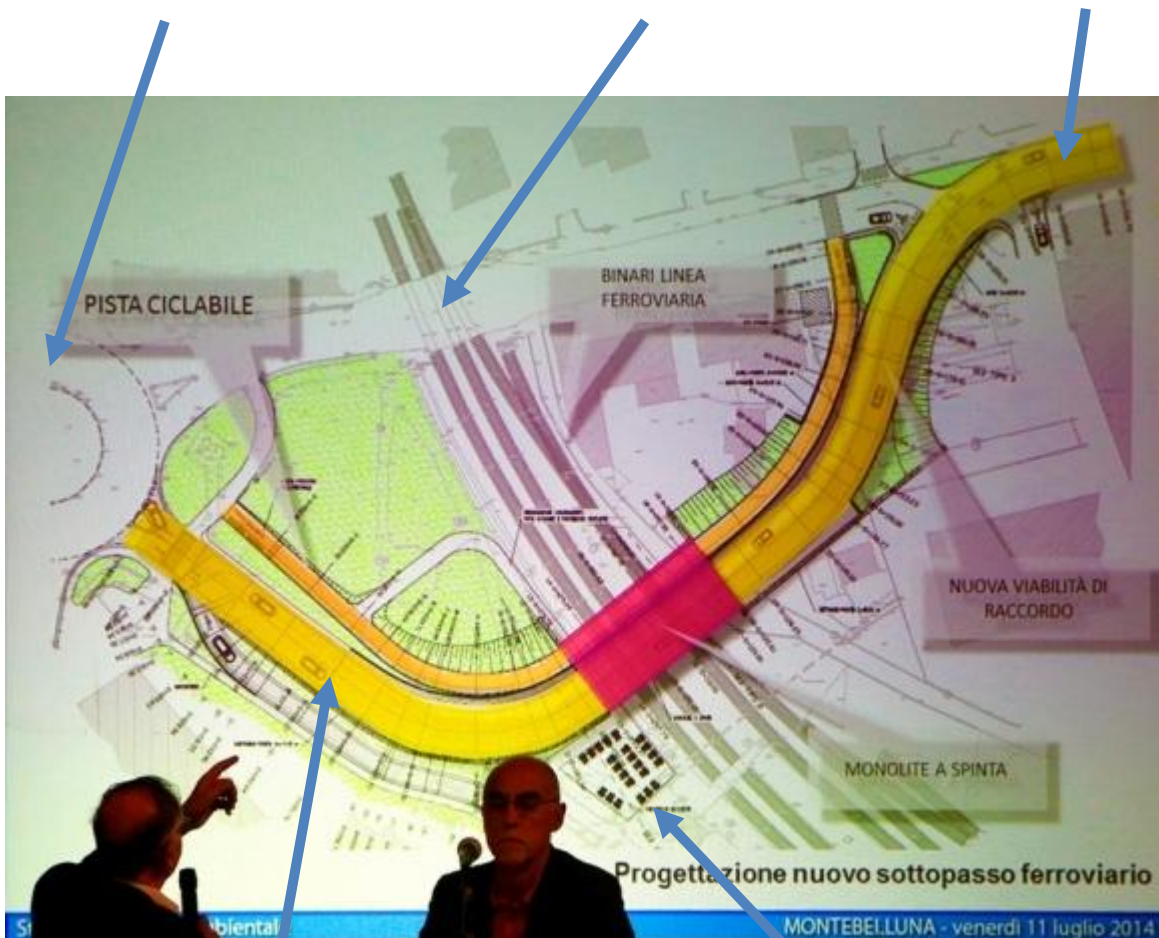
La mancanza di uno studio generale preventivo sulle scelte attuate direttamente dall'amministrazione comunale è la maggiore debolezza del piano in oggetto. Infatti esso deve dar seguito alla "filosofia" già adottata ed in parte attuata dall'Amministrazione, continuandone il metodo con tutti gli eventuali dubbi di impostazione in esso contenuti.

Appare ovvio che scelte come:

- la collocazione più adatta del sottopasso ferroviario, da confrontarsi magari con posizioni più efficaci e adatte.

(si allega di seguito la planimetria con la collocazione ed il tracciato come proposti dall'Amministrazione comunale e presentati di recente da parte del Sindaco)

ROTATORIA DI PIAZZA IV NOVEMBRE    PASSAGGIO A LIVELLO CHE VERRÀ CHIUSO    VIA PIAVE



2

RISALITA LUNGO IL VIALE DELLA STAZIONE

PARCHEGGIO BICICLETTE A PAGAMENTO

- l'opportunità della chiusura totale al traffico veicolare di un tratto di Corso Mazzini da confrontarsi magari con la sola calmierazione del traffico e la riqualificazione del Corso,
- oppure l'introduzione come attuata dei sensi unici in luogo, eventualmente, dell'inserimento di rotonde con la conservazione dei doppi sensi di marcia:

Tutte queste importanti scelte dovevano essere dibattute, condivise, introdotte nel PGTU e successivamente adottate e approvate e non viceversa.

A questo punto, avendo chiara e sentita la preoccupazione per le conseguenze del salto procedurale perpetrato, ma soprattutto, consapevoli, da parte nostra, di avere una visione diversa da quella attuata e programmata di recente dell'assetto urbano e infrastrutturale di Montebelluna, si deve comunque attuare una scelta per la valutazione del PGTU, e cioè se accettare gli interventi già introdotti e limitarsi a valutare gli interventi futuri anche da essi condizionati e di essi conseguenti, o se ragionare facendo un passo indietro e ripartendo dalla situazione precedente a quanto realizzato o deciso.

**Si pone anche la possibilità di una terza via**, e cioè quella di cogliere nel PGTU tutte le indicazioni e le considerazioni che possono far parte anche di una diversa visione dell'assetto urbano, in modo da salvarne parte dei contenuti e su queste proposte "condivise" dar seguito ad ulteriori approfondimenti e poi alla seconda fase più operativa. Questa posizione ci permette anche di proporre interventi aggiuntivi che possono diventare molto utili ad attuare una nostra visione diversa del sistema della mobilità, ma che possono essere accolti anche dal piano attuale senza stravolgimenti.

È ovvio che scelte di fondo in contrasto tra le due visioni, vanno rigettate o approfondite in quanto diversamente condurrebbero ad una Città dal volto completamente diverso rispetto da quanto da noi prospettato.

**Ragionando allora nei termini ultimi** (terza via) e riferendosi alla tavola riassuntiva degli interventi più probabili ed efficaci nel breve, medio e lungo termine (allegato A) contenuta nel PGTU, appaiono subito alcune opere degne di essere realizzate:

- la rotatoria di fronte all'Ospedale in Via Monte Grappa-XXX Aprile appare utile, ma lo era già da molto tempo;
- la rotatoria su via Ospedale incrocio con Via Santa Caterina è anch'essa in attesa da molto tempo per completare la cosiddetta minicirconvallazione Sud;
- anche la rotatoria prevista sotto il sovrappasso di Via Feltrina Nuova - incrocio con la S.P. 248 Shivonesca Marosticana è molto utile, se fosse stata proposta in precedenza avrebbe evitato la costruzione del labirinto delle Crozzole;
- le considerazioni sulla non opportunità di costruire un parcheggio multipiano dietro l'ospedale vanno accolte. Esso porta incrementa ulteriormente il traffico da Est ad Ovest della Città, con tutte le conseguenze negative che sono già in atto ora;
- le considerazioni di istituire un trasporto pubblico sull'asse Via Piave - Corso Mazzini - Via XXX Aprile - Via Monte Grappa dai Pilastroni a Posmon è un ulteriore richiamo da accettare;
- la possibilità poi di inserire piste ciclabili adeguate alle dimensioni delle strade esistenti, anche in deroga alla normativa, è da accogliere perché sbloccherebbe numerosi interventi necessari;
- il concetto di schematizzare aree caratterizzate da strade a due velocità di 30 km/h o 50 km/h, è accettabile in quanto semplificherebbe il quadro della mobilità;
- l'individuazione delle isole ambientali è ancora un adempimento previsto dal Piano da sottoscrivere, purché vengano poi attuate le opere di trasformazione;
- ovviamente tutti i punti neri della viabilità ciclabile esistente da sanare e mettere in sicurezza sono da accettare, anche se va fatta una grande chiarezza sulle funzioni e sulle modalità costruttive delle piste ciclabili;
- l'indicazione di creare una pista ciclopedonale sulla ex ferrovia Montebelluna Conegliano è da sottoscrivere anche se la pista va completata prolungandola su tutto il sedime delle Fonda;
- il primo tratto ad Est della circonvallazione Sud è indicato nella posizione corretta anche se ne va migliorato il tracciato, considerando il grande afflusso che giungerà quotidianamente dalla Zona

industriale, ma anche prevedendo una diversa sistemazione infrastrutturale della Lottizzazione Parco delle Imprese.

**Le proposte migliorative aggiuntive** che possono essere introdotte senza smontare l'attuale assetto sono molto poche e riguardano soprattutto ambiti esterni all'area di studio del PGTU.

Esse sono a nostro avviso:

- la costruzione di una rotatoria in cima a Boccacavalla e allargamento di vicolo Boccacavalla per mettere in sicurezza il nodo stradale esistente in quel punto e agevolare, nel contempo, l'accesso da Est della Città per i residenti di Biadene;
- il prolungamento della circonvallazione Sud di Montebelluna fino a Via Trevignano e la costruzione di un sottopasso alla ferrovia su Via Trevignano ( queste due opere possono essere realizzate utilizzando i fondi destinati al sottopasso di Via Piave attualmente in progetto);
- la costruzione di una rotatoria di 20 metri di diametro con isola carrabile, su Via Ospedale – Via L. Da Vinci – Via San Pio X;
- la costruzione di una rotatoria di 20 metri di diametro con isola carrabile, su Via Castellana – Via L. Da Vinci;
- la costruzione di due rotatorie abbinata di 20 metri di diametro con isola carrabile, una su via Castellana - Via Monte Grappa e la seconda su Via Castellana Via Foresto, per eliminazione dell'incrocio semaforizzato;
- il collegamento tra la S.P. 2 per Crocetta, in località Pederiva, con la Feltrina, sotto passando la ferrovia, per ridurre l'ormai notevole traffico di attraversamento di Biadene e Pederiva;
- la sistemazione dell'incrocio di tra Via Groppa e la Feltrina e quello vicino tra la Feltrina e Via Feltrina Nord per Biadene, con l'inserimento delle corsie centrali di accumulo;
- l'individuazione di un tracciato di circonvallazione Nord del Centro Città, che colleghi la citata nuova rotatoria di Boccacavalla con Via Foresto e Via Rive passando vicino e poco a Sud di Mercato Vecchio;
- l'individuazione, con maggiore definizione, del tracciato della Circonvallazione Sud nel tratto di completamento verso Ovest, passando per San Gaetano.

**Le proposte invece che vanno a modificare** drasticamente l'impostazione data alla mobilità con gli interventi sia suggeriti che attuati, sono elencati di seguito:

- riqualificazione di tutto il Corso Mazzini con riapertura del tratto centrale al traffico calmierato e conferma della fermata dei pullman in Centro;
- riconversione dei sensi unici in strade a doppio senso con introduzione di tre rotatorie lungo corso Mazzini ed una tra Via Pastro e Via Dalmazia;
- studio di fattibilità del sottopasso ferroviario da collocare su Via Galilei – Via Zecchinell, da confrontare con altre soluzioni possibili;
- sottopasso ciclopedonale di Via Sansovino e riqualificazione della connessione ciclopedonale tra il Centro Studi – quartiere Bertolini - parcheggi area Sansovino al Centro Città - stazione ferroviaria;
- ricavo di piste ciclabili su due corsie riservate lungo i lati destro e sinistro di Corso Mazzini da Posmon ai Pilastroni e riduzione della velocità dei veicoli sul tratto a 30 km/h;
- interventi migliorativi della mobilità del Centro basata su strade a due sensi di marcia e miglioramento degli incroci, dove possibile, mediante rotatorie o minirotatorie;
- accesso all'area di parcheggio Sansovino tramite una rotatoria da ricavare in testa di Via Palladio, per accesso e recesso molto pratico, oltre che delle auto, anche dei pullman ritenuti necessari;

- utilizzo del nuovo ponte carraio sul Brentella come collegamento dei cinque tratti di piste ciclabili confluenti, presenti in loco e molto frequentate, con rinuncia alla penetrazione all'area Sansovino da Sud.;
- ricavo generalizzato i piste ciclabili su corsie riservate collocate in modo coerente con i sensi di marcia dei veicoli;
- modifica dei passaggi pedonali in modo da consentire la precedenza alle auto, eliminazione delle zebraure e creazione di aiole salvagente centrali e piazzole di sosta ai margini;
- l'istituzione di un adeguato servizio di minibus ecologici che colleghi Posmon ai Pilastroni con parcheggio scambiatore auto/pulmino collocato ai Pilastroni;
- Istituzione del doppio senso di marcia su Via XXIV Maggio da Via Buziol fino a piazza 4 Novembre per bypassare il passaggio a livello nel momento di chiusura e nella direzione da Est verso il Centro Città.

Si allega documentazione tecnica e descrittiva sulle soluzioni proposte.

**Gli allegati seguenti contengono osservazioni, indagini, studi, ricerche, analisi e proposte di carattere sia generale che particolare, rivolte a sostenere uno sviluppo urbano e infrastrutturale di Montebelluna di elevata qualità.**

**Esse fanno riferimento ad una visione di sviluppo infrastrutturale del territorio comunale di Montebelluna con obiettivi di efficienza, efficacia, razionalità, economicità e realizzabilità nel breve, medio e lungo termine, seguendo anche esempi ormai consolidati di modalità di intervento attuati in molte aree del Nord Europea.**

Montebelluna, 25.07.2014

5

Giorgio Bedin    Ecologia2010@live.it



Montebelluna 0423.24593 348.2306616

**Seguono n. 24 allegati**

## ROTATORIE STRADALI E QUALITA' DELLA GUIDA

E' innegabile che il sistema di intersezione a rotatoria comporta molti vantaggi rispetto a quello semaforico. La necessità di non fermarsi per dare la precedenza, la possibilità di inserirsi nella rotatoria al momento opportuno senza inutili attese, l'eliminazione della gerarchia delle immissioni stradali con conseguenti riduzioni delle attese, minor inquinamento, ecc. ecc. sono solo alcuni dei vantaggi offerti da questo tipo di intersezione.

Ma sono proprio i vantaggi e la facilità di utilizzo che apre la strada a possibili conseguenze negative, se non vengono adottati particolari accorgimenti nella costruzione delle rotatorie.

La velocità non molto limitata che si mantiene nell'immettersi e sfruttare così il momento favorevole alla prosecuzione, può comportare incidenti o disagi se la visibilità dell'intera area interessata al traffico non viene garantita.

