

V1/7 CO.PP.

9

Castelfranco Veneto li, 11 aprile 2016

Comune di

CASTELFRANCO VENETO



C_C111 - C_C111 - - 2016-04-13 - 0015819

Prot. Generale n: 0015819 A

Data: 13/04/2016 Ora: 12.59

Classificazione: 6 - 7 - 0

e per conoscenza

Al Signor SINDACO
di Castelfranco V.to
Stefano Marcon
c/a Signori
Consiglieri Comunali**OSSERVAZIONI ALL'AGGIORNAMENTO DEL PGTU delibera di Giunta n.33 del 04.02.2016****PREMESSA**

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è reso obbligatorio, ai sensi dell'Art. 36 del nuovo Codice della Strada (D.L. 295/1992 e s.m.i.), per Comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti o per quelli di particolare rilevanza turistica nonché a quelli interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o che siano impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale.

Il Comune di Castelfranco Veneto ricade in tale casistica in quanto ha una popolazione superiore ai trentamila abitanti e risulta interessato sia da elevati fenomeni di pendolarismo che da problematiche derivanti da fenomeni di congestione veicolare, sia puntali che di rete.

Il PGTU costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici nel rispetto delle valenze ambientali.

Il PGTU è coordinato, oltre che con i piani del traffico per la viabilità extraurbana previsti dallo stesso articolo 36 – D.lgs 30 aprile 1992, n. 295, con gli strumenti urbanistici superiori, con i piani di risanamento e tutela ambientale e con i piani di trasporto.

E' costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo (arco temporale biennale) e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e di mezzi di trasporto sostanzialmente invariata (offerta bloccata).

Il Comune di Castelfranco Veneto si è dotato, nel periodo compreso tra 1996 e il 1998, del Piano Generale del Traffico (PUT) e nel corso dell'anno 2004 si è dotato del Piano di Classificazione

MI/7 CO.PP.

Egz. SINDACO
X CONOSCENZA Egz. CONSIGLIERI

NON CORRERE...ACCORRI!

Per una Castelfranco a misura di cittadino!

Osservazione presentata il 13.04.2016 prot. In fase di registrazione **15819**

ERRATA CORRIGE

all' osservazione n. 14 Pista ciclabile per via Bella Venezia pag. 10

nella riga terza "Via San Pietro" deve leggersi "Via Postioma dei Prai"



Letiziamosena

Comune di

CASTELFRANCO VENETO



C_C111 - C_C111 - - 2016-04-14 - 0015957

Prot. Generale n: **0015957** **A**

Data: **14/04/2016** Ora: **11.02**

Classificazione: **6 - 7 - 0**

Acustica. Nel giugno 2011 è stato affidato l'incarico di redigere l'aggiornamento del vigente PGTU quale strumento di pianificazione del traffico per il successivo biennio di validità, 2012-2013.

L'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del Comune di Castelfranco Veneto ha il fine di confermare ed aggiornare gli obiettivi specifici di riordino e potenziamento del sistema della mobilità della rete viaria esistente, contribuendo a risolvere i principali elementi di criticità.

Ampio spazio è stato dedicato all'individuazione di interventi mirati al completamento dell'ampio quadro di interventi infrastrutturali sviluppati e realizzati in Castelfranco nel recente passato, nell'ottica di migliorare ulteriormente l'accessibilità all'area centrale del paese e la circolazione interna ed esterna al centro urbano. Parallelamente, le analisi sviluppate nell'ambito del presente aggiornamento al PGTU, hanno esaminato la dimensione della domanda di sosta e valutato una proposta di miglioramento e potenziamento dell'offerta esistente.

Infine, la proposta di potenziamento della rete delle piste ciclabili e ciclopedonali e alcuni interventi di potenziamento del sistema infrastrutturale, completano un quadro di proposte di intervento mirate al miglioramento complessivo del sistema della mobilità dell'utenza debole inserito in un contesto in cui le dinamiche del trasporto privato di persone e merci risultano tra loro fortemente correlate.

Il presente Piano, pertanto, dovrebbe costituire il riferimento per la programmazione generale degli interventi di adeguamento e miglioramento della rete viaria del Comune di Castelfranco Veneto. Nella fase successiva di progettazione di dettaglio ciascun intervento potrà trovare compimento tecnico ed il relativo finanziamento.

OSSERVAZIONI GENERALI SULLA REVISIONE E LE MODIFICHE DEL PGTU:

Lo strumento pianificatorio testé esposto evidenzia un'intenzionalità progettuale lodevole perché ispirata al rispetto e alla tutela di tutti i principi normativi fondanti il codice della strada e la corretta pianificazione pubblica.

