

Sintesi dell'intervento di Giorgio Bedin all'incontro

IDEE PER LA CITTA'

Muoversi a Montebelluna e vivere le piazze

del 02.12.2012

URBANISTICA E LL. PP. A MONTEBELLUNA

UN CENTRO RIORGANIZZATO E RINNOVATO ANCHE NELLA MOBILITA'

Nella fase attuale di studio ed elaborazione del Piano degli Interventi del cosiddetto PUT, è importante prendere in considerazione, oltre all'intero territorio comunale, anche l'area ricompresa tra Corso Mazzini/Via Sansovino-Galilei e Viale Bertolini/Via Risorgimento ed inoltre, il comparto posto a Nord di Corso Mazzini e delimitato da via Pastro, Via Dalmazia e Via Serena. La prima area è caratterizzata, oltre che dalla presenza del Parco Manin, da edifici storici importanti, da una buona distribuzione di servizi, da ampie aree pedonali e da limitate penetrazioni stradali importanti, se facciamo eccezione di Via Roma. Questa area, se ci si svincola dalla "supremazia" di Corso Mazzini, può diventare il vero Centro della Montebelluna del futuro. Su di essa è possibile operare con interventi edilizi e urbanistici che ne possono valorizzare le funzioni, la fruibilità e la vivibilità. Può ospitare un percorso ciclopedonale Est-Ovest di collegamento tra la Stazione Ferroviaria ed il Comparto Cinque, ed un secondo con direzione Nord-Sud con funzione di collegamento, verso Sud, del precedente con il Centro Studi tramite un sottopasso di sicurezza di Via Sansovino e la chiusura, al traffico di solo attraversamento, di Via Caverzan, presso la Biblioteca. La vicinanza del capiente parcheggio Sansovino e del più vicino X Martiri, consente di liberare gradualmente e in parte l'area in questione dalle auto in parcheggio. Questo, in una prospettiva di diventare una grande, diversificata e qualificata area urbana cui poter accedere anche con la famiglia per "trascorrere alcune ore in Centro". Ma anche a Nord di Corso Mazzini è possibile attuare un notevole miglioramento della vivibilità, per esempio, mediante la chiusura al traffico di solo attraversamento, di Via Garibaldi, in corrispondenza di Via Tripoli. Gli accessi al parcheggio esistente in Piazza della Frutta ed a Via Dalmazia, possono venire facilitati da una rotonda a raso (minirotonda) ricavabile vicino e ad Ovest del mercato del pesce). E' necessario, però, anche, provvedere a calmierare il traffico veicolare su Corso Mazzini, il quale, comunque, continuerà a conservare la sua importanza strategica per la mobilità. La calmierazione del traffico veicolare, in generale nel Centro di Montebelluna ed in particolare lungo l'asse di Corso Mazzini, potrà avvenire, oltre che con la creazione di una ZTL (Zona a Traffico Limitato) con velocità massima dei veicoli a 30 km/h, estesa da Piazza 4 Novembre all'Ospedale, anche mediante le seguenti azioni coordinate:

- realizzazione di razionali spazi ciclabili,
- istituzione di un servizio di mezzi di trasporto pubblico sull'asse Via Piave-Corso Mazzini-Via XXX Aprile,
- sistemazione della pavimentazione di collegamento tra le due parti di Città poste a ridosso di Corso Mazzini, con creazione di intersezioni a rotonda nel tratto centrale di Corso Mazzini,
- completamento della minicirconvallazione Sud, con la costruzione delle due rotonde mancanti presso il nuovo Ospedale e all'incrocio tra Via Ospedale e Via Santa Caterina,
- realizzazione di sottopasso della Ferrovia nella direttrice di Via Galilei-Zecchinell,
- studio di un eventuale secondo sottopasso Ferroviario (tre binari) tra Via Gazie e Via Feratine (con la nuova rotonda di collegamento con Via Risorgimento)
- realizzazione del primo tratto della Circonvallazione Sud dalla Strada Regionale Feltrina a Via Trevignano lungo il tracciato dei tralicci dell'alta tensione,
- realizzazione della circonvallazione Nord del Centro che preveda di collegare Boccacavalla (che sarà dotata anch'essa di una rotonda) a Posmon ed al vicino Ospedale.

Per quanto riguarda, inoltre, Via Sansovino, è necessario individuare una soluzione, che comprenda funzionalità e sicurezza, non allunghi i percorsi veicolari, riduca la velocità eccessiva, e razionalizzi il movimento veicolare lungo la via stessa. Essa viene presentata, assieme ad alcune altre citate sopra, nella planimetria allegata. In essa si nota la proposta di concentrazione delle intersezioni veicolari in due punti principali, nel tratto che ora è sede di pericolose interferenze (attualmente su una distanza di 200 metri, nei pressi dell'uscita dal Centro Studi, si possono contare fino a 16 punti di conflitto, tra uscite ed immissioni!). Questa situazione può venire sistemata e molto migliorata con due incroci a rotonda, uno posto in corrispondenza di Via Palladio e il secondo, posto in corrispondenza dell'uscita dal Centro Studi. Essi consentono il collegamento in sicurezza e funzionalità alle vie e alle aree laterali di parcheggio. Contemporaneamente, viene proposto un sottopassaggio ciclopedonale di Via Sansovino, in grado di collegare in sicurezza, oltre a tutto il Centro Studi anche il vicino quartiere Bertolini, al Centro della Città. E' importante notare che alcune di queste proposte, anche molto efficaci, possono essere realizzate immediatamente e con costi molto contenuti, mentre altre possono rimanere, per ora, come indicazioni di un più razionale assetto urbano, in attesa di disporre dei necessari finanziamenti.