Si assiste spesso, anche nelle più recenti realizzazioni, alla massiccia ed eccessiva presenza di segnali stradali che limitano la visibilità senza fornire utili indicazioni a comportamenti che non siano già, facilmente intuibili.

Anche l'uso eccessivo di guard-rail costosi quanto inutili, comporta una notevole riduzione della visibilità, soprattutto dei veicoli più vicini.

La presenza di alberature o altri ornamenti vegetali, anche se di bell'aspetto estetico ed ambientale, mal si conciliano con la completa panoramica che necessariamente deve avere il conducente quando si immette nella rotatoria.

Ma anche i raccordi troppo corti e le curve di immissione troppo strette comportano spesso percorsi tortuosi, puntualmente evidenziati dalla traiettoria delle ruote esterne, che sconfinano oltre il ciglio stradale o il segno dei pneumatici sulle cordone troppo rientranti nella corsia di marcia. La scarsa pendenza trasversale della rotatoria stessa, inoltre, comporta una guida disagiata, con sensazione, non solo emotiva, di essere catapultati all'esterno della rotatoria.

E, da ultimo la non perfetta circolarità della rotatoria, a volte chiaramente dichiarata dal progetto.

Rotatoria ellittica, policentrica, a pera o addirittura quadrata, sono solo alcuni esempi di "creatività" che cozzano inequivocabilmente con i principi della dinamica, per cui il guidatore è, in questo caso costretto rettificare la traiettoria del mezzo al fine di evitare pericolosi sconfinamenti nelle corsie laterali.

In conclusione, ora che abbiamo scoperto le rotatorie come sistema di smistamento del traffico, è opportuno che esse vengano costruite con il massimo di qualità.

Altrimenti, fra qualche anno, quando l'uso diventerà più spregiudicato, ma i sintomi ci sono già, potrebbero essere causa di incidenti, e, dati i tempi, penso che tutti convengano, che è meglio che ciò non accada.

Dott. Ing. Giorgio Bedin  
Montebelluna

0423.24593 - 348.2306616

Montebelluna, 17.07.2004

## VIABILITA'

### ROTATORIE INFINITE

Un primo bilancio sulla realizzazione di queste efficienti tipologie di intersezione stradale ce lo fornisce in questi giorni la Provincia. A nome del suo Presidente veniamo a sapere che saranno eseguite prossimamente altre settanta rotatorie che si aggiungeranno alle settanta già completate sulle strade provinciali. Bilancio basato sulla quantità e rapidità di esecuzione "**dunque**".

Ma, citando un detto popolare che suggerisce come "**presto e bene non si conviene**", se guardiamo alla qualità di quanto eseguito, rimangono, a mio avviso, parecchi "dettagli" da correggere. (Molte considerazioni sono già state riportate anche a pag. 12 del n. 1, ottobre 2002, di questa rivista). Mi permetto di riprendere i più evidenti, ora che ci viene chiesto personalmente dal nostro Presidente (ma perché aspettare di aver costruito 70 rotatorie prima di rivolgere questo invito?).

Andiamo per ordine!

1) Se la rotatoria è un mezzo per aumentare la sicurezza del traffico, ciò non significa che esso debba (su strade provinciali) ridurre obbligatoriamente la sua velocità da 90 a 30 km/h, come sostenuto dal nostro Presidente. Alla maggiore sicurezza verrebbe inutilmente sacrificata la fluidità del traffico faticosamente guadagnata dall'eliminazione degli incroci (soprattutto in presenza di numerose rotatorie).

2) Grandi dimensioni dell'area centrale non hanno senso se non in presenza di una grande quantità di traffico che imporrebbe anche tre o più corsie. Quanto ci costa farne la manutenzione?

3) La visibilità, poi, è un elemento importantissimo, per cui cartelli, guard-rail, alberature e cumuli di terra dovrebbero essere posti con parsimonia. Nessuna potente luce notturna può dare visibilità, se essa già non c'è di giorno.

4) La rotatoria è pur sempre una curva, a volte anche poco accettata da parte di chi deve "tirare dritto".

Quindi, non può che essere costruita come una curva, cioè con la pendenza della sede stradale discendente dall'esterno verso il centro della rotatoria (e non all'incontrario!). Si evita così l'effetto centrifuga, con rovesciamento del carico, rottura del fondo stradale, pericolosa deviazione di corsia e ridotta adesione dei pneumatici.

Le precedenti considerazioni sono tanto ovvie quanto inapplicate, almeno nelle prime settanta rotatorie costruite. Comunque ci si può sempre consolare con il detto "**miglior tardi che mai**".

Non dimenticando però che, "**tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare**", soprattutto quando ci sono di mezzo la cinematica e la dinamica e si interviene su una rete stradale già esistente, quindi con tutti i vincoli che essa impone.

Dato che il 2004 è stato proclamato l'anno della sicurezza stradale, l'occasione è buona per una correzione di rotta, tenendo presente che, ma questo è evidente e noto a tutti, "**non si finisce mai di imparare**".

Ing. Giorgio Bedin

Montebelluna 0423.24593 - 348.2306616



*Un grande camion a pieno carico rovesciatosi in una rotatoria a causa della pendenza errata della corsia di marcia nell'anello*



*L'inclinazione eccessiva e pericolosa del camion è dovuta alla pendenza errata della corsia di marcia nell'anello*



Montebelluna, 27.09.2004

## ROTATORIE

### Soluzioni o nuovi problemi?

Un autoarticolato con 190 quintali di carne congelata si rovescia sulla nuova rotatoria di Cornuda/Covolo, un autocarro con 100 quintali di surgelati si rovescia sulla rotatoria di Casale sul Sile/Quarto d'Altino, un altro autocarro perde un pesante carico di acciaio sulla rotatoria di Bidasio, un' autocisterna con 290 quintali di gasolio si rovescia sulla rotatoria nella circonvallazione di Castelfranco Veneto..... Fatti recenti che stanno a dimostrare le nuove emergenze dovute all'introduzione di un sistema di incrocio, le rotatorie appunto, che dovevano, nelle intenzioni, ridurre la pericolosità delle nostre strade.

Sistema sbagliato quindi? No, certamente. La rotatoria rimane il sistema di fluidificazione e distribuzione del traffico in corrispondenza dell'incrocio tra più strade, con il maggior indice di sicurezza ed il minor impatto ambientale per inquinamento dell'aria. Perché allora assistiamo a questa nuova tipologia di incidenti che vede coinvolto un solo autoveicolo? Vediamo. Nel caso di Covolo la pendenza rovescia delle corsie di marcia (che dovrebbe essere di almeno il 5% nel verso opposto e cioè verso l'interno) ha contribuito notevolmente al cedimento della parte meccanica dell'autoarticolato ed al suo successivo ribaltamento.

Nel caso di Casale sul Sile al medesimo problema si somma la forma a geometria casuale della "rotatoria" (che dovrebbe essere circolare; altrimenti diventa un tranello per chi non tiene gli occhi bene aperti per seguirne, appunto, la geometria casuale).

Nel caso della deviazione di Bidasio (che a chiamarla rotatoria è un'offesa all'inventore della ruota), alle due cause precedenti si somma il ridottissimo raggio di curvatura che sorprende chiunque arrivi dai rettilinei di raccordo. A questo aggiungiamo anche la ridotta larghezza stradale ancora nella medesime curve. Diverso è l'incidente di Castelfranco. In questa rotatoria assieme alla scarsa visibilità dovuta agli imponenti guardrail (che ci siano stati regalati da qualche associazione umanitaria?) ed ai raccordi da mira di precisione, probabilmente ha influito la notevole dimensione (da stadio olimpico) della medesima che costringe a percorrere una interminabile curva e la mancanza di affidabile segnaletica orizzontale.

La pendenza trasversale appare in questo caso sufficiente. Infatti, diversamente dai casi precedenti, il veicolo non si è rovesciato a causa della forza centrifuga, ma, sembra, per una distrazione del conducente. Dunque?

La rotatoria, rimane, in linea di principio, un'ottima soluzione per le intersezioni cosiddette a raso, ma poiché i veicoli mantengono una discreta velocità (auspicabile, altrimenti era meglio accontentarsi dell'incrocio semaforico), notevole importanza nella progettazione va data ai particolari (e non solo) costruttivi.

Altrimenti? Altrimenti avremmo fatto un buco nell'acqua, creando condizioni per gravi incidenti di nuova generazione.

Ing. Giorgio Bedin

Montebelluna

0423.24593 - 348.2306616



*L'autoarticolato rovesciatosi sulla rotonda di Covolo  
la sera del 6 luglio scorso 2004*

Montebelluna, 24.07.2005

## Strade a scorrimento e centri abitati

E' sotto gli occhi di tutti come nel passato, non molto lontano, si sia privilegiato il mezzo meccanico ad ogni costo. In che senso questa volta? Nel senso che le strade, anche nei tratti di attraversamento dei centri abitati, sono state lentamente adeguate (allargate, rettificate, ecc.) per consentire una maggiore scorrevolezza degli automezzi.

E ciò anche a costo di aumentarne la pericolosità là dove i fabbricati si sono venuti a trovare troppo vicini alla carreggiata. La sensazione che ricava l'automobilista è quella di sentirsi autorizzato (e perché no?) a percorrere velocemente tutta la strada, spesso non rispettando i limiti imposti nei centri abitati, i quali poco possono incidere sul comportamento globale. In sostanza la strada che nei tratti in campagna viene considerata a scorrimento, rischia di conservare queste sue peculiarità anche all'interno dei centri abitati ed in presenza di cartelli stradali di limitazione.

A questo punto si impone una scelta. Mantenere questa situazione di ambiguità, tentando di far convivere funzioni tra loro molto diverse, lo scorrimento veloce del traffico e la tranquilla vita cittadina? Oppure privilegiare la funzione stradale sacrificando ad essa la sicurezza abitativa? O, infine, salvaguardare le caratteristiche urbane subordinando ad esse il flusso di traffico?

Va da sé che la risposta esatta è la terza. Ma come fare? Si potrebbe aumentare il numero dei cartelli stradali, oppure aumentare i controlli, oppure posizionare semafori o segnalatori "intelligenti". Sono tutti sistemi che, allo stato delle cose, contengono essi stessi delle ambiguità.

Allora? Allora meglio parlare chiaro, anzi chiarissimo! A mio avviso è necessario cambiare radicalmente i connotati alla strada quando questa attraversa un centro abitato. Deve diventare una strada con forti connotazioni urbane, dove la limitazione di velocità, e quindi il minor inquinamento e la maggior sicurezza, diventano un atto dovuto. Non cartelli quindi, ma una diversa pavimentazione stradale, non semafori intelligenti, ma separatori di corsia arredati, non allargamento delle corsie ma riduzione delle stesse per costringere il mezzo a seguire una rotta.

Questo nel rispetto delle preponderanti funzioni urbane, attraversamenti, percorsi ciclabili, marciapiedi, accompagnate da contemporanee maggiore sicurezza, limitazione del rumore e delle emissioni gassose.

Un'inversione di rotta insomma, in modo che la città prevalga sull'infrastruttura e ne utilizzi solo gli aspetti migliori.

Ma anche la speranza di ridurre i frequenti incidenti stradali.

Ing. Giorgio Bedin

Montebelluna, 0423.24593 - 348.2306616



*Vaduz Lichtestain, la centralissima strada di attraversamento della Città, opportunamente arredata e dimensionata*



*Ciano di Crocetta del Montello  
Una strada importante e trafficata che attraversa un centro abitato,  
priva di arredo e di elementi di sicurezza*

Montebelluna, 25.01.2007

## SISTEMA STRADALE E INCIDENTALITA'

Affrontare le problematiche della mobilità dal punto di vista della qualità della guida appare al momento utopistico. Per qualità intendo tutto ciò che sta fuori dall'abitacolo, in quanto all'interno il comfort può essere ormai assoluto (lo dice la pubblicità!). La massima qualità del nostro sistema stradale la troviamo nelle autostrade (studiate e realizzate appositamente per viaggiare).

Ma appena passiamo ad esaminare le altre categorie di strade, statali, provinciali, comunali, ecc. si nota la sempre maggiore compresenza di funzioni (viaggiare, rallentare, parcheggiare, accedere, confluire, attraversare, ecc.). Il comfort di guida diventa, di conseguenza, sempre minore. Impossibile ottenere migliori risultati? No, certamente, ma la "strada" è lunga e soprattutto costosa.

La cosa più importante è, nel frattempo, evitare di peggiorare la situazione. Un miglioramento della qualità e della fluidità della guida è sicuramente fornita dai sistemi di incrocio a rotatoria (purché correttamente progettati e dimensionati). Ma, la conseguenza della migliore scorrevolezza ottenuta con le rotatorie, spesso si traduce in una maggiore velocità anche nei tronchi stradali di collegamento.

Le rotatorie riducono gli incidenti stradali? Salvo alcuni casi di incroci pericolosi, soprattutto per la scarsa visibilità (ma anche le rotatorie possono soffrire di scarsa visibilità!), questo non sembra vero. E lo dimostra l'elevato numero di incidenti mortali degli ultimi tempi.

Questi si sono verificati soprattutto lungo i rettilinei delle strade che dovrebbero garantire maggiore scorrevolezza, ma che non sono in grado di offrirla in sicurezza. Come se ne esce? Costi a parte, è necessario abbandonare la schematizzazione e semplificazione, a volte fuorviante, dei "punti neri". Il fatto è che "nero" è quasi tutto il nostro sistema stradale.