Ma analizzando nel dettaglio l'iter amministrativo seguito dal 1998 ad oggi nel tentativo di aggiornare tale strumento programmatico emerge chiaramente uno scollamento tra detta pianificazione e la traduzione amministrativa della medesima.

ITER:

- 1) con le deliberazioni di Giunta Comunale n. 326 del 25.06.1998 e del Consiglio Comunale n. 120 del 02/10/1998, il PGTU è stato, rispettivamente, adottato ed approvato ai sensi di legge;

- 2) con determinazione n. 769 del 29.08.2001, in relazione all'obbligo di aggiornamento biennale sancito dall'art.36, comma 5, del D.Lgs. n. 285/1992 e s.m.i. e dal punto 5.8 delle direttive emanate il 12.04.1995 dal Ministro dei Lavori pubblici di concerto con il Ministro dell'Ambiente e il Ministro per i problemi delle aree urbane fu incaricato l'Ing. Michele Artusato della società AP&P srl dell'aggiornamento del PGTU del 1998 sopra richiamato
- 3) l'Ing. Artusato, nel 2002 e successivamente nel 2006, ha redatto gli aggiornamenti del Piano Urbano del Traffico in ragione degli sviluppi del quadro infrastrutturale sovracomunale, senza peraltro che l'Amministrazione sia pervenuta alla relativa approvazione:
- 4) e proprio in relazione a tali ritardi di approvazione era stata accertata la necessità di concludere la revisione del PGTU, nella relazione previsionale e programmatica e nel bilancio di previsione per il triennio 2011-2013, approvati con deliberazione di Giunta Comunale n. 53 in data 28.02.2011 e con deliberazione del Consiglio Comunale n. 31 del 15.04.2011 era stato previsto l'aggiornamento del PGTU destinando a tale scopo una somma pari a € 30.000,00
- 5) finalmente in data 06.09.12, con deliberazione di Giunta Comunale n. 222 pubblicata il 19.09.2012 è stata deliberata l'adozione dell'aggiornamento al Piano Generale del Traffico Urbano;
- 6) in relazione alla delibera n. 222 del 2012 sono state formulate e presentate, tra ottobre e dicembre 2012, numerose osservazioni all'adozione dell'aggiornamento del PGTU;
- 7) Nel maggio 2013 con delibera della Giunta Comunale n.113 è stata adottata, ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. 30/4/1992, n. 285 e del punto 5.8 delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico" pubblicate sulla G.U. n. 77 del 24/06/1995, la variante all'intervento n. 20 dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) (integrazione progetto edilizio per la costruzione del nuovo Ecocentro di Treville)
- 8) E' stato inoltre predisposto il "Rapporto Ambientale Preliminare";
- 9) Sono state predisposte le controdeduzioni alle osservazioni presentate che hanno comportato modifiche, integrazioni ed elaborazione di nuovi interventi strutturali;
- 10)E' stato predisposto il Regolamento Viario;
- 11)ed infine si giunge con delibera di Giunta n. 33 del 04.02.2016 alla riadozione dell'unico aggiornamento al PGTU tentato (1°adozione 2012);

Tale scollamento è evidente nel fatto che dal 1998 ad oggi non è ancora stato approvato l'aggiornamento al PUT ora PGTU, quindi dopo ben 18 anni l'approvato è rimasto quello del 1998.

Alla luce di questo dato è ben difficile sostenere quanto affermato in premessa e cioè che si tratta di uno **strumento tecnico-amministrativo di breve periodo**, piuttosto esso si è trasformato, almeno per il Comune di Castelfranco Veneto, in uno strumento pianificatorio di lungo periodo testimoniato da:

- la mole di nuovi interventi e modifiche strutturali inseriti nelle ultime revisioni susseguites dal 2012 ad oggi (Rev0 2012, Rev1 2014 e Rev2 2015);
- la consistenza economica degli stessi (schede di costo opere in priorità 1 pag. 87 dell'ultima Relazione Illustrativa e il dettaglio costi tracciati piste ciclabili da pag.48 a pag.66). Le opere in priorità 1 arrivano a sfiorare 14,5 milioni di euro, gli interventi previsti per la ciclabilità di cui è fornita stima di costo arrivano a valutazione economica di circa 14,4 milioni.

Questa breve disamina esplicita il nodo cruciale della difficoltà pianificatoria del PGTU di Castelfranco Veneto.

