CITTÀ DI CASTELFRANCO VENETO
AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

Deliberazione della Giunta Comunale n.75 del 04/04/2024 di adozione dell'aggiornamento del Piano generale del traffico urbano (PGTU)

---

# OSSERVAZIONE N. 1

Firmatario: F. S. referente della sezione Castellana di FIAB Treviso Protocollo n. 19823

del 6/5/2024

---

SINTESI DEL CONTENUTO DELLA PROPOSTA
L'osservazione si articola in 11 punti.

Punto n. 1: l'osservazione contesta che i dati sullo *split* modale sono del 2011 e quindi troppo remoti .

Punto n. 2: l'osservazione, sotto forma di quesito, evidenzia che i percorsi ciclo pedonali e le piste ciclabili previsti nel Piano in vigore sono stati eliminati.

Punto n. 3: l'osservazione propone che l'ipotesi di figura 2.10 contenuta nella relazione generale sia modificata allo scopo di ottenere un attraversamento ciclabile su viale Cesare Battisti che tenga conto della posizione della pista ciclabile di via Verdi e garantisca a chi transita in bicicletta di procedere in linea retta senza dover effettuare 4 svolte per continuare il percorso in via Boito

Punto n. 4: l'osservazione, sotto forma di richiesta, propone maggiori controlli sulla velocità sulla SR 53 .

Punto n. 5: l'osservazione evidenzia che la tavola n. 13 "Interventi infrastrutturali" contiene anche delle ipotesi di nuovi interventi che non vengono descritti nella relazione.

Punto n. 6: l'osservazione propone di istituire le "zone scolastiche" già sperimentate nel corso delle giornate "Tutti a Scuola a Piedi o in Bici" (Largo Asiago, Primaria Campigo e secondaria Giorgione) e riconosca quella già attiva della primaria di Borgo Padova.

Punto n. 7: l'osservazione evidenzia alcune inesattezze e imprecisioni contenute nella tavola 12 "Assetto Ciclabilità" secondo la seguente descrizione:
"*Sulla provinciale 135 a Treville non ci risulta nessuna infrastruttura ciclabile.*
*In via Postioma di San Floriano il percorso ciclopedonale va dalla rotonda di via Montebelluna fino al cimitero, non arriva fino al centro della frazione.*
*Non esiste nessuna infrastruttura ciclabile che colleghi l'uscita sud del sottopasso pedonale di Borgo Pieve con il ponte ciclopedonale di via Meneghini.*
*Sul lato sud di via Borgo Treviso il percorso ciclopedonale non inizia dopo la rotonda di Viale Italia, bensì dopo l'intersezione con via Rossini.*
*La segnaletica della ciclabile di via del Lavoro è completamente cancellata da 4 anni, ed è*

*costantemente utilizzata come parcheggio da chi lavora nelle aziende che vi si affacciano.*
*L'infrastruttura ciclabile disegnata in via San Pio X tra l'intersezione con via Romanina e l'intersezione con via Avenale non esiste.*
*Tutti gli attraversamenti indicati come ciclopedonali di viale Europa e della rotatoria del C6, eccetto quello dell'intersezione con via Regno Unito, non sono segnalati come ciclopedonali, ma sarebbe bene che lo fossero, con segnaletica orizzontale e verticale adeguata.*
*Gli attraversamenti indicati come ciclopedonali della rotatoria del Caten non sono segnalati come ciclopedonali, ma sarebbe bene che lo fossero, con segnaletica orizzontale e verticale adeguata.*
*L'attraversamento di via Brenta in corrispondenza col termine della ciclabile di via Valsugana non è ciclopedonale, ma sarebbe bene che lo fosse, con segnaletica orizzontale e verticale adeguata*."

Punto n. 8: l'osservazione propone l'inserimento nel Piano di alcune infrastrutture ciclabili secondo la seguente descrizione:

*"a. Miglioramento della continuità del percorso ciclopedonale del Muson in corrispondenza della linea ferroviaria da Padova e Vicenza.*
*b. Collegare Treville al Muson utilizzando via Fornaci*
*c. riqualificare il percorso a nord di via Cornaro e a ovest di via dell'Ospedale, già oggi utilizzato da bici e pedoni, per realizzare continuità tra il percorso ciclopedonale di via San Pio X e la ciclabile che collega via dell'Ospedale e viale Italia.*
*d. Realizzare un sottopasso ciclopedonale in via Storta che consenta il collegamento tra il centro di Castelfranco e Salvarosa e l'Istituto Agrario.*
*e. Collegare il percorso cicloturistico del Muson e Piazza Giorgione per intercettare i turisti di passaggio."*

Punto n. 9: l'osservazione propone di classificare come prioritaria (prima priorità) l'elenco delle Azioni proposte/Orientamenti contenute al primo punto delle schede che sintetizzano e riepilogano, con riferimento ai diversi temi trattati, i contenuti dei prossimi passi da intraprendere per l'attuazione del PGTU 2024 di Castelfranco Veneto.

