



## ***Città di Castelfranco Veneto***

*(Provincia di Treviso)*

**SETTORE 5° TECNICO**

Ufficio Lavori Pubblici

**Castelfranco Veneto, febbraio 2015**

<p><b>AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) - RELAZIONE DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE NEL PERIODO DI PUBBLICAZIONE</b></p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 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.*

*La Giunta Comunale, con deliberazione n.222 del 06/09/2012, ha adottato l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Castelfranco Veneto e disposto il relativo deposito.*

*La pubblicazione dell'avviso di deposito, 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 17/09/2012.*

*Con deliberazione n.265 del 17/10/2012, la Giunta Comunale tenuto conto delle esigenze manifestate dai rappresentanti di varie Associazioni Frazionali e Comitati di Quartiere, ha prorogato il suddetto periodo di deposito per 60 (sessanta) giorni scadenti il giorno 17 dicembre 2012, stabilendo che nel suddetto periodo venissero espletati approfondimenti e riflessioni sugli interventi di adeguamento della rete viaria, sia alla luce delle iniziative in atto per la definizione di opere di interesse regionale strategiche per la relativa influenza sull'efficacia del Piano, sia per perfezionare e consolidare il necessario coordinamento dello stesso con gli strumenti di pianificazione in itinere, in particolare il PAT, anche ai sensi dell'art.2.5 delle summenzionate Direttive.*

*Nel periodo di pubblicazione sono pervenute n.30 osservazioni e, oltre il suddetto termine, è inoltre pervenuta l'osservazione del Consorzio Azienda Intercomunale di Bacino Treviso 3, inerente il coordinamento con il progetto edilizio per la costruzione del nuovo Ecocentro di Treville, che ha originato il procedimento di variante al Piano di cui al punto seguente.*

*Con delibera della Giunta Comunale n.113 del 22 maggio 2013 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) adottato con deliberazione della Giunta Comunale n. 222 del 06/09/2012.*

*La suddetta Variante è stata pubblicata il 28/05/2013 per il periodo di 30 (trenta) giorni in visione al pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni.*

*Nel periodo di pubblicazione sono pervenute n.6 osservazioni.*

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

## **RELAZIONE di controdeduzioni**

---

### **OSSERVAZIONE N.1**

**Rif.** prot.n.29831 del 08/10/2012

**Proponente:** Dario Gambarotto

**Sintesi:** In relazione al piano di recupero di via Romanina di cui alla delibera G.C.12760 del 26/4/2012 approfondire le previsioni di realizzazione di due nuovi attraversamenti pedonali in via S.Pio X (allega planimetria).

**Controdeduzioni:** L'elevata pressione veicolare (oltre 1.000 veicoli nell'ora di punta della mattina – 8:00 – 9:00 – dato bidirezionale), che impegna nei due sensi di marcia l'arteria di accesso all'anello del centro storico, induce fenomeni di pericolosità negli attraversamenti pedonali, ove questi non siano opportunamente regolamentati da adeguati sistemi semaforici. La proposta di inserimento dei due ulteriori attraversamenti pedonali non semaforizzati non è compatibile con l'attuale regime della circolazione, in particolare con la presenza dell'impianto semaforico all'intersezione con via Regina Cornaro-via Romanina a nord ed il passaggio pedonale di collegamento ai portici di Piazza Giorgione al limite sud, in quanto l'effetto prodotto sarebbe quello di provocare ulteriori rallentamenti sia in quel tratto di via S.Pio X che sul Corso XXIX aprile, moltiplicando i tempi di attesa dei veicoli inducendo un incremento del già critico accodamento, ed introducendo nuove criticità, queste ultime legate alla sicurezza intrinseca degli attraversamenti stessi. Tale situazione è, peraltro, destinata a mutare negli scenari conseguenti all'attuazione degli interventi che il PGTU prevede nella "gronda nord" e della conseguente riorganizzazione e sperimentazione della viabilità nel centro storico.

Lo sviluppo, nella fase transitoria, di eventuali soluzioni tecnicamente sostenibili della tematica esposta, d'altra parte, riguarda elementi di dettaglio che non sono oggetto di specifico approfondimento nell'ambito del livello di sviluppo proprio del PGTU e pertanto, per il relativo studio, si rimanda agli uffici competenti.

---

### **OSSERVAZIONE N.2**

**Rif.** prot.n.29874 del 08/10/2012

**Proponente:** Paolo Zanon

**Sintesi:** L'osservazione è articolata su tre argomenti:

2.1 - relativamente alle schede interventi nn. 7-A/7-B e 8 si esprime preferenza per la soluzione in sovrappasso; si denuncia l'incompatibilità della viabilità di adduzione prevista nell'intervento 8 con lo stato di fatto dell'edificazione.

2.2 – relativamente alla scheda intervento 15, prevedere rotatoria più piccola; risolvere viabilità di accesso via Fortunato, con preferenza per una soluzione in sottopasso; la passerella ciclopedonale è troppo decentrata; dare in ogni caso priorità alla realizzazione del collegamento ciclabile rispetto alla rotatoria (sicurezza del cantiere).

2.3 - in relazione all'attuazione del progetto della Superstrada Pedemontana Veneta (SPV), concordare con gli enti sovraordinati il dirottamento del traffico pesante sulla nuova viabilità.

**Controdeduzioni:**

2.1 L'osservazione viene in parte recepita. L'orientamento dell'aggiornamento del PGTU è di trasferire su altra viabilità l'importante quota di traffico che impegna Borgo Treviso realizzando un collegamento tra via Forche e via Lovara, a sud di Borgo Treviso, con un manufatto al fine di non realizzare il sottopasso di via Sile, che pur rimarrà nella programmazione giacché previsto da ente sovraordinato (Regione Veneto), alla quale sarà rappresentata la situazione. La relativa scheda intervento (n.08) è stata aggiornata con la rappresentazione dell'edificato.

Il progettista nella fase istruttoria che ha seguito quella di pubblicazione, ha valutato diverse ipotesi per la realizzazione del superamento della linea ferroviaria, sia in sovrappasso che in sottopasso, su richiesta dell'Amministrazione. La proposta definitiva, che presenta una soluzione in sottopasso, è pertanto quella riportata nella scheda **07A-V**, la quale sostituisce ed annulla la precedente scheda 7-A. Sul tema, si rimanda inoltre alle controdeduzioni all'osservazione n.12.

2.2 L'osservazione viene in parte recepita, con riferimento alla possibilità di adottare un diametro inferiore, come rappresentato nella scheda **15-V**; la passerella pedonale prevista dallo schema progettuale proposto viene mantenuta. Si evidenzia che la competenza per l'attuazione dell'intervento è di Veneto Strade S.p.A., con il coinvolgimento della Provincia di Treviso, soggetti con i quali il Comune di Castelfranco ha recentemente concluso e ratificato un apposito Accordo di programma per la realizzazione della rotatoria.

2.3 L'Amministrazione è interessata a favorire interventi finalizzati a mitigare l'impatto del traffico pesante sull'intersezione e più in generale sul tratto di SR 53 che interessa il territorio comunale, i quali siano sostenibili sul piano operativo. L'osservazione viene pertanto recepita.

---

**OSSERVAZIONE N.3**

**Rif.** prot.n.30020 del 09/10/2012

**Proponente:** Andrea Rama, il quale dichiara di rappresentare i residenti vie S. Venanzio Fortunato, Circonvallazione, Giovanni Miazzi e abitazioni limitrofe (*segue elenco di firme senza elementi identificativi dei soggetti firmatari*).

**Sintesi:** tema dell'osservazione è l'accessibilità via Fortunato proveniendo dalla SR53 ed i problemi indotti dall'accesso al "Mc Drive" nei giorni di sabato e domenica; l'attraversamento ciclopeditone è da mantenere e dislivellare nel sito dell'intersezione, con eventuale riduzione dell'anello giratorio.

**Controdeduzione:**

si rimanda alle controdeduzioni all'osservazione n.2 sub 2.

---

**OSSERVAZIONE N.4**

**Rif.** prot.n.30223 del 10/10/2012

**Proponente:** Sasso Maria Luisa e Dallan Paola.

**Sintesi:** viene formulata la richiesta di accogliere l'osservazione al PRG formulata in data 20/10/2011 per il cambio di destinazione d'uso da ZTO F.4 a ZTO C1 con proposta di cessione dell'area da occupare per l'esecuzione dell'intervento "Collegamento via Damini via Montegrappa - ipotesi A".

**Controdeduzione:** Nel dare atto della proposta, si evidenzia che la stessa, per sua natura, può essere trattata solo in caso venga avviato un procedimento di esproprio per la realizzazione di un'opera pubblica. L'osservazione viene pertanto respinta in quanto non pertinente.

Nella proposta definitiva del PGTU, inoltre, la scheda intervento 01a è stata annullata e sostituita dalla scheda **01A-V**, nella quale è stata soppressa l'ipotesi A, che si riferisce, appunto, all'intervento fatto oggetto di osservazione.

---

#### **OSSERVAZIONE N.5**

**Rif.** prot.n.30679 del 15/10/2012

**Proponenti:** Manente Daniele, Bertollo Giuseppe, Manente Andrea, Manente Matteo

**Sintesi:** viene formulata la richiesta di stralciare dal PGTU l'intervento n.8 (sottopasso ferroviario di via Sile) per una serie di motivazioni legate all'effettivo stato dei luoghi e dell'edificato in rapporto alla collocazione delle bretelle secondarie di accesso alle stesse.

**Controdeduzione:** in via generale si rimanda alla controdeduzione all'osservazione n. 2 sub 1, aggiungendo che la questione deve essere verificata soprattutto dalla Regione, che ha redatto per tramite del progettista incaricato la fattibilità dell'intervento nei termini riportati nel PGTU. La situazione verrà quindi portata all'attenzione della stessa Regione con riferimento al PRG, all'osservazione (in quanto rappresentativa) ed alla classifica funzionale del PGTU, affinché venga valutato un ridimensionamento dell'intervento, in coerenza con la schematizzazione definitiva dell'intervento n.**07A-V** formulata nell'ambito dello stesso PGTU, la quale annulla e sostituisce la scheda 07-A.