Ed è proprio la dilatazione pianificatoria subita nel corso degli ultimi vent'anni dal PGTU di Castelfranco Veneto ad imporre un'attenta e precisa riflessione sulla valenza di detto strumento, che se indubbiamente dovrebbe delineare la struttura generale degli interventi da porre in atto non deve tradire il suo obiettivo primario di **insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo (arco temporale biennale) e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e di mezzi di trasporto sostanzialmente invariata (offerta bloccata).**

Come ricomporre tale dualità?

Uno stimolo al cambiamento di questa prospettiva, potrebbe essere fornito da una pianificazione non di tipo ordinale, quella finora applicata, ma da una **pianificazione stratificata ed integrata con i livelli amministrativi sovraordinati**, ovvero formulata su più livelli **dal micro al macro**, utilizzando opportuni indici. Questa diversa metodologia riuscirebbe ad ottemperare l'immediatezza e tangibilità di micro interventi alla sovrastruttura elaborata per i macrointerventi allo scopo di riuscire a tradurre facilmente nella pratica (orizzonte di breve periodo) il miglioramento delle condizioni di circolazione stradale e la salvaguardia dell'utenza debole rimanendo saldamente ancorati al quadro progettuale infrastrutturale di riferimento.

Esempio di tale diversa impostazione di programmazione può essere ben esplicitato nell'ambito dell'implementazione della ciclabilità esistente. Infatti nella nuova versione di piano (REV2), recependo le osservazioni di merito del 2012, si sono finalmente esplicitati i costi e un doveroso

dettaglio descrittivo delle opere ciclabili da intraprendere. Ed è dall'analisi puntuale di questi nuovi dati che si rilevano diverse incongruenze che vogliamo esplicitare nel tentativo di porre l'attenzione su una pianificazione che rispetti l'organicità, i parametri e gli obiettivi di pianificazione di breve propri del PGTU.

OSSERVAZIONI PUNTUALI SULLE MODIFICHE ALLA CICLABILITA' IN TERMINI DI ESEMPLIFICAZIONE DEI COSTI E DI DESCRIZIONE PUNTUALE DEI PERCORSI R 001:

Nell'ultima Versione della Relazione (Rev2 del 2015) infatti dopo aver posto come premessa dell'aggiornamento del Piano dei Percorsi ciclabili nel paragrafo 2.6 il perseguimento delle politiche a favore della mobilità debole ed aver evidenziato come obiettivo la ridefinizione delle priorità al fine di completare un quadro di viabilità **il più possibile omogeneo con quanto già realizzato**, si procede a pag. 45 paragr. 5.3 ad identificare ancor meglio l'obiettivo asserendo "di fornire un quadro generale che rappresenta la ricucitura degli interventi fino ad oggi esistenti e di quelli prossimamente realizzabili, per ottenere un sistema ciclabile composto di vari percorsi che definiscono **un progetto compiuto ed organico, il cui compito è connettere i quartieri periferici con il centro e tra di loro.**" E ancora: "Tra gli altri elementi (di cui forse mancano riferimenti espliciti) che hanno guidato la progettazione assume importanza la considerazione che, ove possibile, non siano interessate strade con rilevanti flussi veicolari; per l'inserimento di nuove piste ciclabili si sono privilegiate strade a carattere locale o comunque con velocità di percorrenza ridotta."

Si prosegue così nell'esposizione degli interventi da realizzare distinguendoli per livelli di priorità (allegato 1): **primo livello (uno)** a cui fanno riferimento complessivamente 15 interventi, 13 numerali da 1 a 13, più ultimi due (25 e 26 con salto numerazione) con una stima dei costi complessivi superiore ai 14 milioni di euro; **livello di priorità 2 (due)** con altri 13 interventi a diversa numerazione e infine **6 percorsi previsti in altri ambiti** e caratterizzati da una numerazione alfabetica. **Complessivamente gli itinerari ciclabili sono 34** (28 con due salti numero (22 e 27) dall'1 al 30 + 6 lettere ABDEFG).

A pag. 48 comincia la disamina specifica con un'elencazione dei singoli interventi con descrizione e stima, ove possibile, dei costi.

1. OSSERVAZIONE Innanzitutto l'analisi complessiva delle **stime di costo** degli interventi ciclabili previsti in **priorità 1** evidenzia chiaramente la compresenza di interventi ad alto e basso costo. Vi sono singoli interventi stimati da 45 mila euro fino ad oltre 3 milioni.

