

Belluno, 26/01/2021

Al Sindaco del Comune di Belluno Jacopo Massaro
All'Assessore Franco Frison - Rigenerazione urbana, Pianificazione urbanistica.
All'Assessore Biagio Giannone - Viabilità, Opere Pubbliche.
All'Assessore Alberto Simiele - Politiche per l'ambiente, Mobilità sostenibile.
All'Assessore Yuki d'Emilia – Turismo
Alla Presidente della Commissione Consiliare 2^a - Urbanistica, viabilità, traffico e trasporti, lavori pubblici, ambiente e servizi tecnologici – Ida Bortoluzzi
Al Responsabile dell'Ufficio Scolastico Territoriale Massimiliano Salvador
Al Direttore Generale dell'ULSS 1 Dolomiti Adriano Rasi Caldogno
Al Responsabile del Dipartimento di prevenzione dell'ULSS 1 Dolomiti Sandro Cinquetti
Alla Responsabile del Servizio Attività motoria e prevenzione della salute dell'ULSS 1 Dolomiti Nicoletta De Marzo
Al Direttore dell'UOC di Pediatria dell'ULSS 1 Stefano Marzini

Pc Al Corriere delle Alpi, al Gazzettino, all'Amico del Popolo, a News in quota, a Bellunopress.

Oggetto: **considerazioni di FIAB Belluno sul proseguimento della strada interna della Veneggia attraverso il quartiere di Cavarzano.**

FIAB Belluno, in quanto portatore d'interesse nei confronti del P.A.T. (Piano di Assetto Territoriale), segue con particolare attenzione il dibattito sul proseguimento della strada interna della Veneggia attraverso il quartiere di Cavarzano.

Alla luce di quanto riportato dal Corriere delle Alpi del 20/01/2021, che dice testualmente: *“il circolo PD di Cavarzano torna a chiedere al Comune...di realizzare «quei 110 metri lineari di strada che ancora oggi illegittimamente rimangono pista ciclopedonale»*”, FIAB Belluno evidenzia che quel tratto di pista ciclabile, da un lato fa parte della ciclovia turistica internazionale Monaco-Venezia, dall'altro costituisce un tratto chiave della linea verde del progetto “Bicipolitana”, sostenuto da una petizione popolare firmata da 1453 cittadine e cittadini di Belluno e approvato da Consiglio Comunale di Belluno.

Dato che: *“ora la partita è nelle mani dell'amministrazione che, attraverso il PAT, ha la possibilità di decidere quale viabilità (e vivibilità) dare alla città e al quartiere di Cavarzano”* (Corriere delle Alpi 16 Gennaio 2021), siamo andati a rileggerci il “Documento Preliminare al Piano di Assetto del Territorio” (Aprile 2020) e il documento, sempre relativo al PAT, “Infrastrutture fisiche e digitali per la mobilità”. I due documenti sono consultabili e scaricabili dal sito <http://edilizia.comune.belluno.it/il-nuovo-piano-regolatore-comunale/piano-di-assetto-del-territorio-comunale-p-a-t/>;
http://edilizia.comune.belluno.it/files/2020/07/20200209_DocPreliminare.pdf;
<http://edilizia.comune.belluno.it/files/2020/10/Quaderno-2%C2%B0-incontro.pdf>

Il “Documento Preliminare del Piano di Assetto del Territorio”, nel capitolo “Linee guida”, al punto 4.1 **“Infrastrutture stradali”**, dice che *“si ritiene importante, nella visione strategica complessiva, sgravare la città dalle significative componenti del traffico di attraversamento”* e *“Nell'ambito urbano il piano dovrà: prioritariamente studiare il miglior assetto infrastrutturale per la risoluzione delle problematiche presenti nella zona di Cavarzano, interessata dai servizi scolastici e dallo sviluppo residenziale ipotizzato dal c.d. Masterplan; confermare la prosecuzione della strada interna della Veneggia in direzione*

Ponte nelle Alpi.” Quindi, se interpretiamo bene, viene considerata l’ipotesi di proseguire la strada interna della Veneggia verso Ponte nelle Alpi, ma non si accenna al suo proseguimento verso Cavarzano, anche se si rileva che va studiato un “miglior assetto infrastrutturale per la risoluzione delle problematiche presenti nella zona di Cavarzano” A proposito del **Sistema infrastrutturale ciclabile** (pag 10) si dice:” *Gli obiettivi strategici connessi alla dotazione di una rete ciclabile organica, priva elementi di rottura, è anzitutto quella di assicurare spostamenti in sicurezza casa-lavoro, casa-scuola, casa-servizi, senza l’utilizzo dell’auto privata.*” E (pag 11) “*Molti sono ancora gli interventi puntuali che devono essere previsti a livello strategico per essere successivamente attuati.*” Il primo è il “*collegamento lungo la Veneggia (villa Montalban – Cavarzano - centro Città) sia lungo l’arteria principale che lungo la strada interna.*” Quindi si prevede la realizzazione di una ciclabile che attraversi il quartiere di Cavarzano.

