



Città di Castelfranco Veneto

(Provincia di Treviso)

SETTORE 5° TECNICO

Ufficio Lavori Pubblici

Castelfranco Veneto, giugno 2016

AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) - RELAZIONE DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE NEL PERIODO DI RIPUBBLICAZIONE

Premessa

La presente relazione istruttoria è stata elaborata di concerto tra l'ufficio tecnico (Settore 5° tecnico – Ufficio LL.PP.) ed il Progettista del PGTU ed integra la relazione di controdeduzioni del febbraio 2015, approvata dalla Giunta Comunale con delibera n.33 del 4 febbraio 2016, con la quale il Piano in oggetto è stato riadottato, limitatamente alle modifiche conseguenti all'approvazione delle stesse controdeduzioni (rev.02).

La pubblicazione dell'avviso di deposito del piano riadottato, conformemente a quanto previsto nell'art. 5.8 delle "Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della strada)" del 12 aprile 1995, è stata disposta per 30 giorni all'Albo Pretorio, sul Sito internet, a partire dal 15/03/2016.

Nel suddetto periodo di pubblicazione sono pervenute n.9 osservazioni, alcune delle quali consistono però in richieste di differimento del termine di presentazione delle osservazioni stesse, che sono state tutte respinte in seguito al parere della Giunta del 07/04/2016.

Nel seguito vengono sintetizzati i contenuti delle osservazioni pervenute, numerate progressivamente in base alla data di ricezione al protocollo, ed espresse le relative proposte di controdeduzioni.

RELAZIONE (2^) di controdeduzioni

Premessa

Le Osservazioni n.1/R, 3/R, 4/R, 5/R, ovvero:

Rif. prot.n.14079 del 04/04/2016 - **Proponente:** Associazione della Frazione di Campigo – firmatario: Mauro Stangherlin;

Rif. prot.n.14685 del 06/04/2015 - **Proponente:** Associazione "non correre, accorri!" a nome di diversi gruppi – primo firmatario: Paola Conte.

Rif. prot.n.14969 del 07/04/2016 - **Proponente:** Comitato Frazionale Bella Venezia – firmatario: Cristiano Perin –

Rif. prot.n.15005 del 07/04/2015 - **Proponente:** Comitato Frazionale di S.Andrea O.M. –firmatario: Roberto Stangherlin,

nelle quali era stata richiesta la proroga del termine per la presentazione delle osservazioni, sono state **tutte respinte** in base al parere della Giunta Comunale reso nella seduta del 07/04/2016.

OSSERVAZIONE N.2/R

Rif. prot.n.14114 del 04/04/2016

Proponente: Boin Silvana in Gerolimetto

Sintesi: con riferimento all'intervento identificato con il nr.22 in elaborato D013 (Collegamento via del Lavoro via Cerchiara in loc. Salvarosa), come modificato con la rev.02 del Piano, nell'osservazione viene richiesto di ripristinare il tracciato alternativo indicato a tratteggio nella rev.0 del Piano (adottato con delibera G.C. n.222 del 06/09/2012), optando per detta soluzione rispetto al tracciato ivi indicato e reso definitivo con la revisione del Piano. L'osservazione è motivata dall'esigenza di mantenere il più possibile l'integrità del lotto che residuerebbe dopo l'occupazione della parte necessaria alla realizzazione dell'opera, di sua proprietà.

Controdeduzioni:

La scelta del tracciato è da effettuarsi alla luce del previsto intervento di protezione idraulica a ridosso della ferrovia. Se compatibile, è in effetti da preferire un tracciato che infici la minor superficie agricola e quindi quello più aderente all'opera idraulica prevista. Questo potrà essere valutato in fase di progettazione dell'intervento, ove il tracciato suggerito nella prima stesura del PGTU risulti compatibile con le previsioni delle suddette infrastrutture di protezione idraulica e valutate nel loro complesso le interferenze del tracciato con tutti i mappali interessati. L'osservazione viene in tal senso recepita.

