



## VERBALE N. 02/2017

### CONTRIBUIRE ALLE SCELTE PER LO SVILUPPO DELLA CITTÀ

**DATA:** 10 gennaio 2017

**Primo ciclo di incontri Fase Conoscitiva – MOBILITA' E VIABILITA':** ore 20:45 presso Auditorium Scuole Stefanini, Viale 3<sup>a</sup> armata 35, (TV).

#### AMMINISTRAZIONE E TECNICI:

- Avv. Giovanni Manildo - Sindaco del Comune di Treviso
- Ing. Giovanni Negro – Consigliere Comunale del Comune di Treviso
- Arch. Stefano Barbieri – Comune di Treviso, Dirigente Settore Pianificazione Territoriale e Urbanistica
- Arch. Luca Tortora – Comune di Treviso, Funzionario Settore Pianificazione Territoriale e Urbanistica
- Arch. Leopoldo Saccon – Titolare dello Studio Tepco Srl – Titolare – Progettista
- Pian. Francesco Finotto – Proteco Engineering Srl – Vicepresidente – Progettista
- Ing. Giuseppe Baldo – Titolare dello Studio “Aequa Engineering Srl” – Progettista

#### ORDINE DEL GIORNO

1. Saluti dell'autorità.
2. Presentazione delle istanze da parte della cittadinanza.



## PRESENTAZIONE

La serata si è aperta con il benvenuto del Sindaco l'**avv. Giovanni Manildo**, che introduce la prima serata del primo ciclo di incontri della fasce conoscitiva del percorso partecipato. Il tema trattato riguarda la mobilità e la viabilità e ha la finalità di ascolto delle istanze dei cittadini per costruire e condividere il Piano degli Interventi.

L'**ing. Giuseppe Baldo** prende parola riepilogando il calendario degli incontri suddivisi in due cicli, il primo conoscitivo, il secondo propositivo. Spiega ai presenti che nei mesi scorsi, durante tutti gli incontri che hanno preceduto la partecipazione in corso, sono arrivati all'amministrazione numerosi contributi che sono già oggetto di analisi da parte dello staff di progettazione e dei tecnici comunali. Tali istanze sono state raccolte ed indicizzate per categoria in un database consultabile e scaricabile dal sito web del Comune al seguente link: <http://www.comune.treviso.it/sindaco/urbanistica/attivazione-processo-partecipativo/>. Invita la cittadinanza a prenderne visione e a trasmettere eventuali modifiche o integrazioni all'Amministrazione, indicando il numero dell'istanza corrispondente. Ricorda inoltre, al fine di facilitare l'invio di nuove istanze, che è importante scindere gli interventi di tipo urbanistico recepibili con il Piano degli Interventi da quelli indirizzati agli uffici Lavori Pubblici e Manutenzione.

Lascia infine, la parola alla cittadinanza per esporre le criticità rilevate sul territorio relativamente al tema della mobilità e viabilità.

## CONTRIBUTI

### Intervento n.1 - Sig. Gianfranco Parpinel – Quartiere San Pelajo

San Pelajo è un quartiere che si è sviluppato a nord del centro cittadino lungo la SP55. Negli ultimi quarant'anni il quartiere ha avuto una forte espansione e il traffico degli autoveicoli e dei mezzi pesanti è aumentato in modo rilevante. L'amministrazione si è fatta carico di questo problema negli anni '70 mettendo in cantiere una "tangenziale" al quartiere. Un'opera inconclusa, che testimonia l'esistenza di problema conosciuto dall'amministrazione. Da allora la situazione si è aggravata e le risposte, ad esclusione di un breve tratto di pista ciclabile, non ci sono state.

La situazione attuale del quartiere di San Pelajo è sostanzialmente caratterizzata da:

- traffico intenso di autoveicoli (15.000 al giorno) e mezzi pesanti;
- alto tasso di inquinamento atmosferico;
- velocità non controllata e spesso fuori dai limiti di legge;
- pericolo per i ciclisti nel percorrere la strada provinciale che attraversa l'abitato e che collega San Pelajo a Ponzano e al centro storico;
- difficoltà nel percorrere i tre brevi percorsi ciclabili perché non continuativi e posti su un solo lato della carreggiata;
- mancanza di un percorso pedonale nel centro del quartiere che costringe le persone a camminare sulla sede della SP55 condividendo lo spazio con autoveicoli e mezzi pesanti;
- mancanza di una regolamentazione dei parcheggi in una parte dell'abitato che a volte costringe i pedoni a percorrere la SP55;
- passaggi pedonali a raso, non evidenziati e non sufficientemente illuminati se non in un solo caso;