Punto n. 10: l'osservazione propone di classificare come prioritaria (seconda priorità) l'elaborazione di un biciplan che abbia come obiettivo la progettazione di collegamenti sicuri e continui dal centro alle frazioni e verso i luoghi di interesse della città (scuole, ospedale, stazione).

Punto n. 11: l'osservazione ribadisce quanto contenuto al punto 4 e propone maggiori controlli sulla velocità in quanto i dati rilevati descrivono una diffusa incapacità da parte di chi guida mezzi a motore di rispettare le regole anche con particolare riferimento a via Lovara e via Larga.

CONTRODEDUZIONI
PARERE TECNICO
Le osservazioni sono pertinenti e accoglibili.
Punto n. 1: E' ovvia la preferenza per la disponibilità di dati più recenti. I dati disponibili sulla

ripartizione modale della mobilità sistematica non sono ancora stati aggiornati da ISTAT rispetto al censimento 2011. Si tratta dell'ultima "fotografia" disponibile che in ogni caso offre delle indicazioni sulla struttura delle relazioni della città con l'esterno. Nell'ultimo decennio non sono intervenuti fenomeni tali da far ritenere che le modificazioni dell'assetto delle relazioni sia sostanziale. Il Capitolo 2 riporta altri elementi di interpretazione delle variazioni nel decennio con riferimento alla popolazione ed ai volumi di traffico privato (vedi cap. 2 e Allegati B e C).

Punto n. 2: Sono state aggiunte nella tavola 12 le previsioni che erano riportate nel precedente Piano, tuttavia per le scelte di priorità si rimanda agli approfondimenti specifici del BiciPlan.

Punto n. 3: L'osservazione è condivisibile, ma, come espresso in relazione, il disegno (suggestione) ha il solo scopo di comunicare i concetti della moderazione delle velocità e miglioramento della sicurezza delle relazioni ciclo pedonali

Punto n. 4: L'osservazione è condivisibile e il tema è all'attenzione del Corpo di Polizia Locale.

Punto n. 5: La tavola n. 13 "Interventi infrastrutturali" contiene le ipotesi di nuovi interventi derivanti dal vigente PGTU salvo quanto previsto in aggiunta

Punto n. 6: Il piano propone l'attuazione di progetti specifici di *Mobility management* presso le scuole, che richiede la partecipazione attiva delle organizzazioni scolastiche.

Punto n. 7: Sono accoglibili alcune osservazioni e la Tavola 12 è stata aggiornata, tuttavia il tema della ciclabilità, per il superamento della prassi degli interventi parziali e discontinui, è complesso ed importante e giustifica la predisposizione di uno specifico strumento come il *BiciPlan*.

Punto n. 8: Sono accoglibili alcune osservazioni e la Tavola 12 è stata aggiornata con i nuovi interventi e i suggerimenti del punto b) (collegamento Treville-Muson su via Fornace), punto c) (riqualificazione percorso tra via San Pio X e via Regina Cornaro), punto d per pista ciclo pedonale.
Il punto a) è relativo ad un intervento – attraversamento linea Padova Vicenza - già previsto dal Programma Triennale dei Lavori Pubblici.
Il punto d) La proposta è condivisibile mediante aggiunta nella tavola 12 della previsione proposta.
Il punto e) La proposta è condivisibile e da assoggettare una progettazione specifica.

Punti 9 e 10: La proposta formulata corrisponde a quanto previsto dal PGTU in quanto, come descritto nella relazione, "Alla luce dell'analisi condotta nei capitoli precedenti le schede che seguono sintetizzano e riepilogano, con riferimento ai diversi temi trattati, i contenuti dei prossimi passi da intraprendere per l'attuazione del PGTU" intendendosi nella numerazione la priorità degli interventi.

Punto n. 11: L'osservazione è condivisibile e il tema è all'attenzione del Corpo di Polizia Locale.

CITTÀ DI CASTELFRANCO VENETO
AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

Deliberazione della Giunta Comunale n.75 del 04/04/2024 di adozione dell'aggiornamento del Piano generale del traffico urbano (PGTU)

---

# OSSERVAZIONE N. 2

Firmatario: F. C..

Protocollo n. 19659 del 3/5/2024

---

SINTESI DEL CONTENUTO DELLA PROPOSTA
L'osservazione si articola in 9 punti.