---

#### **OSSERVAZIONE N.6**

**Rif.** prot.n.30865 del 16/10/2012

**Proponenti:** Mazzocca Mariano e Mazzocca Umberto

**Sintesi:** Richiesta di modificare la geometria dell'intersezione tra via Colombo e via Vespucci (intervento n.9) eliminando la corsia preferenziale di svolta da via Vespucci a via Colombo direzione sud per evitare l'esproprio del terreno di proprietà.

**Controdeduzione:** L'osservazione viene recepita. La geometria della rotatoria in parola, nella schematizzazione aggiornata, è stata di conseguenza parzialmente modificata nella relativa scheda intervento n.9 la quale viene pertanto annullata e sostituita dalla scheda n.**9-V**.

Nella stessa scheda **9-V** è stato inoltre modificato il tracciato della bretella di collegamento a viale Francia, per armonizzarlo con le richieste formulate dalla parrocchia di S.Andrea Apostolo nell'ambito degli accordi perequativi in itinere per la realizzazione del nuovo Centro parrocchiale.

---

#### **OSSERVAZIONE N.7**

**Rif.** prot.n.31587 del 23/10/2012

**Proponenti:** Fraccaro Roberta

**Sintesi:** Richiesta di realizzare un parcheggio a pettine in via san Martino e Solferino.

**Controdeduzione:** l'Osservazione viene recepita. Nella scheda intervento **01A-V**, che annulla e sostituisce la scheda 01a del PGTU adottato (vedi controdeduzione all'osservazione n.4) è inserita la previsione dei nuovi stalli di sosta.

---

#### **OSSERVAZIONE N.8**

**Rif.** prot.n.31685 del 23/10/2012

**Proponenti:** Associazione Frazionale di Villarazzo – firmatario Flavia Benato (presidente).

**Sintesi:** l'osservazione è articolata nei seguenti punti:

- 8.1 richiesta di modifica dello schema di fattibilità del sottopasso pedonale di via Redipuglia (in intervento 03) prevedendone una maggiore rettilineità;
- 8.2 richiesta di modifica del sottopassaggio pedonale di Villarazzo (intervento 12) allineando l'asse a quello di via Poisolo e sbarcando nei pressi della chiesa, e con maggiore sezione;
- 8.3 richiesta di valutare l'intervento n.13 dopo l'attuazione degli interventi nn.14 e 15, risolutivi dei problemi di congestione;
- 8.4 richiesta di perfezionare il piano di trasporto pubblico studiandone l'attuazione per fasi ed estendere la linea 1 - che nel piano termina al Quartiere Valsugana - fino a Villarazzo mediante via Poisolo.

#### **Controdeduzioni:**

- 8.1 Con riferimento all'Intervento n.03, si deve precisare che il sottopasso pedonale presente nello schema di intervento è il medesimo di quello esistente, il quale viene solamente dotato di rampe di accesso, che saranno conformate in base alle effettive possibilità di inserimento, da riscontrare in sede progettuale previo rilievo di dettaglio. L'osservazione viene quindi respinta.
- 8.2 Con riferimento all'Intervento n.12, lo schema previsto è quello meno invasivo in rapporto alla piazza a fronte della chiesa e si ritiene pertanto di confermarlo, respingendo l'osservazione, la quale viene tuttavia demandata alla progettazione di dettaglio per una valutazione più puntuale.
- 8.3 Intervento 13: in accordo con l'Amministrazione, la scheda intervento viene annullata nella revisione definitiva del PGTU, il che supera pertanto l'osservazione.
- 8.4 La definizione puntuale delle tratte, le fermate e le lunghezze delle linee saranno oggetto di adeguati approfondimenti da parte degli enti preposti all'erogazione del servizio, in una fase successiva all'adozione del PGTU, la cui schematizzazione si ritiene pertanto di confermare. L'osservazione viene pertanto respinta.

---

#### **OSSERVAZIONE N.9**

**Rif.** prot.n.31030 del 23/10/2012 e 31112 del 26/10/2012

**Proponenti:** Gruppo di cittadini (n.9); primo firmatario: Mosena Letizia.

**Sintesi:** l'osservazione è variamente e diffusamente sviluppata con riferimento ai contenuti generali del PGTU, ponendo l'accento sugli aspetti dell'incidentalità, dell'inquinamento ambientale e del risparmio energetico, posti in relazione con la necessità di incrementare ed incentivare la sicurezza stradale, specie di cicli e pedoni, ed il trasporto pubblico. Vengono quindi elencate opere necessarie all'attuazione del disegno del PGTU, peraltro incluse nel Piano stesso, ritenendo che ad essi non sia accompagnata un'adeguata previsione di sviluppo di interventi a salvaguardia delle utenze deboli, della rete ciclabile in particolare, per la quale si chiede maggiore precisione nella analisi dei relativi percorsi e nello stabilire scale di priorità.

Si fa infine riferimento a possibili iniziative alternative alla rete del trasporto pubblico, stanti le oggettive difficoltà che, nell'attuale congiuntura, di fatto impediscono di istituire le nuove linee descritte nel PGTU.

A seguire, vengono formulate le seguenti osservazioni puntuali e richieste/proposte:

9.1 realizzare un percorso ciclabile lungo via Calcara a Campigo;

9.2 attuare la messa in sicurezza delle intersezioni tra via Loreggia di Campigo e via Larga e tra via Sabbionare e via De Amicis;

9.3 aumentare la priorità per la rotatoria tra via Brugnari e via Loreggia (prevista nell'ambito dell'intervento n.16);

9.4 installare autovelox in via Lovara, via Larga e via per Resana;

9.5 segnalazione dell'urgenza di completare l'intervento SFMR di cui alla scheda n.6 (area PIRUEA Stazione);

9.6 modificare la previsione della scheda intervento n.5 inserendo il marciapiede anche in via Mazzotti;

9.7 verificare la realizzabilità del sovrappasso ciclopedonale da realizzare in sostituzione dell'attuale sottopasso di Borgo Pieve;

9.8 realizzare il collegamento ciclabile lungo la ferrovia al "Sentiero degli Ezzelini";

9.9 redigere un piano "Castelfranco sicura" e richiedere i finanziamenti regionali per piste ciclabili ex. LR 39/1991;

9.10 obiezione sul fatto che chi redige il PUT sia anche quello che lo controlla e che non vi sia la stima sommaria degli interventi.

**Controdeduzioni:** in via generale, gli interventi previsti dal PGTU riguardano sostanzialmente:

a) la classificazione tecnico funzionale e amministrativa delle strade e gli interventi mirati alla fluidificazione del traffico e la messa in sicurezza, nelle strade maggiormente interessate da traffico di scorrimento, delle intersezioni (inserimento di rotatorie compatte) e delle utenze deboli (realizzazione e realizzazione e/o completamento di nuovi tratti di piste ciclabili; separazione delle corsie ciclabili e dei percorsi pedonali dalle corsie del traffico veicolare);

b) l'individuazione della Zonizzazione del territorio comunale funzionale al PGTU, in particolare per l'attuazione nell'area centrale di successivi interventi di moderazione del traffico (sensi di circolazione e Zone a Traffico Limitato) con specifica attenzione alla mobilità ciclabile e pedonale, e interventi di regolazione della sosta (Organizzazione della sosta nell'area centrale) per un uso più efficiente degli spazi pubblici e delle dotazioni infrastrutturali esistenti;

c) la proposta di istituzione di linee del trasporto pubblico urbano, oggi assenti, favorendo un migliore utilizzo dei mezzi pubblici, attraverso interventi di miglioramento dell'accessibilità ai nodi intermodali (nuovo Terminal Bus, già previsto ed avviato ad attuazione).

La riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, oltre che mediante gli interventi propri dei piani e dei programmi di più ampia portata, viene perseguita, nei limiti del PGTU, in generale attraverso la fluidificazione del traffico ed interventi di orientamento e controllo della domanda di mobilità compresi, ove necessario, la limitazione della circolazione veicolare ed interventi per limitare il traffico parassitario.

Per quanto riguarda l'aspetto legato alla qualità dell'aria, sintetizzato al punto 3. della premessa alle osservazioni, si evidenzia che esso è oggetto di monitoraggio, che verificherà l'efficacia degli interventi previsti sul quadro emissivo.

Gli effetti degli interventi previsti sono stati quantitativamente verificati nel paragrafo 8 della Relazione Illustrativa "Valutazione analitica degli effetti degli interventi proposti": l'analisi dei risultati di tali approfondimenti evidenzia come l'organizzazione della circolazione del traffico su tre

livelli di anelli di viabilità – peraltro positivamente commentata nell’osservazione - consente di attuare la diversione del traffico di attraversamento sul sistema più esterno, di tipo extraurbano, caratterizzato da aree con minor densità abitativa, il che ha un effetto migliorativo della qualità ambientale del tessuto residenziale consolidato. La quantità di “bersagli sensibili” esposti alle esternalità del traffico diminuiscono sensibilmente; si rileva inoltre un miglioramento significativo dei tempi di percorrenza che, dal punto di vista ambientale produce un risparmio energetico in termini di minor consumo di carburante e, conseguentemente, una riduzione delle emissioni inquinanti.

Il potenziamento della rete delle piste ciclabili e ciclopedonali, che è volta ad implementare il Piano delle piste ciclabili esistenti, con particolare riguardo ai percorsi di collegamento dalle frazioni al centro, completa un quadro di interventi mirato al miglioramento complessivo del sistema della viabilità ciclopedonale, portando l’attuale dotazione di piste ciclabili del Comune di Castelfranco Veneto da 1,5 km ogni 1000 abitanti a 2,25 km per 1000 abitanti.

Nel complesso degli interventi previsti dal PGTU è rilevabile la pertinenza del piano stesso nel promuovere la stesura del Piano di Azione per l’Energia Sostenibile (P.A.E.S.). La sinergia tra il PGTU ed il P.A.E.S. investe temi quali il risparmio energetico nel settore dei trasporti, il miglioramento della sicurezza stradale (interventi sui nodi critici della rete), il trasporto pubblico (del quale viene riproposta l’istituzione anche in ambito urbano), favorire un parco veicolare più eco-compatibile (soprattutto l’uso della bicicletta), ridurre l’inquinamento atmosferico ed acustico, puntare ad un’accessibilità diffusa ma sostenibile.