OSSERVAZIONE N.6/R

Rif. prot.n.15655 del 12/04/2016

Proponente: Associazione Quartiere Verdi – firmatario: Pierluigi Brustolon

Sintesi: viene chiesto di inserire la pista ciclabile di via Verdi all'interno del Piano (con priorità 1) e proposti interventi di riorganizzazione del traffico con un sistema di sensi unici all'interno del quartiere.

Controdeduzione: l'Associazione ripropone, in sostanza, i temi esposti in quella classificata con il n.16 (prot.n.37247 del 12/12/2012) già controdedotta nella relazione del febbraio 2015, alla quale pertanto si rimanda. Per quanto riguarda l'inserimento della pista ciclabile di via Verdi all'interno del PGTU, non si ritiene che ciò sia ininfluenza ai fini della realizzabilità dell'intervento, che infatti è stato attuato in via sperimentale e quindi si può considerare già in stato di attuazione. Vale quanto più volte evidenziato in merito al rimando a specifici Piani Particolareggiati dell'area centrale per la riorganizzazione della viabilità all'interno dei quartieri, tema che è inoltre presente all'interno del Documento Unico di Programmazione (DUP) approvato dal con deliberazione consiliare n.50 del 29/04/2016 (sezione operativa – par.17 Viabilità).

OSSERVAZIONE N.7/R

Rif. prot.n.15741 del 13/04/2016

Proponente: Comitato Frazionale Bella Venezia – firmatario: Cristiano Perin.

Sintesi: viene lamentata l'assenza di un collegamento ciclabile verso il centro, Villarazzo (Sentiero degli Ezzelini) e Vallà; non esiste un "anello ciclabile" di collegamento delle varie frazioni.

Controdeduzione: come evidenziato nella controdeduzione all'osservazione n.17 (prot.n.37532 del 14/12/2012) della relazione del febbraio 2015, è presente nell'ambito della programmazione regionale l'intervento n.14 (rif. Elab.D013 del Piano), incluso nel vigente PAT, riguardante la riqualificazione del nodo via Bella Venezia-SR 53, nell'ambito del quale è risolto il tema del collegamento verso il centro anche della viabilità ciclopedonale. Va tuttavia evidenziato che la prospettiva di attuare tale intervento, nei termini in cui esso è inserito negli strumenti di previsione, è poco realistica, in relazione alla scarsissima disponibilità di risorse finanziarie sia da parte del Comune che della Regione, e che pertanto il Comune si è fatto parte attiva al fine di definire e sottoscrivere un accordo di programma in base al quale sia possibile avviare l'iter realizzativo del collegamento ciclabile che in realtà è stato evidenziato nella scheda 15-V del PGTU rev.02 (elaborato D013), nella quale si ipotizza il prolungamento del relativo itinerario verso la località di Bella Venezia, in modo da risolvere il problema di continuità evidenziato nell'osservazione.

Per quanto riguarda il collegamento verso Vallà, il Piano in realtà prevede due itinerari, contraddistinti nell'elaborato D005 con i numeri 7 e 11: il primo, in particolare, collega il centro frazionale mediante un percorso affiancato a via Ponte di Legno alla pista ciclabile esistente lungo la S.P. 667.

Relativamente al proposto collegamento del centro frazionale alla Frazione di Villarazzo, esso sarebbe probabilmente in grado di produrre benefici in termini di razionalizzazione della rete e, soprattutto, dell'interesse cicloturistico al percorso che potrebbe scaturire dalla concomitante funzione di collegamento verso ovest con il Sentiero degli Ezzelini e, verso est, con l'itinerario n.11 (pista ciclabile via Bella Venezia), quest'ultimo connotato da una valenza ambientale di un certo pregio in quanto ubicato nella zona dei Prai. D'altra parte, il costo dell'intervento prospettato – piuttosto esteso in termini di sviluppo lineare - è da prevedere impegnativo, il che ne consiglia la possibile collocazione temporale oltre il breve termine, dopo una necessaria valutazione di fattibilità tecnica ed economica ai fini dell'eventuale inserimento nei prossimi aggiornamenti della pianificazione. L'osservazione viene in tal senso recepita.

