



PROPOSTA DI MODIFICA MIGLIORATIVA DEL PERCORSO CICLABILE VIA BENZI - VIALE ORLEANS - VIALE TRENTO E TRIESTE

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1. PREMESSA

La presente relazione accompagna la richiesta di modifica migliorativa per il percorso ciclabile presente negli elaborati progettuali costituenti il progetto definitivo predisposto dalla Regione Veneto e da RFI denominato: Linea Castelfranco Treviso - Eliminazione dei P.L. al km 59+110 e km 59+345 TREVISIO Via Benzi Viale Cacciatori (Intervento 1.34).

La proposta di modifica trae origine dalla necessità di aumentare sensibilmente la sicurezza della pista ciclabile che dal sottopasso di via Benzi procede verso est (direzione stazione ferroviaria centrale di Treviso) attraversando a raso l'impalcato del sottopasso di Viale Cacciatori per confluire in Viale Orleans prima e in Viale Trento e Trieste poi.

La soluzione prospettata aiuterà a mantenere l'attuale diffuso utilizzo della bicicletta nonostante il percorso da e verso il centro città sarà immancabilmente compromesso nella sua sostenibilità dall'opera in progetto. È ormai assodato, infatti, che il decongestionamento del traffico motorizzato, la diminuzione del traffico cittadino, l'aumento della sicurezza stradale e un generale miglioramento dell'efficienza della viabilità passano attraverso l'implementazione di percorsi ciclabili sicuri ed efficienti, come dichiarato dall'obiettivo S06 degli Obiettivi strategici di mandato inseriti nel DUP: "realizzare e/o migliorare infrastrutture (passerelle, parcheggi ecc. per facilitare il collegamento con il centro e la stazione ferroviaria); incentivare l'uso della bicicletta...".

L'ipotesi di modifica del tracciato della pista ciclabile deriva da una attenta valutazione della mobilità proposta che ha evidenziato alcune importanti criticità con particolare riferimento ai numerosi attraversamenti delle carreggiate stradali. In particolare, l'attuale percorso ciclabile, nel tratto considerato, prevede n. 10 attraversamenti dal sottopasso di Via Benzi alla pista ciclabile di Viale Trento e Trieste. La proposta di modifica prevede solo n. 4 attraversamenti, riducibili a n. 3 se è prevista la continuazione della pista ciclabile verso la stazione centrale ferroviaria tenendo la destra nel senso di marcia proseguendo in adiacenza al parcheggio della stazione.

2. DESCRIZIONE DELLA MODIFICA DI PROGETTO

Gli attraversamenti viari presenti attualmente negli elaborati progettuali dell'opera in progetto sono qui di seguito elencati:

1° attraversamento riguarda Viale Orleans in prossimità dell'uscita dal sottopasso di via Benzi;

2° attraversamento riguarda Viale Cacciatori;
3° attraversamento riguarda Viale Orleans proseguendo in affiancamento alla viabilità che si immette a raso dell'impalcato in Viale Orleans;
4° attraversamento riguarda una carreggiata di Viale Orleans in uscita dal tunnel;
5°-6°-7° attraversamenti della viabilità, in uscita dalla rotatoria, posta al termine di viale Orleans, tre attraversamenti senza aiuole/spazi di sosta tra una carreggiata e l'altra;
8° attraversamento è rappresentato dalla viabilità in uscita da Viale Trento Trieste (PUT) su Viale Orleans;
9° attraversamento costituito dalla viabilità in uscita dalla rotatoria per immettersi in Viale Orleans;
10° attraversamento semaforo sul PUT per immettersi nella pista ciclabile di Viale Trento e Trieste.

Dagli elaborati progettuali si evince la mancanza, in corrispondenza degli attraversamenti sopra evidenziati, di adeguati spazi destinati al riparo ed alla sosta dei pedoni e dei ciclisti, opportunamente delimitati e protetti.

Alla luce di quanto sopra evidenziato viene sottoposta all'Amministrazione Comunale una proposta migliorativa per la realizzazione del percorso ciclo-pedonale che, partendo dal sottopasso previsto in via Benzi, si sviluppi con un andamento più lineare e sicuro.

Come meglio evidenziato nell'elaborato grafico allegato, è possibile, partendo dall'uscita del sottopasso di via Benzi e mantenendosi sempre sulla destra della carreggiata in direzione viale Trento Trieste, arrivare all'attraversamento del PUT e al raggiungimento della Stazione ferroviaria quasi azzerando i punti di conflitto sopra elencati rappresentati dagli attraversamenti della viabilità.