Di converso, nel PGTU non sono presenti aspetti che inducano criticità aggiuntive rispetto al quadro programmatico già prefigurato dagli strumenti urbanistici e territoriali vigenti. Nello specifico, le previsioni infrastrutturali di importanza rilevante ai fini ambientali (Superstrada a pagamento Pedemontana Veneta, Variante della S.P.n.19, Itinerario della Valsugana-Valbrenta Bassano, interventi del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) sono già contenute negli strumenti urbanistici sovraordinati e le iniziative di gestione della mobilità e di diversione modale dal mezzo privato sono coerenti alle più recenti e consolidate politiche di mobilità sostenibile.

Gli obiettivi ultimi degli interventi previsti – unitamente alla messa in sicurezza dei diversi utenti della strada, la qualificazione degli spazi pubblici, la mobilità ciclabile e pedonale – perseguito anche con l’apporto dei cittadini, sono quelli della riqualificazione ambientale dello spazio pubblico per la mobilità e la riduzione dell’inquinamento atmosferico ed acustico, come peraltro richiesto dalla “Direttiva per la redazione ed attuazione dei piani urbani del traffico” (G.U. 24 Giugno 1995).

Nel merito generale degli aspetti ambientali, si aggiunge che il Piano è stato valutato e sottoposto alla Regione Veneto ai fini della verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi del D.Lgs.152/2006 come modificato dal D.Lgs.4/2008, risultando non assoggettabile a VAS, come risulta dall’avviso pubblicato sul BURV n.73 del 25/04/2014.

Il Rapporto Ambientale Preliminare, redatto dallo Studio Associato Greenplan Engineering di Montebelluna, è datato marzo 2014 ed in esso (rif. par.4.3.2) sono contenute prescrizioni il recepimento delle quali assicura nel merito degli interventi di compensazione - in massima parte compresi nel Piano stesso - dei quali si dovrà tenere conto nelle fasi progettuali di dettaglio delle singole opere.

#### Controdeduzioni puntuali:

9.1 L’osservazione viene recepita. Il percorso ciclabile lungo via Calcara a Campigo: è stato fatto oggetto di valutazione di fattibilità da parte dell’ufficio tecnico, ed inoltre inserito nell’aggiornamento del “Piano Piste ciclabili” allegato al PGTU (elaborato D005 “Piano dei percorsi ciclabili esistenti e di progetto” – e scheda intervento n.26 reperibile nel cap. 6 dell’elaborato 001 “Relazione illustrativa”).

9.2 Le intersezioni via Loreggia di Campigo - via Larga e tra Via Sabbionare e via De Amicis non presentano geometrie particolarmente pericolose. Per altro, la Via De Amicis è stata di recente oggetto di un'importante intervento di riqualificazione, con il quale è stata adeguata la segnaletica su tutte le immissioni delle strade secondarie, tra cui via Sabbionare. L'osservazione viene pertanto respinta.

9.3 La rotatoria tra via Brugnari e via Lovara fa parte dell'intervento n.16 "collegamento SR245-via Lovara di Campigo" nella variante di cui all'ipotesi alternativa rispetto alla schematizzazione del PRG, quest'ultima derivata dal PGTU del 1998. Nella revisione proposta in approvazione la scheda intervento 16 viene annullata e sostituita dalla scheda n.16-V (collocata in priorità 2) nella quale l'opzione dell'itinerario che sfrutta via Brugnari viene eliminata per ragioni economiche e di funzionalità, legate alla risoluzione del problema dell'accessibilità sia ai fondi agricoli che agli insediamenti che insistono lungo il percorso ed infine alla tortuosità del percorso, poco consona alla sua funzione di collegamento di tipo tangenziale. Dovrà in ogni caso essere valutata, in sede di progettazione, la riqualificazione dell'intersezione ovvero l'istituzione di sensi unici resi possibili dal nuovo assetto. L'osservazione viene pertanto respinta.

9.4 L'installazione dei dispositivi di rilevamento automatico della velocità e di simili provvedimenti esula dai contenuti del Piano. L'osservazione, che viene respinta in quanto non pertinente, viene comunque trasferita agli uffici comunali competenti per le valutazioni del caso.

9.5 L'osservazione viene recepita. La questione è da tempo all'attenzione dell'Amministrazione che intrapreso le azioni necessarie per risolvere la situazione del PIRUEA M2 e quindi consentire lo sblocco dei lavori riguardanti la viabilità già contemplata nel progetto SFMR.

9.6 L'osservazione viene recepita: si veda l'aggiornamento scheda dell'intervento n.05 (rev.01) che sostituisce e annulla la precedente;

9.7 Pur comprendendo ed in parte condividendo le preoccupazioni in ordine all'efficacia gestionale e manutentiva che una simile infrastruttura comporta, aspetti indubbiamente rilevanti specie nell'attuale congiuntura economica, si conferma la fattibilità tecnica del sovrappasso pedonale, il quale è reso accessibile alle utenze deboli mediante appositi elevatori, sistema già diffusamente utilizzato.

9.8 L'osservazione viene recepita: si veda, nell'aggiornamento dell'elaborato **D005** (Piano dei percorsi ciclabili esistenti e di progetto - rev.01), l'introduzione dell'intervento n.15 "Collegamento via Melchiorri - via Bordignon - Sentiero degli Ezzelini";

9.9 Un Piano "Castelfranco Sicura" non rientra negli obiettivi e compiti specifici del PGTU.

Stesso dicasi per quanto riguarda i finanziamenti ed i contributi regionali, accessibili previa partecipazione ad appositi Bandi la cui istruttoria è competenza degli uffici comunali sulla base della programmazione delle opere pubbliche. L'osservazione viene pertanto respinta.

9.10 L'osservazione viene recepita. La stima sommaria delle opere afferenti il Piano delle piste ciclabili è stata inclusa nelle rispettive schede riportate nel cap.6 dell'elaborato **R001** (Relazione illustrativa - rev.01); la stima sommaria degli interventi infrastrutturali proposti in priorità 1 è stata inserita in calce al cap.7 dello stesso elaborato R001 (rev.01) proposto per l'approvazione. Per quanto riguarda la presunta coincidenza tra l'estensore del Piano e di chi lo controlla, si precisa che trattasi di figure ben distinte, ovvero, rispettivamente, il professionista incaricato e l'ufficio tecnico comunale.

---

#### **OSSERVAZIONE N.10**

**Rif.** prot.n.32764 del 02/11/2012

**Proponenti:** Ottorino Casonato.



**Sintesi:** In merito agli interventi 07-A e 07-B, viene espressa preferenza per soluzione sovrappasso (intervento 07-A) in luogo del sottopasso su via Sile (intervento 8) e segnalato lo stato dell'edificazione a nord di via Sile nel tratto ad ovest del passaggio a livello.

**Controdeduzione:** Si rimanda alle controdeduzioni all'osservazione n. 2.1.

---

#### **OSSERVAZIONE N.11**

**Rif.** prot.n.35680 del 28/11/2012

**Proponenti:** Tiziana Andretta.

**Sintesi:** in merito all'Intervento n.04 (variante di Treville), si segnala la difformità dell'area da occupare rispetto al vincolo di PRG, con riferimento alla proprietà di cui la proponente è intestataria, la quale sarebbe pesantemente penalizzata dalla soluzione graficamente riportata nel PGTU. Chiede il ripristino della soluzione iniziale limitando inoltre lo sviluppo dei raccordi all'intersezione della nuova viabilità con via Piave, ovvero nel caso di conferma della soluzione del PGTU l'abbattimento dell'edificio e l'assegnazione di una sistemazione adeguata presso altro sito.

**Controdeduzione:** l'osservazione viene recepita relativamente alla corretta rappresentazione grafica riportata nella scheda intervento n.4, che viene annullata e sostituita dalla rev.1 della stessa, che recepisce gli schemi progettuali mutuati dai relativi progetti agli atti, in particolare, per quanto riguarda l'oggetto dell'osservazione, quello relativo all'intervento SFMR 1.17, al quale è uniformato - a parte inevitabili scostamenti dovuti al grado di definizione proprio della progettazione - l'ingombro riportato nel PRG. Per quanto riguarda le questioni sollevate in merito agli aspetti patrimoniali legati alla futura acquisizione delle aree nell'ambito del procedimento di attuazione dell'opera pubblica (di competenza regionale), l'osservazione viene respinta in quanto non pertinente.

---

#### **OSSERVAZIONE N.12**

**Rif.** prot.n.35788 del 29/11/2012 e Verbale di riunione prot.n.9744 del 25/03/2013.

**Proponenti:** Quagliotto Luca, Zilio Emanuele, Wolf Fermo, Bortolon Giancarlo, Nichele Simone.

**Sintesi:** Intervento 7-A Sovrappasso via Grotta. Manifestano netta contrarietà evidenziando carente valutazione dello stato di fatto, l'utilizzo di planimetrie obsolete e l'errato inserimento degli edifici. Denunciano grave danno alle proprietà interessate in caso di realizzazione dell'opera così come ipotizzata che stimano provvisoriamente di € 3.765.000. Dichiarano disponibilità a valutare soluzioni alternative che considerino un tracciato a nord delle abitazioni e sottopassi in luogo del sovrappasso.

Stante l'importanza dell'intervento e valutata la criticità delle problematiche sollevate, l'Amministrazione ha ritenuto di avviare un approfondimento sulla fattibilità dell'intervento, allo scopo di pervenire a soluzioni che avessero un minore impatto sul tessuto urbano e le residenze limitrofe, le quali fossero inoltre preliminarmente condivise dalle Ditte interessate, le quali sono state convocate ad un incontro finalizzato a valutare eventuali possibili alternative di tracciato che - ferma restando la relativa sostenibilità tecnica, amministrativa e finanziaria - potessero conseguire il risultato di mitigare le suddette criticità.

E' quindi stato assunto agli atti, ad integrazione dell'osservazione n.12, il verbale della riunione del 07/03/2013 (prot.n.9744 del 25/03/2013) al quale sono allegati due proposte che superano

entrambe la schematizzazione della scheda intervento 7-A del PGTU adottato, la prima presentata dai proponenti e la seconda dall'estensore del PGTU.

Anche la seconda soluzione ha trovato il sostanziale accordo di massima dei convenuti, i quali, in una prospettiva di accettazione di una soluzione concordata, hanno posto però la condizione pregiudiziale che venga definitivamente superata la schematizzazione dell'elaborato D.013 del PGTU adottato, del che è stato dato atto nel verbale stesso.

