



COMUNE DI BASSANO DEL GRAPPA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) denominato *Piano della Mobilità Sostenibile (PMS)* della Città di Bassano del Grappa.

Approvazione ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. 285/92 e delle Direttive Ministeriali 12.04.1995.

L'anno 2012 il giorno VENTICINQUE del mese di OTTOBRE alle ore 18.00 nella sala delle adunanze consiliari, in seguito a convocazione fatta con avvisi scritti e comunicati ai signori Consiglieri, si è riunito il Consiglio Comunale, in prima convocazione - seduta pubblica.

Risultano presenti alla trattazione dell'argomento in oggetto:

	P	A	G
1. Cimatti Stefano	P		
2. Beraldin Mauro	P		
3. Reginato Giovanni	P		
4. Fantinato Francesco	P		
5. Bertoncello Paola	P		
6. Cavalli Elisa		A	
7. Merlo Franco	P		
8. Busnelli Maria Cristina	P		
9. Mauro Antonio	P		
10. Lo Giudice Cristoforo	P		
11. Bettiati Giorgio	P		
12. Giunta Stefano	P		
13. Brunelli Ilaria		A	SI
14. Giaccon Sergio Giovanni	P		
15. Schirato Giovanni	P		
16. Guglielmini Antonio	P		

	P	A	G
17. Bernardi Bruno		A	SI
18. Lanaro Roberto	P		
19. Sandonà Giovanni Battista		A	
20. Bizzotto Gianpaolo	P		
21. Facchin Stefano	P		
22. Zen Mauro		A	SI
23. Monegato Stefano	P		
24. Marin Roberto		A	
25. Lazzarotto Mauro Francesco		A	
26. Finco Nicola Ignazio		A	
27. Todaro Luciano	P		
28. Bizzotto Tamara	P		
29. Facchinello Paola	P		
30. Poletto Riccardo	P		
31. Celestino Rodolfo		A	

Presenti n. 22 Assenti n. 9

Assistono altresì i Sigg. ri Assessori:

	P	A
1. Ferraro Carlo	P	
2. Bernardi Dario	P	
3. Boesso Dino	P	
4. Breda Lorenza	P	

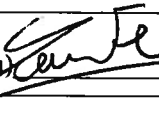
	P	A
5. Fabris Alessandro	P	
6. Filippin Rosanna	P	
7. Toniolo Annalisa	P	
8. Zonta Andrea	P	

Assume la presidenza il Consigliere rag. Mauro Beraldin

Assiste il Segretario Generale dott. Antonello Accadia

AREA 5 - Pianificazione Mobilità - Dirigente dott. Adriano Ferraro

Parere favorevole per la regolarità tecnica a' sensi dell'art. 49 D.Lgs.vo n. 267/2000.

(firma)  data 18 OTT. 2012

SERVIZIO ECONOMICO FINANZIARIO

Parere favorevole per la regolarità contabile a' sensi dell'art. 49 D.Lgs.vo n. 267/2000.

(firma) _____ data _____

SEGRETARIO GENERALE

Parere favorevole per la legittimità a' sensi art. 35 - 7° comma Statuto Comunale.

(firma)  data _____

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

Nominati scrutatori i Signori: Facchin Stefano - Merlo Franco - Schirato Giovanni

Si passa a trattare l'oggetto di cui sopra.

Il relatore riferisce al Consiglio quanto segue:

Premesso che:

Il Codice della Strada (D.Lgs. 30.04.1992 n. 285 e s.m.i.) all'art. 36 obbliga i Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti di adottare il Piano Urbano del Traffico (P.U.T.);

- indica che i Piani Urbani del Traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali (quarto comma dell'art. 36 cit.);
- stabilisce che la redazione dei Piani Urbani del traffico deve essere predisposta nel rispetto delle Direttive Ministeriali 12.04.1995 (sesto comma dell' art. 36 cit.);

Le Direttive Ministeriali del 12.04.1995 prevedono la redazione del P.U.T. attraverso i seguenti livelli di progettazione successivi e diversi, sia per la scala di approfondimento che per l'ambito di studio:

- Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.): progettazione 1° livello relativa all'intero centro abitato e alle diverse forme di mobilità urbana (pedoni, biciclette, mezzi pubblici, veicoli);
 - Piano Particolareggiato del Traffico Urbano: progettazione di 2° livello relativa ad ambiti territoriali più ristretti e settori della mobilità da migliorare o potenziare in attuazione del P.G.T.U.;
- definiscono all'art. 5.1 che *“l'obbligo di adozione del PUT (art.36 del CDS) fa riferimento alla redazione e all'approvazione del PGTU”*, e definiscono le modalità procedurali per l'approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), stabilendo che *“viene adottato dalla Giunta Comunale, e viene depositato per trenta giorni in visione del pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni (nel medesimo termine), anche da parte di singoli cittadini. Successivamente, il Consiglio Comunale delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni presentate (con possibilità di rinviare il P.G.T.U. in sede tecnica per le modifiche necessarie) e procede, infine alla sua adozione definitiva”*;
 - definiscono all'art. 5.8 *Incombenze comunali*, in merito al Piano, tra le quali l'obbligo di *“portarlo completamente in attuazione nei due anni successivi all'adozione, attraverso la redazione dei relativi Piano Particolareggiati e Piani esecutivi”*;

Con Determinazione dirigenziale Area 5[^], n. 457 del 07.04.2011, è stato affidato all'Ing. Francesco Seneci della società Netmobility S.r.l. con sede in Verona il servizio di *“Analisi del sistema di mobilità con aggiornamento dati e redazione del Piano della Mobilità Sostenibile (PMS) del Comune di Bassano del Grappa”*, corrispondente al Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) ai sensi del Codice della Strada D.Lgs 285/92 e delle Direttive Ministeriali 12.04.1995.

Il P.G.T.U. di Bassano del Grappa viene denominato *Piano della Mobilità Sostenibile (PMS)* perché con tale strumento si intende pianificare il *“Traffico Urbano”*, ai sensi dell'art. 36 del Codice della Strada, perseguendo l'obiettivo di governare e programmare la *“Mobilità Sostenibile”*, ossia un sistema che pur consentendo l'esercizio del diritto alla *“Mobilità”* (cioè la modalità di spostamento di persone e merci, pedonale e/o veicolare), sia in grado di contenere le esternalità che pesano sulla società e l'ambiente attraverso una *“Sostenibilità del traffico”* del tipo:

- ambientale (riduzione inquinamento, riduzione consumi, riduzione spreco di territorio, altro)
- sociale (minor incidentalità, più qualità della vita, minor spreco di tempo, utilizzo di mezzi di spostamento economici, altro)
- economica (uso delle infrastrutture esistenti, interventi di ridotto importo, altro);

L'obiettivo generale del *Piano della Mobilità Sostenibile* vuole essere la *“multi-modalità”* come sistema alternativo alla mobilità di tipo *“auto- centrico”* che caratterizza gli odierni spostamenti, in modo da ricreare condizioni di migliore vivibilità nei centri abitati, maggior qualità ambientale, miglior fruizione degli spazi pubblici anche da parte delle utenze deboli, maggior fluidità, comfort e sicurezza negli spostamenti; incentivando l'utilizzo non solo di auto per gli spostamenti quotidiani ma anche

piedi, bici (di proprietà o ad uso collettivo, normale o a pedalata assistita, con il carrello ed handybike), trasporto pubblico su gomma e treno. Per la città di Bassano del Grappa, considerate le sue dimensioni, s'intende incentivare la mobilità pedonale e ciclabile, in quanto mezzi di trasporto sostenibili per eccellenza;

Nella redazione del *Piano della Mobilità Sostenibile (PMS)* della Città di Bassano del Grappa, si è provveduto alle seguenti attività:

1. aggiornare il Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Bassano del Grappa già predisposto, ancorché non adottato, dall'ing. Bruno Gobbi Frattini dell'Ata Engineering srl di Trento e dall'ing. Francesco Piazza di Schio a seguito di incarico di cui alla Delibera di G.C. n. 417 del 11.11.1998;
2. integrare ed approfondire le analisi quantitative e qualitative di tutte le componenti di mobilità del sistema degli spostamenti per individuare ed implementare, tra l'altro, soluzioni efficaci di contenimento della mobilità con il mezzo privato motorizzato;
3. individuare gli obiettivi e gli indicatori fondamentali, previsti nel Codice della strada (art. 36, comma 4) e punto 2 delle Direttive Ministeriali 12.04.1995, riportati di seguito:
"Il Piano va elaborato attraverso indagini, studi e progetti finalizzati ad ottenere:
 - il miglioramento delle condizioni della circolazione (movimento e sosta)
 - il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali)
 - la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico
 - il risparmio energetico
 - nonché in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali";