Punto n. 1: l'osservazione propone modifiche su un ramo di via Forche sull'intersezione a rotatoria Forche/Borgo Treviso per agevolare le immissioni da sud e ridurre gli accodamenti.

Punto n. 2: l'osservazione propone di intervenire sul nodo viario di via Avenale – via San Pio X con una circolazione a rotatoria con spostamento dell'area a verde verso est.

Punto n. 3: l'osservazione propone che sia annoverata come buona pratica la realizzazione di parcheggi a pettine con percorso pedonale protetto dalle manovre degli autoveicoli. Si evidenzia come buona prassi il parcheggio di via Puccini; da attenzionare il parcheggio lungo viale Trieste.

Punto n. 4: L'osservazione propone di riorganizzare la viabilità pedonale e di quartiere nel parcheggio nord della stazione ferroviaria al fine di ridurre i conflitti tra auto e pedoni.

Punto n. 5: L'osservazione propone di valutare se il senso unico presente in Via Bellini sia efficace e in secondo luogo di incrementarne la percezione con segnaletica e barriere adeguate.

Punto n.6: L'osservazione propone di valutare l'opportunità di far procedere il traffico veicolare in senso est-ovest davanti alla stazione ferroviaria. Il titolo dell'osservazione reca accenno ad una rotatoria.

Punto n. 7: L'osservazione propone di porre attenzione alla zona scolastica di via Verdi incentivando la mobilità attiva e creando una "zona scolastica" per ridurre il traffico automobilistico e dare sicurezza a quello pedonale e ciclabile anche mediante l'inserimento di apposita segnaletica.

Punto n. 8: L'osservazione propone che nelle future progettazioni non si segua lo schema tratto da fonte FIAB in merito al posizionamento della pista ciclabile sulla foto di pag. 55 con inversione della posizione

Punto n. 9: L'osservazione esprime apprezzamento per le suggestioni sugli attraversamenti pedonali riportati nelle pagine 25 e seguenti auspicandone la realizzazione in prima battuta presso gli istituti scolastici.

CITTÀ DI CASTELFRANCO VENETO
AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

Deliberazione della Giunta Comunale n.75 del 04/04/2024 di adozione dell'aggiornamento del Piano generale del traffico urbano (PGTU)

---

CONTRODEDUZIONI
PARERE TECNICO
Le osservazioni sono pertinenti e accoglibili.
Punti n. 1, 2, 4, 5, 6, 8 Le proposte sono pertinenti e condivisibili e da assoggettare una progettazione specifica. L'osservazione viene accolta inserendo nel PGTU i vari interventi come ipotesi da approfondire (tavola n. 13 interventi sulla viabilità).

Punto n. 3: L'osservazione risulta di fatto già accolta in quanto il Regolamento Viario approvato dal Consiglio Comunale n. 6 del 27/01/2017 nell'ambito dell'aggiornamento del piano generale del traffico urbano (PGTU) del 2017. In particolare per i nuovi interventi è prevista la realizzazione di spazi di manovra e localizzazione dei marciapiedi come indicato dall'osservazione. Interventi su strade esistenti come nel caso di viale Trieste vanno previsti sulla base di apposita progettazione.

Punto n. 7: Rientra tra le attività di Mobility Management da attuare in collaborazione con la scuola come descritte nel PGTU.

Punto n. 9: L'osservazione è condivisibile, ma, come espresso in relazione, il disegno (suggestione) ha il solo scopo di comunicare i concetti della moderazione delle velocità e miglioramento della sicurezza.

---

PARERE CONCLUSIVO FAVOREVOLE

CITTÀ DI CASTELFRANCO VENETO
AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

Deliberazione della Giunta Comunale n.75 del 04/04/2024 di adozione dell'aggiornamento del Piano generale del traffico urbano (PGTU)

---

# OSSERVAZIONE N. 3

Firmatario: Associazione "Quelli del Borgo Padova"

Protocollo n. 20091 del 7/5/2024

---

SINTESI DEL CONTENUTO DELLA PROPOSTA
L'osservazione si articola in 2 punti dopo una articolata premessa sulle criticità della viabilità che interessa il quartiere.

Punto n. 1: l'osservazione propone l'inserimento della bretella di collegamento tra la SR 245 e via De Amicis nel Programma triennale dei lavori pubblici.

Punto n. 2: l'osservazione, sottoforma di quesito, sulla mancata realizzazione della rotatoria sul lato ovest dell'intervento di sottopasso di via Larga in corso di esecuzione.