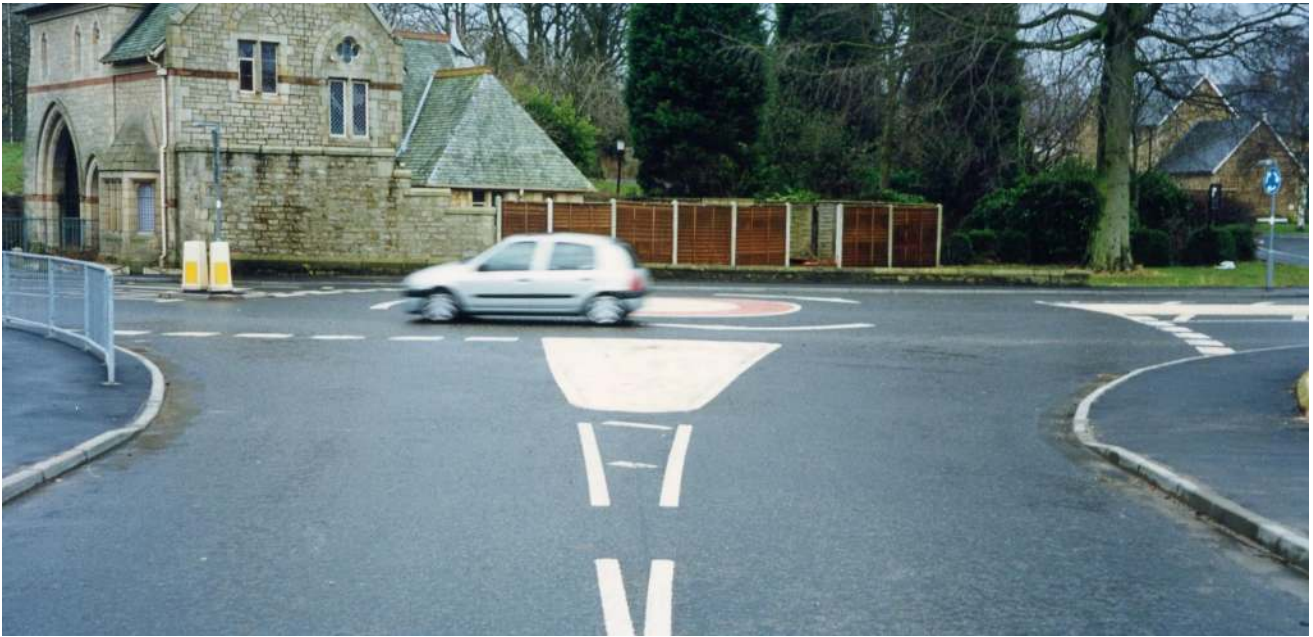
E' necessario individuare, quindi, tratti interi di viabilità da ristrutturare ("tratti neri"), lungo i quali eliminare incroci pericolosi, ma anche alberature troppo prossime alla carreggiata, correggere o eliminare accessi privati non attrezzati, o prevedere la separazione delle corsie di marcia ad evitare la sempre pericolosa e disagiata svolta a sinistra.

Installare isole verdi nella carreggiata o modificare il colore dell'asfalto che segnalino l'inizio e la fine di un centro abitato, aumentare la visibilità di ogni eventuale intralcio alla percorrenza, ridurre il numero dei segnali stradali inutili, mettere in verticale i rimanenti, ecc.

Dal risultato finale della ristrutturazione stradale si potrà assegnare, a quel tratto stradale, una velocità massima di sicurezza. Miglioreranno, in questo modo, sia la sicurezza stradale che l'utopistica qualità di guida, e di conseguenza, si spera, diminuirà anche il numero degli incidenti.

Ing. Giorgio Bedin

Montebelluna 0423.24593 - 348.2306616



Lancaster Inghilterra, minirotonda molto pratica, economica e sicura, con isola centrale carrabile



Liverpool Inghilterra, rotonda molto pratica, economica e sicura, con indicazioni essenziali e dimensionamento ottimale delle corsie di marcia

## MONTEBELLUNA - IL NODO DI VIA GROPPA ED IL CENTRO DI BIADENE

Si fa sempre più ingarbugliato il nodo stradale all'altezza di Via Groppa sulla S.R. 348 Feltrina, dopo l'inaugurazione della nuova Caserma dei Vigili del Fuoco e l'istallazione di un semaforo per agevolare l'accesso. La soluzione, ormai impellente, delle pericolose intersezioni in quel punto, non può prescindere, però, da un problema più ampio, che riguarda il traffico passante per il Centro di Biadene. Se è vero che lungo la Feltrina transitano 1600 veicoli/ora, per il Centro di Biadene, diretti verso Crocetta-Valdobbiadene o verso Montebelluna-Treviso non sono meno di 1400 i veicoli che transitano ogni ora. Troppi, se si pensa che il nuovo tracciato della Feltrina, completato 35 anni fa, doveva proprio togliere il traffico passante per il Centro di Biadene. Creare, quindi, una alternativa ai veicoli provenienti da Montebelluna-Treviso e diretti a Crocetta-Valdobbiadene e viceversa, che attualmente privilegiano il transito per il Centro di Biadene, diventa fondamentale, come la necessità di risolvere le intersezioni all'altezza di Via Groppa.

Una bretella di collegamento tra la strada provinciale per Valdobbiadene e la S.R. Feltrina appena a monte della nuova caserma dei Vigili del Fuoco consentirebbe di:

- deviare il traffico proveniente da Crocetta-Valdobbiadene sulla Feltrina a Nord di Biadene;
- collegare il traffico proveniente da Montebelluna-Treviso lungo la Feltrina e diretto a Crocetta-Valdobbiadene, senza passare per il Centro di Biadene;
- eliminare il passaggio a livello sulla linea ferroviaria Padova-Calalzo mediante la costruzione del sottopasso alla medesima nella nuova bretella;
- collegare Biadene con Mercato Vecchio in sicurezza, attraverso la nuova bretella;
- collegare a 365° i mezzi dei Vigili del Fuoco direttamente con le direttrici Nord e Sud e Sinistra Piave, sia in uscita dalla Caserma che in ingresso;
- recuperare il tronco di Feltrina vecchia a Nord del passaggio a livello (divenuto inutile) e le aree limitrofe, per la formazione di un'area a verde alberato.

Contemporaneamente alla costruzione della bretella, dovrà, però, essere sistemato anche l'incrocio con via Groppa. Eliminato il problema del collegamento della Feltrina con Biadene in quanto trasferito più a Nord, non sarà difficile inserire un terza corsia centrale lungo la Feltrina a fronte di via Groppa e attrezzarne in sicurezza l'incrocio.

Un serio studio di fattibilità dovrebbe prendere in considerazione diverse alternative in modo che il progetto prescelto abbia le migliori caratteristiche di utilità, economicità, ridotto impatto ambientale, sicurezza, ecc..

Soluzioni forzate portano spesso a spreco di risorse e territorio, senza, a volte, offrire soluzioni intelligenti alle emergenze.

Montebelluna, 20 gennaio 2009

Giorgio Bedin

Montebelluna

0423.24593 348.2306616



Collegamento tra la S.P. n. 2 per Crocetta e la Regionale 348 Feltrina a Pederiva, con il sottopasso della ferrovia e l'accesso alla caserma dei Vigili del Fuoco.

Caserma dei Vigili del Fuoco.

Sistemazione incrocio della Groppa



Sistemazione incrocio delle Groppa con l'inserimento della corsia centrale di accumulo e le bretelle di accesso e uscita



Montebelluna, 21.09.2008  
Ing. Giorgio Bedin  
Montebelluna, 0423.24593 348.2306616

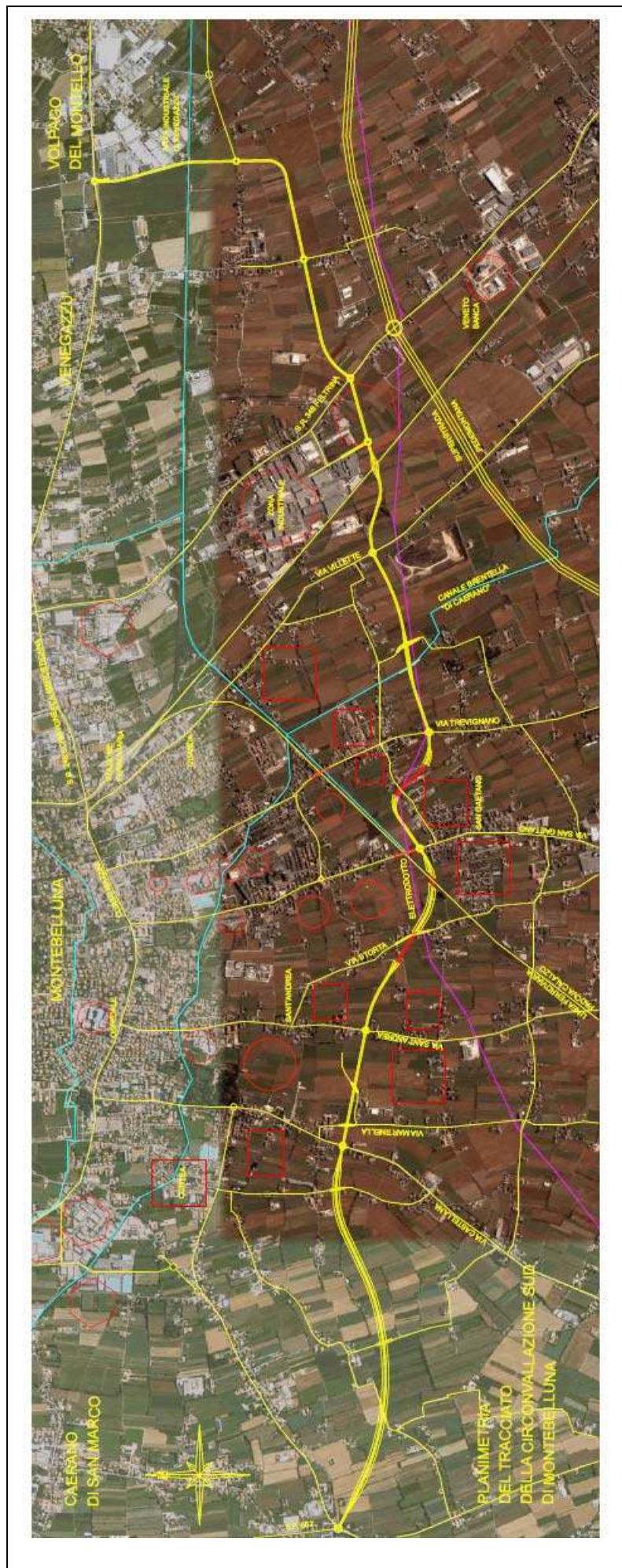
#### Circonvallazione di Montebelluna Valutazione di impatto ambientale

Un ulteriore passo avanti nella realizzazione della tanto attesa circonvallazione.

E' sotto esame della Commissione Provinciale VIA (Valutazione di impatto ambientale) la proposta progettuale di Veneto Strade.

Appare subito evidente la unicita' della proposta. Una semplificazione? Una forzatura?

Senza alternative al progetto, la VIA appare alquanto scarna e scontata. I punti deboli più evidenti appaiono, la tortuosità del percorso, la forzatura nel farla passare lungo il tracciato della vecchia ferrovia, gli scarsi o disagiati collegamenti con la viabilità esistente, il forte impatto nella zona agricola di Contea con percorso a raso. Non vado oltre, in quanto preferisco presentare alcune osservazioni accompagnate da una seconda proposta progettuale. Ecco. Credo che tutta la zona Sud di Montebelluna possa venire alquanto valorizzata da una nuova strada che la colleghi l'Est con l'Ovest lungo le direttrici Padova Bassano e Treviso Conegliano. Se, fino ad ora, in quell'area esistono o sono stati effettuati solo interventi penalizzanti come l'elettrodotto, la linea ferroviaria, il depuratore e le cave di ghiaia, una viabilità Est Ovest colmerebbe una carenza notevole di tutto il Sud di Montebelluna. Ma perché possa costituire un beneficio, la nuova strada dovrebbe essere ben collegata alle più importanti strade esistenti e contemporaneamente dovrebbe avere un tracciato fluido. Dovrebbe collegare direttamente la zona industriale della Feltrina e non interrompere le numerose strade agricole soprattutto nel tratto Ovest di Contea. Dovrebbe transitare senza arrecare disturbo alle residenze esistenti. Dovrebbe, inoltre, svolgere anche la funzione di allontanare una parte del traffico normale e pesante dalla Regionale 248 Schiavonesca-Marosticana, magari partendo ad Est di Venegazzù e operando in sintonia con l'esistente circonvallazione Nord passante per Cornuda. Non mi dilungo oltre. Un tracciato con le caratteristiche descritte, era stato individuato già dagli strumenti urbanistici di vecchia data. Un aggiornamento delle ipotesi di allora si impone sia come dimensione (erano previste quattro corsie e numerosi incroci a raso) che come affinamento del tracciato (in certi punti era irrealizzabile a meno di notevoli costi). Il risultato di questi studi e considerazioni è presentato nella planimetria a lato. Non sarebbe male che fosse oggetto di VIA come il progetto di Veneto Strade. La proposta costituisce osservazione al progetto di Veneto Strade, è stata presentata nei termini e non sarebbe male che fosse esaminata come alternativa. Altrimenti non c'è scampo: o magna sta minestra o salta dalla finestra.



Montebelluna, 18.02.2011

Circonvallazione Sud di Montebelluna

## Un tracciato alternativo di qualità

Un tracciato alternativo al progetto della circonvallazione Sud di Montebelluna. E' quello allegato alle osservazioni presentate in occasione dell'esame da parte della commissione provinciale per la valutazione dell'impatto ambientale .

Le osservazioni e la proposta alternativa sono state sottoscritte da cinquanta firmatari. A seguito delle osservazioni, il progetto, elaborato da Veneto Strade lungo il tracciato della Fonda (ex ferrovia), ha subito pesanti e numerose prescrizioni da parte della Commissione Provinciale di Valutazione dell'Impatto Ambientale.

Per conto di tutti i sottoscrittori delle osservazioni della diversa proposta, Giorgio Bedin, ha illustrato, ai proprietari maggiormente interessati ai lavori, le caratteristiche del tracciato alternativo. Questo si discosta dal progetto in elaborazione da parte della Regione, in quanto segue la linea dell'alta tensione. Il tracciato di Veneto Strade lungo la Fonda, oltre a produrre un forte impatto ambientale per le aree residenziali attraversate, non riesce a rispondere razionalmente ed adeguatamente alle richieste della Commissione Provinciale, anche per la presenza della vicina ferrovia Belluno- Padova.

I presenti hanno potuto prendere atto dei vantaggi che possono derivare da una progettazione di qualità, anche alle aree interessate dal passaggio della strada medesima. Il tracciato alternativo presentato, calato nella realtà, migliorato e adeguato alle nuove esigenze di traffico, era già individuato nel Piano Regolatore Generale vigente negli anni 80.

Il collegamento tra la Strada Regionale 667 (Via Padova) e la Strada Regionale 348 (Feltrina), come proposto, avviene con minore impatto sulla tutta la viabilità esistente e su tutte le aree residenziali attraversate, si collega a tutte le strade principali incrociate che dirigono verso il centro di Montebelluna, sbocca nella zona industriale lungo la Feltrina nelle vicinanze del nuovo casello della Pedemontana. Inoltre, viene incontro a tutte le richieste della Commissione Provinciale. Unanime il consenso alla proposta alternativa da parte dei presenti che hanno suggerito anche l'eventualità di interrare un tratto dell'elettrodotto (eliminando tre piloni) a ridosso del centro abitato di San Gaetano, togliendo, così, un notevole vincolo urbano e paesaggistico.