OSSERVAZIONE N.8/R

Rif. prot.n.15743 del 13/04/2016

Proponente: Associazione della Frazione di Campigo – firmatario: Mauro Stangherlin.

Sintesi: vengono presi in considerazione gli interventi nn.10-26 (rif. Elab. D005) e nn.16-24 (rif. Elab.D011).

Per quanto riguarda i primi due (trattasi delle piste ciclabili di via Larga e di via Calcara), viene lamentato un difetto di continuità dei percorsi, determinata dalla cesura operata dalla prevista tangenziale sud (bretella SFMR) in corrispondenza della quale sono previsti attraversamenti a raso, e proposta la realizzazione di un sottopasso ciclabile. Viene inoltre asserita la mancanza di collegamento tra la pista di via Larga (così come attualmente concepita) ed il centro della frazione, facendo riferimento ad una segnalazione del 29 gennaio 2015, e rilevata la criticità dell'intersezione tra la nuova pista ciclabile di via Larga e la bretella SFMR, in riferimento ai relativi progetti agli atti.

Per i secondi (16-24 in D011) trattasi del collegamento tra la SR 245 e via Lovara (c.d. tangenziale sud) e 24 (collegamento via Lovara – SP19). Di essi viene contestata l'incompatibilità sotto i profili ambientale, di uso del territorio e di protezione idraulica, ritenendoli in definitiva superflui in relazione

alle altre previsioni di potenziamento delle strutture viarie della rete, in particolare la S.R.53 (interventi 14, 15-V, 23) e via Sile (intervento 07A-V).

Controdeduzioni: per quanto riguarda la realizzazione di un sottopasso al fine di superare in sicurezza la bretella SFMR, essa pone evidentemente un problema di costi di realizzazione che difficilmente la Regione – che è titolare dell'intervento - si potrà accollare. In ogni caso, la schematizzazione del PGTU recepisce quella del progetto definitivo licenziato dalla Regione Veneto e posto a base dell'avvio della fase esecutiva dell'intervento. Pertanto, un'eventuale azione tendente a migliorare, in generale, l'assetto del sistema ciclabile contenuto nei progetti attuativi del Piano (SFMR di competenza regionale e pista ciclabile di via Larga di competenza comunale) deve essere discusso a tale livello di sviluppo.

L'osservazione è pertanto respinta in quanto non pertinente, entrando in elementi di dettaglio non afferenti il PGTU. Circa il collegamento verso Campigo, in realtà esso è costituito dai due percorsi laterali alla carreggiata (marciapiedi). Nel frattempo è stata studiata, ai fini dell'eventuale inserimento nei prossimi aggiornamenti della pianificazione, anche un'ipotesi di collegamento della nuova pista di via Larga a via Calcara tramite un percorso campestre, analogo a quello identificato con il n.26 in elab.D005, che potrebbe dare risposta all'esigenza rappresentata.

Relativamente alla soppressione della "tangenziale sud" (interventi n.16 e 24) ovvero alla sua traslazione verso nord, il PGTU ripropone e conferma le previsioni dello strumento urbanistico; sotto il profilo ambientale, sia nella Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PAT che nel Rapporto ambientale preliminare redatto nell'ambito dell'istruttoria per la Verifica di assoggettabilità alla V.A.S., e di conseguenza nella Relazione del PGTU, non emergono problematiche particolari.

Per quanto riguarda l'aspetto idraulico, è evidente che la progettazione debba essere condotta nel pieno rispetto delle stringenti normative in tema di invarianza idraulica, come del resto evidenziato nei documenti testé citati e nel Regolamento viario.

L'osservazione viene pertanto respinta.

OSSERVAZIONE N.9/R

Rif. prot.n.15819 del 13/04/2016 (ed errata corrige prot.n.15957 del 14/04/2016)

Proponenti: Gruppo "Non correre...accorri!" – prima firmataria: Paola Conte.