**Controdeduzione:** Nella scheda intervento **07A-V**, che annulla e sostituisce la scheda 07-A del PGTU adottato, viene schematizzata una diversa soluzione, in sottopasso e con tracciato planimetrico collocato più a monte, la quale ha caratteristiche compatibili con i presupposti e le condizioni poste nel verbale del 07/03/2013. L'osservazione viene pertanto recepita.

### **OSSERVAZIONE N.13**

**Rif.** prot.n.36716 del 07/12/2012;

**Proponenti:** Associazione Italiana Familiari e Vittime della strada – firmataria: Paola Conte.

**Sintesi:** l'osservazione contiene vari suggerimenti e richieste di miglioramento di punti critici della viabilità, articolate in 5 microinterventi e 3 interventi infrastrutturali individuati in appositi elaborati grafici, allegati. In dettaglio:

13.1 adozione di cuscini berlinesi per riduzione di velocità; avanzamento fascia di arresto per migliorare la visibilità in alcuni incroci a T;

13.2 microinterventi quali: incremento segnaletica sottopasso "IPER"; riposizionamento guard rail rotatoria all'innesto SR245/var -SR53; divieto di sosta e attraversamento rialzato in via Castellana; messa in sicurezza rotatoria via Panigaia mediante attraversamento pedonale; attraversamento e percorso ciclabile rotatoria via Malvolta

13.3 rotatoria via Brugnari-via Panni-via Lovara;

13.4 collegamento ciclabile di tipo rurale tra Castel Franco e Campigo lungo via Calcara;

13.5 completamento pista ciclabile di via Carpani.

### **Controdeduzioni:**

13.1 L'osservazione viene respinta. I dispositivi segnalati non sono conformi al dettato del Codice della strada e del relativo regolamento di attuazione. Per quanto riguarda l'avanzamento della fascia di arresto, si rinvia a puntuali e specifiche valutazioni del servizio manutenzione strade.

13.2 In merito a quanto segnalato, si deve premettere che trattasi di interventi che non sono direttamente riconducibili ai contenuti del PGTU, alcuni dei quali (segnaletica IPER, guard rail Rotatoria SR 245/var-SR 53) sono di carattere manutentivo ed altri (attraversamenti pedonali e divieti di sosta) di valenza più gestionale oppure riferibile a progettazioni di dettaglio nell'ambito di interventi più articolati (via Castellana). Per quanto riguarda quanto suggerito relativamente alla rotatoria di via Malvolta, il collegamento è stato realizzato nell'ambito dell'opera pubblica per la costruzione del nuovo collegamento tra via Forche e via De Amicis, recentemente conclusa. L'osservazione viene pertanto respinta.

13.3 Si rimanda alla controdeduzione n.9.3;

13.4 L'osservazione viene recepita. Si rimanda in proposito alla controdeduzione n.9.1;

13.5 L'osservazione viene recepita. L'intervento è inserito nell'aggiornamento del "Piano Piste ciclabili" allegato al PGTU (elaborato **D005** "Piano dei percorsi ciclabili esistenti e di progetto" – rev.01 e relative schede descrittive nel cap.6 dell'elab. **R001** "Relazione Illustrativa" – rev.01).

---

**OSSERVAZIONE N.14**

**Rif.** prot.n.36774 del 07/12/2012;

**Proponenti:** Associazione della frazione di Campigo – firmatario: Emanuele Sparisi.

**Sintesi:** In riferimento al PAT, si evidenziano le criticità della frazione di Campigo in ordine al traffico pesante di attraversamento e la realizzazione dei percorsi ciclabili da tempo programmati e ad oggi inattuati, esprimendo preferenza per reti ciclabili alternative. Espongono una disamina dei dati di flussi di traffico dalla quale di evince e conferma il peggioramento della situazione generale. Si ribadisce la carenza di percorsi ciclabili che, sia pure previste nel piano, avrebbero una priorità inferiore (essendo numerate, nel PGTU, al 12° e 13° posto anche se in priorità 1). Si esprimono perplessità circa il passaggio in priorità 1 e preoccupazioni varie circa l'intervento SFMR di soppressione del PL di via Larga (intervento 16), manifestando preferenza per la soluzione di riqualificazione di via Brugnari in luogo della nuova strada a sud. In relazione agli interventi 7-A e 7-B si prospetta l'ipotesi di realizzare un collegamento tra via del Lavoro e via Cerchiara e di qui a via Pozzetto quindi alla SP19, eliminando il collegamento tra via Larga e via Lovara.

**Controdeduzioni:** primariamente, si evidenzia che la numerazione degli interventi non è relativa alla loro priorità, che sono individuate nella tavola 007.

In merito all'intervento 16 - collegamento SR245-via Lovara di Campigo (che nella proposta definitiva assume la sigla **16-V** stante la soppressione dell'opzione di sfruttamento di via Brugnari e la modifica del tracciato) esso è presente nella programmazione comunale da oltre 10 anni, ed ha l'importante scopo di creare un anello di circolazione sud, esterno al nucleo urbano principale, che nella tratta specifica connette la SR 245 a via Lovara e, in prospettiva, alla SP 19, fluidificando notevolmente i flussi su via Larga e su Campigo. Esso è inoltre sinergico agli interventi 7-A e 7-B, per gli itinerari est-ovest: non può quindi essere presa in considerazione l'ipotesi di creare un collegamento tra via del Lavoro e via Cerchiara, in luogo di quello proposto, in quanto ciò avrebbe un effetto significativamente inferiore in termini di traffico est-ovest trasferito su assi esterni all'area centrale di Castelfranco Veneto. Quanto al passaggio in "priorità 1" dell'intervento di soppressione del PL di via De Amicis (intervento n.6.36 del programma S.F.M.R. di prima fase), esso è determinato dalla ripresa del relativo iter attuativo da parte della Regione Veneto, che ha di recente avviato la procedura di approvazione in variante del progetto definitivo ed apposizione del vincolo preordinato alle espropriazioni, dandone comunicazione diretta agli interessati.

Per quanto riguarda, infine, l'allargamento di via Brugnari in luogo della costruzione secondo il tracciato di PRG, si rimanda alla controdeduzione all'osservazione 9.3.

L'osservazione viene pertanto respinta.

---

**OSSERVAZIONE N.15**

**Rif.** prot.n.36905 del 10/12/2012;

**Proponenti:** CASTELFIN s.r.l. (FRACCARO SPUMADORO S.p.A.) – firmatario Michele Fraccaro.

**Sintesi:** in merito all'intervento 1 (collegamento tra via Damini e via Montegrappa) - ipotesi A, viene richiesto lo spostamento verso sud del tracciato, ove quest'ultimo si sovrappone all'area di proprietà, evidenziando che dal quel lato sussiste l'unica possibilità di espansione e chiedendo inoltre di ampliare verso ovest l'area in Z.T.O. D2.1 in modo da consentire ulteriori sviluppi dell'Azienda.

**Controdeduzioni:** la nuova viabilità prevista dal PGTU adottato non interessa aree classificate nel vigente P.R.G. in D2.1 dell'Industria Dolciaria Fraccaro Spumadoro spa ma aree classificate in z.t.o. F4. Di conseguenza non viene in alcun modo limitata la possibilità edificatoria della ditta. Per quanto riguarda future modifiche al PRG nessuno ad oggi (nemmeno l'Amministrazione Comunale) è in grado di poter prevedere future destinazioni urbanistiche.

Ciò detto, come evidenziato nelle controdeduzioni all'osservazione n.4, nella proposta definitiva del PGTU la scheda intervento 01a è stata modificata eliminando l'ipotesi A, che si riferisce all'intervento fatto oggetto di osservazione, la quale viene in ogni caso respinta in quanto non pertinente.

---

#### **OSSERVAZIONE N.16**

**Rif.** prot.n.37247 del 12/12/2012;

**Proponenti:** Associazione Quartiere Verdi – firmatario: Bruno Squizzato.

**Sintesi:** si chiede di avviare la sperimentazione di un senso unico in via Verdi e via Trieste in orari concomitanti con le esigenze dei plessi scolastici. All'osservazione è allegato una schema grafico.

**Controdeduzione:** si rimanda la valutazione dell'introduzione di nuovi sensi unici, e più in generale dell'istituzione di zone a traffico limitato nelle quali sia privilegiato il traffico pedonale, ad uno specifico Piano Particolareggiato dell'area centrale del Comune di Castelfranco Veneto, mediante il quale si possa garantire da un lato l'adeguata accessibilità e frequentazione delle stesse zone - nel caso specifico in relazione alla presenza dei plessi scolastici - e dall'altro che l'estensione delle limitazioni non comprometta la mobilità delle aree circostanti, posto che l'attuazione dello schema generale della circolazione previsto nel PGTU è basato su tre anelli concentrici di viabilità, mediante i quali si tende proprio a creare itinerari di tipo tangenziale a difesa delle zone urbane centrali residenziali dal traffico di attraversamento.

In considerazione dell'importanza del tema specifico, è stata nel frattempo avviata la sperimentazione del senso unico lungo via Verdi, in direzione ovest-est. Dalla stessa sperimentazione, dopo un congruo periodo di osservazione, si potranno trarre elementi di valutazione per l'eventuale estensione di un sistema di sensi unici in parte del quartiere. L'osservazione viene pertanto recepita.

---

#### **OSSERVAZIONE N.17**

**Rif.** prot.n.37532 del 14/12/2012;

**Proponenti:** Comitato frazionale Bella Venezia – firmatario: Vincenzo Lamberti.

**Sintesi:**

17.1 Si esprime dissenso sull'introduzione dell'intervento n.13 (Nuovo collegamento viario SP667-località Bella Venezia), anche con riferimento ad un incontro pubblico tenutosi il 29/11/2012, obiettando in merito alle dimensioni della sezione stradale, alla classificazione funzionale, alla collocazione del tracciato ed alla funzione di percorso alternativo agli itinerari SR667-SR53 che nella relazione del PUT verrebbe ad essa assegnata.

17.2 Relativamente all'Intervento n.14 (Riqualificazione nodo SR 53 – via Bella Venezia) si chiede di prendere in considerazione una soluzione che soprasseda alla esecuzione della rotatoria a nord, in favore di una semplice intersezione a T, di caratteristiche analoghe a quelle dell'intersezione a sud, su via Damini.

17.3 Si chiedono chiarimenti in merito alle soluzioni tecniche da adottare per la costruzione del sovrappasso ciclopedonale della SR 53 previsto nell'ambito dell'intervento n.15 (Riqualificazione nodo SR 53-SR667).