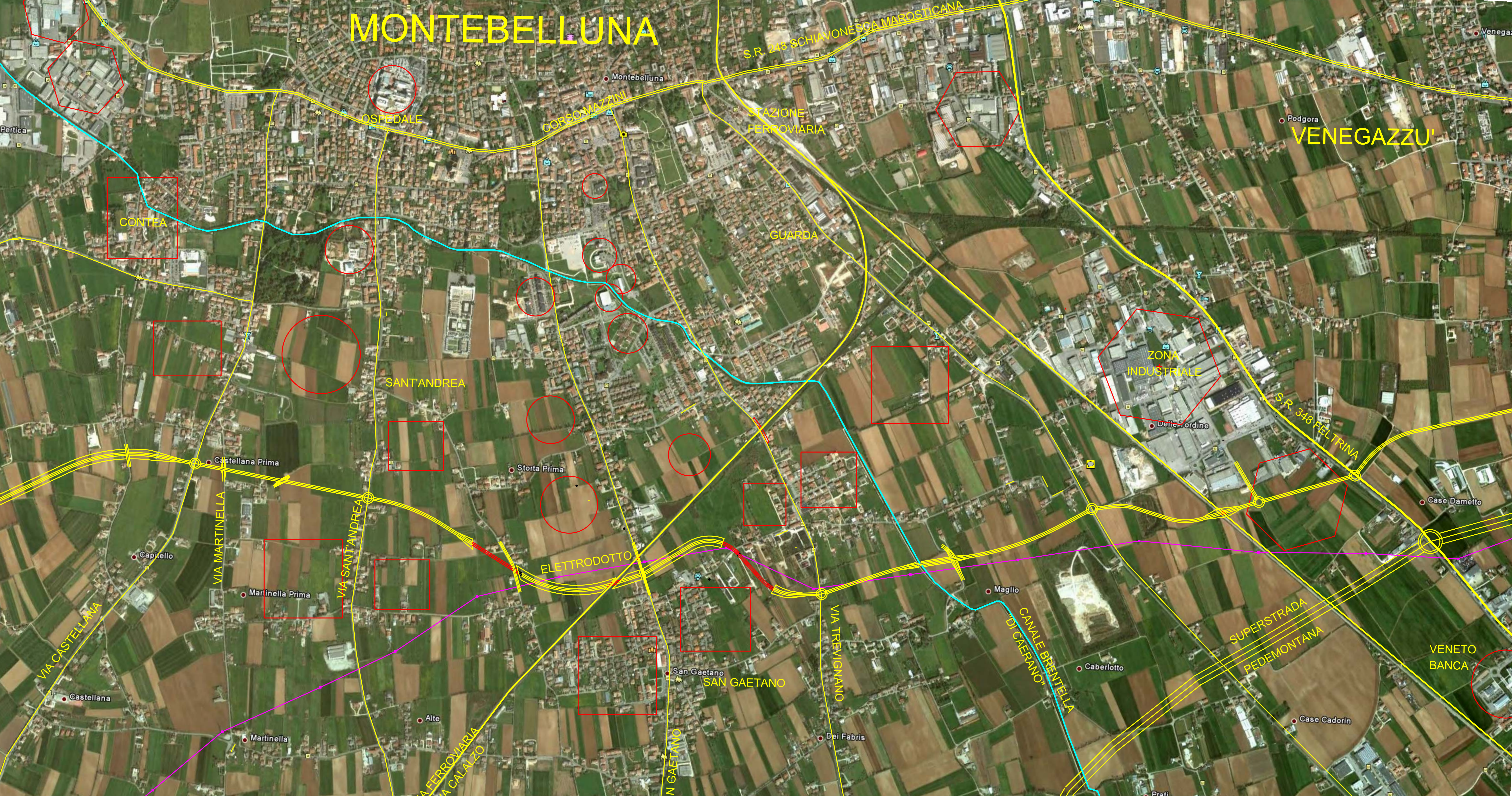
La necessità di preservare la Fonda per un uso prettamente ciclabile e naturalistico è stato un ulteriore elemento di valutazione. E' emersa anche la necessità di approfondire sia i vantaggi che una costruzione di qualità della nuova Circonvallazione potrà portare a tutta la zona Sud sia i vantaggi dovuti all'alleggerimento del traffico di attraversamento del Centro di Montebelluna, considerando anche la vicina presenza della Pedemontana. In allegato il tratto del tracciato alternativo proposto, a ridosso del Centro Abitato di San Gaetano.



Giorgio Bedin Ecologia2010@live.it

Montebelluna 0423.24593 348.2306616

# MONTEBELLUNA



# VENEGAZZU'

CONTEA

OSPEDALE

CORSOMAZZINI

STAZIONE FERROVIARIA

GUARDA

SANT'ANDREA

ZONA INDUSTRIALE

ELETTRODOTTO

SAN GAETANO

CANALE BRENTELLA  
'DI CAERANO'

SUPERSTRADA  
PEDEMONTANA

VENETO  
BANCA

## HILL MONTELLO e SUPERPIP LE RAGIONI DI UN PARERE NEGATIVO

Le motivazioni del mio parere negativo alla **Varian- te n. 2 al Piano Particolareggiato denominato "Parco delle Imprese"** (noto anche come **HILL MONTELLO e SUPERPIP**) a Montebelluna, delle quali riporto di seguito un sunto, poggiano sul fatto di aver rilevato, come prima cosa, la grande dimensione dell'area su cui dovrebbe sorgere l'intervento. Si tratta di una superficie interessata da nuove opere, se ricomprese quelle di accesso, pari a oltre 330000 mq (praticamente 1/3 dell'area che avrebbe occupa- to, a Barcon di Vedelago il noto insediamento, del maxi macello e della cartiera). Ma anche la previsio- ne di costruire in esso un ipermercato di quasi 37000

prevedono una consistente modifica del tracciato della Feltrina, con l'inserimento di due grandi rotatorie (il disorientamento generato dal vicino "nodo" delle Crozzole dovrebbe averci insegnato qualche cosa!). Gli insediamenti edilizi in progetto, inoltre, tengono in scarsa considerazione sia l'andamento delle infrastrutture esistenti (Ferrovia e Regionale Feltrina), sia l'orientamento degli edifici esistenti (fabbricato della vicina sede della Veneto Banca). E le infrastrutture di servizio in progetto, sia interne al Piano che esterne, appaiono molto dispendiose, sia come nuova costruzione che come futura manuten- zione, quest'ultima a carico del Comune. Il progetto



Fig. 1 - Planimetria del Piano Particolareggiato adottato dalla Giunta Comunale, con indicato in giallo il perimetro dell'area di intervento.

mq coperti, e di 14 nuovi capannoni per attività produttive, mi ha spinto alla prudenza. Sappiamo infatti della grande offerta di grandi spazi commerciali presente nella nostra Provincia e degli squilibri che essa ha prodotto nella rete esistente di compravendita. Di capannoni produttivi, poi, ce ne sono sia in vendita che in affitto, chiusi o inutilizzati, in quantità crescente e mai vista prima. Ma non sono solo questi motivi di perplessità, l'area di intervento è pianeggiante ed è ora tutta adibita ad agricoltura di qualità. Inoltre, nei pressi, dovrebbe passare, in trincea, la nuova Superstrada Pedemontana Veneta, mangiandosi già 40000 mq di terreno, contando solo l'area che verrà occupata tra la Feltrina e la Ferrovia. Le modalità di intervento infrastrutturale previste in progetto, poi, lasciano molto a desiderare, poiché

del Piano, infine, non sembra prestarsi alla realizzazione dei lavori di urbanizzazione e di costruzione degli edifici per stralci successivi.

(Per la proposta progettuale adottata dalla Giunta Comunale e oggetto delle presenti osservazioni, vedi la planimetria della Fig. 1 )

A seguito dei rilievi critici sopracitati, che da soli sono già sufficienti a respingere la proposta di Variante al Piano Particolareggiato come presentata, ho voluto anche elaborare una proposta di massima, contenente una diversa modalità di intervento sull'area in questione.

Nella planimetria di Fig. 2, infatti, che contiene l'idea alternativa, si può rilevare, innanzitutto, una maggiore semplificazione viaria sia interna all'area,

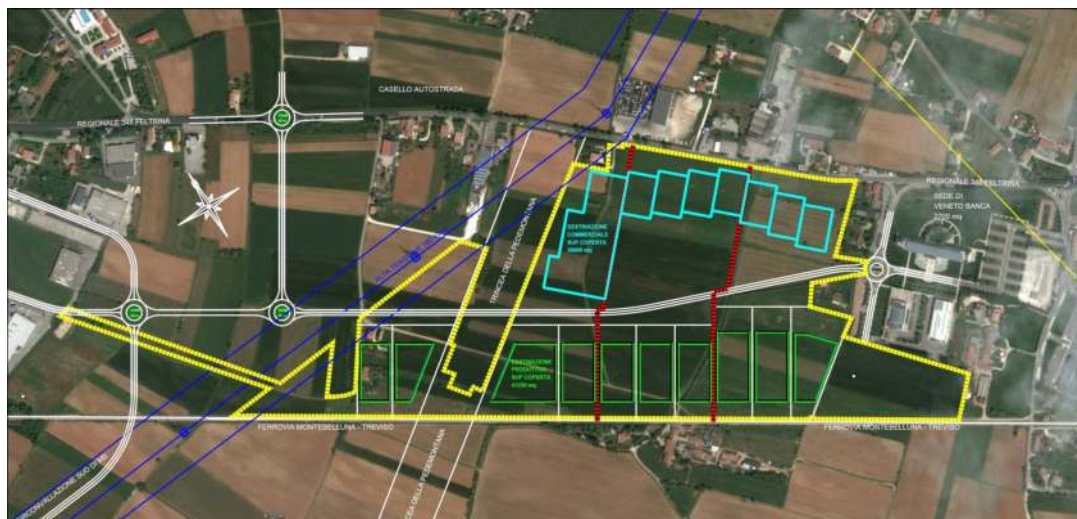


Fig. 2 - Planimetria con schema di proposta di una diversa sistemazione del Piano Particolareggiato. Sono indicati in giallo il perimetro dell'area privata di intervento ed in rosso le dividenti tra i tre possibili stralci, in verde gli insediamenti produttivi ed in azzurro gli insediamenti commerciali.

che di accesso alla medesima (dal Casello Autostradale, dalla Regionale Feltrina e dalla sede di Veneto Banca), sia di collegamento con la futura viabilità (Circonvallazione Sud di Montebelluna e Area Industriale esistente). Di conseguenza la Regionale Feltrina rimane meno interessata da modifiche disorientanti il traffico, i costi delle opere risultano sicuramente minori, e la disposizione sia della viabilità che dei fabbricati può tenere maggiormente in conto dei suggerimenti forniti dall'andamento delle infrastrutture e dei fabbricati esistenti. Lo schema infrastrutturale, proposto, considera l'evidenza, che la maggior parte degli utilizzatori dei fabbricati in progetto, giungeranno da Nord. Secondo la planimetria di Fig. 2, il Centro Commerciale godrebbe, inoltre, di una grande e preziosa esposizione lungo il fronte della Feltrina. In più si avrebbe una migliore disposizione delle aree a verde e parcheggi raccolte lungo la strada interna, tra il Centro Commerciale (in celeste) ed i fabbricati produttivi (in verde). La disposizione presentata si presta bene anche all'esecuzione dei lavori per stralci successivi. Nella Fig. 2 ne sono indicati tre, separati da due dividenti riportate in rosso. Partendo da Sud, il primo stralcio può immediatamente usufruire dell'ingresso dalla rotonda Sud, come pure il secondo stralcio intermedio. Il terzo stralcio potrebbe, invece, essere completato a costruzione avvenuta della Superstrada Pedemontana, assieme ai collegamenti alle strade esistenti o di nuova costruzione, previsti verso Nord. L'eventuale non completamento di tutto l'intervento

rispetto al primo o al secondo stralcio, lascerebbe aperto un prezioso varco agricolo/ecologico tra la parte di lottizzazione già realizzata e la Superstrada Pedemontana. La proposta, ovviamente, confermerebbe l'entità delle superfici territoriali, commerciali e produttive contenute nella variante, mentre, la minor superficie di viabilità, libererebbe molto terreno, per un'eventuale ulteriore destinazione a parcheggi o a verde pubblico!

In conclusione, per le motivazioni qui riportate in sunto, ho ritenuto, quindi, che la **Variante n. 2 al Piano Particolareggiato "Parco delle Imprese"** di Montebelluna (noto anche come **HILL MONTEELLO e SUPERPIP**), dovesse essere respinta.

Montebelluna, 02.04.2013  
 Uff. Avv. Barbara Baratto Vogliano  
 Consigliere Comunale

## MOBILITA' CICLABILE A FRIBURGO - GERMANIA

Se vuoi goderti la bicicletta come mezzo per muoverti in centro Città, nei sobborghi e anche in campagna non rimane altro che fare un salto là dove gli spazi ciclabili sono nati per essere utilizzati. Molte sono le Città del Nord Europa che sono dotate di una rete ciclabile razionale ed utile. Per me, il



*Una semplice linea bianca separa la corsia carrabile da quella ciclabile anche su strade molto trafficate a Lindau.*

ritorno a Friburgo in Germania, è sempre una ricreazione. Portarsi la bici sull'auto per trovarla disponibile in ogni momento è un vero piacere. Durante il viaggio o all'arrivo si presenta sempre l'occasione buona per una pedalata intelligente. Intelligente perché le piste ciclabili li sono ben dimensionate, collocate dove te l'aspetti, con il fondo liscio a misura di pneumatico, con i tronchi ben collegati nell'attraversamento degli incroci



o delle rotatorie, ben segnalate nelle direzioni, nelle distanze e nelle destinazioni. Molte indicazioni e qualità costruttive sembrerebbero superflue, ma



*L'ingresso in rotatoria e l'uscita dalla medesima, sono ben segnalati per garantire gli spazi necessari alle biciclette a Lindau.*

invece sono fondamentali. Per facilitare i turisti? Forse, ma sicuramente per rendere facile e piacevole viaggiare in bicicletta in modo che sempre più si diffonda questo tipo di mobilità fra i residenti. E' utile anche ripetere gli innumerevoli vantaggi che offre il muoversi in bicicletta lungo percorsi che spesso vengono coperti dall'automobile.