La stima complessiva è elevata: **14 milioni e 207 mila euro** (Alleg. 1), viene da chiedersi quale disponibilità finanziaria nel breve è destinabile a questo tipo di viabilità quantomeno quali siano le opere previste nel piano triennale delle opere pubbliche? E quindi che coerenza e organicità di

fondo vi sia nella programmazione ordinaria comunale per connettere una priorità 1 finanziariamente così pesante e una disponibilità effettiva sicuramente molto più ridotta.

Si chiede di rivalutare gli interventi connotati con alta priorità stratificando la pianificazione da interventi micro a interventi macro con opportuni indicatori che tengano conto di:

- ◆ **urgenza in termini di rischiosità incidentale e quindi di conseguente aumento di sicurezza, rispetto degli obiettivi di salvaguardia dell'utenza debole,**
Referente: polizia municipale
- ◆ **rilievo della numerosità di utenza coinvolta,**
Referente: polizia municipale e servizi demografici
- ◆ **costo di progettazione ed esecuzione in funzione delle risorse finanziarie disponibili,**
Referente: ufficio tecnico-amministrativo
- ◆ **eseguibilità burocratico-temporale in termini di espropri, opere di urbanizzazione e opere di demolizione da attuare**
Referente: ufficio tecnico-amministrativo

2. OSSERVAZIONE NUOVO INTERVENTO N. 25 Percorso ciclabile in via Castellana (lunghezza 1,9 km stima costo € 240 mila)

Tralasciando il fatto che detto percorso ciclabile nella precedente versione del Piano delle Piste ciclabili file 11019D0005S0 del 2012 era indicato come percorso ciclabile esistente, poniamo l'attenzione sul fatto che finalmente abbia trovato giusta collocazione come percorso ciclabile da mettere in sicurezza e sottolineiamo che l'utilizzo di una metodologia stratificata avrebbe consentito a detto intervento di acquisire priorità rispetto ad altri già avviati per la sua forte valenza in termini di soddisfazione degli obiettivi da perseguire nel breve: rischiosità, alta percorrenza, contenimento spesa, collegamento frazione centro.

3. OSSERVAZIONE ASSENZA CICLABILITA' DI VIA VERDI E' necessario indicare la sperimentazione di VIA VERDI, che ha portato risultati in termini di riduzione di incidentalità, servizio all'utenza debole e popolazione coinvolta, come pista ciclabile inserita in PGTU per permetterne la sistemazione definitiva.

Si richiede di inserire questa pista –inizialmente sperimentale- nel sistema di rete delle ciclabili della città e di realizzarne la sistemazione definitiva.

4. OSSERVAZIONE INTERVENTO N. 15 Collegamento via Melchiori – via Bordignon – Sentiero degli Ezzelini collegato alla modifica dell'intervento infrastrutturale n. 5 costo stimato 910 mila euro

Descritto come segue:

“Previsione di collegare la Stazione Ferroviaria e la Stazione Autocorriere di prossima realizzazione al sistema via Forche-Borgo Treviso-viale Europa. La traccia si sovrappone parzialmente al collegamento viario complanare alla ferrovia previsto tra Borgo Pieve e via Mazzotti/via Paolo Piazza, e prosegue nell’area dell’ex Foro Boario per sboccare sul percorso esistente in sponda sinistra del Muson, incluso nel “Sentiero degli Ezzelini”.

L'intervento infrastrutturale n. 5, giustamente modificato, mantiene un orizzonte temporale di lungo periodo perciò, come già precedentemente sottolineato nell'osservazione n. 9 punto 6 del 2012, permane un'altissima pericolosità nel fluire dei ragazzi provenienti dalla stazione a piedi o in bici diretti all'Istituto Rosselli che percorrono Via P. Piazza e Via Mazzotti lungo il sedime stradale.

Crediamo sia urgente che l'Amministrazione ponga immediato rimedio a tale rischiosità con un intervento a stralcio che garantisca l'incolumità degli studenti in transito.

5. OSSERVAZIONE : Soppressione intervento C eliminazione PL Via Tevere: Non è stata fornita la motivazione.

6. OSSERVAZIONE : INTERVENTO A Percorso ciclo pedonale da viale Italia a via Ospedale – completamento percorso previsto in altri ambiti.

Descritto in questo modo:

“Trattasi del secondo stralcio esecutivo del progetto di collegamento tra viale Italia e via Ospedale, da attuare nell’ambito degli interventi di recupero edilizio dei fabbricati dismessi dell’area ospedaliera, nel cui giardino pertinenziale è infatti collocato il tracciato di progetto, nell’ambito del Protocollo di intesa in via di definizione tra Comune, Centro Anziani “Sartor” e U.L.S.S. n.8 per la “Realizzazione del nuovo centro diurno Alzheimer”.