Il *Piano della Mobilità Sostenibile (PMS)* della Città di Bassano del Grappa redatto dall'Ing. Francesco Seneci della Netmobility srl, **allegato sub. 1** depositato in atti, è composto dai seguenti documenti:

- **MODULO A – Campagna di rilievo per l'aggiornamento dei dati.**
Nuova campagna di rilievo del traffico e comparazione con i dati del rilievo 1998, con individuazione della mappa degli spostamenti relativi all'ambito urbano di Bassano del Grappa, con rilevazioni dei flussi di traffico nelle principali sezioni stradali e dei movimenti di svolta nei principali incroci, rilevazione dell'offerta di parcheggio e della domanda di sosta, analisi dati ISTAT del 2001 e dei progetti urbanistici e infrastrutturali in atto o previsti con implicazione sul sistema di mobilità.
- **MODULO B – Aggiornamento scenari di sviluppo.**
Aggiornamento del modello matematico di simulazione del traffico e redazione degli scenari di sviluppo con diverse ipotesi viarie;
- **MODULO C – Redazione Piano della Mobilità Sostenibile**
Relazione generale del PMS e approfondimenti contenenti le seguenti attività:
 - La Classifica funzionale della rete stradale urbana;
 - La Riqualificazione del Centro Storico
 - Il sistema della sosta
 - Il sistema viario Centro Storico Sud e Area Parolini
 - La Riqualificazione degli assi primari
 - Il Trasporto Pubblico Locale
 - La Mobilità Ciclabile
 - Le Isole Ambientali: S. Vito e S. Croce
 - Il Centro Studi
 - Il Quadro degli interventi a Breve – Medio – Lungo Termine
- **ALLEGATO A1 : Regolamento Viario Urbano del Comune di Bassano del Grappa in riferimento alla Classifica funzionale della rete stradale urbana.**

Il *Piano della Mobilità Sostenibile (PMS)* della Città di Bassano del Grappa, risulta possedere i seguenti contenuti progettuali previsti per i P.U.T. dall'art. 4.4. delle Direttive Ministeriali 12.04.1995:

- *mobilità pedonale e ciclabile:*
 - . migliorie generali per la mobilità pedonale e ciclabile
 - . definizione delle piazze, strade, itinerari o aree pedonali
 - . definizione delle piste ciclabili e percorsi ciclo-pedonali
 - . definizione di eventuali Zone a Traffico Limitato (ZTL)

- *mobilità su mezzo pubblico:*
 - . migliorie generalizzate per la mobilità dei mezzi pubblici collettivi
 - . individuazione dei parcheggi di scambio tra mezzi pubblici e privati
 - . piano di riorganizzazione delle linee esistenti
- *mobilità dei mezzi privati:*
 - . definizione dello schema generale di circolazione della viabilità principale
 - . individuazione della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento urbano
 - . definizione delle modalità di precedenza tra i diversi tipi di strade
- *sistema della sosta e di parcheggio:*
 - . definizione delle strade ed aree esistenti da destinare a parcheggio
 - . individuazione di spazi di sosta sostitutivi (multipiano e/o a raso)
 - . definizione di aree e tipo di tariffazione e/o limitazione temporale per la sosta su strada.
- *Definizione della classificazione funzionale delle strade*
- *Definizione del regolamento viario e delle occupazioni di suolo pubblico*
- *Individuazione delle priorità d'intervento per l'attuazione del PGTU*

Il *Piano della Mobilità Sostenibile (PMS)* della Città di Bassano del Grappa è stato presentato dall'Amministrazione Comunale e dal tecnico ing. Seneci della Netmobility srl ai Presidenti dei Comitati di Quartiere in data 24.01.2012 e ai rappresentanti locali delle Associazioni di Categoria Economica in data 26.01.2012; inoltre è stato esposto al pubblico dal 5 al 13/5/2012 in Chiesa San Giovanni assieme a Progetti di Lavori Pubblici, in concomitanza con l'evento "Notte verde" in tema di economia sostenibile patrocinato dal Comune di Bassano del Grappa; dal 20/03/12 è pubblicato sul sito web comunale.