Sintesi: l'osservazione è articolata in un preambolo, nel quale si elenca (in maniera corretta) la cronologia dell'iter di approvazione del Piano e vengono formulate sia annotazioni critiche che suggerimenti in ordine alla tempistica ed all'approccio metodologico, che si vorrebbe maggiormente orientato all'individuazione di interventi effettivamente realizzabili nel breve periodo (l'arco temporale biennale del Piano) indipendentemente dal ridisegno della viabilità mediante gli interventi infrastrutturali che il Piano stesso propone. Al preambolo seguono 18 osservazioni puntuali, tutte relative al sistema delle piste ciclabili (rif. Elab. D005), che vengono di seguito riassunte e controdedotte.

Controdeduzioni: Per quanto riguarda le premesse, essendo le annotazioni di carattere generale, si rimanda ad altre osservazioni di analogo tenore pervenute in occasione della prima pubblicazione del

Piano, in particolare la n.9 (prot.n.31030 del 23/10/2012 e 31112 del 26/10/2012, primo firmatario Mosenza Letizia) e la n.27 (prot.n.37705 del 17/12/2012, del Gruppo Consiliare Partito Democratico - Lista Sartor). La revisione del Piano, infatti, non sposta in alcun modo i punti cardine del Piano stesso e pertanto, in relazione alle finalità della ripubblicazione, ogni considerazione di metodo, sia pure di interesse, si deve considerare non pertinente ai fini dell'approvazione.

Passando alle osservazioni puntuali, nell'ordine:

1. **Sintesi** - Sull'analisi complessiva delle stime di costo degli interventi, si chiede di rivalutare le priorità tenendo conto di un riordino fondato su parametri di urgenza, sicurezza, popolazione servita, costi unitari e agilità di procedimento.

Controdeduzioni - Quello del reperimento dei fondi necessari all'attuazione del Piano, è un tema che non è stato affrontato nel Piano, nel quale ci si limita ad evidenziare le poste finanziarie necessarie ad attuare gli interventi in un ordine di priorità, il quale è del resto piuttosto flessibile e permeabile all'interno delle tre classificazioni, soprattutto con riferimento alla possibilità di anticipare l'esecuzione di interventi "micro", proprio perché di costo contenuto. Sta quindi all'Amministrazione, in sede di formazione dei programmi triennali delle opere e delle manutenzioni, stabilire quali interventi possono essere inseriti e realizzati effettivamente nell'arco temporale del triennio in base alle risorse finanziarie disponibili. Nel programma attuale, infatti, si ritrovano gli interventi nr.9 (Pista ciclabile S.Floriano II° stralcio), nr.10 (Pista ciclabile Castel Franco Campigo) che nel Piano sono classificati in priorità 1 , e nr.25 (Pista ciclabile via Castellana a Treville) che è invece inserito in priorità 2 ma, nelle attuali ipotesi di sviluppo, ha un costo relativamente basso. Per quanto riguarda gli interventi definiti "micro", gli stessi – che normalmente sono di importo inferiore ad € 100.000 – essi di regola sono inseriti in programmi di interventi di manutenzione straordinaria (un esempio per tutti, la Pista ciclabile di viale Italia – nr.30) ma non nel programma triennale, per cui la scelta ha un grado di flessibilità ancora maggiore. Non si ritiene pertanto necessario né opportuno rivedere l'ordine di priorità, proprio perché esso non è cristallizzato nel Piano, ma viene rivalutato ad ogni adozione del programma triennale dei lavori pubblici e di quello delle manutenzioni straordinarie. L'osservazione viene pertanto respinta.

2. **Sintesi** - Sull'intervento 25 (percorso ciclabile via Castellana), se ne constata l'avvenuto inserimento come percorso da realizzare.

Controdeduzioni - La pista ciclabile di via Castellana potrà essere avviata ad attuazione nei termini proposti solo dopo aver risolto le possibili conflittualità in tema di titolarità delle aree, il che richiede un'ampia condivisione delle scelte progettuali di riassetto della carreggiata stradale, con la soppressione sistematica delle aree di sosta attualmente istituite.