Data una seria e razionale rete ciclabile, in particolare nelle aree dove può ben sostituire l'uso quotidiano dell'auto, la bicicletta è economica, ecologica, salutare per il fisico, fa risparmiare tempo negli spostamenti e nella necessità di parcheggio, facilita la socialità, riduce i rumori e i pericoli, ecc. ecc. ecc. Percorsi ciclabili ricavati lateralmente alle



*Una corsia riservata posta a lato della corsia dei veicoli e con lo stesso senso di marcia, è la pista ciclabile più diffusa a Friburgo*

corsie carrabili e con lo stesso senso di marcia, hanno un costo limitato, sono facilmente fruibili per la chiarezza e la coerenza nei movimenti con quelli delle auto. Negli incroci, sia tradizionali che a rotatoria, la corsia ciclabile a senso unico, può facilmente trovare soluzione, purché si ricavano gli spazi necessari. Una direttrice principale ciclabile di



*Lungo il fiume che attraversa la Città è stata ricavata una "autostrada" ciclabile, con i due sensi di marcia, ed è ben collegata a tutte le altre piste ciclabili di Friburgo.*

attraversamento della Città può costituire un importante elemento di orientamento, di lettura e di smistamento del traffico ciclabile per tutte le altre piste ciclabili. Ed infine, nelle aree a traffico limitato, non serve più ricavare piste ciclabili dedicate, in quanto in esse



*Le strade del quartiere ecologico di Vauban a Friburgo, sono interamente e solamente, ciclabili e pedonali. Le auto sono tollerate per solo carico e scarico ma devono parcheggiare, poi, nel multipiano di quartiere.*

Montebelluna, 23.09.2013  
Testo e foto **Giorgio Bedin**

la mobilità pedonale e ciclabile è prioritaria e le auto sono solo ospiti. **Proprio come dovrebbe essere!**

Montebelluna, 02.09.2013

## Viabilità e parcheggio 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.

I rallentamenti del traffico su Via Sansovino sono dovuti principalmente:

- ai frequenti attraversamenti ciclopeditoni 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 [Ecologia2010@live.it](mailto:Ecologia2010@live.it)

Montebelluna 0423.24593 - 348.2306616



*L'area Verde Malipiero posta a ridosso dei condomini, che verrebbe tagliata dalla strada di accesso da Sud al parcheggio Sansovino (Vista da Est)*



*L'area Verde Malipiero posta a ridosso dei condomini, che verrebbe tagliata dalla strada di accesso da Sud al parcheggio Sansovino (Vista da Nord)*



Montebelluna, 18.05.2007

## Inquinamento visivo

Ormai trascorriamo buona parte del nostro tempo sulle strade. E' da esse che percepiamo la qualità del territorio. Dalle modalità con cui è possibile organizzare la viabilità, possono derivare risultati urbani e paesaggistici molto diversi. Soprattutto in aree urbane o periferiche, ma spesso anche in aree aperte, la presenza di incombenti e monotone recinzioni poste a ridosso della carreggiata, trasformano la medesima in un corridoio visualmente obbligato. La strada diventa un tunnel visivo entro il quale non abbiamo altra scelta che guardare avanti e limitarci alla guida del mezzo. Viene impedita la visione dei giardini interni alle aree edificate, spesso molto ricchi, vari e preziosi. La situazione si aggrava in corrispondenza degli incroci, dove muretti, ringhiere e siepi impediscono la chiara visione dei veicoli incrociati. In questo caso, oltre alla perdita di interessanti scenografie "private", nella costruzione delle quali siamo maestri, si aggiunge anche lo stress da "scarsa visibilità", fatto che può contribuire ad incrementare gli, ormai, troppo numerosi incidenti stradali. Ma, negli incroci, siano essi tradizionali o a rotatoria, si aggiunge, a limitare ulteriormente la visibilità, la presenza di numerosi, ridondanti e spesso inutili cartelli stradali. Posti nelle posizioni ed alle quote più impensate, essi si prefiggono di indicarci, mentre guidiamo, ciò che possiamo benissimo capire da soli. Se davvero necessitano indicazioni suppletive a quelle intuitive, si possono sempre fornire ulteriori indicazioni con la segnaletica orizzontale, a mio avviso, molto più efficace e senza controindicazioni. Se si aggiunge poi, che tutte le opere citate, muretti di recinzione, ringhiere, siepi e segnaletica, hanno un costo non trascurabile sia di costruzione che di manutenzione, il limitarne l'impiego ha anche un risvolto economico importante. In conclusione, relativamente alla Provincia di Treviso, "se riuscissimo a vederla, non è escluso che ci si potrebbe anche innamorare"!

Ing. Giorgio Bedin  
Montebelluna, 0423.24593 - 348.2306616



*Segnaletica ridondante, inutile e antiestetica*



*Segnaletica ridondante, inutile, antiestetica e che toglie anche visibilità*



*Tolti gli ostacoli alla visuale, appaiono preziose scenografie.*

## Mercato Vecchio come una “Piccola Asolo”

### e “minicirconvallazione” Nord di Montebelluna

Il traffico di attraversamento di Mercato Vecchio, cui si accede dalle quattro note strade : Via Rive, Via Foresto, Via Mercato Vecchio e Via Groppa, comporta continue verifiche degli interventi di regolarizzazione e mitigazione. La richiesta, ribadita di recente da parte del Comitato Civico, di valorizzazione urbana e architettonica del quartiere nella sua parte più antica, i tratti finali di Via Foresto e di Via Mercato Vecchio, si deve confrontare con la necessità, ormai inarrestabile, di attraversamento del medesimo da parte del traffico veicolare. Il primo passo di collegare Via Rive con Via Foresto a Sud del Centro Storico può consentire di alleviare il traffico passante per Via Foresto (nel tratto in Centro Storico), ma non è sufficiente per restituire al borgo la completa sicurezza nella mobilità. Si fa pressante, contemporaneamente, la necessità di avere una bretella di collegamento tra Boccacavalla (porta di accesso da Nord a Montebelluna) e l’incrocio di Posmon (porta di accesso da Ovest a Montebelluna), posta a Nord di Corso Mazzini. Una passaggio tra i due punti indicati potrebbe collegare contemporaneamente la S.R. Feltrina con Posmon, l’Ospedale, Mercato Vecchio, e Caerano. Sarà necessario partire da Boccacavalla (con il ricavo di una rotatoria, peraltro già necessaria ora per ragioni di funzionalità e sicurezza) e dirigersi verso vicolo Boccacavalla, lungo il piede delle Rive con la realizzazione di una seconda Via Groppa, questa volta in salita da Sud-Est verso Nord-Ovest, che si colleghi, sottopassando Via Mercato Vecchio, con Via Foresto. Da questo punto si potrà accedere a Mercato Vecchio, a Caerano, all’incrocio di Posmon ed al vicino Ospedale o, scendendo per via Groppa, di nuovo alla S.R. Feltrina. Il traffico per il Centro Storico di Mercato Vecchio verrebbe notevolmente ridotto, e questo consentirebbe di intervenire nelle aree pubbliche mediante una uniforme lastricatura, favorendo la pedonalizzazione ed elevando di molto la qualità urbana dell’abitato. Gli interventi di mitigazione puntuali realizzati prevalentemente mediante dissuasori in rilievo, proposti di recente da parte dell’Amministrazione Comunale, appaiono come costosi palliativi che riducono anche la qualità urbana del borgo. Meglio investirli subito nell’arredo urbano del tratto terminale di Via Foresto!



*Il tracciato della “minicirconvallazione” a Nord di Corso Mazzini – da Boccacavalla a Posmon passando per Mercato Vecchio. Una variante futura potrebbe collegare Via Foresto a Via dei Chive.*

Montebelluna, 03.11.2011

## SPAZI CICLABILI UTILI E SICURI

Se sono diminuiti gli incidenti stradali per gli autoveicoli ed i motocicli, come sembra dalle statistiche, sono, invece, aumentati quelli che riguardano ciclisti ed pedoni. Ci troviamo in una fase in cui, per diversi motivi, economici, pratici, di buon senso ecc., la mobilità ciclabile comincia ad essere una importante alternativa all'uso dei veicoli.

Immediatamente viene in mente, a seguito di uno degli ormai quotidiani incidenti ciclopeditoni, che il ciclista o pedone si sia trovato in aree normalmente riservate al traffico veicolare. Per cui si ritiene che sia colpa sua l'aver invaso aree pericolose o che non erano a lui dedicate.

Mi muovo spesso in bicicletta per molti motivi, facilmente intuibili, che non voglio ripetere. Mi riferisco, comunque, ad una mobilità che definirei "civile", cioè non solo sporadica o sportiva, ma a carattere metodico. L'uso della bicicletta, insomma, per andare al lavoro o per muoversi in libertà entro e fuori dai centri abitati, per un chilometraccio che non supera normalmente i 15-20 km tragitto, e che più frequentemente si aggira sui 4-6 km. Una mobilità che può soppiantare tranquillamente, per le stesse percorrenze, l'uso dei veicoli a motore. C'è però un problema! Gli spazi riservati a questo uso "civile" della bicicletta, quando ci sono, non sono razionali. Gli sforzi profusi per razionalizzare la viabilità veicolare e "soddisfare" gli automobilisti, non trovano quasi mai eguali nella realizzazione di spazi ciclabili degni di questo nome. Non basta esporre un cartello indicante pista ciclabile per assegnare a quello spazio una vera utilità in sicurezza. Le biciclette, anche se meno ingombranti e meno veloci, sono sempre dei veicoli che necessitano di muoversi in una rete razionale che ne consenta un transito intuitivo e sicuro. C'è una legge nazionale che cerca di fare chiarezza nella progettazione di spazi ciclabili, differenziandone le caratteristiche in base al tipo e all'importanza della strada cui vengono affiancate, se vengono ricavate nei centri abitati o in aperta campagna (dove ancora esiste), ecc. Al di là della completezza e della connessione degli spazi ciclabili che saranno raggiunte secondo la disponibilità dei finanziamenti, quasi tutti gli spazi ciclabili disponibili attualmente nelle zone che frequento, non rispettano la citata normativa. Un certo adattamento della normativa stessa alle situazioni reali è inevitabile, ma, normalmente, domina la confusione e gli spazi, a volte anche molto costosi, alla fine non vengono utilizzati. Si preferisce correre sulle corsie stradali in concorrenza con i veicoli, in quanto è più facile seguire la logica della mobilità veicolare, ormai patrimonio di ciascuno di noi, che adattarsi alle forzature di una "pista ciclabile" irrazionale ed a volte pericolosa. Non si giudichi male, quindi, il ciclista che si muove sulla destra della corsia stradale tra le automobili, quando dall'altra parte della strada esiste, nuova di zecca, una costosa "pista ciclabile" a due corsie, priva di senso logico e gravida di ostacoli! Troppo spesso si assiste a "piste ciclabili" che risultano impercorribili, per un fondo spesso dissestato, i troppi accessi carrai che le interrompono, una esagerata e inutile segnaletica che ingombra lo spazio ciclabile, la difficile connessione con i tratti non specificatamente ciclabili, il connubio con i pedoni (pista "ciclopeditone"), l'interruzione improvvisa senza indicazione di soluzione di continuità, l'obbligo di percorrere un tratto con la bici a mano (avete mai visto un'indicazione che obbliga un motociclista a scendere dalla sua moto, spingerla a mano per un tratto, a volte in salita, e poi risalire?), le dimensioni troppo esigue per ospitare il doppio senso di marcia, ecc. Di fronte a tante difficoltà ed incognite si preferisce percorrere la strada "normale", perché se ci passano le auto ci può stare comodamente anche una bicicletta, e le regole da patente automobilistica, come detto, sono nel DNA ormai da generazioni! Come se ne esce, al fine di non realizzare costose "piste ciclabili" che poi rimangono inutilizzate? Penso che si debba istituire una commissione tecnica a carattere regionale che valuti i progetti delle ciclabili, ne giudichi la coerenza con la norma nazionale e dia indicazioni affinché le stesse siano razionali, sicure ed utili! Magari guardando un po' fuori della nostra Nazione dove la mobilità ciclabile, chissà perché, si è molto diffusa!



Giorgio Bedin    Ecologia2010@live.it

Montebelluna 0423.24593 348.230661



Foto 001: Spazi ciclabili razionali, sicuri ed economici ricavati su strada di medio traffico (Germania).



Foto 002: Gli spazi ciclabili ricavati direttamente in rotatoria, sono economici, semplici e sicuri (Germania).

# 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**.

## Sovrappassi e sottopassi ferroviari.

In tema di fluidità del traffico, in particolare per lo studio del superamento della barriera costituita dall'asse ferroviario, si ritiene opportuno individuare quali siano le opere principali, utili e prioritarie partendo da una analisi delle necessità, delle opportunità e della struttura urbana di Montebelluna.

- Dall'esame delle varie possibilità tecniche di sovrappassare o sottopassare la ferrovia appare subito opportuna la sistemazione del sovrappasso di Boccacavalla, anche per il suo costo limitato e per tutti gli altri vantaggi descritti nella scheda di cui alla pagina 3. Non essendo dotato di barriere, il sovrappasso di Boccacavalla può costituire sempre un'alternativa nei momenti di chiusura del passaggio a livello di Via Piave. Il percorso dalla rotatoria N. 06 di Via Roma/Sansovino alla N. 02 dei Pilastroni, in andata e dalla N. 03 presso la Cantina Montelliana, alla N. 06 in ritorno, si allunga mediamente di meno di 600 m rispetto all'attuale collegamento diretto attraversando il passaggio a livello (a 30 km/h si tratta di un minuto in più di guida ad ogni chiusura delle barriere!).
- Di grande importanza appare anche la costruzione del sottopasso alla ferrovia lungo Via Trevignano, come collegamento tra le nuove rotatorie N. 27 e N. 28. Come si rileva anche dalla scheda alla pagina 4, esso è fondamentale sia per collegare San Gaetano al Centro Cittadino, sia per collegare il nuovo casello della Pedemontana sulla Feltrina, al centro Città, attraverso la Circonvallazione Sud.
- Fondamentale per un corretto sviluppo urbanistico della Città e per riqualificare la zona Est della medesima, appare il sottopasso alla ferrovia collocato sulla direttrice Via Galilei - Via Zecchinel tra le rotatorie N. 7 esistente e N. 25 nuova. Esso, come detto nella scheda di pagina 5, oltre al vantaggio di trovarsi nella posizione ideale sulla direttrice della minicirconvallazione Sud, consente di programmare la costruzione di una strada alternativa a Via Piave, lungo il tracciato di via Cal Piccole, riqualificandola opportunamente fino alla rotatoria N. 02 dei Pilastroni. Non solo, la nuova rotatoria N. 25 può essere collegata alla nuova rotatoria N. 26, collocata presso il bioparco Noè, realizzando così una strada parallela e alternativa a Via Risorgimento.
- Dato l'attuale intenso traffico lungo Via Risorgimento e nella difficoltà di adeguarne le caratteristiche tecniche, al momento del collegamento della Città con la Circonvallazione Sud ed il nuovo casello Est della Pedemontana, diventerebbe insopportabile l'aumento del carico di traffico su detta Via. Ecco allora che la deviazione del medesimo lungo il sottopassaggio dei tre rami della ferrovia tra la rotatoria N. 08 esistente e la N. 26 nuova, per collegarlo alla rotatoria N. 25 e quindi con la minicirconvallazione Sud diventa fondamentale. Il sottopasso della ferrovia in oggetto, consente anche di mettere in sicurezza il traffico ormai sostenuto che percorre l'inadeguata Via Gazie nei due sensi di marcia. Vedi anche la scheda di pagina 6.
- Da ultimo, e per ragioni di completezza, si esamina la possibilità di sottopassare la ferrovia nei pressi della rotatoria N. 01 di Piazza 4 Novembre. Come detto, il disagio dovuto alla presenza delle barriere può essere attenuato mediante la deviazione del traffico nei momenti di chiusura sul vicino sovrappasso di Boccacavalla. La chiusura del passaggio a livello presso Piazza 4 Novembre viene a vantaggio delle Ferrovie, ma crea certamente disagio soprattutto ai ciclisti ed ai pedoni. Per questo a pagina 7 viene proposta una soluzione che prevede la costruzione di un sottopassaggio ciclopedonale di dimensioni adeguate per cicli e pedoni ma di molto ridotte rispetto ad un tunnel carrabile. L'obiettivo di salvaguardare l'area del distributore di benzina anche per usi diversi da quello attuale, e di non togliere aree scoperte ai fabbricati vicini al sottopasso, conducono alla soluzione proposta appunto a pagina 7. In essa il sottopasso della ferrovia viene prolungato sia ad Est che ad Ovest per consentire una maggiore mobilità sopra il tunnel.
- Tenendo conto delle premesse di cui al punto precedente, una seconda soluzione per la costruzione del sottopasso della ferrovia presso la Stazione, viene esaminata alla pagina 8. Essa prevede la costruzione di una seconda rotatoria N. 24 in luogo del distributore, prevede di incanalare i pedoni ed i ciclisti nel tunnel carrabile e di interrompere le aree scoperte attinenti ai fabbricati residenziali vicini alle rampe. Per entrambe le due ultime soluzioni rimane l'incognita della formazione di code sulla rampa di salita verso la rotatoria N. 01 e nel tunnel, per dare la precedenza a sinistra ai veicoli circolanti lungo la rotatoria medesima.