Gli attraversamenti viari proposti con la presente modifica migliorativa (riportati in verde chiaro nella carta) sono:

1° attraversamento collega il lato sud di Viale Orleans con Viale Cacciatori;
2° attraversamento riguarda una carreggiata di Viale Orleans in uscita dal tunnel (che mantiene l'attuale previsione, in giallo nella carta);
3° attraversamento riguarda la viabilità che costeggia il parcheggio della stazione;
4° attraversamento del PUT per immettersi nella pista ciclabile di Viale Trento e Trieste (con eventuale semaforo).

3. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La presente proposta si colloca nell'ambito di una auspicata collaborazione tra cittadini e Amministrazione comunale al fine di trovare la migliore soluzione per difendere e implementare la mobilità lenta incentivando l'uso di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata.

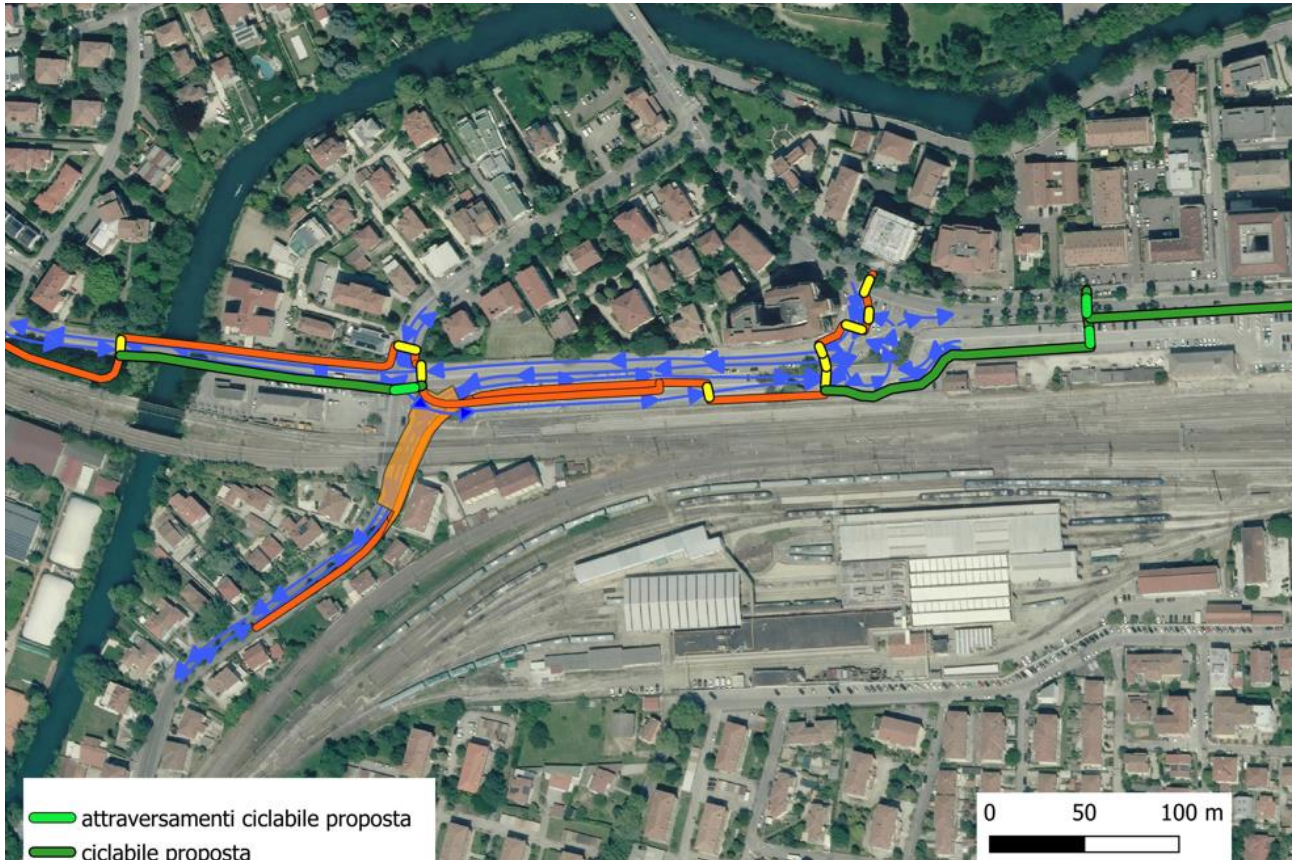
Il potenziamento della mobilità lenta costituisce il fondamento principale per lo sviluppo di un nuovo sistema di collegamenti, di promozione di pratiche sostenibili in modo da ridurre l'inquinamento, migliorare la qualità della vita nonché tutelare la sicurezza delle persone.

L'esperienza internazionale, soprattutto dei Paesi nordeuropei, insegna che aver realizzato una pervasiva e funzionale rete di piste ciclabili con criteri di sicurezza ed efficienza ha comportato il significativo aumento della percentuale di persone che utilizza la bicicletta negli spostamenti cittadini.