---

CONTRODEDUZIONI
PARERE TECNICO
Le osservazioni sono pertinenti e accoglibili.
Punto n. 1: La previsione di collegamento tra la rotonda sulla SR245 e il nuovo sedime di via Larga è già contenuta dal PGTU nella Tav. 13.
L'esecuzione dell'intervento va avviato contestualmente sia il tracciato previsto tra il sottopasso in corso di realizzazione e via Lovara che il tracciato tra la SR 245 e il sottopasso stesso.
Si concorda con l'inserimento nel Programma triennale dei Lavori Pubblici previa valutazione delle disponibilità di bilancio degli esercizi.

Punto n. 2: Si precisa che l'intervento di realizzazione del sottopasso di via Larga viene realizzato nell'ambito del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale da parte di Rete Ferroviaria Italiana spa a seguito del protocollo d'intesa con la Regione Veneto approvato con DGRV 1160 del 19.7.2017. Il progetto approvato con conferenza di servizi indetta dalla Regione e svoltasi il 31.3.2014. La realizzazione della rotatoria non era prevista nel progetto regionale.

---

PARERE CONCLUSIVO FAVOREVOLE

CITTÀ DI CASTELFRANCO VENETO
AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

Deliberazione della Giunta Comunale n.75 del 04/04/2024 di adozione dell'aggiornamento del Piano generale del traffico urbano (PGTU)

---

# OSSERVAZIONE N. 4

Firmatario: Associazione "Quartiere Viale Italia"

Prot. 50852 del 12/11/2024, Prot. 48387 del 29/10/2024, Prot. 47108 del 22/10/2024, Prot. 52294-52293-52289-52288-52287-52285-52284-52283-52282-52281-52280 del 20/11/2024, Prot. 51477 del 15/11/2024, Prot. 51441-51440-51439-51438-51437-51436-51433-51430-51429-51428-51425-51423-51421-51420-51419 del 14/11/2024, Prot. 1774 del 14/01/2025, Prot. 12794 del 18/03/2025, Prot. 12668 del 17/03/2025, Prot. 9254 del 25/02/2025, Prot. 13423 del 20/03/2025

---

SINTESI DEL CONTENUTO DELLA PROPOSTA

Punto n. 1: L'insieme delle osservazioni presentate vengono raggruppate in quanto con contenuto similare per argomentazioni, richieste e proposte finalizzate a ristabilire la disciplina della circolazione ante sperimentazione ed espongono criticità e proposte di soluzione.

Punto 1.1.
Prot. 50852 del 12/11/2024, Prot. 48387 del 29/10/2024, Prot. 47108 del 22/10/2024
Nella petizione i sottoscrittori si dichiarano fermamente contrari all'ipotesi di apertura a doppio senso di marcia di via Regno Unito ricordando che in prossimità del quartiere di viale Italia, all'epoca della sua iniziale formazione, non era presente l'attuale grande struttura di vendita e che successivamente nella medesima zona si sono insediate ulteriori medie strutture commerciali di vendita.
La realizzazione di via Regno Unito fu oggetto di mobilitazione dei residenti con l'esito di regolare il traffico a senso unico in uscita da via Sicilia.
Quanto previsto dalla sperimentazione avviata dal Comune comporta l'utilizzo di viale Italia per l'accesso ai negozi anziché viale Europa con incremento del traffico di attraversamento e la congestione della rotonda e degli incroci con borgo Treviso.

Punto 1.2.
Prot. 52294-52293-52289-52288-52287-52285-52284-52283-52282-52281-52280 del 20/11/2024, Prot. 51477 del 15/11/2024, Prot. 51441-51440-51439-51438-51437-51436-51433-51430-51429-51428-51425-51423-51421-51420-51419 del 14/11/2024
Le note ribadiscono quanto contenuto nella petizione e chiedono un incontro con il Sindaco al fine di discutere le motivazioni, le tempistiche e le modalità di misurazione del traffico, l'accesso ai dati di rilevamento, la conoscenza del numero e periodo delle infrazioni al codice della strada commesse per aver percorso contromano via Regno Unito, annullamento della sperimentazione e confronto su

soluzioni alternative, adozione di limiti ai mezzi pesanti e dissuasione della velocità.

Punto 1.3 Prot. 1774 del 14/01/2025
La nota dell'Associazione Quartiere Viale Italia espone il rilevamento di velocità medie e di punta elevate, la sistematica violazione del codice della strada all'incrocio tra via Sicilia e via Regno Unito e chiede interventi strutturali sulla viabilità consistenti in:

- riduzione temporanea del raggio di curvatura all'incrocio tra via Sicilia e via Regno Unito
- l'installazione di efficaci rallentatori a distanza non superiore di 30 mt l'uno dall'altro
- almeno 5 nuovi attraversamenti pedonali su via Sicilia e modifiche all'attraversamento in prossimità della curva tra viale Italia e via Sicilia, completamento della segnaletica relativa al limite di 30 km/h.