A proposito di “**Mobilità sostenibile**” (pag 66) si dice:” *La programmazione di sviluppo urbano della città, l’assetto della rete infrastrutturale e l’utilizzo di nuovi sistemi di mobilità consente di porre a confronto e valutare, in modo coerente ed interdisciplinare, le ipotesi di trasformazione urbana e di localizzazione delle nuove attività che possono divenire attrattive. Tutto ciò al fine di minimizzare l’uso dell’auto privata e valorizzare le risorse esistenti quali il Trasporto Pubblico Locale ed extra urbano, la ferrovia e la rete ciclabile.*” Quindi, pare di capire che nel futuro di Belluno si dovrebbe minimizzare l’uso dell’auto privata a favore del trasporto pubblico, della ferrovia e della bicicletta.

Di particolare interesse è il capitolo “**Obiettivi per il futuro**” del documento “Infrastrutture fisiche e digitali per la mobilità” (pag. 37 e segg.). I primi due “*criteri che in futuro dovranno essere tenuti presenti per un corretto sviluppo della città e miglioramento della vivibilità, anche sotto l’aspetto della mobilità, in occasione della redazione dei piani specifici di settore sono:*

- 1) *Gerarchizzazione delle strade con canalizzazione dei flussi di attraversamento sulla viabilità principale e contestuale limitazione del traffico nelle aree residenziali...*”
- 2) *Favorire lo sviluppo di modalità di trasporto alternative all’auto privata mediante il completamento dei percorsi ciclabili e pedonali, l’agevolazione all’uso del trasporto pubblico, l’implementazione di nuovi sistemi di affitto e condivisione del mezzo di trasporto, ecc.”*

A proposito dei **quartieri residenziali** (pag.38) dice:” *La tendenza del futuro sarà quindi di ridurre lo spazio dedicato ai mezzi di trasporto a motore privati, strade e aree di sosta, a favore di una mobilità pedonale e ciclabile con una contestuale riqualificazione dei quartieri e degli spazi pubblici a verde. L’importanza di ricreare nelle città degli ambiti di qualità e vivibili a misura d’uomo impone di agire nelle aree residenziali e nei quartieri con interventi che mirino a: minimizzare il traffico motorizzato; eliminare il traffico di attraversamento; limitare le velocità eccessive; aumentare la sicurezza e la qualità della vita degli abitanti. In tal senso esistono degli strumenti utili già impiegati con buoni risultati come: realizzazione di zone 30; interventi di moderazione del traffico; interventi di arredo urbano”*

Il documento conclude ponendo il tema della **salvaguardia delle aree scolastiche** (pag. 39):” *L’ambito delle scuole è particolarmente importante e la promiscuità di studenti e auto in certi contesti può configurarsi come un grosso problema di sicurezza...Per tali zone va attentamente ponderata la necessità di poter accedere alle scuole, con determinate cautele, e l’esigenza di limitare al massimo l’interferenza tra mezzi motorizzati e studenti. Si può quindi pensare che i criteri che guideranno i futuri interventi in tali zone dovranno*

tener conto della necessità di: facilitare l'accesso con percorsi ciclopedonali dedicati e incentivare iniziative tipo "Piedibus"; mettere in sicurezza le aree fronte scuole anche con interventi a "orari definiti" come la chiusura del tratto di strada fronte ingresso istituto, nell'intervallo di entrata ed uscita degli studenti; realizzare zone "Kiss & Ride" per far scendere in sicurezza gli studenti che poi accederanno a scuola attraverso un percorso protetto."

Se interpretiamo bene lo spirito che anima il Pat, l'intero quartiere di Cavarzano, area residenziale ad alta densità abitativa, con un'area commerciale (piazza Vittime di via Fani), un'area di culto, un parco (parco Arcobaleno) e un polo scolastico (asilo nido, scuola materna, scuola elementare e scuola media), dovrebbe essere salvaguardato non solo dal traffico di attraversamento, ma DAL TRAFFICO IN GENERALE, dovrebbe essere reso sicuro per l'utenza debole della strada, cioè per i pedoni, soprattutto anziani e bambini, e i ciclisti, con la realizzazione di zone 30 km/h, dovrebbe essere dotato di una capillare rete ciclabile per favorire gli spostamenti quotidiani in bicicletta, ad es. per andare a scuola e a far la spesa e dovrebbe ovviamente essere servito da un efficiente servizio di trasporto pubblico, tutto ciò con **l'obiettivo di limitare l'uso dell'auto privata** e, aggiunge FIAB, **favorire la mobilità attiva**. La mobilità attiva, cioè la mobilità a piedi e in bicicletta, non solo non inquina e non produce emissioni clima-alteranti, ma garantisce anche il livello minimo di attività fisica quotidiana per prevenire le malattie da sedentarietà, principale causa di morte e disabilità nella nostra società del benessere, ed ha quindi una valenza di salute pubblica. (Ministero della Salute: http://www.salute.gov.it/portale/temi/p2_6.jsp?lingua=italiano&id=5143&area=stiliVita&menu=attivit)