A tal proposito, e a conferma di quanto sopra espresso, va ricordato che il percorso ciclo-pedonale di Viale Europa, redatto dall'Amministrazione Comunale di Treviso, costituisce una

valida testimonianza ed esempio di un percorso realizzato con successo e pertanto fortemente utilizzato non solo da studenti e lavoratori che si recano presso gli istituti scolastici ivi localizzati, ma anche da tutti coloro che risiedono nelle zone limitrofe.

In conclusione, nell'ottica di intervenire in maniera costruttiva per il miglioramento delle ipotesi progettuali in fase esecutiva delle opere previste per l'eliminazione dei passaggi a livello in oggetto, si sottolinea la necessità di non perdere l'occasione di realizzare percorsi ciclo-pedonali effettivamente funzionali in alternativa a semplici tracce presenti nelle attuali tavole di progetto, poco sostenibili in quanto non percorribili in sicurezza.



Treviso, gennaio 2024



PROPOSTA DI NUOVO PERCORSO CICLO-PEDONALE TRA VIA PLINIO IL VECCHIO E VIA BENZI

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1. PREMESSA

La presente relazione accompagna la proposta progettuale di un nuovo percorso ciclo-pedonale in località s. Maria del Sile.

L'ipotesi progettuale trae origine dalla necessità di creare un percorso dedicato alla mobilità lenta che possa rappresentare una valida alternativa al nuovo assetto viario che verrà a crearsi a seguito dell'ipotesi progettuale viaria e ciclo/pedonale afferente i nuovi sottopassi alla linea ferroviaria di viale Cacciatori e via Benzi, redatta a cura di Veneto Strade e RFI.

2. VALUTAZIONI IN MERITO AL NUOVO ASSETTO VIARIO DETERMINATO DAI FUTURI SOTTOPASSI FERROVIARI DI VIALE CACCIATORI E VIA BENZI

Premesso che non è in discussione l'utilità del nuovo sottopasso viario di viale Cacciatori, va precisato che ciò che ha spinto la ricerca di una soluzione alternativa, e complementare alla soluzione proposta, sono gli elementi di criticità riscontrati per quanto riguarda il tracciato ciclopedonale di previsione.

Dall'esame delle tavole progettuali inerenti il succitato sottopasso emergono infatti, oltre ad alcuni elementi di criticità, anche alcune valutazioni di opportunità e sostenibilità ambientale:

1. Il progetto appare per certi versi avulso dalla realtà specifica del quartiere: da sempre viale Cacciatori rappresenta il collegamento ciclo pedonale del quadrante ovest del territorio con il centro cittadino. Il progetto così come pensato spezza bruscamente tale collegamento proponendo una soluzione difficilmente praticabile per i ciclisti ed ancor di più per i pedoni, sia per la lunghezza del tunnel, che certamente non ne incoraggia l'utilizzo, sia per i numerosi punti di conflitto tra cicli/pedoni e autovetture soprattutto in corrispondenza dell'uscita del tunnel che immette su viale Trento Trieste, e nei rami di raccordo della prevista rotatoria tra viale Orleans e viale Trento Trieste;

2. Conseguenza del punto precedente è il fatto che tale soluzione disincentiverà fortemente l'utilizzo della bicicletta: di fronte ad un necessario sviluppo della mobilità sostenibile, ribadito dall'obiettivo S06 degli Obiettivi strategici del mandato inseriti nel DUP 2024-28, non possiamo e non dobbiamo permetterci di andare nella direzione opposta. Va ricordato che attualmente sono circa 700 gli attraversamenti giornalieri del passaggio a livello da parte di cicli e pedoni;

3. E' da verificare la possibilità di ridurre la sezione della sede stradale e delle controstrade valutando, conseguentemente, l'eventualità di mantenere/implementare le alberature esistenti anche al fine di creare una barriera fono assorbente, cercando altresì di limitare le espropriazioni delle proprietà finitime; a tal proposito va evidenziata, in particolare, la mancanza di qualsivoglia mitigazione ambientale che, in qualche maniera, possa lenire l'impatto, anche visivo, dell'opera in questione. Quanto precede anche in considerazione del fatto che il sottopasso dista appena un centinaio di metri dalle mura cittadine e circa 50 metri dal corso del fiume Sile, in zona di vincolo e pregio ambientale.

L'ipotesi progettuale che si propone tende, pertanto, ad individuare una possibile alternativa al percorso ciclopedonale previsto dal progetto del sottopasso di viale Cacciatori, cioè la possibilità di realizzare un collegamento dedicato alla mobilità lenta che sia effettivamente efficace, praticabile e, soprattutto, incentivi l'uso di mezzi di trasporto alternativi all'automobile.