Propone lo spostamento della rilevazione dei volumi di traffico di almeno due settimane.
Elenca le criticità evidenziati dai cittadini per un successivo approfondimento.

Punto 1.4 Prot. 9254 del 25/02/2025
La nota espone una dettagliata relazione incentrata sulle misurazioni operate autonomamente dall'Associazione di Quartiere Viale Italia nel periodo considerato (a partire dalla 47-esima settimana dal 2024) insieme ai tanti spunti di riflessione discussi e consolidati dalla popolazione del quartiere Viale Italia.
Le considerazioni esposte fanno riferimento agli obiettivi dell'amministrazione comunale analizzati sulla base di quanto rilevato dalla discussione avvenuta nelle sedute del consiglio comunale del 30/10/2024 e del del 28/11/2024 e dagli articoli di stampa de Il Gazzettino del 29/10/2024 intervista al sindaco, La Tribuna di Treviso del 29/10/2024 intervista al sindaco, La Tribuna di Treviso del 31/10/2024 intervista al sindaco, Il Gazzettino del 29/10/2024.
La relazione è articolata in una Introduzione e nei paragrafi intitolati Obiettivo "zona 30" Violazioni del limite di velocità in zona 30, Obiettivo "servizio per i residenti" e volumi di traffico indotto, Sicurezza dei percorsi ciclo pedonali, Criticità e riflessioni, Richieste e proposte.
Sintetizzabile in:
Principali risultati:

1. Fallimento dell'obiettivo "zona 30" con percentuali di infrazione estremamente elevate:
   • 68% di infrazioni nel secondo periodo di osservazione
   • Oltre 85% di violazioni del limite di velocità nel terzo periodo
2. Incremento significativo e non sopportabile del traffico indotto:
   • Aumento dei volumi di traffico in via Regno Unito, via Sicilia e viale Italia;
   • Crescita continua del traffico di attraversamento, senza stabilizzazione.
3. Mancanza di infrastrutture adeguate per pedoni e ciclisti:
   • Assenza di pista ciclabile su via Sicilia;
   • Interruzione dei marciapiedi tra via Regno Unito e viale Italia.
4. Criticità aggiuntive:
   • Inquinamento acustico e atmosferico,

- Degrado urbano e manutenzione insufficiente,
- Problemi di sicurezza agli incroci.

Proposte:

1. Ritorno immediato al senso unico in via Regno Unito o chiusura totale della strada;
2. Valutazione futura di riapertura con infrastrutture adeguate per una vera "zona 30":
   - Riduzioni di carreggiata,
   - Sensi unici alternati,
   - Aiole e panchine,
   - Pista ciclabile;
3. Possibile instaurazione di una zona ZTL con telecamere per l'accesso dei residenti da via Regno Unito.

Punto 1.5
Prot. 12794 del 18/03/2025 e prot. 12668 del 17/03/2025
Le note inviano al Comune relazione già trasmessa e sintetizzata al punto 1.4 unitamente ad una replica a seguito della seduta di commissione consiliare alla quel il comitato ha partecipato illustrando il proprio punto di vista e i dati raccolti.
Le osservazioni anno riferimento a specifici momenti della riunione della Commissione Consiliare indicando il minuto e il secondo della registrazione streaming consultabile al:
https://www.youtube.com/watch?v=LQWEMV-eOvc
Le valutazioni riportate nel documento inviato al Comune dall'associazione si riferiscono esclusivamente ai dati grezzi forniti dal comune dalle si ritiene emergano errori di interpretazione che possono condurre l'Amministrazione Comuna e ad assumere decisioni sbagliate e viene chiesto un incontro tecnico di confronto.

Punto n. 2.1: nota protocollo 13423 del 20.3.2025 - L'osservazione individua alcuni punti ritenuti critici lungo via Sicilia, viale Italia, via Regno Unito, via Romagna, via Abruzzo e relative intersezioni e per tali punti propone interventi di soluzione che in generale mirano a riorganizzare i percorsi pedonali, a ridurre la velocità dei veicoli in transito, realizzazione/prosecuzione di una pista ciclabile e che si possono riassumere in:

- fondo stradale degradato all'intersezione tra viale Italia e via Abruzzo
- marciapiedi dissestati con avvallamenti e priva di rampe per carrozzine
- marciapiede di via Regno Unito non prosegue verso via Sicilia
- attraversamenti pedonali mancanti: in prossimità della curva nord in via Sicilia, in prossimità del parcheggio edificio Corner 1, in prossimità della curva di innesto tra via Sicilia e Viale Italia, in generale in tutta via Sicilia dove è presente un solo attraversamento
- segnaletica insufficiente o mancante: manca segnale 30 km/h lungo via Abruzzo, dalla nuova viabilità ad ovest della nuova struttura commerciale (Interspar) e da via Regno Unito;
- illuminazione insufficiente o mancante: uscita parcheggio Corner 2 e 3, in prossimità degli attraversamenti pedonali presenti in viale Italia
- attraversamenti ciclabili mancanti: attraversamento pedonale su viale Italia in corrispondenza

dell'intersezione con via Romagna non prevede anche la segnaletica dell'attraversamento ciclabile e in generale l'intersezione e l'accesso carraio dell'edificio della Torre di nord-ovest sono concomitanti;

Punto 2.2. - Inoltre viene asserito che l'alta velocità e l'aumentata frequenza di veicoli rende l'accesso in Viale Italia e via Sicilia molto meno sicuro

Punto 2.3. -Viene inoltre proposta e suggerita la realizzazione di una nuova pista ciclabile in via Sicilia.

CONTRODEDUZIONI
PARERE TECNICO
Le osservazioni sono pertinenti.

Punto n. 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5:
A seguito dell'avvio della sperimentazione del doppio senso di circolazione in via Regno Unito dall'intersezione con viale Europa all'intersezione con via Sicilia e del limite di 30 km/h nelle vie limitrofe (cfr. le ordinanze dirigenziali n. 272 del 13 novembre 2024 e 280 del 19 novembre 2024, cui è seguita l'ordinanza dirigenziale n. 50 del 6 marzo 2025 di prosecuzione sino al 31 marzo 2025 di quanto stabilito nelle citate ordinanze n. 272/2024 e 280/2024) e della rilevazione del traffico commissionata dal Comune ante sperimentazione e nel corso della sperimentazione con conclusione della rilevazione al 9 febbraio 2025 è stato commissionato ed acquisito uno studio sui flussi di traffico (prot. 10662 5 marzo 2025).

Si riportano le considerazioni finali a seguito dello studio e della rappresentazione dei dati rilevati
"Le rilevazioni del traffico eseguite per analizzare le variazioni intervenute a dieci settimane dall'apertura del senso di marcia in direzione sud su via Regno Unito hanno evidenziato, in sintesi, i seguenti comportamenti:

- Il traffico su Via Regno Unito è riconducibile ad una struttura di tipo pendolare con una punta al mattino (circa 150 veicoli/h) e la corrispondente punta la sera di rientro al quartiere. Già nei rilievi di ottobre 2024 (ante modifica) si evidenziava il fatto che, per le uscite dal quartiere alla mattina, Regno Unito (150 veic/h) prevaleva sull'uscita verso Borgo Treviso (100 veicoli/h dal Radar R3).
- I volumi di traffico in gioco sulla viabilità di quartiere sono nell'ordine dei 100 veicoli/h per direzione (1,7 veicoli/min).
- La componente di attraversamento indotta è stimabile in 30-40 veicoli nell'ora di punta e in 300 veicoli nell'arco delle 24 ore di un giorno feriale medio (variazioni prima-dopo al radar R3 tratto sud di Viale Italia).
- L'attivazione del nuovo senso di marcia risulta pertanto a prevalente servizio dei residenti nel quartiere, in modo particolare nella parte nord; il fatto è confermato dalla riduzione di traffico su V.le Europa con circa 1.200 veicoli in meno in direzione sud, veicoli che verosimilmente utilizzavano Via Abruzzo per raggiungere il quartiere.

La distribuzione di frequenza delle velocità rimane sostanzialmente invariata nelle postazioni del quartiere con un valore di velocità media dell'ordine dei 40 km/h.

- La nuova struttura della viabilità non ha ripercussioni sulle intersezioni di Borgo Treviso con viale Italia- via della Cerva e con Viale Europa – via Forche.
- Dalle osservazioni sul posto si nota che gli episodi di accodamento alla rotatoria Borgo Treviso – Viale Italia – Via della Cerva, nelle ore di punta non sono dovuti ad elevati volumi di traffico, ma all'accesso alle attività frontiste e principalmente, alla mattina, da parte degli studenti scaricati dai mezzi pubblici che impegnano l'attraversamento pedonale. Si evidenzia il corretto comportamento degli automobilisti."