In considerazione di quanto sopra esposto dal relatore, il Consiglio Comunale procederà con la votazione sulla proposta di Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) denominato "Piano della Mobilità Sostenibile" (PMS), sulle osservazioni pervenute e sulle controdeduzioni redatte dal tecnico incaricato.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Udita la relazione sull'argomento in oggetto;

Visti gli elaborati del PMS, **allegato sub 1** depositato in atti, e costituiti da:

- MODULO A – Campagna di rilievo per l'aggiornamento dei dati
- MODULO B – Aggiornamento scenari di sviluppo
- MODULO C – Redazione PMS
- Allegato A1 – Regolamento Viario

Preso Atto che il *Piano della Mobilità Sostenibile (PMS)* della Città di Bassano del Grappa è stato presentato :

- in incontri tra l'Amministrazione Comunale e i Presidenti dei Comitati di Quartiere in data 24.01.2012 e con i rappresentanti locali delle Associazioni di Categoria Economica in data 26.01.2012;
- con esposizione al pubblico degli elaborati del Piano dal 5 al 13/5/2012 in Chiesa San Giovanni assieme a Progetti di Lavori Pubblici, in concomitanza con l'evento "Notte verde", in tema di economia sostenibile, patrocinato dal Comune di Bassano del Grappa.
- è pubblicato in visione sul sito web comunale dal 20/03/2012.

Preso atto che il PMS è stato adottato con Delibera di Giunta Comunale n. 66 del 13/3/2012 "*Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) denominato Piano della Mobilità Sostenibile (PMS) della Città di Bassano del Grappa. Adozione ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. 285/92 e delle Direttive Ministeriali 12.04.1995*".

Preso atto che ai sensi del Codice della Strada (D.Lgs. 285/92) e delle Direttive 12.04.1995 del Ministero dei Lavori Pubblici, è stato pubblicato in data 16/3/12, sull'Albo pretorio on line comunale, l'*Avviso di deposito* degli elaborati relativi al PMS adottato unitamente al provvedimento di adozione, in libera visione al pubblico, a partire dal 19/03/2012 e

fino al 19/04/2012 compresi, periodo nel quale chiunque ha la facoltà di presentare osservazioni di pubblico interesse; contestualmente in data 19/3/12 lo stesso *Avviso di deposito* è stato affisso da parte della società Abaco spa sugli spazi appositi, visibili al pubblico, e nelle sedi degli uffici pubblici.

Preso atto che con successiva pubblicazione dell'Avviso di Deposito in data 18/4/12 è stato prorogato al 18/5/12 il termine del deposito del Piano in visione al pubblico presso Segreteria Area 5 e per la presentazione delle Osservazioni al Piano della Mobilità Sostenibile.

Preso atto che entro i termini previsti sono pervenute n. 15 osservazioni:

ordine d'arrivo	DATA	PROT.	ENTE	FIRMATARIO
1	17/04/12	22111	KUWAIT PETROLEUM	
2	18/04/12	22354	privato	Prai Patrizia Barbara
3	18/04/12	22488	CONSIGLIO Q.RE CA' BARONCELLO	Del Zenero Flavia
4	19/04/12	22809	ITALIA NOSTRA	Prof. Bonin Adalgiso
5	14/05/12	27371	privato	Gava Franco
6	15/05/12	27712	privato	Brunelli Michele
7	16/05/12	27908	COMITATO DI Q.RE SAN VITO	Arch. Michela Zonta
8	17/05/12	28248	GTR BASSANO	Arch. Pilla Giuseppe
9	18/05/12	28472	privato	Mocchi Eugenio
10	18/05/12	28473	privato	Bertoncello Stefano
11	18/05/12	28474	privato	Fornasa Donata
12	18/05/12	28507	CONFCOMMERCIO	Chenet Luca Maria E Cattarin Nico
13	18/05/12	28511	privato	Ing. Baccega Alberto E Arch. Todesco Giovanni
14	18/05/12	28556	privato	Ziliotto Carlo
15	18/05/12	28557	LEGAMBIENTE	Bordignon Giampaolo