- pericolosità di due incroci:
  - tra via Cornaino , via S. Bona Vecchia e strada delle Capitelle;
  - tra via Mandruzzato, via S. Bona Vecchia e via Fossaggera (ciclabile senza continuità);
- mancanza di percorsi pedonali per passeggiare;
- difficoltà di raggiungere i due poli scolastici di viale Europa e via San Pelajo in sicurezza. Su questo punto si segnala la particolare situazione di via Mandruzzato (collega via San Pelajo con via Santa Bona Vecchia), molto trafficata nelle ore di punta, priva di uno spazio minimo per i pedoni. Molto frequentata dagli studenti che si dirigono ai due poli scolastici. In tempi recenti è stato attuato il senso unico per i ciclisti, per cui gli studenti la stanno percorrendo a proprio rischio e pericolo.

Sono ancora incerte le conseguenze derivanti dalla realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Veneta che farà confluire gli autoveicoli in uscita tramite il casello di Povegliano, direttamente sulla SP 55 e quindi su Ponzano e San Pelajo, considerato che non sono previste bretelle di collegamento tra il casello e strade alternative.

#### **Intervento n.2 - Sig.ra Marilena Rosada**

Esprime le proprie perplessità sul tema del quarto lotto. Dichiaro che la progettazione del quarto lotto non è ferma da anni. La precedente amministrazione dopo aver visto il progetto della variante di Veneto Strade e constatato in loco il forte impatto della zona di Via Casette vicino alle nuove edificazioni, chiedeva che questa tangenziale fosse fatta in trincea e spostata più a nord come indicata nel PRG. Veneto Strade ripresentò un nuovo progetto con la strada passante sopra alle nuove edificazioni; la Commissione Urbanistica chiese la redazione di un nuovo progetto. Con l'attuale amministrazione si ottenne il finanziamento per il quarto lotto.

In veste di cittadina ed abitante del quartiere San Giuseppe, si è sentita esclusa dalle decisioni che la coinvolgono personalmente.

Dichiara che fu commissionato uno studio per individuare un tracciato meno impattante, che ha evidenziato l'impossibilità di eseguire quanto previsto dalla variante escludendo la possibilità di proseguire con il quinto e sesto lotto. Fu lampante l'omissione di informazioni sull'oggetto della variante, fu dichiarato solo un problema di curvatura del tracciato. Accusa l'amministrazione di aver accettato le scelte politiche del Sindaco del limitrofo Comune di Paese.

Continua la ricostruzione dell'iter spiegando che fu redatto un secondo studio di fattibilità dell'opera che si concluse smentendo quanto dichiarato con il precedente solo un anno prima. Asserisce inoltre che è sempre stato reso noto che il quarto lotto non sarebbe stato "una cattedrale nel deserto" ovvero, fatto senza la realizzazione anche del quinto e del sesto lotto, ma pochi giorni prima del Consiglio Comunale del 28.01.2016 l'amministrazione dichiarò che il quinto e il sesto lotto non saranno realizzati. Chiede all'amministrazione spiegazioni sulla coerenza nelle scelte prese.

Di recente la cittadinanza ha appeso la notizia della nuova realizzazione di un centro commerciale servito dal quarto lotto, andando ad aumentare il traffico ed incentivando la chiusura dei negozi della periferia e del centro città.

Riporta quanto sempre sostenuto dall'amministrazione: "la tangenziale ha lo scopo di migliorare gli spostamenti verso il centro della Città, con una riduzione del traffico del 16 % e limita le emissioni di PM10 oltre che favorire una riduzione degli incidenti in Feltrina. La soluzione studiata minimizza le interferenze con il tessuto urbanizzato di Via Casette."



Dichiara che queste ultime affermazioni non sembrano veritiere. L'unica soluzione per San Giuseppe sarebbe la Bretella e l'eventuale uscita della futura Pedemontana.

### **Intervento n.3 - Sig. Alfio Bolzonello**

Dichiara che Via Santa Buona Nuova necessita di qualche intervento di sistemazione.