Vista l’elevata percorrenza della pista da parte di ciclisti e pedoni e vista l’esiguità dell’estensione del tracciato mancante, a nostro parere tale intervento potrebbe essere utilmente completato al fine di migliorare l’attuale situazione sia in termini di sicurezza che di vivibilità, tanto più che ad oggi, essendo passati quasi 4 anni, il nuovo centro diurno Alzheimer è in fase di completamento.

7. OSSERVAZIONE : Intervento n. 30: “Pista ciclabile in Viale Italia” inserita in **priorità 2**, era assente nella relazione illustrativa del 2012 e nel Piano delle piste ciclabili allegato 2012, della quale si parla in questi termini:

“Trattasi di una pista ciclabile di tipo bidirezionale che si sviluppa sul margine ovest di di Viale Italia tra le intersezioni con via Sardegna e Borgo Treviso, per una lunghezza complessiva di ml 450...Non si prevedono modifiche ai sottoservizi esistenti. L’opera è stata appaltata ed il cantiere

è, ad oggi, in fase di avvio.

DOCUMENTO IN ATTI: PROGETTO ESCUTIVO REDATTO: SERVIZIO MANUTENZIONE STRADE CONFORME STIMA SOMMARIA LAVORI € 56.000,00 **STIMA SOMMARIA TOTALE € 72.000,00”**

Osserviamo a questo proposito alcune incongruenze rilevanti, come per esempio:

- a) questa pista non era prevista nel PGTU adottato 2012 ed è invece inserita tout-nell'adottato PGTU del 2016 a livello di priorità 2;
- b) inoltre la pista è già effettivamente realizzata e da più di un anno utilizzata ma il cantiere formalmente (REV1 e 2) è tuttora “in fase di avvio”;

Osserviamo a questo proposito come in questo caso specifico si sia rilevata una incoerenza operativa e ci chiediamo se nel prossimo futuro non si possa osservare maggior aderenza tra la programmazione e le realizzazioni operative, evidenziando maggior coerenza e continuità tra l'attività programmatoria d'indirizzo e le azioni specifiche realizzate sul territorio in modo da ridurre **l'incoerenza operativa rilevata.**

8. OSSERVAZIONE : Intervento n. 5: Pista Ciclabile via Pozzetto – collegamento Salvatronda –Albaredo (lunghezza 1,4 km); costo stimato 1,5 milioni di euro

Se ne parla in questi termini:

“Lo Studio è stato messo a punto su richiesta dell'Assessorato ai LL.PP., ai fini di valutarne il possibile inserimento nei prossimi Programmi triennali delle Opere Pubbliche del Comune di Castelfranco Veneto ciclabile **intervento 5** Salvatronda-Albaredo (stima 1,5 milioni di euro per 1,4 km.)

L'intervento ha interessanti risvolti dal punto di vista cicloturistico, in quanto contribuisce al collegamento del centro, mediante la pista esistente lungo via Sile-Borgo Treviso, con i percorsi naturalistici realizzati e da realizzare nella zona delle sorgenti del Sile (Siti S.I.C e Z.P.S. della rete Natura 2000).”

Questo intervento parla esclusivamente di risvolti importanti dal punto di vista cicloturistico, non si tratta di collegamento frazione-centro, ha un costo elevato.

Riteniamo opportuna la valutazione di inserire questo intervento **attingendo a fondi diversi** ad esempio fondi regionali o intercomunali per ampliare il sentiero del Parco del Sile e connetterlo al sentiero degli Ezzelini attraverso la ciclabilità di Castelfranco Veneto.

9. OSSERVAZIONE : INTERVENTO N. 26 Percorso ciclo-turistico via Calcara – via Larga attraverso via Loreggia di Campigo(lunghezza 0,4 km) - 135 mila euro.

Finalmente inserito nel PGTU, esso risponde:

- 1) all'esigenza di creare un collegamento Frazione-Centro, tra una frazione, Campigo, e Castelfranco che a tutt'oggi risulta sprovvista di pista di collegamento (con petizioni trentennali),
- 2) l'intervento è economicamente contenuto e a basso impatto ambientale,
- 3) riguarda una strada a bassa percorrenza.