3. **Sintesi** - Pista ciclabile via Verdi: si chiede l'inserimento dell'intervento nel Piano e la programmazione definitiva nel programma di opere, considerata conclusa la fase di sperimentazione.

Controdeduzioni - La sperimentazione del senso unico e della pista ciclabile in via Verdi è stata avviata indipendentemente dal PGTU, nel tentativo di risolvere il problema della sicurezza del transito pedonale e ciclabile indotto dai plessi scolastici ivi esistenti,

indipendentemente dagli interventi di riordino della rete viaria (i tre anelli del PGU). Altri percorsi di questo tipo, pure esistenti, non sono stati inseriti nel Piano perché rappresentano una pianificazione di secondo livello, che affronta le riorganizzazioni dei singoli quartieri, o zone omogenee, una volta intrapresi gli interventi che costituiscono l'architettura principale del PGU stesso che sono necessari a creare i presupposti per l'attuazione della drastica riduzione del traffico di attraversamento, quindi a rendere efficaci le stesse riorganizzazioni. Relativamente alla realizzazione dell'intervento conclusivo – che esula dalle finalità del piano - l'Amministrazione può prendere atto della richiesta. L'osservazione è pertanto respinta.

4. **Sintesi** - Intervento 15 (Collegamento via Melchiorri-via Bordignon): richiesta di adottare provvedimenti per il transito pedonale, in attesa della programmazione dell'intervento di riordino cui esso è collegato (nr.5 in elab. D013).

Controdeduzioni - La risoluzione di un eventuale intervento-tampone può essere recepita come proposta operativa, avviando eventuali valutazioni, ma l'osservazione deve essere respinta in quanto non pertinente in riferimento all'approvazione del Piano.

5. **Sintesi** - Si chiede la motivazione relativamente alla soppressione dell'intervento C (soppressione PL di via Tevere).

Controdeduzioni - L'intervento C fa parte del programma SFMR di seconda fase, intervento 1.16 di soppressione del passaggio a livello al km 32+994 della linea TV-VI. L'eliminazione della pista ciclabile affiancata al nuovo percorso è dovuta al recepimento dello schema progettuale, sviluppato a livello definitivo dalla Regione. I collegamenti ciclabili sono previsti, nel Piano, mediante gli interventi nr.18, 19 e 4. In fase di ripresa dell'iter realizzativo dell'intervento regionale, da tempo bloccato sostanzialmente per carenza di risorse finanziarie, l'Amministrazione può sempre riservarsi di richiedere una valutazione della fattibilità tecnica ed economica della costruzione di un sottopasso ciclopedonale al fine di mantenere il collegamento tra via Tevere e via Brenta.

6. **Sintesi** - Si sollecita l'esecuzione dello stralcio di completamento dell'intervento A (pista ciclabile tra viale Italia e via Ospedale).

Controdeduzioni - L'intervento è previsto nel Piano, pertanto l'osservazione non è pertinente. In ogni caso l'iter realizzativo dell'opera di completamento è stato avviato sulla base di un Accordo di programma tra Comune di Castelfranco, ULSS n.8 e Centro anziani "Sartor", resosi indispensabile per pervenire alla cessione delle aree necessarie a realizzare l'opera.

7. **Sintesi** - In merito all'intervento nr.30 (pista ciclabile viale Italia) si definisce come "incoerenza operativa" il fatto che l'intervento fosse assente dal Piano rev.0 e nonostante ciò esso, inserito in priorità 2 nella revisione, sia stato già realizzato, risultando infine, dalla relazione, che il cantiere sia ancora in fase di avvio.

Controdeduzioni - L'intervento nr.7 (pista ciclabile viale Italia) è stato solo recepito nel PGU, essendo stato avviato su iniziativa diretta dell'Amministrazione, che lo ha incluso nei programmi manutentivi di importo inferiore ad € 100.000. Quanto all'indicazione dello stadio di attuazione, quella parte della relazione è stata redatta nel momento in cui i lavori erano in corso, e non è stata corretta in quanto lo sviluppo temporale successivo è logico e

conseguenziale. Questo del resto accade per tutti gli interventi nel frattempo passati alla fase esecutiva che, nel Piano, risultano ancora solo programmati.