**Controdeduzioni:**

17.1 In accordo con l'Amministrazione, che ha valutato la cosa sentiti i soggetti interessati, nella proposta definitiva del PGTU l'intervento n.13, fatto oggetto di osservazione critica, è stato eliminato. La scheda **13** nella proposta definitiva viene pertanto soppressa, recependo così l'osservazione.

17.2 l'intervento n.14 è previsto nell'ambito della programmazione regionale, è presente nel vigente PAT, e ancor prima nel PRG, ed è un intervento strategico per la riqualificazione dei nodi lungo la SR 53. Una possibile rimodulazione dell'intervento nel senso descritto potrà eventualmente essere presa in esame all'atto dell'avvio del relativo iter realizzativo da parte del soggetto competente (Regione Veneto).

---

**OSSERVAZIONE N.18**

**Rif.** prot.n.37533 del 14/12/2012;

**Proponenti:** Ilario Mazzocca.

**Sintesi:** Contesta l'esecuzione dell'intervento 14 (Riqualificazione nodo SR 53 - via Bella Venezia) in quanto eccessivamente invasiva della sua proprietà, e chiede di valutare la costruzione di una rotatoria con sottopasso pedonale. In merito all'intervento 13 (Nuovo collegamento viario SP667-località Bella Venezia), contesta la realizzazione della bretella e chiede venga istituita, in alternativa alla stessa, una ZTL in via Ponte di Legno.

**Controdeduzioni:** l'intervento n.14 è previsto nell'ambito della programmazione regionale, è presente nel vigente PAT, e ancor prima nel PRG, ed è un intervento strategico per la riqualificazione dei nodi lungo la SR 53. Una possibile rimodulazione dell'intervento nel senso descritto potrà eventualmente essere presa in esame all'atto dell'avvio del relativo iter realizzativo da parte del soggetto competente (Regione Veneto). Per quanto riguarda l'intervento n.13 si rimanda alla controdeduzione n.17.1. L'osservazione viene quindi respinta.

---

**OSSERVAZIONE N.19**

**Rif.** prot.n.37534 del 14/12/2012;

**Proponenti:** Donata Vial.

**Sintesi:** con riferimento all'Intervento n.9 (Collegamento viale Europa via Vespucci) contesta il collegamento tra via Francia e via Vespucci in quanto, a suo dire, inutile in relazione ai collegamenti già esistenti, ed inoltre la previsione della rotatoria all'intersezione tra via Colombo e via Vespucci in quanto, asserisce, sarebbe sovrastimata rispetto al traffico prevedibile con il nuovo insediamento parrocchiale. In ogni caso, continua, le relative dimensioni possono essere ricondotte a quelle delle rotatorie realizzate nel centro di Salvarosa. Evidenzia inoltre la presenza di 5 rotatorie nell'arco di 1 km, ritenendo ciò eccessivo e non funzionale.

**Controdeduzioni:** il Collegamento di Via Francia – Via Vespucci consente di alleggerire il nodo tra Viale Europa e Borgo Treviso, ed è funzionale alle attività di servizi ubicate lungo via Francia.

La rotatoria tra via Colombo e via Vespucci è funzionale alla messa in sicurezza dell'intersezione in parola. Trattandosi di viabilità a carattere urbano, la presenza di più rotatorie non pregiudica la sua funzionalità e garantisce maggior sicurezza sui nodi e un abbassamento medio della velocità di percorrenza, con ulteriore salvaguardia dell'utenza debole.

Si richiama, inoltre, la controdeduzione all'osservazione n.6, in base alla quale la scheda intervento n.9 viene annullata e sostituita dalla scheda n.9-V, nel cui schema è compresa la rimodulazione della rotatoria all'intersezione con via Colombo, precisando che nella fase di progettazione di dettaglio sarà valutata la possibilità di ulteriori modifiche, compatibilmente con l'efficacia geometrico/funzionale del dispositivo.

L'Osservazione viene quindi respinta.

---

#### **OSSERVAZIONE N.20**

**Rif.** prot.n.37535 del 14/12/2012;

**Proponenti:** Gianni Bordignon.

**Sintesi:** l'osservazione verte sulla bretella di collegamento di Bella Venezia - intervento 13 - che viene contestato in analogia a quanto rappresentato in merito nell'osservazione n.17.

In merito all'intervento n.14, propone la realizzazione di una rotatoria con sottopasso ciclabile in luogo delle opere sostitutive previste.

Chiede infine di avviare a realizzazione la rotatoria tra SR667 e SR 53 (intervento 14) e di valutare il possibile collegamento di via S.Venanzio Fortunato con via Bella Venezia.

**Controdeduzioni:** Si rimanda alle controdeduzioni alle osservazioni n.17.1 e n.17.2, recependo la prima e respingendo la seconda per le stesse motivazioni. Per quanto riguarda la rotatoria SR 53- SR 667, sono stati avviati contatti al fine di verificare le possibilità di effettivo avvio dell'iter di realizzazione, e messe a punto proposte alternative in accordo sia con la Provincia di Treviso che con la Regione e Veneto Strade a ciò finalizzate, in un'ottica di contenimento della spesa.

---

#### **OSSERVAZIONE N.21**

**Rif.** prot.n.37696 del 17/12/2012;

**Proponenti:** Carla Tieppo.

**Sintesi:** Si esprime contrarietà alla programmazione degli interventi n.13 e n.14, per motivazioni analoghe a quelle espresse dal comitato frazionale (rif. oss.n.17).

**Controdeduzioni:** Si rimanda alle controdeduzioni alle osservazioni nn.17.1 e 17.2.

---

#### **OSSERVAZIONE N.22**

**Rif.** prot.n.37697 del 17/12/2012;

**Proponenti:** Coordinamento Volontariato della Castellana (firmataria Carla Turcato).

**Sintesi:** viene contestata una "deriva decisamente tecnicista" alla progettazione del PUT, la quale non avrebbe considerato il coinvolgimento partecipativo dei cittadini-utenti. Chiedono in ultima analisi di dare priorità a: problemi della circonvallazione nord; servizio trasporto pubblico; favorire l'uso di parcheggi scambiatori estendendo le aree pedonalizzate e le zone a velocità limitata a 30 km/h; monitoraggio ambientale; condivisione partecipata ed allargata alla cittadinanza.

**Controdeduzioni:** per quanto riguarda le forme di partecipazione dei cittadini, l'Amministrazione è andata ben oltre i meri obblighi derivanti dalle Direttive Ministeriali, organizzando più incontri aperti, il primo dei quali tenutosi presso il Teatro Accademico il 12 luglio 2012 ed al quale se ne sono succeduti altri, che hanno visto il diretto coinvolgimento delle Associazioni Frazionali e di gruppi organizzati di Cittadini, al fine di diffondere la conoscenza dei contenuti dell'aggiornamento e consentire di esprimere con maggiore pertinenza le osservazioni al Piano. Inoltre, il periodo dedicato alla ricezione delle osservazioni è stato esteso, per volontà della Giunta comunale, di 60 giorni, per un totale di 90 giorni che sono il triplo del periodo indicato dalle suddette Direttive.

Per quanto riguarda le segnalazioni su temi più specifici, la soluzione dei problemi della "circonvallazione nord" (ovvero la SR 53) sono già considerati prioritari, e l'Amministrazione è da tempo impegnata presso gli enti sovraordinati, ovvero Provincia di Treviso e soprattutto Regione Veneto, al fine di promuovere la ripresa degli iter di realizzazione degli stessi interventi, con proposte tendenti a ridurre i costi di costruzione e che includono la possibile partecipazione finanziaria del Comune. Va detto che si tratta di interventi molto impegnativi e che pertanto, nell'attuale congiuntura, occorre fare delle scelte, e la scelta privilegia l'intersezione tra la SR 53 e la SR 667, cioè quello che è, con evidenza, il nodo più critico.

Quanto all'istituzione di zone 30 e ampliamento dei sensi unici, essa può avvenire solo in seguito ad un riordino complessivo dell'anello di circolazione, "trasferendo" importanti quote di traffico all'esterno delle mura, per il quale si demanda ad un Piano Particolareggiato di dettaglio, già avviato dall'Amministrazione, che seguirà l'approvazione del PGTU. L'istituzione dell'anello interno consente infatti di alleggerire l'abnorme pressione veicolare sul centro storico, in particolare lungo le mura. Tale "alleggerimento" consentirà, in una fase successiva, un importante riordino della circolazione con nuovi spazi pedonali, zone 30 e istituzione di sensi unici.

Infine, il Piano di monitoraggio è previsto e, per quanto riguarda, il trasporto pubblico locale, il PGTU propone l'istituzione di due nuove linee. L'attuazione effettiva di tale previsione passa evidentemente per una verifica di sostenibilità da parte dei soggetti direttamente coinvolti nella gestione del TPL.

---

#### **OSSERVAZIONE N.23**

**Rif.** prot.n.37698 del 17/12/2012;

**Proponenti:** Comitato Ambiente di Castelfranco Veneto (firmataria Lucia Renata Rettore).

#### **Sintesi:**

23.1 mancanza dell'indicazioni degli itinerari di lunga percorrenza, quali la SP 19 , il prolungamento della SR245 fino a Bassano e la circonvallazione sud con il relativo collegamento alla SP19;

23.2 impraticabilità della soluzione del sovrappasso di via Grotta (intervento 07-A) in quanto si trasferirebbe traffico nel quartiere Verdi. Si chiede quindi di non attuare alcun collegamento tra via Forche e la zona industriale, realizzando l'opera sostitutiva nella sede del PL di via Sile, mediante un sovrappasso, unitamente ad una bretella parallela alla linea FS per Montebelluna che congiunga la rotonda di via Forche con la bretella facente parte dell'intervento 10;

23.3 si chiede la pedonalizzazione di Piazza Giorgione;

23.4 si chiedono interventi di segnaletica di spegnimento motore agli incroci strategici;

23.5 si elencano le criticità del quartiere Verdi e la mancanza di percorsi ciclabili interni, proponendo interventi di spostamenti del traffico all'esterno, il mantenimento dell'area verde vicino all'IPSS, l'istituzione di collegamenti ciclopedonali interni e la collocazione in altri siti dei nuovi istituti scolastici.

23.6 Bocciano il piano delle piste ciclabili, indegno di tale definizione, e danno un giudizio negativo del Piano, mera proposizione di una serie di rotatorie, consigliando di rifarsi a modelli nord europei o dell'Università di Venezia.