Osserviamo inoltre che la ciclabile di via Larga e il percorso ciclo turistico di Via Calcara, prevedono, per potersi collegare agli esistenti percorsi che portano verso il Centro di Castelfranco, un attraversamento della "nuova tangenziale sud" in prossimità del progettato sottopasso SFMR; riteniamo ciò, palesemente contrastante con i basilari requisiti di sicurezza stradale nonché con gli obiettivi primari di questo PGTU che, come si può leggere nella relazione illustrativa, "ha l'obiettivo di fornire un quadro generale che rappresenta la ricucitura degli interventi fino ad oggi esistenti e di quelli prossimamente realizzabili, per ottenere un sistema ciclabile composto di vari percorsi che definiscono un progetto compiuto ed organico, il cui compito è connettere i quartieri periferici tra di loro e con il centro, in sicurezza".

La realizzazione di piste ciclo-pedonali ha il fine di salvaguardare la sicurezza e la mobilità degli utenti della strada e in particolare l'incolumità delle parti più deboli, pedoni e ciclisti; pertanto riteniamo sia fondamentale garantire la continuità dei percorsi e garantire un raccordo protetto fra le piste esistenti. Ogni progetto in tal senso va strutturato in modo da eliminare a priori le situazioni di criticità e pericolo, per non vanificarne lo scopo.

10. OSSERVAZIONE INTERVENTO 12: PISTA CICLABILE VIA PER RESANA A CAMPIGO

350 metri - 370 mila euro.

"Il progetto, che prende le mosse dalle istanze avanzate dall'Associazione Frazionale di Campigo, ha considerato la fattibilità della realizzazione di un percorso ciclabile in un tratto di via per Resana a Campigo, sul lato est della stessa, nel tratto (di circa 350 ml) compreso tra l'incrocio con via S.Lucia ed una pista ciclabile esistente."

Si tratta di un intervento frammentato, il tratto non raggiunge nemmeno il centro della frazione ma solo l'incrocio con Via Santa Lucia. Si osserva che sarebbe opportuno realizzare un collegamento continuo ed organico che arrivasse fino al centro, alla chiesa e con le altre ciclabili.

11. OSSERVAZIONE Riteniamo utile e necessario **si crei un collegamento tra il quartiere residenziale di Borgo Padova (lato est) e la ciclabile a sud della rotonda del rugby-baseball (zona Via Forche nuova).**

12. OSSERVAZIONE in merito alla **Pista n. 28 Collegamento via Forche – Stazione FS;**

notiamo che esiste già un percorso pedonale sopraelevato facilmente integrabile come pista ciclabile.

13. OSSERVAZIONE abbiamo notato l'**assenza nel piano dei percorsi ciclabili e ciclopedonali Tavola D005 di un breve ma significativo tratto di pista ciclabile**, già realizzato, che dal Borgo Padova (nei pressi della ditta Bisarello) entra in lottizzazione "Aeroplano" e si conclude presso le scuole elementari.

14. OSSERVAZIONE INTERVENTO 11: Pista Ciclabile in via Bella Venezia

L'elevato costo (1,5 milioni di euro) ed il fatto che detto intervento connette Bella Venezia ad altro Comune ci fa ritenere troppo elevato il **livello** di priorità, mentre un tratto a nostro parere più organico potrebbe essere quello **partente dal centro di Bella Venezia (verso ovest) per Via San Pietro** che oltre a collegarsi con la pista n. 7 si connetterebbe anche con il sentiero degli Ezzelini sostanziano maggior organicità comunale.

15. OSSERVAZIONE PISTA CICLABILE ESISTENTE IN VIA FORCHE tratto a SUD DEL "PAVESINO" fino all'incrocio con Via Verdi: **è segnata nel piano delle piste ma non è esistente, vi è solo un marciapiede.**

16. OSSERVAZIONE : ALTRE PISTE O PERCORSI CICLOPEDONALI NON SEGNATI:

- 1) Inizio da negozio De Santi per Vicolo Musonello fino a Borgo Treviso e
- 2) Percorso sterrato lungo Via Avenale a ovest del canale fino al ponte sull'Avenale in via San Pio X di fronte negozio Ongarato.

17. OSSERVAZIONE: NESSUNA CICLABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA la FRAZIONE di Campigo lungo Via LOVARA verso la zona industriale attigua e la pista ciclabile di Salvatronda a scapito di lavoratori e studenti che intendano avvalersi di una mobilità alternativa ai mezzi di trasporto a motore.

18. OSSERVAZIONE: Facciamo notare che tutte e tre le piste ciclabili pensate a servizio della stazione ferroviaria **Percorso n. 15, Percorso G e Percorso 28** risultano in priorità non adeguata perpetuando un isolamento impensabile per una zona di così grossa affluenza di studenti e lavoratori pendolari; si rileva infine l'assenza di una ciclabilità lungo Viale della Stazione zona ad alta frequenza di studenti e pendolari.

