

la della Salute, ossia il nuovo Ca' Foncello. Ci saranno tremila parcheggi, a cui si aggiunge il traffico derivante dal prolungamento del Terraglio Est, che finirà sulla rotatoria del Ca' Foncello sotto il cavalcavia. Serve uno studio approfondito e specifico su quell'innesto che già ora è problematico. Hanno realizzato un'analisi dettagliata di alcune vie secondarie, come via Nenzi a Preganziol, ma sul punto più critico non si dice nulla», aggiunge Rasera.

#### LA TERZA CORSIA

Di recente è tornata d'attualità la possibilità di realizzare una terza corsia allargando il ponte del castello, ma al di là degli impegni teorici, nulla è previsto né sul progetto del Terraglio Est né sul piano della Cittadella della Salute per scongiurare la paralisi del traffico in quel punto. L'associazione ha presentato un'osservazione al progetto in cui parla anche di questo nodo, ribadendo inoltre che dallo stesso studio di Veneto Strade (che costruirà la strada) emerge come «la riduzione del traffico sul Terraglio sia poco significativa, dall'8% al 12%. In due o tre anni, e con un nuovo supermerca-

#### STRADA OVEST

### Via Comunale Corti Due milioni per la rotatoria

Due milioni per la progettazione e la realizzazione della rotatoria in Strada Ovest all'incrocio con Strada Comunale delle Corti. Il 2022 sarà l'anno in cui verrà conclusa la quinta rotatoria di viale della Repubblica. Il primo via libera è arrivato lunedì dal consiglio comunale, dove l'assessore Zampese ha portato la variazione al piano triennale delle opere pubbliche inserendo la rotatoria, finanziata con 2 milioni, anche se dovrebbe costare molto meno. «Contiamo di redigere il progetto già quest'anno, e poi tra il 2021 e il 2022 appaltare i lavori e realizzarla», assicura l'assessore. «L'opera è fondamentale anche per rendere funzionale l'altra rotatoria che sarà realizzata all'incrocio da Pino». Quest'ultima arriverà prima, negli uffici l'iter progettuale è già iniziato. Sarà la Sime, che ha a disposizione 2000 metri quadrati all'incrocio con via Montello, a realizzarla a spese proprie. —

F.C.



Via Venier, strada già oggi invasa dal traffico: con quello del Terraglio Est sarà il caos

to, quello previsto in zona rotatoria, questo beneficio sarà già azzerato», prosegue Rasera.

#### LA DISCARICA

In quartiere da alcuni giorni si parla di una discarica che i residenti più anziani ricordano di aver visto accogliere rifiuti negli anni 50 non lontano da dove Veneto Strade ha progettato il Terraglio Est. Erano anni in cui non c'era certo l'attenzione di oggi sul conferimento dei rifiuti e all'interno potrebbe

essere finito più o meno di tutto: «I residenti ricordano questa discarica. Noi non lo sappiamo con certezza, ma chiediamo di fare delle verifiche con dei carotaggi», puntualizza il presidente dell'associazione, che in quartiere vorrebbe vedere anche il sindaco Mario Conte: «Dovrebbero venire qui a spiegare a tutta la cittadinanza il progetto. L'inchiesta pubblica della via non è sufficiente. Per un piano tanto impattante serve un'assemblea». Per l'associazione l'alternativa al Ter-

raglio Est non manca, e si chiama, come più volte hanno ribadito anche i consiglieri del Pd, liberalizzazione dell'A27, almeno nel tratto da Treviso Sud a Treviso Nord, «ma serve un'azione congiunta, di Treviso, con la Provincia, la Regione e i comuni interessati. Il cambio di assetto societario di Autostrade per l'Italia non significa che il governo potrà decidere da oggi al domani di liberalizzare un tratto». —

FEDERICO APOLLA

CONTRASTO/AGENZIA FOTOGRAFICA

#### L'ANNIVERSARIO

## Il Put compie 20 anni Rizzon: «Bellissimo ma poi incompiuto»

«Nel piano tutte le soluzioni ma nessuno ci ha chiamato Ufficio di piano? Mai partito La mobility manager? Non l'ho mai incontrata»

La post quarantena ha fatto passare in sordina un compleanno chiave, per Treviso e la vita quotidiana del capoluogo: il Put marchiato Rizzon & Gentilini, nato ufficialmente nella notte fra l'8 e il 9 luglio 2000, ma «covato» dal 1989. Ha appena compiuto i suoi (primi) 20 anni. L'anello esterno mura fu l'ultimo atto della rivoluzione che trasformò anche la circonvallazione interna a senso unico, e i sensi di

marcia di almeno 40 strade. Ne abbiamo parlato con Michele Rizzon, il padre della rivoluzione che Gentilini condusse in porto, facendo anch'egli, letteralmente, il vigile in quella fatidica notte.

**Rizzon, il suo Put compie 20 anni. Ultramaggiorenne, pietra miliare della città.**

«Sì, è cresciuto ed è grande, sotto tutti i punti di vista, in età da... moglie. Peccato non sia continuato, ora Treviso sarebbe additata come il modello europeo della circolazione».

**Si spieghi meglio. La legge diceva che bisognava aggiornarlo ogni due anni.**

«Non solo. In quelle 700 pagine di studio c'erano le solu-



Rizzon (a sinistra) e Gentilini: era il debutto del Put, il 9 luglio 2000

zioni per tutti i nodi della viabilità. Macché smart city, car pooling, car sharing: tutto inutile. Avevamo detto tutto 30 anni fa».

#### Avevamo chi?

«Ricordo Anselmo Piovesan, allora assessore ai Lavori pubblici, e il dirigente Paolo Pierobon. Barufoni terribili, fino a notte fonda: ma ragionavano con la propria testa, quello sì che era un confronto con la pubblica amministrazione».

**E poi, cos'è successo?**

«La sensazione è che *co sti bon se ara*. Per il nodo a Est e liberare Fiera avevo consegnato uno studio all'assessore Franco Favaro. Disse "sì, grazie", mai più sentito. Sarà ancora in qualche cassetto».

**Nessun aggiornamento, nessun intervento strutturale, eccettuata la revisione delle Stiore, due sovrappassi della tangenziale e la rotatoria sulla Noalese. E ahinoi, tangenziale ferma da 30 anni.**

«E' oggi ci sarebbe anche la tec-

nologia, che noi non avevamo, il poter gestire i flussi».

**Tutti ingorgati, oggi. Ma lei allora predicava lo scorrimento, vedi i varchi del Put.**

«Io parlerei di duttilità, era uno dei perni dello studio. Basterebbe riprenderlo in mano, creare il fatidico ufficio di piano, e guidarlo managerialmente. Magari con 4 vigili dedicati a studiare i nodi».

**Veramente ci sarebbe una mobility manager, da allora, a Ca' Sugana.**

«Dice? Non l'ho mai conosciuta. E non aggiungo altro».

**E chi le dice che in 30 anni è cambiato tutto? Lei contesta gli stessi pilastri della mobilità verde anti smog.**

«Ma Treviso non ha i pendolari della grandi fabbriche da lunedì al venerdì. La riprova? Una settimana vengono in centro 7 giorni su 7, quella dopo 1 o 2. E poi vorrebbero ancora parcheggiare davanti alle scale del commercialista, o davanti al Biffi, fosse aperto. A Treviso quelle formule non servono, è città anomala: meglio intervenire sui punti caldi». —

A.P.