Focalizza l'attenzione sulla carenza di fondi per la realizzazione delle grandi infrastrutture, sostenendo che il quarto lotto e il Terraglio Est sono opere che non verranno mai realizzate. Non essendoci i fondi per realizzare queste infrastrutture, non hanno fondamento i bandi di Trevisoservizi pubblicati dal Comune di Treviso.

Auspica che nel quartiere San Giuseppe non saranno realizzati né il quarto lotto né il Polo Fieristico. Propone infine, la realizzazione di un grande bosco a San Giuseppe per riequilibrare la salubrità del quartiere e della città.

### **Intervento n.4 – Sig. Giancarlo Zuliani**

Segnala una scelta urbanistica discutibile in corrispondenza del Quadrante Ovest tra il Sile e la strada Feltrina. Ha riscontrato diverse versioni di collegamento proposte nel PRG, successivamente variate nel PAT adottato ed ancora stravolte nel PAT approvato, il quale individua un collegamento non viario tra l'aeroporto sino alla ferrovia.

In fase di adozione, il PAT oltre a confermare il PRG, ha introdotto come soluzione strategica una viabilità "attorno all'ex Ostiglia" una viabilità fino al confine comunale con Quinto. Il PAT approvato ha modificato ed eliminato non solo questa possibilità ma ha anche cancellato ciò che invece tuttora c'è nel PRG, ovvero la viabilità che dall'aeroporto raggiunge le Stiore, passando per Trevisoservizi, compreso il collegamento con la tangenziale.

Sostiene che la scelta di stralciare la viabilità prevista dal PRG derivi da pareri emanati dall'Ente Parco del Fiume Sile.

Lo stato della viabilità attuale è più o meno noto a molti, altrettanto note non sono le possibilità di cambiamenti e nuove attività aggiuntive.

Nella porzione di territorio limitrofa al Comune di Quinto di Treviso (indicativamente dove è situata l'area ex Pagnossin), il PAT approvato evidenzia una serie di aree complesse, piani di lottizzazione e di recupero, dalle conseguenze non trascurabili: 6 aree complesse tutte poste attorno all'asse Quinto – Stiore e viale della Repubblica, per le quali lo strumento urbanistico vigente prevede un aumento di attività che comporterebbero un notevole incremento del traffico. Si chiede all'amministrazione di provvedere a trovare delle soluzioni e degli accorgimenti anche attraverso l'organizzazione di un tavolo di confronto tra tecnici comunali, cittadinanza e tutti gli attori interessati e coinvolti.

Se il Piano degli Interventi non tratterà l'argomento in modo risolutivo, per anni il problema più grave della viabilità cittadina resterà irrisolto, con ricadute sulla salute, sull'inquinamento, sul tempo degli spostamenti, sul costo dei trasporti, sulla vita dei cittadini.

Elenca alcune considerazioni come contributo per la divulgazione dei problemi, la ricerca di soluzioni possibili, attuabili nei 5 anni di durata del P. I.:

- Collegamento Trevisoservizi con tangenziale.

L'area di Trevisoservizi è stata individuata ed è sorta come area intermodale per la sua vicinanza alla ferrovia, all'aeroporto e alla tangenziale. Dichiara che si sono "buttati" miliardi di Lire per infrastrutturarla fin dal 1998.



Ad oggi il progetto di scalo ferroviario è stato abbandonato, manca il collegamento diretto con la tangenziale che è a 100 passi: nel 2006 è stato fatto un Piano Guida dal prof. Barbin e altri progetti, come per il Taurus.

- Collegamento Stiore (viale Repubblica, Appiani, Scardellato, etc.) con tangenziale.

*“Nel 1998, durante un incontro pubblico, l'allora assessore Romano Nani, disse che era “nel grembo di Giove”, pur essendoci un segno sulle carte, oggi diciamo che è “nel grembo di Venere” e sulle carte non c'è più.*

*C'è però un tratteggio color fucsia che dall'aeroporto raggiunge la ferrovia ...”.*

- Collegamento aeroporto con tangenziale.

Il PAT prevede un possibile collegamento, non meglio definito, come ferrovia, tram o people moover.

Dichiara che l'Amministrazione, con lo strumento del P.I., vuole riproporre altre modalità, compresa quella su gomma. Il percorso rimane quello previsto dal PRG e confermato dal PAT, cioè una bretella che dalla tangenziale-Trevisoservizi raggiunge la Noalese in un punto alquanto spostato a Ovest rispetto all'ingresso dell'aeroporto, anche per alleggerire il traffico sulla Noalese, di fronte all'ingresso.