**Controdeduzioni:** con riferimento agli stessi punti dell'osservazione, si evidenzia quanto segue:

23.1 I citati interventi sovra-ordinati sono riportati nella tavola D008;

23.2 La soluzione 07-A (che nella proposta definitiva è annullata e sostituita dalla **07A-V**) è alternativa all'intervento 8 ed è prefigurata in relazione al collegamento tra via Forche e l'area della Stazione, in particolare il parcheggio scambiatore. Essa non comporta un incremento di traffico all'interno del quartiere Verdi. L'ipotesi di collegare via Forche con via Sile tramite una bretella in fregio alla linea FS è molto costosa e trasportisticamente inefficace; quanto al sovrappasso in via Sile, sussistono seri problemi di inserimento sia delle rampe che delle bretelle di accesso ai nuclei abitativi interclusi, oltre ad evidenziare il notevole impatto di una simile realizzazione all'interno del maturo tessuto urbano che connota la zona.

23.4 La pedonalizzazione di Piazza Giorgione, è un tema al momento non in discussione e sul quale l'Amministrazione si riserva successivi approfondimenti in relazione agli sviluppi dei piani particolareggiati delle zone centrali.

23.5 Si rimanda alle controdeduzioni all'osservazione n.16, segnalando inoltre che le tematiche relative al mantenimento dell'area verde ed alla diversa dislocazione dei nuovi istituti scolastici non sono pertinenti.

23.6 Il Piano delle Piste ciclabili amplia e completa il percorso di realizzazione di una struttura di collegamenti ciclabili tra il centro e le frazioni di Castelfranco Veneto, ed è in quest'ottica che deve essere interpretato.

L'osservazione pertanto non può essere recepita; tuttavia si prende atto delle considerazioni proposte.

---

#### **OSSERVAZIONE N.24**

**Rif.** prot.n.37699 del 17/12/2012;

**Proponenti:** Sinistra Ecologia e Liberta' - Circolo di Castelfranco Veneto (firmataria Barbara Ferrazzo)

**Sintesi:** l'osservazione si compone di una premessa alquanto critica, nella quale si contesta metodo e gran parte dei contenuti del PUT e di n.12 osservazioni specifiche.

Nella premessa viene osservato in particolare:

24.1 assenza di riferimenti alla pedonalizzazione del centro e della piazza, estensione ZTL, zone 30 km/h;

24.2 assenza di un piano attuativo che definisca, allocandole, le risorse necessarie all'attuazione degli interventi;

24.3 previsione di mitigazioni degli impatti indotti dalle infrastrutture, avviando la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ritenuta dovuta in quanto non rientrante nei casi di cui al parere n.84 del 03/08/2012 della commissione regionale VAS, promulgato con DGRV n.1646 del 07/08/2012.

24.4 dare priorità agli interventi atti a risolvere i problemi della viabilità sovracomunale, quali il nodo SR 53 - SR 667 e la viabilità di collegamento ad est tra la SR 245 e la SR 53;

Nelle 12 osservazioni specifiche vengono avanzate le seguenti richieste:



- 24.5 cancellazione intervento 13;
- 24.6 cancellazione interventi 18 (bretella SFMR) e 19 (completamento);
- 24.7 cancellazione interventi 7A e 7B, con preferenza per il n.8;
- 24.8 cancellazione intervento 26 (bretella di PRG parallela alla SR245);
- 24.9 cancellazione intervento 01a- ipotesi A e B;
- 24.10 cancellazione intervento 2 (collegamento via Carpani-via Avenale);
- 24.11 cancellazione intervento 5 (rotatoria via Matteotti via Rizzetti e riqualificazione viabilità di adduzione alla Stazione);
- 24.12 cancellazione intervento 10 (collegamento via Colombo via del Commercio);
- 24.13 cancellazione intervento 14 (intersezione via Bella Venezia SR53);
- 24.14 cancellazione intervento 22 (collegamento via Cerchiara-Z.Ind.le);
- 24.15 cancellazione intervento 23 (incrocio "Barbesin");
- 24.16 cancellazione intervento n.25 (viabilità Z.I. est);

**Controdeduzioni:** in riferimento ai punti elencati:

24.1 si rimanda la valutazione dell'introduzione di nuovi sensi unici, e più in generale dell'istituzione di zone a traffico limitato, nelle quali sia privilegiato il traffico pedonale, a specifici Piani Particolareggiati, mediante i quali si possa garantire da un lato l'adeguata accessibilità e frequentazione delle stesse zone e dall'altro che l'estensione delle limitazioni non comprometta la mobilità delle aree circostanti, posto che l'attuazione dello schema generale della circolazione previsto nel PGTU è basato su tre anelli concentrici di viabilità, mediante i quali si tende proprio a creare itinerari di tipo tangenziale a difesa delle zone urbane centrali residenziali dal traffico di attraversamento. Per quanto riguarda la Piazza, si rimanda alla controdeduzione all'osservazione 23.4;

24.2 La programmazione degli interventi viene attuata mediante i Programmi triennali dei lavori pubblici previsti dall'art.128 del d.lgs.163/2006 e s.m.i. La stima sommaria delle opere afferenti il Piano delle piste ciclabili è stata inclusa nelle rispettive schede riportate nel cap.6 dell'elaborato R001 (Relazione illustrativa - rev.01); la stima sommaria degli interventi infrastrutturali proposti in priorità 1 è stata inserita in calce al cap.7 dello stesso elaborato R001 (rev.01) proposto per l'approvazione: l'osservazione è pertanto superata, ovvero recepita.

24.3 Anche tenendo conto dell'osservazione, il Piano è stato valutato e sottoposto alla Regione Veneto ai fini della verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi del D.Lgs.152/2006 come modificato dal D.Lgs.4/2008, risultando non assoggettabile a VAS, come risulta dall'avviso pubblicato sul BURV n.73 del 25/04/2014.

Il Rapporto Ambientale Preliminare, redatto dallo Studio Associato Greenplan Engineering di Montebelluna, datato marzo 2014, contiene prescrizioni il recepimento delle quali assicura nel merito degli interventi di compensazione - in massima parte compresi nel Piano stesso - dei quali si dovrà tenere conto nelle fasi progettuali di dettaglio delle singole opere.

In sintesi, il Piano prevede:

- mitigazioni ambientali degli effetti ai sensi dell'art.35bis del PAT ;
- compensazioni funzionali della risorsa agro naturale sottratta nella realizzazione di nuove infrastrutture;
- monitoraggio dell'efficacia delle scelte di Piano, mediante misurazione degli effetti sulla matrice aria (quadro emissivo). Il Piano di monitoraggio sarà concertato con ARPAV.

Vengono proposti quali interventi di mitigazione degli impatti potenziali attesi, in particolare, l'adozione di asfalto fonoassorbente e mascheramenti, lungo i margini delle nuove strade, di fasce

di mitigazione, fornendo inoltre indicazioni di monitoraggio di specifiche categorie di pressione, ovvero i 'consumi' (di suolo ed impermeabilizzazione) e le 'emissioni' (veicoli circolanti, qualità dell'aria, clima acustico nelle aree urbane), tematiche peraltro già affrontate in sede di VAS del PAT.

L'osservazione è pertanto superata, ovvero recepita.

24.4 gli interventi descritti sono inclusi nel PGTU; le relative priorità sono determinate in funzione della valutazione complessiva del Piano stesso. La viabilità di collegamento ad est tra la SR 245 e la SR 53 (circonvallazione sud) è di competenza comunale;

L'osservazione viene pertanto respinta.

#### Controdeduzioni alle osservazioni specifiche:

24.5 L'intervento n.13 è stato stralciato dalle ipotesi di aggiornamento del PUT, in accordo con l'Amministrazione Comunale. L'osservazione è pertanto recepita;

24.6 l'intervento n.18 fa parte della programmazione regionale (seconda fase SFMR); per quanto riguarda l'intervento n.19, nell'aggiornamento del PGTU, sia in seguito al recepimento delle osservazioni che preso atto dell'avvenuta riqualificazione dell'intersezione tra via Priuli e via Montebelluna di Sant'Andrea, la scheda n.19 viene soppressa.

24.7 Gli interventi 7A e 7B sono stati ridefiniti, mediante le schede **07A-V** e **07B-V** che sostituiscono e annullano quelle adottate, mantenendo comunque la preferenza per soluzioni alternative all'intervento 08, il quale è mutuato dalla documentazione regionale relativa allo sviluppo della terza fase del SFMR - e per questo inserito nel Piano - con ampia riserva di sollecitare la Regione stessa a verificarne la fattibilità e l'attualità, proprio in relazione alle previsioni del PGTU, sussistendo seri problemi di inserimento sia delle rampe che delle bretelle di accesso ai nuclei abitativi interclusi, oltre ad evidenziare il notevole impatto di una simile realizzazione all'interno del maturo tessuto urbano che connota la zona. L'osservazione viene pertanto respinta;

24.8 l'intervento 26 (bretella di PRG parallela alla SR245) è inserito in recepimento di specifiche previsioni urbanistiche. L'osservazione è respinta.

24.9 ; 24.10 – l'intervento n.01 (peraltro modificato nella proposta definitiva – vedi controdeduzioni alle osservazioni nn. 4, 7 e 15) e l'intervento n.02 sono finalizzati a realizzare una parte dell'anello di circolazione esterna al centro urbano, che costituisce uno dei principi base della riorganizzazione viaria prevista nel PGTU. L'osservazione viene pertanto respinta.

24.11 l'intervento n.5 è sinergico alla riqualificazione dell'ambito della Stazione e del suo collegamento con il centro. L'osservazione viene pertanto respinta.

24.12 l'intervento n.10 è sinergico sia al PAT adottato che agli sviluppi urbanistici dell'ambito. L'osservazione viene pertanto respinta;

24.13 l'intervento n.14 è stato recepito da ente sovraordinato nel quadro della risoluzione dei "punti neri" della SR 53 ed è di fondamentale importanza per la riqualificazione della stessa SR 53 in termini di sicurezza e fluidificazione. L'osservazione viene pertanto respinta.

24.14 l'intervento n.22 è sinergico all'espansione delle aree produttive ivi presenti. L'osservazione viene pertanto respinta.