8. **Sintesi** - Viene suggerito, in relazione all'intervento nr.8 (Pista ciclabile via Pozzetto), di mantenerne la programmazione solo nell'ambito di possibili finanziamenti esterni, dato il costo elevato e la valenza intercomunale ed ambientale del percorso.

Controdeduzioni - Si prende atto del suggerimento contenuto nell'osservazione, che peraltro non incide sull'iter approvativo del Piano.

9. **Sintesi** - In merito all'intervento 26 (percorso cicloturistico tra via Calcara e via Larga), pure apprezzandone il relativo inserimento, se ne contesta la prosecuzione verso nord, nell'ambito di quanto previsto relativamente all'intervento n.10 (pista ciclabile di via larga) per ragioni sostanzialmente sovrapponibili a quelle contenute nell'osservazione 8-R (prot.n.15743 del 13/04/2016 dell'Associazione della Frazione di Campigo).

Controdeduzioni - Si rimanda alle controdeduzioni all'osservazione 8-R.

10. **Sintesi** - Sull'intervento 12 (Pista ciclabile via per Resana a Campigo) se ne contesta la funzionalità, in relazione al fatto che non vi sarebbero collegamenti sia al centro che ad altri percorsi in zona.

Controdeduzioni - L'intervento di via per Resana – peraltro in corso di esecuzione – ha l'obiettivo di rendere sicuro in transito ciclopedonale lungo il tratto compreso tra la Zona Artigianale e l'intersezione con via S.Lucia. Altro obiettivo che ci si prefigge è quello di perseguire, nello stesso tratto, una riduzione di velocità degli autoveicoli, attuando la riqualificazione della sede stradale, con inserimento di nuovi attraversamenti pedonali, alcuni parcheggi ed il nuovo impianto di illuminazione pubblica a LED, nel tentativo di dare una connotazione più urbana al contesto. Il percorso - che non può interessare l'ultima parte tra via S.Lucia e la chiesa per la mancanza di spazi per gli allargamenti – da una parte sfrutta il marciapiede esistente lato nord, ma soprattutto entra in via S.Lucia, che viene resa a senso unico in ingresso da via per Resana, ricavando un percorso riservato a pedoni e ciclisti a lato della carreggiata, fino all'accesso alla nuova lottizzazione.

11. **Sintesi** - Si suggerisce di prevedere un collegamento tra il quartiere di Borgo Padova est e la pista ciclabile della 'nuova' via Forche, a sud del rotatoria che immette nel triplo sottopasso.

Controdeduzioni - Trattasi di una tematica sin qui mai evidenziata, che potrà eventualmente essere approfondita in futuro. Si evidenzia, comunque, che la continuità di collegamento tra il quartiere di Borgo Padova e via Forche è attualmente realizzata mediante il sistema di passerelle costruite sul triplo sottopasso di via Forche. Ai fini dell'approvazione del Piano, l'osservazione è respinta.

12. **Sintesi** - Intervento n.28 (Collegamento via Forche Stazione FS): si segnala la possibilità di sfruttare la sommità del terrapieno esistente a nord della viabilità SFMR.

Controdeduzioni - La cosa è nota, ed è giocolforza che il collegamento debba insistere su quel sedime. L'osservazione è quindi recepita.