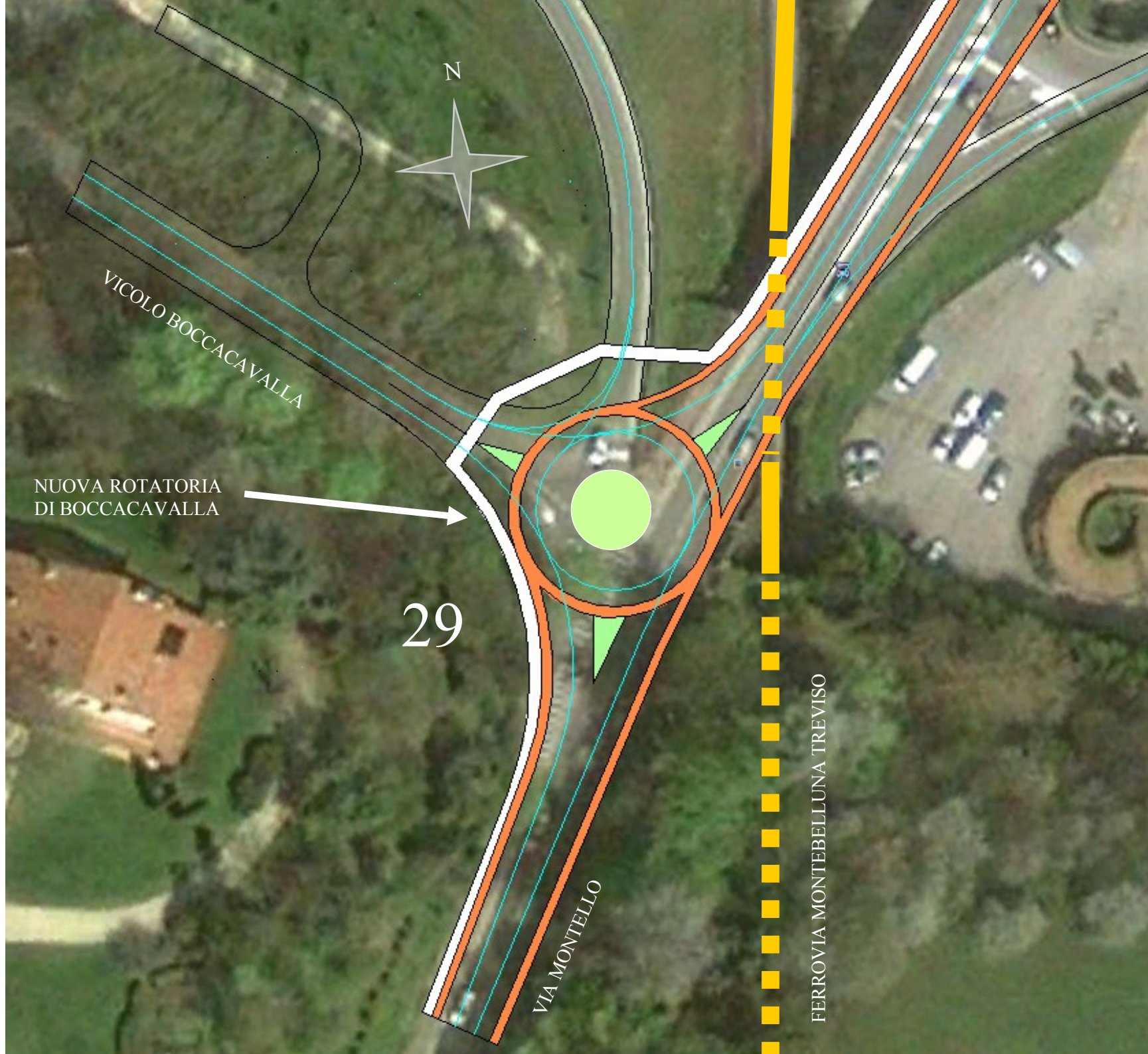


● 08  
ROTATORIA  
ESISTENTE

● 28  
ROTATORIA  
IN PREVISIONE







## NUOVA ROTATORIA SU BOCCACAVALLA (N. 29)

E' pratico e ormai molto utilizzato il collegamento tra Via Montello e la Feltrina imboccando Vicolo Boccacavalla per dirigersi in direzione di Feltre. Ugualmente utilizzata è l'uscita dalla Feltrina provenendo da Nord per accedere a Biadene Sud.

Sentita è anche l'esigenza di eliminare l'attraversamento di corsia presso il cavallone della Feltrina per dirigersi da Biadene verso la rotatoria delle Crozzole.

Mal organizzati e poco razionali sono, inoltre i collegamenti ciclabili e pedonali da e verso Biadene. In aggiunta, le manovre descritte interferiscono pericolosamente con il traffico in uscita dalla Feltrina e diretto in Centro Città.

La sistemazione del punto 29 mediante una rotatoria, con un adeguamento anche di Vicolo Boccacavalla, potrebbe risolvere tutte le questioni descritte.

In più il punto 29 diverrebbe una qualificata porta di ingresso al Centro Città.





## SOTTOPASSO SU VIA TREVIGNANO DELLA FERROVIA E DELLA FONDA (Tra N. 27 - N. 28)

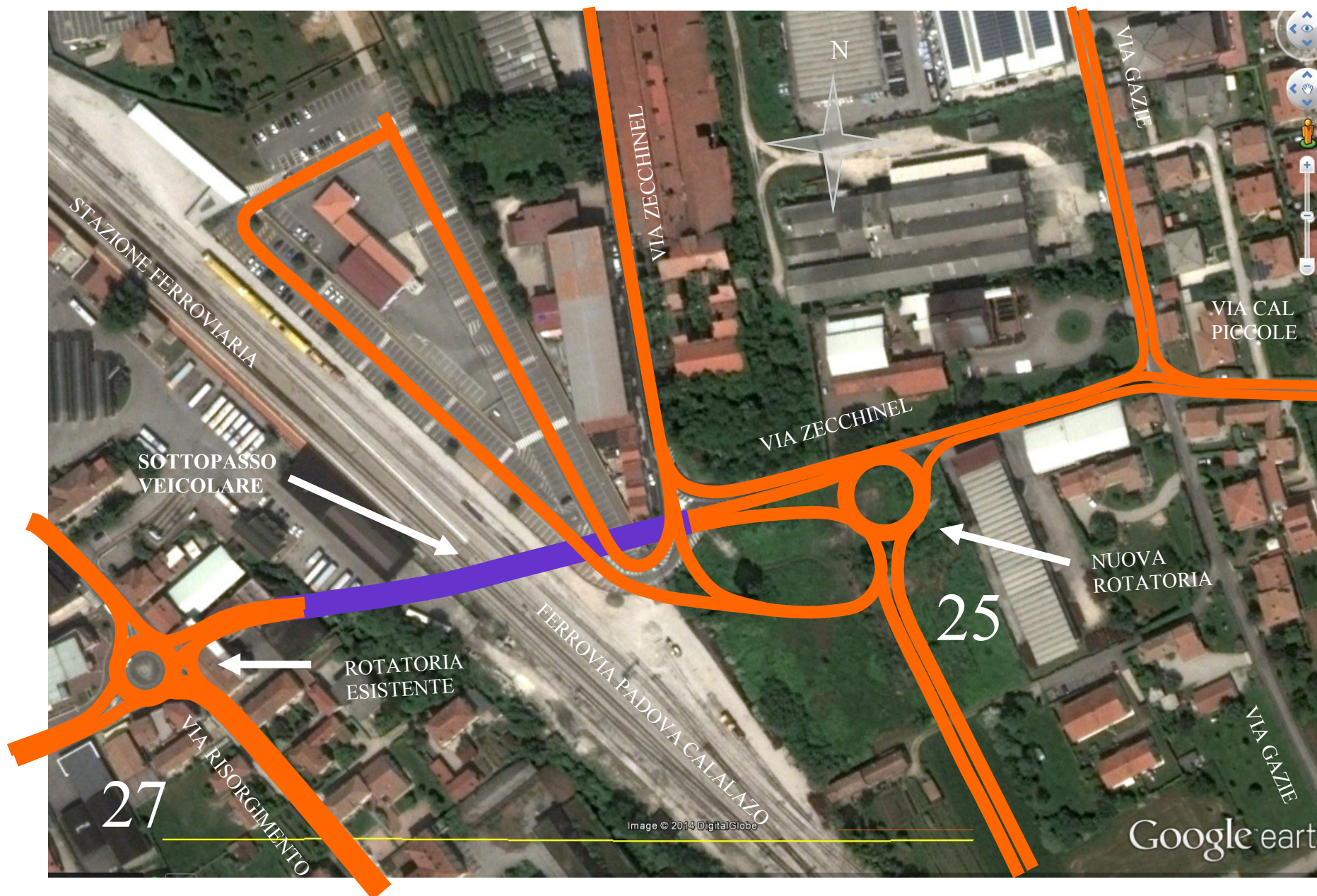
Prevede la costruzione di due rotonde (N. 27 e N. 28) necessarie per consentire l'inversione di marcia e accedere ai fabbricati esistenti. Contribuiscono, inoltre a rallentare la velocità dei veicoli in prossimità del sottopasso.

Il sottopasso in oggetto, oltre a risolvere un problema annoso di isolamento del quartiere San Gaetano, consente di facilitare un secondo collegamento tra il Centro Città, la Circonvallazione Sud e la Pedemontana (il primo è quello in direzione di Via Risorgimento).

Il sottopasso di lunghezza pari a 90 metri circa (250 con le rampe), consente la massima accessibilità ai fabbricati esistenti e salvaguarda il sedime della Fonda.

La rotonda N. 27, inoltre provvede a mettere in sicurezza l'incrocio tra Via Trevignano e Via Gramsci.





## SOTTOPASSO LUNGO VIA GALILEI - VIA ZECCHINEL

(Tra N. 27 - N. 25)

Prevede la costruzione di una rotatoria (N. 25) su Via Zecchinel e del collegamento della medesima con quella esistente (N. 27) in Via Risorgimento. Il sottopasso e le rampe di accesso, si sviluppano per un lunghezza di 250 metri circa.

L'accesso al sottopasso è favorito da Ovest dalla minor quota della strada rispetto alla ferrovia. E necessario abbattere una parte di un vecchio condominio per il quale sono necessari anche provvedimenti urbanistici. Il percorso del flusso principale dei veicoli per il collegamento tra la rotatoria N. 27 e la N. 14 di fronte al Museo si accorcia, rispetto all'attuale mediante di 115 m circa. Caratteristiche principali sono anche la predisposizione di due tracciati che dipartendosi dalla nuova rotatoria N. 25 consentono di bypassare lungo Via Cal Piccole, Via Piave fino alla rotatoria N. 02 dei Pilastroni e Via Risorgimento fino alla rotatoria N. 08 di Via Feratine seguendo la ferrovia.





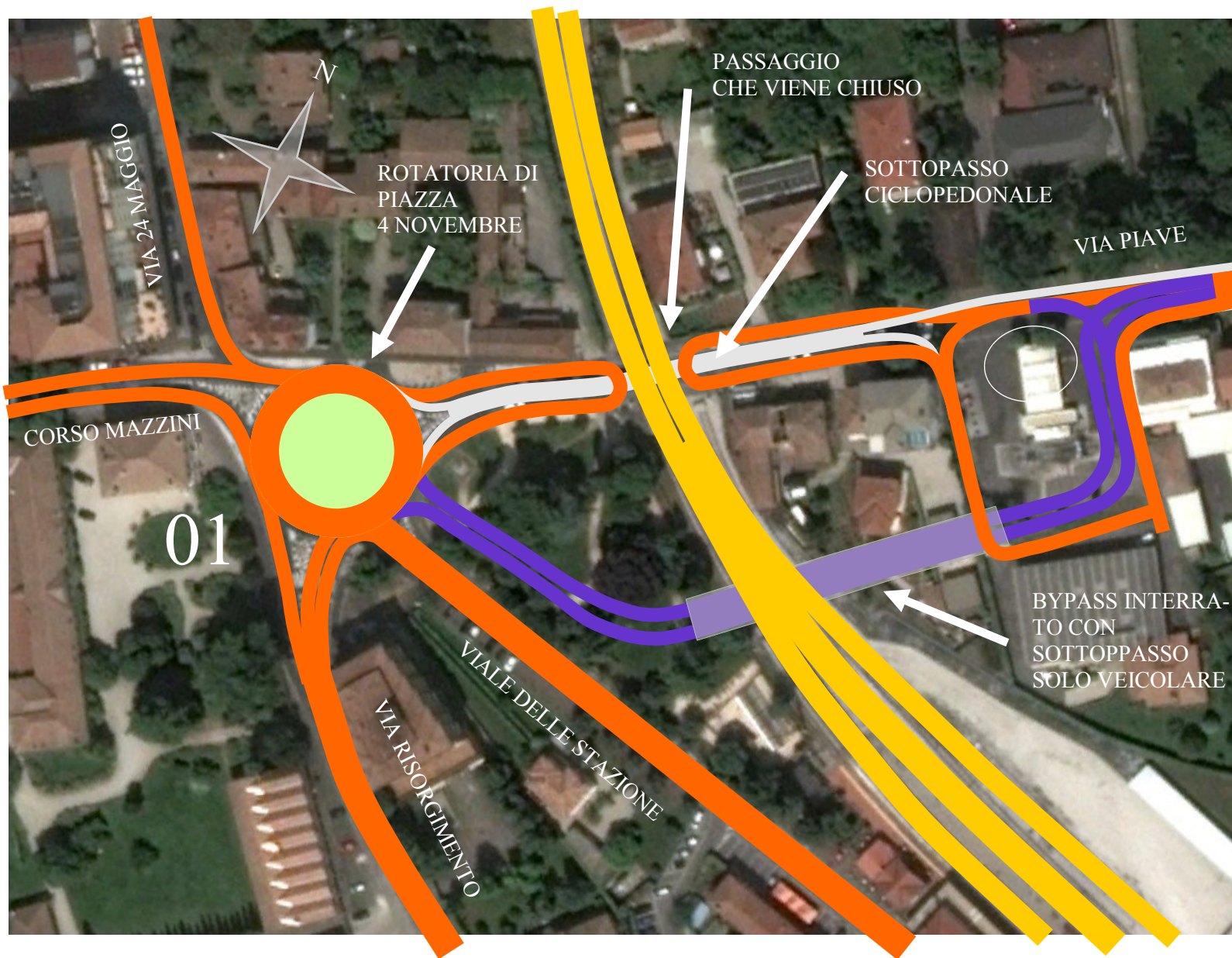
### SOTTOPASSO IN PROLUNGAMENTO DI VIA FERATINE (Tra N. 08 - N. 26)

Prevede la costruzione di una rotatoria (N. 26) ad Est delle tre diramazioni ferroviarie e del collegamento della medesima con quella esistente (N. 08) in Via Risorgimento.