Il proseguimento della strada interna della Venegia, che attraverserebbe il quartiere di Cavarzano proprio a ridosso del polo scolastico, ci pare quindi in conflitto con lo spirito e gli obiettivi del PAT: garantire un'alta qualità di vita nel quartiere di Cavarzano e preservare la sua area scolastica. Per di più una nuova strada, proprio vicino alle scuole, sarebbe d'ostacolo allo sviluppo della sana abitudine di andare a scuola a piedi e in bicicletta. Su questo tema la FIAB e la Società Italiana di Pediatria hanno recentemente lanciato la campagna **A SCUOLA E IN SALUTE! #PRIMALABICI!** (<https://fiabitalia.it/a-scuola-e-in-salute-primalabici-fiab-e-societa-italiana-di-pediatria-lanciano-la-campagna/>) La pandemia da Covid-19 ha portato in primo piano, come non mai, la tutela della salute. Salute che si basa su scelte di vita sane, a partire dall'attività motoria quotidiana fortemente raccomandata dai pediatri e dall'OMS (Ordine Mondiale della Sanità): uno stile di vita sano porta maggiori benefici proprio se adottato fin dall'infanzia. Alessandro Tursi, Presidente FIAB e Vicepresidente di ECF- European Cyclists' Federation - di cui FIAB fa parte, ha dichiarato: "In Italia la grande maggioranza dei bambini non ha oggi il diritto di andare a scuola con le proprie gambe, a differenza dei loro coetanei europei, anche quelli di paesi dai climi particolarmente rigidi. La nuova sensibilità sul tema salute imposta dal Covid può essere occasione per cambiare abitudini sbagliate e dannose per i nostri figli." Il Presidente della Società Italiana di Pediatria Alberto Villani aggiunge: "E'ormai assodato che la salute degli adulti si costruisce nelle prime età della vita. **Andare a scuola a piedi o in bicicletta è parte integrante di uno stile di vita sano**, stimola il bambino all'autonomia e per questo è una buona abitudine da incentivare nelle nostre città" <https://sip.it/2020/10/08/a-scuola-e-in-salute-primalabici/>. Alessandro Tursi sottolinea anche che "i sindaci, grazie alle nuove norme varate in questi mesi, hanno ora strumenti rapidi ed economici per favorire la mobilità attiva nei percorsi casa-scuola: corsie ciclabili, case avanzate ai semafori, e soprattutto strade scolastiche interdette alle auto".

In conclusione, FIAB Belluno ritiene indispensabile che l'Amministrazione comunale e il Team di professionisti che stanno lavorando al P.A.T., analizzino con grande attenzione la necessità del proseguimento della strada interna della Veneggia, sia sotto il profilo viabilistico, sia sull'impatto che avrebbe sul quartiere di Cavarzano, a causa del ben noto fenomeno del "traffico indotto"¹, sia considerando che il nuovo asse viario, proprio a ridosso del polo scolastico, entra in contraddizione con il principio di salvaguardia delle aree scolastiche.

Oggi è necessario che *"le persone passino a modi di trasporto più sostenibili e più efficienti nell'uso dello spazio: camminare, andare in bicicletta, usare autobus, tram e treni...Questo richiede una rivoluzione nella pianificazione dei trasporti: il veicolo a motore non può più essere il re della città. Dobbiamo disegnare le strade e le vie urbane in modo che siano posti attraenti e comodi per camminare, andare in bicicletta e usare il trasporto pubblico."* (<https://www.smartertransport.uk/smarter-cambridge-transport-urban-congestion-enquiry/>)

Quindi, secondo FIAB Belluno, la costruzione di una nuova strada che attraversa Cavarzano, per di più a spese di una pista ciclabile, non solo contraddice gli innovativi principi che animano il P.A.T., ma è anche in contrasto rispetto alle attuali tendenze dell'urbanistica contemporanea, che si propone di disegnare spazi urbani a misura d'uomo e non a misura d'automobile. (<https://www.fondazionevilupposostenibile.org/wp-content/uploads/Nota-per-la-rigenerazione-urbana-delle-gren-city-1.pdf>)

Il Direttivo di FIAB Belluno
Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

¹ Hills, P.J. What is induced traffic? *Transportation* **23**, 5–16 (1996). <https://doi.org/10.1007/BF00166216>; Goodwin, P.B. Empirical evidence on induced traffic. *Transportation* **23**, 35–54 (1996). <https://doi.org/10.1007/BF00166218>; Pfleiderer, Rudolf H.H.; Dieterich, Martin New roads generate new traffic. *World Transport Policy and Practice*, Volume 1, Number 1, 1995, pp. 29-31(3)