13. **Sintesi** - Viene segnalata l'assenza dell'indicazione di un collegamento esistente tra Borgo Padova e le scuole elementari che insiste nella lottizzazione "aeroplano".
Controdeduzioni - Si rimanda alle controdeduzioni all'osservazione n.3/R, trattandosi di collegamenti, peraltro esistenti, in ambiti quartierali.
14. **Sintesi** - Relativamente all'intervento 11 (Pista ciclabile via Bella Venezia), dato il costo elevato se ne suggerisce il differimento nell'ordine di priorità, proponendone la sostituzione con un nuovo collegamento tra il centro della frazione e Villarazzo/Sentiero degli Ezzelini, peraltro evidenziato anche nell'osservazione nr.7/R (prot.n.15741 del 13/04/2016, proponente: Comitato Frazionale Bella Venezia).
Controdeduzioni - L'osservazione può essere recepita allo stesso modo dell'osservazione 7/R (prot.n.15741 del 13/04/2016, proponente: Comitato Frazionale Bella Venezia), di analogo contenuto. Si rimanda pertanto all'ultima parte delle relative controdeduzioni.
15. **Sintesi** - Si rileva il fatto che, dove nel Piano è indicata una pista ciclabile esistente nel tratto di via Forche tra il "Pavesino" di Borgo Treviso e l'intersezione con via Verdi, ci sia in realtà un marciapiede.
Controdeduzioni - In via Forche, dal "pavesino" a via Verdi insistono due percorsi laterali, i quali vengono considerati piste ciclabili monodirezionali. Un riordino, ove effettivamente valutato come necessario, sarà peraltro possibile mediante interventi di modesta entità. Ai fini dell'approvazione del Piano l'osservazione è respinta.
16. **Sintesi** - Vengono segnalati ulteriori percorsi esistenti ma non indicati nell'elaborato D005, ovvero quelli in destra del torrente Avenale tra via S.Pio X e via Regina Cornaro e dal ponte di Cà Duodo a Borgo Treviso in sponda sinistra dello stesso.
Controdeduzioni - Si prende atto della segnalazione per le future revisioni del documento, che per definizione deve essere aggiornato periodicamente in funzione degli sviluppi della rete.
17. **Sintesi** - Si contesta l'assenza della previsione di collegamento ciclabile tra il centro di Campigo e la zona industriale a nord.
Controdeduzioni - Un collegamento ciclabile lungo via Lovara alla zona industriale di Salvarosa comporterebbe interventi piuttosto importanti e finanziariamente onerosi, data l'indisponibilità di spazio all'interno degli attuali confini stradali e la complicazione indotta dalla necessità di attraversare la ferrovia Treviso Vicenza con una nuova opera d'arte, essendo la carreggiata del cavalcaferrovia insufficiente ad accogliere percorsi ciclabili regolamentari, anche volendo tralasciare la pendenza delle rampe, eccessiva per ciclisti non sportivi. L'intervento dovrebbe quindi essere attentamente valutato in termini di bilancio costi-benefici, indagando l'effettiva utilità del collegamento per le categorie di utenza dei lavoratori e degli studenti. Relativamente ai presupposti per l'approvazione del PGTU, l'osservazione viene dunque respinta.
18. **Sintesi** - Si contesta l'ordine di priorità assegnato alle piste ciclabili che interessano l'area ferroviaria (identificate con nr.15, lett. G e nr.28) e l'assenza di una ciclabilità lungo il Viale della Stazione.

Controdeduzioni - In merito all'ordine di priorità, si ribadisce che lo stesso è da considerare 'flessibile' e che l'Amministrazione ha la possibilità di modificare la programmazione degli interventi in base all'evolversi della situazione generale. Ciò detto, l'intervento G rientra in parte nell'opera di completamento della viabilità SFMR, la cui esecuzione è stata avviata, mentre sia per il relativo completamento (via Melchiorri ovest) che per il nr.28 (via Melchiorri est), essi potranno anche essere programmati come interventi minori, di riqualificazione di spazi esistenti, essendo di entità economica prevedibilmente contenuta. Per quanto riguarda l'intervento 15, infine, la questione è più complessa, in quanto legata all'intervento nr.4 della viabilità, che comporta un iter più articolato (acquisizione di aree sia private che del demanio ferroviario) ed un costo importante. L'osservazione è pertanto respinta.

Il Progettista incaricato

Area Engineering s.r.l.

Ing. Michele Artusato

il responsabile dell'istruttoria

ing. Stefano Gatti

V.to: il Dirigente del Settore 5° Tecnico

Arch. Luca Pozzobon