Identifica la porzione di territorio sul quale il tracciato potrebbe passare, ed indica che la diagonale, oltre a un notevole consumo di suolo, distruggerebbe una delle residue aree agricole della prima periferia.

Evidenzia le difficoltà a superare la strada Boiago e il corridoio tra le case disponibile per il passaggio.

Sostiene che la bretella sia pensata quasi esclusivamente in funzione dell'aeroporto. Dall'analisi dei dati contenuti nello studio di circa 5 anni fa, per le modifiche dell'attuale attività aeroportuale, solo il 50 % dei passeggeri usa mezzi pubblici per arrivare all'aeroporto e comunque sempre su gomma.

Poiché le opere che si inseriscono nel P.I. devono avere la copertura finanziaria ed essere inserite nel piano triennale degli interventi, chiede chi finanzierebbe un'eventuale soluzione trasportistica, SAVE- AerTre, Ferrovie dello Stato, MOM o ATAC.

Chiede inoltre sia quantificato il costo relativo alla realizzazione di una linea ferroviaria o del people moover.

Rilette sul fatto che l'aeroporto essendo un'infrastruttura comprensoriale potrebbe ricevere finanziamenti anche da altri enti.

Chiede inoltre, quali siano le proposte contenute nel nuovo Masterplan dell'aeroporto Canova e se vi è la possibilità che un progetto unitario sia perseguito da un unico attore nell'ambito di competenza e solo successivamente attivare la compartecipazione degli altri soggetti.

Chiede anche, in quale modo si può giungere ad una condivisione e una iniziativa comune delle aree complesse.

Propone di organizzare dei tavoli di lavoro per discutere queste problematiche indicando anche alcuni luoghi dove potrebbero tenersi gli incontri: Ulss alla Madonnina, Arpav, casa di riposo Menegazzi, sala rotonda parrocchiale di San Giuseppe, area ex Pagnossin, aeroporto.

Questi tavoli di lavoro dovrebbero riproporsi per altre due parti della città, quella a Sud-Est (dall'autostrada e S. Antonino alla stazione ferroviaria) e per quella a Nord della città, coinvolgendo i Comuni limitrofi.



Per la viabilità/mobilità dell'area che va dal Comune di Quinto (compreso) sino alle Stiore, è in corso di perfezionamento una proposta che comprende aspetti ambientali, storici, culturali, a partire dalla mobilità come prevenzione, che presenterà nel corso dei prossimi incontri.

#### **Intervento n.5 – Sig. Roberto Rasera**

Riscontra la necessità di nuove piste ciclabili lungo via S. Antonino, oltre che di nuovi percorsi dedicati alla mobilità lenta di collegamento con la zona dell'Ospedale e con il centro storico. Auspica si possa se possibile prevedere questi nuovi collegamenti dando priorità alla mobilità dolce facendo diventare residuale il traffico derivante dalle auto. Solo in questo modo sarà possibile avvicinarsi al concetto di Smart City.

Sollewa infine il notevole impatto generato dalla Cittadella della Salute in termini di incremento del traffico considerando i circa 1000 nuovi posti auto.

#### **Intervento n.6 – Sig.ra Silvia Bertoncini**

Dichiara che ci si dovrebbe concentrare su due temi: la mobilità che collega la città al resto del mondo (aeroporto) e la mobilità che caratterizza la città (il Sile) inteso come rapporto tra la persona e la natura nella città.

#### **Intervento n.7 – Sig. Marco Bozzo**

Sottolinea l'importanza di far emergere dagli incontri proposte che siano realizzabili nell'arco temporale di cinque anni, periodo di durata del Piano degli Interventi.

#### **Intervento n.8 – Sig. Romeo Scarpa**

Interviene elencando alcune fondamentali criticità:

- Pedonalizzazione del centro storico.
- Revisione del PUT che nella sua configurazione, ad oggi, drena una parte di traffico che non serve alla città e crea una divisione tra esterno ed interno aumentando il traffico e l'inquinamento.
- Treviso ha bisogno di parcheggi scambiatori in posizioni strategiche e quindi anche di collegamenti che facilitino la pedonalizzazione.
- Necessità di ridare una gerarchia alle strade.
- Assenza di una circolare bus con cadenza frequente (10 min) intorno alla città.