Rispetto all'aggiornamento del PGTU si evidenzia che l'intervento attuato dal comune su via Regno Unito non fa parte espressamente delle priorità individuate dal PGTU, in quanto per la situazione del quartiere non sono emersi e/o segnalati, a suo tempo, elementi di particolare criticità. Le tavole del Piano illustrano lo stato dell'incidentalità con la localizzazione degli incidenti nell'ultimo decennio.
Si riportano degli estratti delle tavole
L'operazione Regno Unito e la conduzione del dibattito con la cittadinanza è stata peraltro l'occasione di mettere in atto i criteri proposti dal PGTU per la razionalizzazione del percorso decisionale su interventi in tema di governo della mobilità, basati su un migliorato livello di informazione e di partecipazione. Criterio in base al quale il comune ha commissionato la campagna di rilevazione di dati per l'oggettiva valutazione degli effetti attraverso il confronto prima/dopo su aspetti di traffico e velocità.
L'analisi effettuata nell'aggiornamento del PGTU ha considerato le strade interquartiere mentre per le strade di quartiere vale quanto previsto negli elementi per una strategia riportanti al capitolo 3 della relazione allegata al Piano.
Si evidenzia che, conformemente alle Direttive Ministeriali per la redazione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, il PGTU costituisce il documento di indirizzo strategico finalizzato all'aggiornamento ed alla rappresentazione dello stato di fatto sui temi della mobilità ed alla identificazione degli obiettivi di azione nel futuro prossimo.
L'attuazione degli obiettivi dichiarati viene attuata attraverso i cosiddetti Piani Attuativi cui è demandata la definizione e progettazione degli interventi specifici.
Secondo l'approccio strategico proposto dalle direttive sono previste tre fasi:
A. Aggiornamento e modifica del PGTU;
B. Redazione dei piani di settore e progettazione esecutiva degli interventi;
C. Attuazione e verifica degli obiettivi raggiunti con gli interventi.
Nelle schede, in riferimento al tema in questione, tra i contenuti dei prossimi passi da intraprendere per l'attuazione del PGTU viene previsto:
Problemi Vs Obiettivi:
Intervenire sul comparto della viabilità centrale (viabilità di quartiere, vedi classificazione 2.4.4) per una più marcata caratterizzazione di viabilità urbana finalizzata ai seguenti obiettivi:

- Alleggerimento del traffico di attraversamento della viabilità centrale promuovendo percorsi alternativi sulla rete interquartiere (rossa in fig. 2.9)
- Riduzione dell'incidentalità nella viabilità di quartiere;

Con Azioni proposte/Orientamenti consistenti in:
Introdurre elementi di caratterizzazione della viabilità di quartiere finalizzati alla moderazione delle velocità con interventi di moderazione del traffico, elementi effetto soglia (negli ingressi nell'area verde).
Marcare gli attraversamenti ciclopedonali per ridurre l'effetto tubo sulla viabilità (sono le auto che attraversano spazi ciclopedonali)
Identificare l'area come zona 30
Aggiornare la segnaletica di indicazione per segnalare percorsi alternativi di attraversamento.

L'iniziativa dell'Amministrazione Comunale su via Regno Unito è conferme a questi principi.
Si ritiene quindi, alla luce degli elementi sopradescritti, che l'osservazione nella parte che sostanzialmente propone la conclusione della sperimentazione con il ripristino della situazione ante intervento si esprime parere contrario in quanto attuato è in linea con l'indirizzo assunto dall'Amministrazione con la deliberazione della Giunta Comunale n. 75 del 4.4.2024 di adozione dell'aggiornamento del PGTU.