24.15 l'intervento n.23 è stato recepito da ente sovraordinato nel quadro della risoluzione dei "punti neri" della SR 53 ed è di fondamentale importanza per la riqualificazione della stessa SR 53 in termini di sicurezza e fluidificazione. L'osservazione viene pertanto respinta.

24.16 l'intervento n.25 è sinergico all'espansione delle aree produttive ivi presenti. L'osservazione viene pertanto respinta.

---

**OSSERVAZIONE N.25**

**Rif.** prot.n.37700 del 17/12/2012;

**Proponenti:** Fiorindo Soligo

**Sintesi:** il proponente evidenzia l'incremento di traffico in via de Amicis verificatosi dopo l'apertura della nuova viabilità di collegamento via Forche-via de Amicis, osservando, in relazione all'intervento n.16 (soppressione PL via Larga - SFMR), che la mancata realizzazione della rotatoria ad est della nuova bretella (a sud dell'intersezione con via de Amicis) comporta un ulteriore ritardo nel completamento dell'intervento stesso, cioè la connessione della stessa bretella alla SR 245. Rappresenta quindi la necessità di prevedere in priorità 1 e non 2 detta connessione (quindi l'intervento n.16) inteso con realizzazione della prevista rotatoria. Allega uno studio già presentato nel 2008 a supporto di una proposta alternativa alla strada di collegamento via Forche via e Amicis, allo scopo di "stimolare" le riflessioni dell'Amministrazione in merito alla programmazione della realizzazione del primo stralcio della circonvallazione sud (appunto tra la SR 245 e via De Amicis) ivi contenuta.

**Controdeduzioni:** l'osservazione è ritenuta condivisibile. La modifica della priorità dell'intervento, con eventuale suddivisione in due stralci esecutivi (ad est e ad ovest del sottopasso), dovrà peraltro essere valutata in relazione agli impegni finanziari.

---

**OSSERVAZIONE N.26**

**Rif.** prot.n.37701 del 17/12/2012;

**Proponenti:** Chiara Sacco

**Sintesi:** Avendo acquistato un lotto edificabile all'interno della nuova lottizzazione di via Damini, la proponente manifesta preoccupazioni in merito alla realizzazione dell'intervento n.01a (ipotesi A) in relazione all'aumento di traffico quindi riduzione del comfort abitativo (rumore, sicurezza), in considerazione del quale aveva operato la scelta.

**Controdeduzioni:** premesso che in fregio alla nuova viabilità di Piano sono previste opere di mitigazione ai sensi dell'art.35bis del PAT, nella proposta definitiva del PGTU la scheda intervento 01a è stata annullata e sostituita dalla scheda **01A-V** nella quale è stata stralciata l'ipotesi A, che si riferisce all'intervento fatto oggetto dell'osservazione, che viene pertanto recepita.

---

**OSSERVAZIONE N.27**

**Rif.** prot.n.37702 del 17/12/2012;

**Proponenti:** Associazione Quartiere Risorgimento – firmataria Maria Giovanna Foresi (Presidente)

**Sintesi:** si contestano le scelte di fondo (PUT in luogo di un piano della mobilità), ritenendo inutile una seconda circonvallazione (l'anello interno - ndr), sollecitando l'Amministrazione a dare priorità al piano delle piste ciclabili, all'adozione di politiche di disincentivazione del mezzo motorizzato; a considerare un piano per la diminuzione del traffico e non per la relativa fluidificazione.

Sugli interventi specifici:

27.1 contestano la realizzazione dell'intervento 1a - ipotesi A, che stravolgerebbe in particolare in via Marsala, recentemente riqualificata, con drastica riduzione di vivibilità e sicurezza dei residenti, evidenziando inoltre problemi in via Montegrappa, in particolare il ponte sul Muson.

27.2 viene contestata anche l'ipotesi B dell'intervento 1a, ritenendo che per via S.Martino e Solferino sia insostenibile il flusso previsto di 2300 veicoli/giorno, concordando invece sull'intervento 1b;

27.3 Vengano potenziate le aree pedonalizzate, estese le zone zone 30 km/h ed istituiti sensi unici;

27.4 Siano realizzati marciapiedi in via s.Martino e Solferino;

**Controdeduzioni:** si premette che il PGTU proposto e adottato è un aggiornamento del Piano del 1998, obbligatorio ai sensi delle Direttive Ministeriali.

Rispetto al PUT, gli obiettivi di un Piano Urbano della Mobilità sono più ampi, sino ad interessare non solo il soddisfacimento e lo sviluppo dei fabbisogni di mobilità, il risanamento ambientale, la sicurezza e la qualità del trasporto, ma anche il risanamento economico delle aziende di trasporto e l'efficienza economica del trasporto pubblico.

I PUM non sono sostitutivi dei PUT ma devono ricomprenderli in quanto il PUT costituisce lo strumento operativo per determinare gli interventi e le misure di breve periodo.

Venendo ai temi specifici toccati dall'osservazione:

27.1 Nella proposta definitiva del PGTU l'intervento 1a-Ipotesi A in accordo con l'Amministrazione Comunale è stato stralciato. L'osservazione viene quindi in tal senso recepita.

27.2 Relativamente all'intervento n.1a-Ipotesi B (riqualificazione di via S. Martino e Solferino), , nella proposta definitiva viene identificato come Intervento **01A-V** e l'intervento 01b è inoltre stato integrato con un'ipotesi alternativa, identificata con la sigla **01B-V**, nell'intento di dare maggiore efficacia alla soluzione, ciò costituendo, inoltre, un indirizzo per operare, ove possibile, in situazioni similari.

Si ritiene che gli adeguamenti introdotti con i due interventi siano sufficienti a garantire la sostenibilità dei nuovi regimi di traffico. L'osservazione viene quindi respinta.

27.3 richiamata la premessa, si evidenzia che l'istituzione di zone 30 e l'ampliamento dei sensi unici può avvenire solo in seguito ad un riordino complessivo dell'anello di circolazione, "trasferendo" importanti quote di traffico all'esterno delle mura, per il quale si demanda ad uno o più Piani Particolareggiati di dettaglio, che dovranno seguire all'adozione del PUT. L'istituzione dell'anello interno consente infatti di alleggerire l'abnorme pressione veicolare sul centro storico, in particolare lungo le mura. Tale "alleggerimento" consentirà, in una fase successiva, un importante ridisegno della circolazione, con nuovi spazi pedonali, zone 30 e istituzione di sensi unici.

27.4 sia nella proposta di intervento 01a-Ipotesi B che nella variante proposta **01A-V** i marciapiedi sono stati previsti.

---

#### **OSSERVAZIONE N.28**

**Rif.** prot.n.37703 del 17/12/2012;

**Proponenti:** Danilo Dallan

**Sintesi:** viene contestato l'approccio del PUT, teso alla soluzione del solo transito veicolare e non anche, come recita il Codice della strada, gli aspetti della sicurezza, inquinamento acustico ed atmosferico e contenimento dei consumi energetici. L'osservazione puntuale riguarda l'intervento 1a - ipotesi A e B, in particolare la prima, che viene analizzata criticamente in maniera molto articolata, evidenziando una molteplicità di implicazioni negative, prima fra tutte la contraddizione di portare traffico di attraversamento all'interno di strade di quartiere, peraltro recentemente riqualificate, quali via Goito e via Marsala - con tutta una serie di conseguenze sia sul piano della sicurezza che della qualità della vita del quartiere – evidenziando anche l'inattualità della

previsione in relazione alla prevedibile abnorme misura della spesa. Si critica inoltre la mancata "contestualizzazione" di detti interventi con l'intervento n.2 (collegamento via S.Pio X – via Avenale. Per quanto riguarda l'ipotesi B, sarebbe invece possibile pervenire, mediante una opportuna contestualizzazione (zona 30, sensi unici, interventi per la moderazione della velocità, zone pedonali, ecc.) al miglioramento della viabilità quartierale.

**Controdeduzioni:** le finalità del PGTU rilevate nell'osservazione sono ben presenti nel Piano stesso. Gli aspetti legati all'inquinamento acustico ed atmosferico sono, infatti, oggetto di monitoraggio. Ciò premesso, nella proposta definitiva del PGTU la scheda intervento 01a è stata annullata e sostituita dalla scheda **01A-V** nella quale è stata stralciata l'ipotesi A, fatta oggetto dei rilievi maggiormente critici contenuti nell'osservazione, che viene pertanto in tal senso recepita.

Per quanto riguarda l'intervento n.2, esso è di fatto contestualizzato con gli altri, costituendo il presupposto per il funzionamento del secondo anello di circolazione. Per l'istituzione di zone 30, aree pedonali, ampliamento dei sensi unici ecc. si rinvia alla controdeduzione espressa sull'osservazione n.27.3.

---

#### **OSSERVAZIONE N.29**

**Rif.** prot.n.37704 del 17/12/2012;

**Proponenti:** Sergio Dallan

**Sintesi:** il proponente è proprietario di un mappale coinvolto nell'intervento n.1a - ipotesi A, del quale chiede lo stralcio in quanto incompatibile con la zonizzazione urbanistica dell'area, perchè separa le case dal parco urbano di pertinenza (standard urbanistico) a sud della nuova lottizzazione, interferisce con la viabilità di quartiere, in particolare con intersezioni non risolte (via Goito), attraversa aree di pertinenza di abitazioni senza tenere conto di alcuna fascia di rispetto, introduce traffico di attraversamento e quindi inquinamento, espone i residenti e le utenze deboli in particolare a elevati rischi sotto il profilo della sicurezza stradale. Suggestisce di optare per l'ipotesi B, anche in considerazione dei minori costi sia di realizzazione che di esproprio. Suggestisce ulteriori soluzioni, ovvero l'utilizzo di via Goito, e ancora l'utilizzo di via Cellini anzichè via Ponchini per l'accesso da est al quartiere Risorgimento. In ulteriore subordine, chiede di traslare verso est, a cavallo del limite del mappale di proprietà la bretella (ipotesi A) in modo da non precludere futuri interventi edilizi.

**Controdeduzioni:** gli aspetti legati all'inquinamento acustico ed atmosferico oggetto di monitoraggio; in ogni caso, in fregio alla nuova viabilità di Piano sono previste opere di mitigazione ai sensi dell'art.35bis del PAT. Ciò premesso, nella proposta definitiva del PGTU la scheda intervento 01a è stata annullata e sostituita dalla scheda **01A-V** nella quale è stata stralciata l'ipotesi A, fatto oggetto dei rilievi critici contenuti nell'osservazione, che viene pertanto in tal senso recepita.

