

UNA POSSIBILE GRANDE SINERGIA

ELIMINARE LA BARRIERA FERROVIARIA TRA SAN GAETANO ED IL CENTRO DI MONTEBELLUNA (Treviso)

L'occasione è data dalla costruzione della nuova superstrada Pedemontana Veneta. Essa, quasi tutta realizzata in trincea e collocata a cavallo dei confini comunali tra Trevignano e Montebelluna, costituisce un grossa barriera nel territorio attraversato.

È una barriera paragonabile a quella di una ferrovia, anche se di dimensioni maggiori. Anche il tratto di ferrovia che da Barcon di Vedelago giunge alla Stazione di Montebelluna costituisce una importante e pesante barriera in territorio montebellunese, aperta solo in corrispondenza dei sette passaggi a livello e del sottopasso su Via Risorgimento.

In particolare, il tratto a ridosso della frazione di San Gaetano, come noto, comporta continue sofferenze nel collegamento tra la Frazione stessa ed il Centro di Montebelluna, per le interminabili chiusure dei passaggi a livello. La sicurezza nella tratta è precaria e i conseguenti continui rallentamenti dei convogli comportano chiusure esasperanti delle barriere. Non facile, inoltre, ipotizzare la costruzione dei sottopassi, data la presenza di importanti sottoservizi in strada e di fabbricati posti a ridosso della carreggiata. Difficoltà cui si aggiungono quelle di dover prevedere piste ciclabili e passaggi pedonali, che saranno certamente molto richiesti in futuro.

Anche quando è possibile individuare una soluzione tecnica accettabile per la costruzione dei sottopassi, i costi di costruzione possono risultare molto elevati, per ciascuno di essi.

La costruzione di una circonvallazione Sud del Centro di Montebelluna comporterà la formazione di una ulteriore barriera, che va a sommarsi a quella ferroviaria esistente e, più a Sud, a quella nuova legata alla Pedemontana Veneta.

Non appare semplice, inoltre, la costruzione della Circonvallazione Sud in presenza dei vincoli generati dalla linea ferroviaria esistente.

A questo punto, appare vantaggioso e possibile affiancare alla Pedemontana Veneta una nuova tratta ferroviaria che sostituisca quella esistente.

Si tratta di deviare, appena a Nord del centro abitato di Barcon, la linea ferroviaria esistente e diretta a Montebelluna, e affiancarla lungo il lato Nord al tracciato della Pedemontana, in modo da unificare le barriere da esse costituite, in una posizione, al confine tra Trevignano e Montebelluna, sicuramente più accettabile per entrambe le infrastrutture.

La nuova linea ferroviaria confluirebbe nella tratta che collega Treviso a Montebelluna, in corrispondenza della zona industriale di Via Feltrina Sud, dalla quale giungerebbe alla Stazione di Montebelluna. La nuova tratta avrebbe una lunghezza di poco inferiore ai sette chilometri.

Non sarebbe più necessario, quindi, realizzare alcun sottopasso alla ferrovia nel tratto Barcon-Guarda; si unificherebbe - anche dal punto di vista urbanistico - tutto il territorio a Sud del Comune di Montebelluna; si renderebbe più semplice la costruzione della circonvallazione Sud, non essendo più necessario sottopassare la ferrovia esistente che verrebbe dismessa; inoltre la nuova tratta, costruita secondo le più recenti norme di sicurezza, consentirebbe di eliminare tutti i disagi lamentati nel

collegamento tra San Gaetano e Montebelluna centro.