Il sottopasso in tre tronchi e i relativi collegamenti, si sviluppa per un lunghezza di 300 m circa. Di facile costruzione in quanto le tre linee ferroviarie sono rialzate, il tracciato consente la deviazione del traffico di accesso al Centro Città e proveniente dalla Circonvallazione Sud (e quindi dal casello Est della Pedemontana) sulla rotatoria n. 25 di via Zecchinel, che altrimenti andrebbe a sovraccaricare Via Risorgimento.

Parimenti consente di collegare San Gaetano con Via Piave sgravando si traffico Via Risorgimento.





## SOTTOPASSO DI BYPASS DI VIA PIAVE

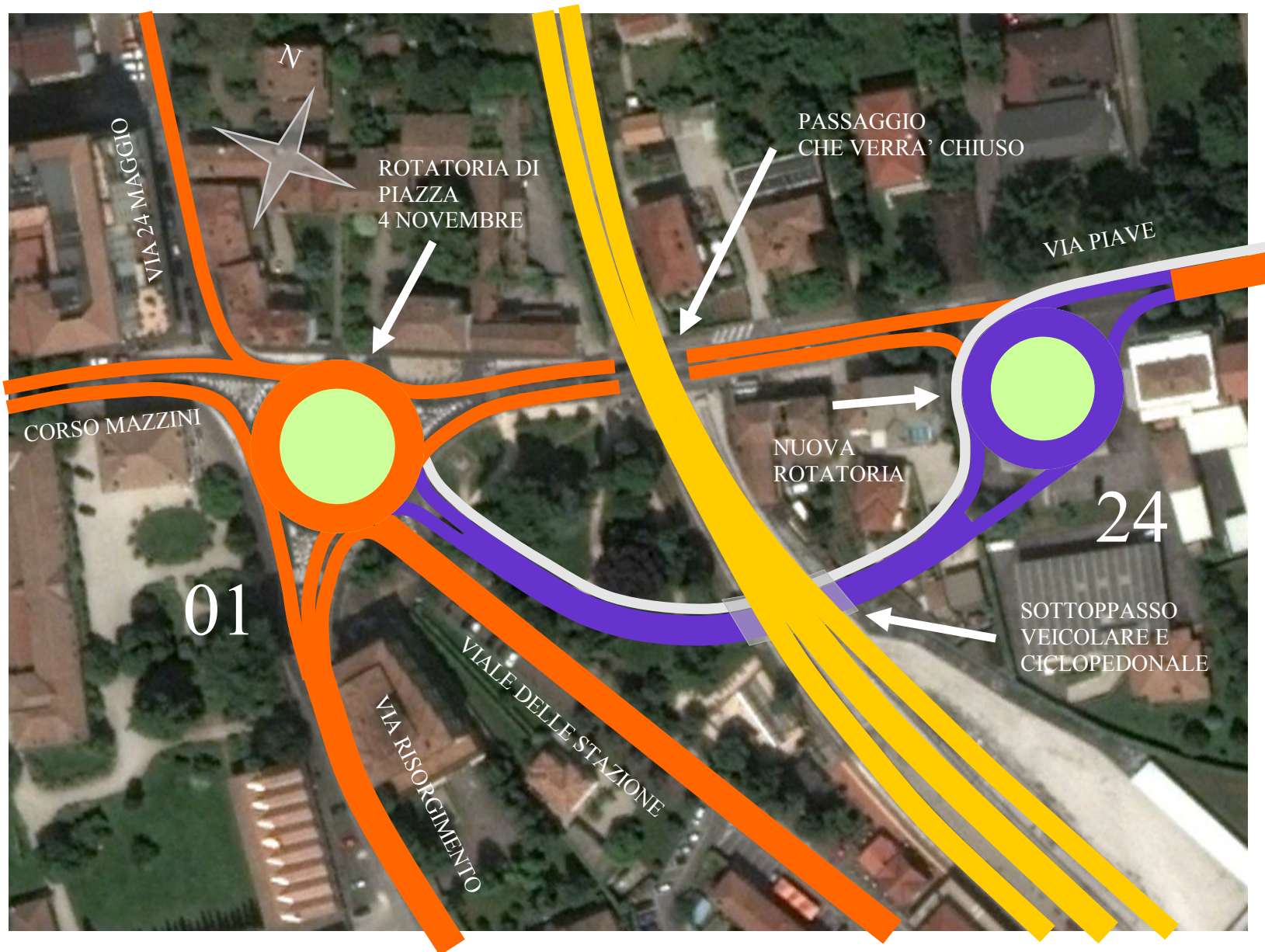
Con la realizzazione di un se-  
condo tunnel ciclopedonale

Prevede la chiusura del Passaggio a Livello esistente, con la deviazione del solo traffico veicolare, nel sottopassaggio alla ferrovia. Prevede la deviazione del traffico di Via Piave, conservando la continuità della superficie lungo tutto il sottopasso (in grigio). Esso può venire prolungato iniziando le rampe (in viola) presso Via Piave. Non è necessario spostare il distributore della Shell.

In più prevede di realizzare un secondo tunnel di dimensioni e altezze molto più ridotte (tratto in grigio chiaro comprensivo delle rampe) per agevolare la mobilità ciclopedonale.

Questo consente una più razionale mobilità ciclabile anche per il collegamento con gli spazi esistenti e le espansioni future.





## SOTTOPASSO LUNGO VIA PIAVE (Tra N. 01 - N. 24)

Prevede la chiusura del Passaggio a Livello esistente, con la deviazione di tutto il traffico veicolare, pedonale e ciclabile nel sottopassaggio alla ferrovia. Prevede la costruzione di una rotatoria (N. 24) nel sedime dell'attuale distributore Shell ed un manufatto di collegamento tra la rotatoria 24 e la 01.

Il sottopasso, tra rampe e tunnel, si sviluppa per una lunghezza di 170 m circa. Il flusso principale di traffico che percorre Via Piave e Via Risorgimento collegandoli, è costretto a numerose deviazioni.

Il tracciato attuale che collega due rettilinei, viene sostituito da un tracciato tortuoso, allungando il percorso del flusso principale dei veicoli mediamente di 50 metri, comprendendo una rampa di discesa ed una di risalita dal tunnel.

La stessa sorte subiscono sia i pedoni che le biciclette, in quanto entrambi vengono incanalati nel sottopasso.

Il tracciato con il sottopasso, inoltre, toglie la caratteristica principale di strada di accesso alla Città di Via Piave.



## 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

COMUNE DI MONTEBELLUNA

Idee e proposte progettuali per la definizione del nuovo assetto del Centro pedonalizzato.

Presentazione a cura dell'Ing. Giorgio Bedin - Via Dalmazia 36 31044 Montebelluna (TV)

con il contributo di : Arch. Giancarlo Andreoli, Arch. Alessandro Venturin, Ing. Dorianò Brunetta

Geom. Ezio Michielin.

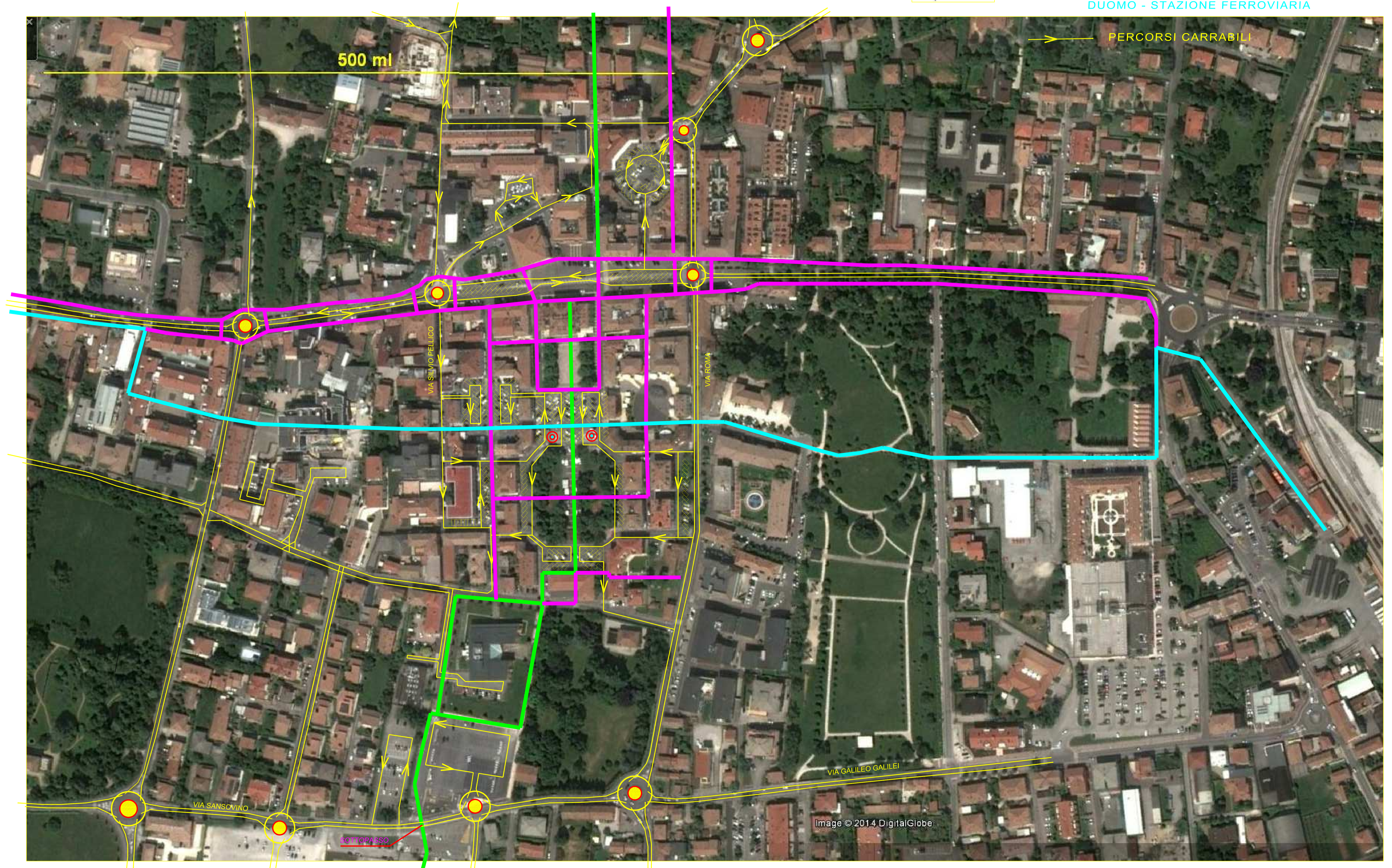
Montebelluna, 29.03.2014

# TAV1

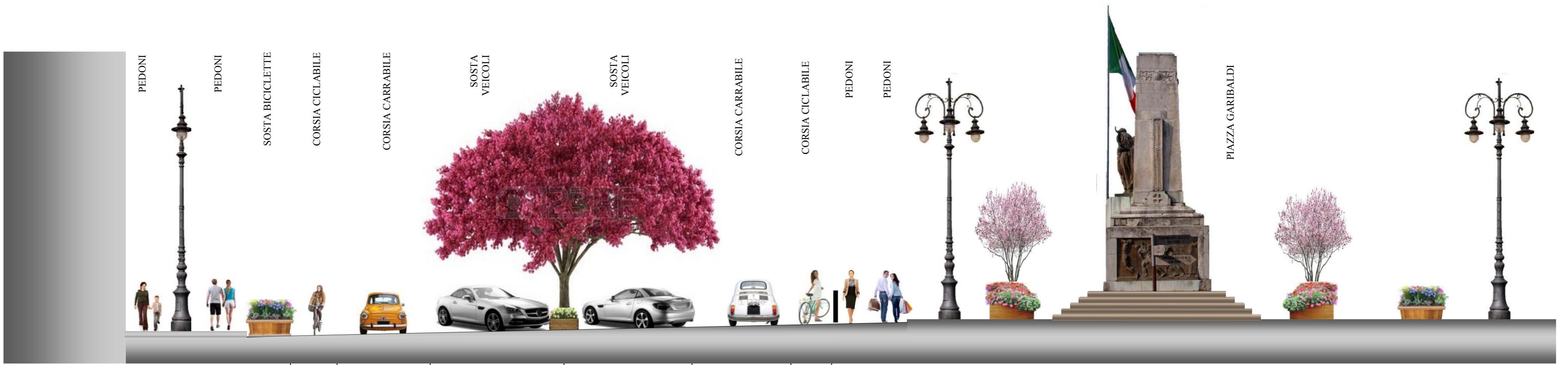
Ing. Giorgio Bedin

- PERCORSI CICLOPEDONALI
- PERCORSO CICLOPEDONALE QUARTIERE BERTOLINI - SANTA MARIA IN COLLE
- PERCORSO CICLOPEDONALE DUOMO - STAZIONE FERROVIARIA

→ PERCORSI CARRABILI







SEZIONE C-C



SEZIONE B-B



SEZIONE A-A

# TAV 2

COMUNE DI MONTEBELLUNA

Idee e proposte progettuali per la definizione del nuovo assetto del Centro pedonalizzato. Presentazione a cura dell'Ing. Giorgio Bedin - Via Dalmazia 36 31044 Montebelluna (TV).