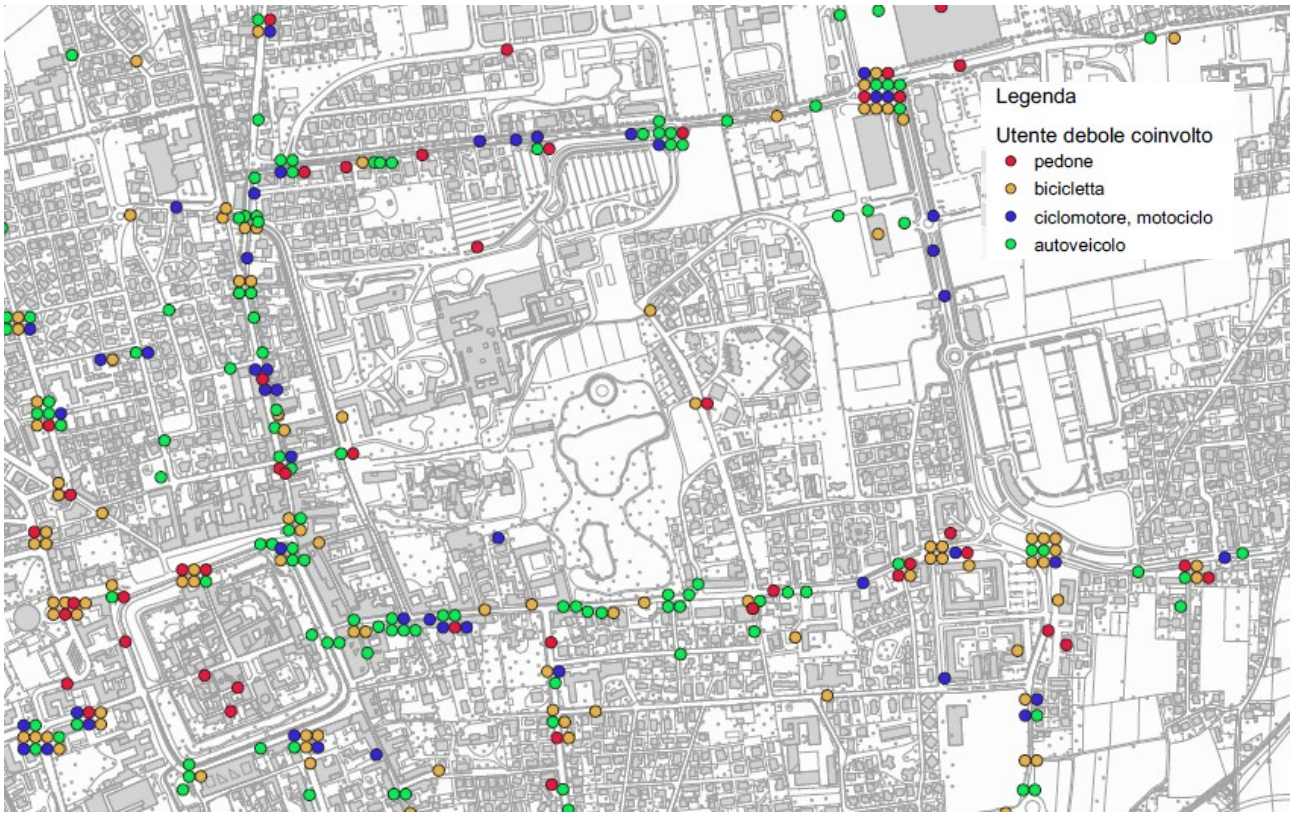


*Figura OSSERVAZIONE N. 4.1 – localizzazione incidenti con danni alle persone nel decennio 2013-2022, utente debole. (fonte PGTU 2024)*

*Figura OSSERVAZIONE N. 4.2 - localizzazione incidenti con danni alle persone neldecennio 2013-2022, classificazione per gravità. (fonte PGTU 2024).*

Controdeduzione specifica al punto 1.2 per le osservazioni inerenti
I dati di rilevamento sono stati consegnati all'Associazione.
La limitazione al transito ai mezzi pesanti è già disciplinata lungo le strade in riferimento.
Ulteriori azioni di limitazione potranno essere esaminate secondo quanto descritto nella controdeduzione al punto 2.1.

Punto n. 2.1: L'insieme delle proposte di modifica all'assetto della viabilità (attraversamenti pedonali, prosecuzione di percorsi pedonali, della segnaletica stradale e dell'illuminazione pubblica) tendono a migliorare la percorrenza di pedoni e ciclisti rendendo la struttura viaria dotata di ulteriori e migliori attrezzature che incrementino la sicurezza stradale.
La proposta è quindi accoglibile mediante la redazione un apposito progetto di riqualificazione delle strade di quartiere in riferimento che esamini le criticità segnalate e individui gli interventi coerenti con le norme del codice della strada e con le più recenti direttive ed esperienze in materia

di "*traffic calming*" sviluppando tutte le tipologie di intervento (singole o combinate tra loro) da realizzarsi sull'intero tracciato oggetto della "zona 30" con lo scopo di ridurre gli effetti negativi prodotti dal traffico e dalla velocità dei veicoli.
L'eventuale inserimento nel Programma triennale dei Lavori Pubblici dovrà avvenire a seguito della quantificazione del costo dell'intervento ai sensi dell'articolo 37 del Dlgs 36/2023 (Nuovo codice dei contratti pubblici) e del relativo stanziamento di bilancio.

Per quanto riguarda il punto 2.2 inerente "l'alta velocità e l'aumentata frequenza di veicoli rende l'accesso in Viale Italia e via Sicilia molto meno sicuro" si rinvia a quanto controdedotto al punto 1.

Per quanto riguarda il punto 2.2 inerente la proposta di realizzazione di una nuova pista ciclabile in via Sicilia è condivisibile e accoglibile demandando il tema al progetto di riqualificazione di cui al precedente punto 2.1.

PARERE CONCLUSIVO PARZIALMENTE FAVOREVOLE