Il potenziamento della mobilità *slow* costituisce, come ben sappiamo, un nodo cruciale per la costruzione di un nuovo sistema sostenibile di collegamenti e di promozione di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata, in modo da ridurre l'inquinamento, la congestione del traffico e migliorare la qualità della vita delle persone. Il citato obiettivo strategico S06 del DUP (*Realizzare infrastrutture per una mobilità sostenibile*) ribadisce infatti la necessità di "incentivare l'uso della bicicletta e altri mezzi di mobilità *slow*" e di "realizzare e/o migliorare infrastrutture (passerelle, parcheggi ecc.) per facilitare il collegamento con il centro e la stazione ferroviaria". E a questo fine è necessario sfruttare tutte le possibilità di contributi esistenti.

3. DESCRIZIONE PROGETTO

Sono state elaborate due diverse ipotesi progettuali di collegamento ciclo-pedonale tra via Plinio il Vecchio e il previsto sottopasso di via Benzi, con attraversamento dell'area del Dopolavoro Ferroviario.

IPOTESI 1

La pista ciclo-pedonale ha il seguente andamento:

- parte da via Plinio il Vecchio, in prossimità della sua intersezione con Strada S. Angelo;



- attraversa un fondo privato, già gravato da una servitù a favore del Comune ed inerente la realizzazione di una recente ed importante opera idraulica (drenaggio di una falda acquifera, realizzato nel 2014) che confluisce nel fiume Sile;
- attraversa quindi il fiume Sile con una passerella leggera (analoga a quella recentemente costruita a S. Angelo e a S. Antonino) per approdare in corrispondenza del Dopolavoro Ferroviario;



- procede lungo la sponda restando in sx idraulica sino a lambire il campo da tennis, correndo a margine dello stesso lungo il confine nord del Dopolavoro Ferroviario sino a congiungersi con via Benzi.

IPOTESI 2

La pista ciclo-pedonale ha il seguente andamento:

- parte da via Plinio il Vecchio, a un centinaio di metri dalla sua intersezione con Strada S. Angelo;
- percorre una stradina esistente, all'altezza del numero civico 16, che termina in corrispondenza del fiume Sile;



- attraversa quindi il fiume Sile con una passerella leggera (analoga a quella recentemente costruita a S. Angelo e a S. Antonino) per approdare, anche in questo caso, in corrispondenza del Dopolavoro Ferroviario;
- corre a margine del campo da tennis, lungo il confine nord del dopolavoro Ferroviario sino a congiungersi con via Benzi.

E' importante sottolineare che entrambe le ipotesi prevedono l'approdo della passerella in un'area di proprietà di RFI. Ciò rende possibile un accordo a condizioni favorevoli tra questa società e il Comune, nell'ambito della realizzazione dei sottopassi e delle opere connesse.

4. CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE

A prescindere dalla revisione del progetto afferente ai due nuovi sottopassi alla linea ferroviaria di viale Cacciatori e via Benzi (al quale bisogna tendere e che si auspica possa tener conto degli elementi di criticità già segnalati), va sottolineata la necessità, preliminarmente a qualsiasi inizio dei lavori che avranno una durata considerevole (oltre due anni), di realizzare:

- l'allargamento/sistemazione di ponte Ottavi che rappresenta, una volta chiuso per lavori viale Cacciatori, la connessione viaria privilegiata verso il centro città per tutto il traffico proveniente dal quadrante ovest (Comune di Quinto di Treviso e diversi altri non confinanti, frazioni di Canizzano, S. Angelo e S. Maria del Sile);

- il collegamento viario tra la strada di S. Angelo e la tangenziale sud (in corrispondenza dell'attuale sottopasso viario), opera già prevista dal Piano degli Interventi del Comune ed inserita tra le priorità da attuarsi nell'arco di validità del Piano stesso. Con tale realizzazione verrebbe drenato, almeno in parte, il traffico di attraversamento dell'abitato di S. Maria del Sile e S. Zeno. La mancanza di tale collegamento porrebbe in seria sofferenza l'intero quartiere con particolare riferimento alla strada S. Angelo, rotatoria di via Sarpi, viale Michelangelo, strada Ottavi, via Plinio il Vecchio, via S. Zeno ecc. che dovrebbero sopportare una mole di traffico non adeguata alla reale capacità viaria (come già sperimentato nei tre giorni di chiusura di viale Cacciatori per manutenzioni ferroviarie nel 2022).

I sopraccitati interventi non risolvono certamente il problema del traffico conseguente allo svolgimento dei lavori, ma almeno tentano di alleviarlo.

Treviso, gennaio 2024