Con il contributo di: Arch. Giancarlo Andreoli, Arch. Alessandro Venturin, Ing. Doriano Brunetta, Geom. Ezio Michielin.

Montebelluna, 29.03.2014

## RELAZIONE

### Premessa

Si preferisce inquadrare la sistemazione di Corso Mazzini nel suo tratto centrale, organizzando prima la viabilità perimetrale. Si ritiene di conservare la percorrenza nei due sensi di marcia su quasi tutte le Vie, con esclusione di Via Dalmazia, Via G. Garibaldi e Via S. Pellico. Si assegna, inoltre, un solo senso di marcia ai veicoli, nei tronchi di strada ad accesso alle aree di parcheggio poste sia a Sud che a Nord di Corso Mazzini. Quest'ultima scelta facilita la ricerca dei posti auto in quanto i parcheggi si possono facilmente raggiungere in sequenza.

La conservazione del doppio senso di marcia sulle altre Vie principali, invece, vuole facilitare la mobilità urbana, riducendo i percorsi dei veicoli rispetto all'adozione di sensi unici diffusi. Nelle intersezioni, le deviazioni sono consentite dall'inserimento delle quattro rotonde visibili nella Tav 1, o impedendo la svolta sinistra. Nelle soluzioni proposte, il Corso Mazzini conserva il suo carattere ordinativo e di orientamento generale, sia sul traffico di attraversamento che su quello strettamente locale.

L'accesso ai parcheggi a Sud avviene:

- 1) da Via Silvio Pellico con uscita su Via Dei Martini e, per via Palladio, su Via Sansovino;
- 2) da Via Roma, con successiva uscita sulla medesima da Via Veronese e quindi su Via Sansovino.

L'accesso a Via S. Pellico e a Via Roma è utilizzabile da tutto il traffico di Corso Mazzini in quanto facilitato dalla presenza delle due rotonde poste agli incroci con il Corso medesimo.

Alle auto che accedono su Via S. Pellico viene impedito di raggiungere Via Roma e viceversa alle auto che accedono ai parcheggi da Via Roma viene impedito di raggiungere Via dei Martini. In questo modo è ricavabile un largo percorso pedonale in tutta sicurezza che collega la Loggia dei Grani, e con essa i marciapiedi di Corso Mazzini, con piazza Marconi, Piazza Negrelli, la Biblioteca con l'Ufficio Postale, il Centro Studi ed il Quartiere Bertolini, raggiungendo anche facilmente il grande parcheggio dell'area Sansovino.

A Nord i parcheggi si raggiungono da Via Garibaldi procedendo fino a Viale della Vittoria da cui è possibile rientrare su Via Dalmazia, e da Via Pastro o da Via Partigiani per quelli posti in Piazza Tommaso. L'accesso a Piazza Tommaso è facilitato dall'inserimento di una rotonda a Sud del mercato del pesce.

### Il Corso Mazzini

La proposta di valorizzazione di Corso Mazzini vuole conservare un determinato livello di transitività sul medesimo. La collocazione di due rotonde agli estremi del suo tratto centrale e una terza all'incrocio con il Viale Bertolini facilita la mobilità in generale e consente di poter chiudere il tratto centrale del Corso in tutte le occasioni necessarie, senza creare importante disagio al traffico. La possibilità di utilizzare Via Dalmazia a Nord per il traffico proveniente da Biadene e la possibilità di utilizzare Via Sansovino-Galilei per il traffico proveniente da Via Piave consente di ridurre notevolmente il numero di veicoli transiti per il tratto centrale del Corso, ed in particolare per quegli utenti che non hanno necessità di fermarsi in Centro.

Similmente, per il traffico proveniente da Via 30 aprile la deviazione lungo Via Sansovino-Galilei, consente di evitare il Centro a tutti quei veicoli che, diretti verso Biadene o verso Conegliano-Treviso, non intendono accedere al Centro Medesimo.

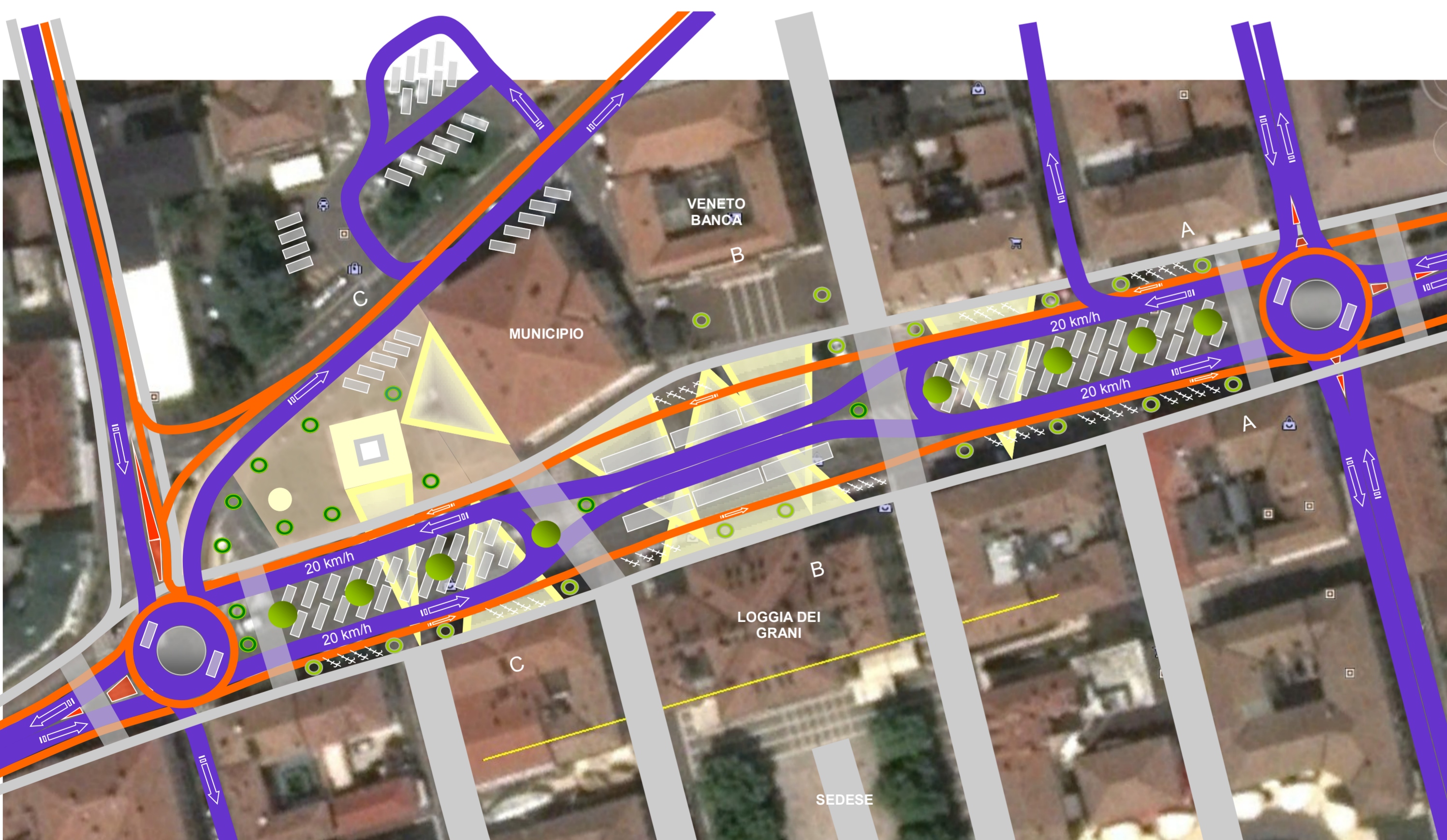
In questo modo è ipotizzabile una importante riduzione del volume del solo traffico di attraversamento, scoraggiato anche da una sistemazione di elevata qualità urbana del tratto centrale del Corso e da una velocità dei veicoli che sarà obbligatoriamente ridotta. Il traffico che desidera accedere al Centro, per contro, non verrà penalizzato, in quanto l'accessibilità al medesimo, nel rispetto della prevalente funzione urbana dello stesso, non viene penalizzata.

### La proposta

A seguito delle considerazioni più generali esposte riportate e visibili nella Tav 1, viene dettagliata, nella Tav 2 una proposta di sistemazione di Corso Mazzini. In essa si nota come la concentrazione della mobilità pedonale, ciclabile e veicolare posta lungo le due cortine di edifici aggiunge spazio ai pedoni. Essi possono transitare lungo le vetrine muovendosi su uno spazio molto allargato rispetto all'attuale. La collocazione dei parcheggi lungo l'asse che sarà parzialmente alberato del Corso, dopo averne opportunamente risagomato la sezione trasversale, consente di posizionare lontano dalle cortine di edifici i veicoli in sosta, consentendo così la massima visibilità dei medesimi. Nel tratto più centrale viene conservata la possibilità di consentire le due fermate dei pullman conservando nel contempo, uno slargo. Esso consente una cucitura visuale dei tre edifici perimetrali di rappresentanza (Loggia dei grani, Municipio e l'ex Teatro ora Veneto Banca). L'andamento sinuoso delle corsie di attraversamento contribuisce a rallentare i veicoli in transito nei limiti di velocità di sicurezza. Una sistemazione prettamente urbana della pavimentazione del tratto centrale del Corso Mazzini posto tra le due rotonde ad EST, arricchita da arredo urbano, completerà il carattere di rappresentanza e di elevata fruibilità del Centro. Il recupero di buona parte dello spazio posto ora a verde a protezione del Monumento ai Caduti di fronte al Municipio, con la formazione di una pavimentazione a carattere pedonale, consente una grande permeabilità dell'area. Il riutilizzo di uno spazio importante, contemporaneamente al recupero della superficie stradale e a parcheggi ora di fronte al Municipio, ricostruisce quella che a suo tempo era Piazza Garibaldi. Si propone poi la valorizzazione del percorso di collegamento tra il Centro ed il Quartiere Bertolini nelle modalità proposte nella Tav. 1. L'inserimento di attrezzature per il gioco dei bambini negli spazi verdi di Piazza Negrelli contribuirà a rivitalizzare la piazza medesima e con essa tutte le aree a Sud della Loggia.

Montebelluna, 29.03.2014

Ing. Giorgio Bedin



Giorgio Bedin

GIORGIOBEDIN@HOTMAIL.COM

Montebelluna 0423.24593 - 348.2306616

## ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

### È ORA DI CAMBIARE!

Troppi incidenti, spesso mortali, negli attraversamenti stradali sulle strisce pedonali. È l'ambiguità, sommata alla scarsa visibilità delle zebraure ed allo stile di guida che causa gli incidenti. Quando si decide di attraversare la strada sulle zebraure, nonostante il diritto di precedenza ai pedoni, non si sa mai quale sia il momento giusto e cioè se i veicoli che sopraggiungono si fermeranno.

Viene spontaneo chiedersi se non sia meglio attendere che la strada sia completamente libera prima di iniziare ad attraversare.

Ma incertezza e disagio nella guida caratterizzano anche i conduttori dei veicoli. Il dover interpretare l'atteggiamento dei pedoni ed il continuo disturbo della guida

dovuto alle zebraure originano stress a possibilità di conflitto. Come uscirne? Ci sono strade nelle quali non sono necessarie segnalazioni particolari per consentire di attraversare le strade, si tratta delle Zone 30. In esse

la velocità dei veicoli è tale da consentire la contemporanea mobilità in sicurezza sia dei veicoli che dei pedoni. Ci sono poi le strade a scorrimento, dove la velocità consentita ai veicoli di 90 km/h, non consiglia, per i motivi sopra descritti,

l'attraversamento della strada se non in sottopasso o sovrappasso. In tutte le altre strade dove la velocità consentita è di 50 km/h, è opportuno adottare accorgimenti per l'attraversamento pedonale che evitino ambiguità,

permettano la scorrevolezza dei veicoli ed aumentino la sicurezza.

Non è un caso se in Inghilterra sono state eliminate tutte le zebraure, così come in Germania. Gli obiettivi sono chiari anche se apparentemente contraddittori: *i veicoli devono poter scorrere agevolmente ed i pedoni devono poter attraversare in sicurezza.* La soluzione adottata in Nord Europa è quella di consentire la precedenza ai veicoli. I pedoni possono attraversare solo se

non ci sono veicoli in arrivo o se i veicoli si sono già fermati spontaneamente. Le corsie vengono separate da un'aiuola salvagente che consente di spezzare l'attraversamento pedonale della carreggiata in due fasi distinte. In presenza di molto traffico o nell'impossibilità di inserire l'aiuola salvagente, presso

l'attraversamento pedonale viene installato un semaforo a chiamata. Risultato: *assenza di ambiguità nella mobilità tra veicoli e pedoni, fluidità del traffico veicolare, drastica riduzione degli incidenti, e riduzione dei costi di manutenzione,* visto che il raffrescamento delle zebraure, spesso rese invisibili, non è più necessario!



LONDRA (UK) Attraversamento pedonale su strada a due corsie con aiuola salvagente centrale e piazzole di attesa evidenziate sui marciapiedi.



FRIBURGO (GE) Attraversamento ciclopedonale con aiuola salvagente, presso una rotonda. Montebelluna, 03.06.2014

Ing. Giorgio Bedin - Ecologia e Progresso  
ecologia2010@live.com - 348.2306616

PROPOSTA DI SISTEMAZIONE INCRO-  
CIO TRA VIA OSPEDALE , VIA SAN PIO X  
E VIA LEONARDO DA VINCI A POSMON



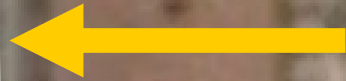
VIA LEONARDO DA VINCI

ROTATORIA DIAMETRO 20 METRI  
CON ISOLA CENTRALE CARRABILE

VIA SAN PIO X

VIA OSPEDALE

PROPOSTA DI SISTEMAZIONE INCRO-  
CIO TRA VIA CASTELLANA E VIA LE-  
ONARDO DA VINCI A POSMON



VIA CASTELLANA



VIA LEONARDO DA VINCI



NUOVA ROTATORIA DIAMETRO 20 METRI  
CON ISOLA CENTRALE CARRABILE





PROPOSTA DI SISTEMAZIONE INCROCIO TRA VIA CASTELLANA, BASSANESE, VIA FORESTO E VIA MONTE GRAPPA A POSMON

VIA FORESTO

SANESE

VIA MONTE GRAPPA

ROTATORIE DIAMETRO 20 METRI CON ISOLA CENTRALE CARRABILE

VIA CASTELLANA

## 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