CONCLUSIONI

Le problematiche di ciclabilità illustrate non sono certamente esaustive ma sono esplicita esemplificazione di una metodologia da rivedere che, prescindendo da una stratificazione degli interventi dal micro al macro basata sull'analisi sinergica di alcuni fattori chiave di precipua conoscenza dei tecnici comunali, si pone oggi obiettivi necessari di organicità e omogeneità.

La formulazione di un necessario quadro sinottico, peraltro con gran parte dei dati, dopo diciott'anni di raccolta, già in possesso dell'amministrazione comunale, nel quale ogni intervento ciclabile sia ponderato attraverso alcuni opportuni indicatori riuscirebbe subito a delineare più livelli pianificatori facilmente esemplificabili e tale agile strumento fornirebbe agli amministratori una griglia pianificatoria per scelte ponderate e strutturate all'interno delle linee guida del PGTU compatibili con le risorse finanziarie a disposizione.

In sostanza tale impostazione permetterebbe alla pianificazione teorica di divenire pianificazione pratica e non un mero strumento regolamentare previsto dalla legislazione vigente e nel quale periodicamente si aggiungono interventi, progetti e nuove realizzazioni non contemplate nel sistema di programmazione urbana.

Infine un plauso particolare per il recente riconoscimento avvenuto in ambito Consiliare della valenza e significatività del patto sulla mobilità sottoscritto in campagna elettorale da tutti i candidati. Tale dibattito, che potremmo ben riassumere con uno slogan "dalle parole ai fatti", ha avuto il merito essenziale di riconoscere il lavoro organico svolto dall'associazionismo castellano e ha portato il Sindaco ad impegnarsi ad aderire alla richiesta di un'urbanistica partecipata e attiva e ad attivarsi in prima persona per ottenere nuovi fondi europei con un progetto sovracomunale di piano per la mobilità sostenibile.

Noi però auspichiamo che già ora, in sede di approvazione dell'aggiornamento al PGTU, strumento in gestazione ormai da 18 anni, sia percepibile questa concretezza, riuscendo con la formulazione di una semplice pianificazione stratificata dal micro al macro ad efficientare e rendere subitaneamente eseguibili interventi essenziali per l'utenza debole, che seguano una logica di funzionalità e coordinamento e non la legge della frammentazione e della macchia di leopardo.

SI ALLEGANO LE CARTE D'IDENTITÀ DEI FIRMATARI

NOMINATIVO	RECAPITO	FIRMA
PAOLA CONTE	v. P. PIAZZA 5	Conte
LETIZIA MOSENA	VIA FALCONE 7	Letizia Mosen
CRISTINA FRATTIN	VIA TANDONAI 9	Cristina Frattin
JUAN MARTIN MOROI	VIA INTERNA 6/B	Moroi
ADELAIDA LITWIN	VIA INTERNA 6/B	Litwin
LOSS FILIPPO	VIA FALCONE 7	Loss
MONICA DALB	VIA LOREGGIA 2/A	Monica Dalb
BERGAMIN NICOLA	VIA LOREGGIA 2/A	Bergamin
NADIA ZANETTIN	VIA FALCONE 10	Zanettin
TOMMASO LOSS	VIA FALCONE 7	Tommaso Loss
ANNA AGOSTINI	VIA FOSCOLO, 20	Anna Agostini
BERTON MARIA	V. G. FALCONE 14	Berton
SALVATO ITALO	V. FALCONE 18	Salvato
BERNARDI MARIA	V. LARGA 62	Bernardi
PASINATO ILEANA	VIALE TRIESTE 22	Pasinato
Sivocci Gianfranco	Via Primolano 6	Sivocci
ASS. FRAZIONALE CAMP. G. STANISHERLIN MAURO	IL PRES. STANISHERLIN MAURO	Stanisherlin
Pres. Quartiere Bolognina Gianfranco Sivocci		Sivocci
AIFUS	v. P. PIAZZA 5	Aifus
GIORGIO CAVALLI	V. FALCONE 14	Cavalli
GIACOMO CAVALLI	V. FALCONE 14	Cavalli
ASS. FRAZIONALE S. ANDREA	VIA LARGA 7 S. ANDREA	S. Andrea
Occhi nel Silenzio onlus	Via F. di Primiero 6	Occhi nel Silenzio
ASSER P. Guidolin	Via Matteotti, 14/A	Asser
Coordinamento Q. e F.	V. Marsala - CSP	Coordinamento
Lamberti Vincenzo		Lamberti