---

#### **OSSERVAZIONE N.30**

**Rif.** prot.n.37705 del 17/12/2012;

**Proponenti:** Gruppo Consiliare Partito Democratico - Lista Sartor (Firmatari: Sebastiano Sartoretto, Michele Baldassa, Claudio Beltramello, Alberto Sartor, Donata Sartor, Giuseppe Vincenti)

**Sintesi:** si asserisce la contraddittorietà del piano con riferimento alla dichiarata priorità degli interventi a favore dell'utenza debole (piste ciclabili, ZTL, zone a velocità limitata) i quali vengono invece posticipati alla realizzazione del c.d. "anello interno". Premesso quindi: che la situazione finanziaria è drammatica, anche per Regione e Provincia, con riferimento agli interventi di rispettiva competenza; che sussiste una situazione insostenibile sia per l'inquinamento che la pericolosità del transito pedonale e ciclabile; che in mancanza dell'attuazione degli interventi sulla SR53, l'anello interno è controproducente per la vivibilità e sicurezza dei quartieri (maggiore traffico di attraversamento) ed ammesso, infine, che le risorse economiche, peraltro non indicate, siano reperite, chiedono: indicazione degli interventi a tutela dell'utenza debole; l'estensione delle ZTL e ricavo di spazi per nuovi percorsi ciclabili, parcheggi, marciapiedi; soprassedere alla realizzazione dell'anello interno, puntando sull'anello esterno ed i collegamenti radiali; stabilire una scala di priorità in funzione delle disponibilità finanziarie.

**Controdeduzioni:** si ribadisce che l'obiettivo dell'aggiornamento del Piano è un riassetto complessivo della viabilità di Castelfranco, con particolare riferimento alla risoluzione di punti neri e di riqualificazione del centro storico, e che l'istituzione di zone 30 e ampliamento dei sensi unici può avvenire solo in seguito al riordino degli anelli di circolazione, in particolare quello più esterno, riportando importanti quote di traffico all'esterno delle mura, appunto. Detti interventi, come espresso nelle controdeduzioni che precedono, in particolare la n.27, alla quale si rimanda, sono demandati a Piani Particolareggiati di dettaglio che seguiranno l'approvazione del PGTU. Per quanto riguarda gli interventi a tutela dell'utenza debole, nel Piano essi si concretizzano con la previsione di estensione della rete ciclabile e ciclopedonale, atteso che quelli più propriamente riferibili alla riqualificazione urbana, come specificato in premessa, sono demandati a piani particolareggiati; in relazione alla richiesta di soprassedere alla realizzazione dell'anello interno, essa non è accoglibile in quanto si comprende come essa costituisca un punto cardine dell'architettura del Piano stesso.

Relativamente ai livelli del tasso di inquinamento, il miglioramento della situazione descritta (percepita) è quindi obiettivo del PGTU, mediante i descritti interventi di fluidificazione, diversione del traffico di attraversamento ed allontanamento del traffico parassita in centro legato alla sosta.

La stima sommaria delle opere afferenti il Piano delle piste ciclabili è stata inclusa nelle rispettive schede riportate nel cap.6 dell'elaborato R001 (Relazione illustrativa - rev.01); la stima sommaria degli interventi infrastrutturali proposti in priorità 1 è stata inserita in calce al cap.7 dello stesso elaborato R001 (rev.01) proposto per l'approvazione.

---

#### **OSSERVAZIONE N.31**

**Rif.** prot.n.39009 del 31/12/2012; L'osservazione viene citata anche se presentata a termini scaduti, in relazione alla pratica edilizia in essere ed ai successivi sviluppi della stessa, descritti nel seguito.

**Proponenti:** Consorzio Azienda Intercomunale di Bacino Treviso 3 – firmatario Paolo Contò

**Sintesi:** trattasi della formalizzazione della proposta di modifica dell'intervento n.20 (bypass sud di Treville) per renderlo compatibile con la realizzazione dell'Ecocentro di Treville (rif.pratica edilizia n.426 del 10/5/2012 - prot.13962/E.P.) la quale è stata discussa in fase istruttoria con il referente di TV3 ed il progettista.

**Controdeduzioni:** le modifiche all'intervento n.20 sono state recepite ed adottate dalla Giunta Comunale con propria delibera n.113 del 22/05/2013, con la quale è stato approvato il "progetto di

costruzione di un centro di raccolta differenziata di rifiuti solidi urbani da realizzarsi in Comune di Castelfranco Veneto” e contestualmente adottata la variante all’intervento n.20 dell’aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano adottato con delibera della Giunta Comunale n.222 del 06/09/2012. Si dà quindi atto che l’osservazione è stata recepita, rimandando inoltre alle controdeduzioni alle osservazioni pervenute in conseguenza della relativa pubblicazione, attuata mediante Avviso pubblicato in data 28/05/2013 con prot.n.16969 per 30 giorni, ai sensi dell’art.5.8 delle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico.

\*\*\*

In seguito all’adozione della variante all’intervento n.20 (By pass sud di Treville) mediante deliberazione della Giunta Comunale n.113 del 22/05/2013, nel successivo periodo di pubblicazione, stabilito mediante Avviso prot.n.16969 pubblicato dal 28/05/2013 al 27/06/2013, sono pervenute n.6 osservazioni, che si passa di seguito ad esaminare e controdedurre.

---

#### **OSSERVAZIONE N.1-V**

**Rif.** prot.n.20631 del 26/06/2012;

**Proponente:** Stangherlin Roberto (Comitato Frazionale di S.Andrea O.M.)

**Sintesi:** la rotatoria all’intersezione tra via Priuli e via Montebelluna elimina l’accesso al cimitero e compromette il parcheggio. La rotatoria a sud non è giustificata da considerazioni gestionali ed economiche.

**Controdeduzioni:** nella proposta definitiva del PGTU la scheda intervento n.19 è stata soppressa sia in seguito al recepimento di osservazioni che preso atto dell’avvenuta riqualificazione dell’intersezione tra via Priuli e via Montebelluna di Sant’Andrea.

Per quanto riguarda la rotatoria a sud, il relativo inserimento è in linea con le soluzioni adottate nel documento per interventi analoghi. L’osservazione viene pertanto respinta.

---

#### **OSSERVAZIONE N.2-V**

**Rif.** prot.n.20632 del 26/06/2012;

**Proponente:** Stangherlin Roberto (Comitato Frazionale di S.Andrea O.M.)

**Sintesi:** inadeguatezza di via Montebelluna a sopportare gli incrementi di traffico indotti dal nuovo collegamento.

**Controdeduzioni:** si evidenzia anzitutto che la nuova viabilità è stata introdotta allo scopo di alleggerire il centro di Treville dal traffico pesante di attraversamento che percorre la direttrice nord-sud verso la l’area industriale di Treville-S.Andrea, essendo complementare all’intervento N.18. Non vi è quindi alcun interessamento di via Montebelluna, sulla quale sarà peraltro sempre possibile l’imposizione di limitazioni di traffico qualora ciò si rivelasse necessario. L’osservazione viene pertanto respinta.

---

#### **OSSERVAZIONE N.3-V**

**Rif.** prot.n.20634 del 26/06/2012;

**Proponente:** Stangherlin Roberto (Comitato Frazionale di S.Andrea O.M.)

**Sintesi:** si obietta che il divieto di transito ai mezzi pesanti in via Cà Rossa rende inutile la bretella.

**Controdeduzioni:** l’osservazione viene respinta, richiamata la controdeduzione all’osservazione n.3-V. Potrà in ogni caso essere valutato un intervento di riqualificazione della sede stradale di via Cà Rossa, in modo da consentire la transitabilità ai mezzi pesanti del collegamento alla variante SR 245.

---

**OSSERVAZIONE N.4-V**

**Rif.** prot.n.20636 del 26/06/2012;

**Proponente:** Stangherlin Roberto (Comitato Frazionale di S.Andrea O.M.)

**Sintesi:** la viabilità di accesso al CARD non rispetta i requisiti stabiliti dal DM 8 aprile 2008 e DGR 3042 (*in realtà n.3043 n.d.r.*) del 20/10/2009.

**Controdeduzioni:** L'osservazione è stata segnalata al Settore Sviluppo del Territorio, in quanto riguarda il presunto mancato rispetto di condizioni di legge per l'autorizzazione del CARD, dalla lettura delle quali non sembra, peraltro, siano predeterminati requisiti geometrici particolari per la viabilità di adduzione ai Centri di raccolta. In ogni caso, l'osservazione viene respinta in quanto non pertinente.

---

**OSSERVAZIONE N.5-V**

**Rif.** prot.n.20636 del 26/06/2012;

**Proponente:** Stangherlin Roberto (Comitato Frazionale di S.Andrea O.M.)

**Sintesi:** l'opera (la variante n.d.r.) non rientra nel Piano Triennale dei LL.PP. adottato con delibera della Giunta n.114 del 22/05/2013, quindi il CARD sarebbe sprovvisto della viabilità di supporto.

**Controdeduzione:** l'osservazione è stata segnalata al Settore Sviluppo del Territorio, in quanto riguarda documentazione inerente l'autorizzazione del CARD. Per quanto riguarda l'inserimento dell'intervento n.20 nel Programma triennale dei lavori pubblici, si controdeduce che lo stesso intervento è stato introdotto nel PGTU quale by pass atto trasferire parte del traffico pesante su nuova viabilità per alleggerire il centro di Treville, indipendentemente dalla previsione di costruzione del nuovo ecocentro. Si deve inoltre evidenziare che l'inserimento delle opere nel programma triennale dei lavori pubblici di cui all'art.128 del d.Lgs.163/2006 e s.m.i., non costituisce condizione necessaria ai fini della pianificazione delle opere stesse. L'osservazione viene pertanto respinta in quanto non pertinente.

---

**OSSERVAZIONE N.6-V**

**Rif.** prot.n.20636 del 26/06/2012;

**Proponente:** Stangherlin Roberto (Comitato Frazionale di S.Andrea O.M.)

**Sintesi:** sussiste carenza di documentazione comprovante che il CARD risponde ai requisiti della normativa vigente.

**Controdeduzione:** l'osservazione, che è stata segnalata al Settore Sviluppo del Territorio in quanto riguarda documentazione inerente l'autorizzazione del CARD, viene respinta in quanto non pertinente.

**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*