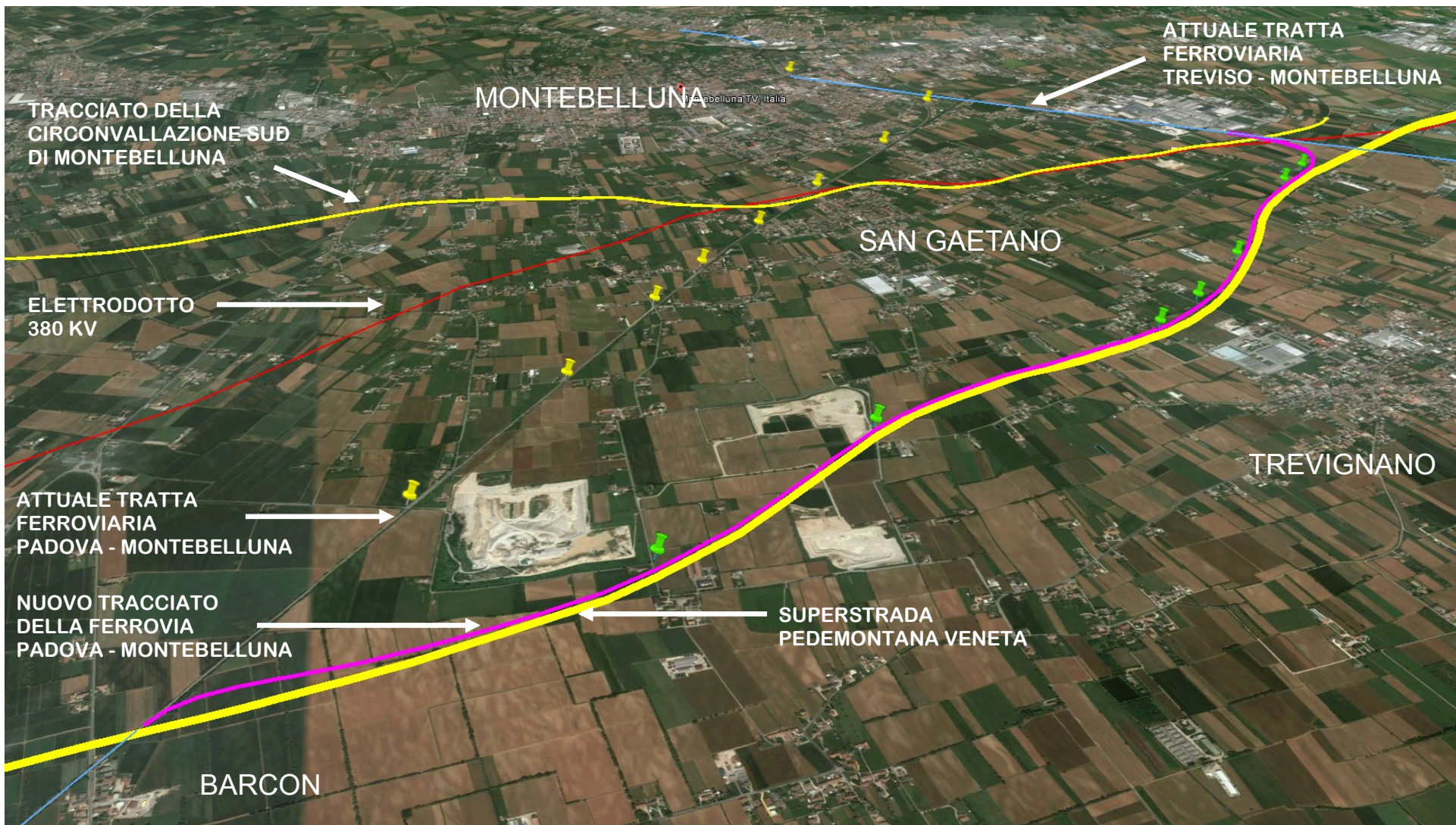
I sottopassi alla nuova tratta, da ricavare in corrispondenza delle strade principali, possono costituire semplici prolungamenti e adeguamenti di quelli già previsti per la Superstrada Pedemontana, e gli eventuali passaggi a livello sarebbero ricavati in posizione di minor disturbo al traffico e ottimamente automatizzabili.

Si tratta, però, di fare anche un conto economico, dovendo ampliare l'area di occupazione già prevista per la Pedemontana e dovendo costruire *ex novo* un tratto ferroviario. Ma il conto deve essere decurtato dei risparmi conseguenti alla non più necessaria costruzione dei sottopassi alla linea esistente e al non più necessario adeguamento alla sicurezza della linea medesima.

In corrispondenza all'area industriale di Via Feltrina Sud potrebbe trovare posto uno scalo merci, collegato direttamente con entrambe le tratte ferroviarie Montebelluna-Padova e Montebelluna-Treviso. Esso sarebbe anche in facile e diretto collegamento con il nodo Est di Montebelluna della Pedemontana Veneta, nel quale confluiscono anche la circonvallazione Sud e la strada regionale Feltrina.

Si tratta di una sinergia che va definita al più presto, in quanto la costruzione della proposta nuova tratta ferroviaria è molto meno costosa se realizzata in concomitanza con la costruzione della nuova Pedemontana Veneta, soprattutto se la tratta può essere realizzata insieme con le opere complementari alla Superstrada medesima. (Per il tracciato, vedi anche la planimetria allegata)

*Ing. Giorgio Bedin
Montebelluna - Cell. 348.2306616
giorgiobediningegnere@hotmail.com*



CON LA DISMISSIONE DEL TRATTO DI FERROVIA DAL CENTRO ABITATO DI BARCON ALLA STAZIONE DI MONTEBELLUNA, VENGONO ELIMINATI SETTE PASSAGGI A LIVELLO, SARA' POSSIBILE ALLARGARE IL SOTTOPASSO DI VIA RISORGIMENTO E RISULTA MOLTO PIU' AGEVOLE REALIZZARE LA CIRCONVALLAZIONE SUD E CONNETTERLA CON LA VIABILITA' ESISTENTE.

LA NUOVA COLLOCAZIONE DEL BINARIO FERROVIARIO LUNGO IL TRACCIATO DELLA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA CONSENTE DI ELIMINARE LA BARRIERA PRODotta DA QUELLO ATTUALE E DI REALIZZARE MOLTO AGEVOLMENTE GLI ATTRAVERSAMENTI DELLA NUOVA FERROVIA.