Allegato 1

CICLABILITA' DA REALIZZARE (REV2 NOVEMBRE 2015)
 (dati tratti dall'ultima versione della Relazione Illustrativa file 11019R001S2_REL_ILL.pdf)
Priorità 1**Intervento n.**

1.	P.C. quartiere Borgo Padova - via Piagnon (lunghezza 1,9 km);	€	575.000,00
2.	Collegam. via Castellana-Sentiero degli Ezzelini (Muson) (lunghezza 0,4 km)	€	45.000,00
3.	Pista Ciclabile in via Panigaia a Treville (lunghezza 2,6 km)	€	2.000.000,00
4.	Pista Ciclabile S.Andrea O.M.- Soranza (lunghezza 1,3 km)	€	1.300.000,00
5.	P. C. via Pozzetto – collegamento Salvatronda – Albaredo (lungh. 1,4 km)	€	1.500.000,00
6.	Pista ciclabile lungo via Montegrappa (lunghezza 0,8 km)	€	1.020.000,00
7.	Pista ciclabile via Ponte di Legno (lunghezza 0,8 km)	€	672.000,00
8.	Pista ciclabile in via Postioma (SP 102) nel tratto compreso tra Via Montebelluna e la SP 667, con adeguamento della sede stradale e realizzazione di una rotonda nell'intersezione con via Loreggia-via Storta (lunghezza 2,1 km)	€	3.100.000,00
9.	P. C. S.Floriano-Salvarosa - Il stralcio (via Montebelluna) (lungh. 0,7km)	€	700.000,00
10.	Pista Ciclabile Castelfranco – Campigo – Via Larga (lunghezza 2,2 km)	€	950.000,00
11.	P. C. in via B.Venezia da via Ponte di Legno al confine com. (lungh.1,6 km)	€	1.500.000,00
12.	Pista ciclabile via per Resana a Campigo (lunghezza 0,35 km)	€	370.000,00
13.	Completamento pista lungo linea FS tra Via Commercio e via dell'Impresa (lunghezza 0,3 km)	€	100.000,00
25.	Percorso ciclabile in via Castellana (lunghezza 1,9 km);	€	240.000,00
26.	Percorso ciclo-turistico via Calcara – via Larga (lunghezza 0,4 km)	€	<u>135.000,00</u>
Totale interventi in priorità 1: circa 17 km stima costi			€ 14.207.000,00

Priorità 2**Intervento n.**

14. Via Loreggia di Salvarosa;
15. Collegamento via Melchiori – via Bordignon – Sentiero degli Ezzelini;
16. Collegamento di continuità tra i percorsi ciclabili della SR53 e via Soranza;
17. Collegamento di continuità strada di servizio a sud della bretella SR245 ed il percorso ciclabile lungo il Rio Musonello;
18. Pista ciclabile via S.Francesco-via s.Daniele a Treville;
19. Collegamento via Soranza – via San Francesco;
20. Sottopasso ciclopedonale in via Brenta per il superamento della linea FS Castelfranco Bassano;

21.	Percorsi ciclabili complanari alla circonvallazione sud;		
23.	Collegamento via Soranza – via Pagnana;		
24.	Collegamento tra via Castellana ed il quartiere PEEP di Treville;		
28.	Collegamento via Forche – Stazione FS;		
29.	Pista ciclabile via del Commercio tra la SR 53 e via Staizza	€	150.000,00
30.	Pista ciclabile in viale Italia	€	72.000,00

Totale interventi in priorità 2 : circa 8,2 km

Percorsi ciclabili previsti in Altri Ambiti

- A. Percorso ciclopedonale da viale Italia a via Ospedale – completamento;
- B. Eliminazione dei PL di via Castellana, via Piave e via Brenta;
- D. Eliminazione del PL di via Larga;
- E. Attraversamento di continuità (ad uso prevalentemente agricolo) della bretella di accesso alla variante SR245;
- F. Collegamento con il Comune di Resana lungo la SR245;
- G. Collegamento PIRUEA STAZIONE

Totale km interventi in priorità 3: circa 4,5 km

Elenco Associazioni e Gruppi sottoscrittori:

- AIFVS
- Coordinamento Frazioni e Quartieri
- CVC Coordinamento Volontariato della Castellana
- Associazione Patronato Pio X
- Associazione Quartiere Valsugana
- Associazione Quartiere Verdi
- Associazione Frazione di Campigo
- Associazione Frazione di San Andrea
- Occhi nel Silenzio
- AUSER
- Associazione Pedibus
- Gruppo Genitori di Campigo (firmatari tutti i componenti)