Preso atto che sono pervenute n. 1 osservazione oltre i termini stabiliti:

ordine d'arrivo	DATA	PROT.	ENTE	FIRMATARIO
1	25/07/2012	44149	Unione dei comitati di genitori delle scuole superiori di bassano	Sara Farronato (Brocchi) – Luciano Bombieri (da Ponte) – Cristina Barbozza (Einaudi) – Endrio buratta (Fermi) – Valter Lovato (Remondini) – Francesco Raspa (Scotton)

Viste le controdeduzioni alle osservazioni predisposte dal tecnico incaricato, Ing. Francesco Seneci della Netmobility srl, **allegato sub 2** depositato in atti, e discusse nelle sedute delle 3^a e 6^a Commissioni Consigliari congiunte;

Visti, in merito, i verbali n. 11 del 21.12.2011, n.1 del 26.01.2012, n.7 del 29.05.12, n.8 del 05.06.12, n.9 del 13.6.12, n.10 del 05.07.12, n.12 del 31.07.12, n. 14 del 13.09.12 della IIIa Commissione Consiliare "Urbanistica ed arredo Urbano" congiunta con la VIa Commissione Consiliare "Lavori Pubblici, Viabilità, Ambiente, Trasporti";

Preso atto che il tecnico incaricato, Ing. Francesco Seneci della Netmobility srl, ha provveduto ad adeguare i Moduli B e C e l'Allegato 1 del PMS (consegnati con prot. 60934 del 12/10/12) come da controdeduzioni alle osservazioni ritenute accoglibili e valutate nelle commissioni consiliari e con le modifiche elencate nel documento "Modifiche al PMS adottato", **allegato sub 3** depositato in atti;

Ritenuto, per tutto quanto precede, di provvedere all'approvazione del *Piano della Mobilità Sostenibile (PMS)* della Città di Bassano del Grappa, **allegato sub. 1** depositato in atti, corrispondente al Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) ai sensi del Codice della Strada D.Lgs 285/92 e delle Direttive Ministeriali 12.04.1995;

Visti gli artt. 48 e 49 del D.Lgs 18.08.2000, n. 267 e s.m.i.;

Visto lo Statuto Comunale;

Acquisiti i pareri espressi nel frontespizio della presente deliberazione;

Uditi gli interventi di cui alla discussione;

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO BERALDIN MAURO

Interviene il Consigliere Lanaro, che deve presentare l'emendamento.

CONSIGLIERE LANARO ROBERTO - CITTADINI PER BASSANO

Inizio ringraziando l'Amministrazione, in particolare l'Assessore Zonta per il modo puntuale, direi pedissequo con cui sono stati esaminati non solamente il piano, ma anche tutte le osservazioni che sono pervenute durante i lavori ed erano numerose, erano alcune cospicue, nel senso che hanno impegnato le Commissioni in discussioni di ottima qualità, addentrandosi spesso anche in problemi specifici. Proprio in questo senso vogliamo presentare un emendamento.

Cari Consiglieri, come già anticipato in Commissione, riteniamo che nel PGTU sia da rivedere l'importanza e la previsione strategica per via Rosmini (l'emendamento si riferisce infatti, in particolare, a via Rosmini) e di dovere quindi inserire nel testo del piano della mobilità sostenibile di Bassano in discussione giovedì, oggi, un richiamo a tale opportunità. Il Piano incoerentemente, secondo noi, consegna tale via a funzioni di quartiere, riducendone l'uso ad arteria locale. Se consideriamo storicamente e filologicamente la conformazione di tale asse e la sua connessione con il precedente viale Aldo Moro e la seguente via Passarin, notiamo una evidente e definita geometria, che ne supporta la funzione di circonvallazione media del traffico cittadino. Se la prima è via del Cristo, via Chini, la storica era viale 11 Febbraio, poi spostata a via Chini, poi a via Rosmini e adesso a viale Colombo. Tutto ciò è ulteriormente sostenuto anche dalla necessità di dare una coerente risposta a problemi che sono evidenti: 1) la necessità di dare un'alternativa plausibile al traffico che, attraversando il ponte della Vittoria, che dai dati di analisi del PMS lavora ben oltre le proprie possibilità, si scarica per gran parte su via del Cristo e via Chini, evidentemente non adatte a sopportarlo integralmente. 2) L'imminente sbocco su via Capitel Vecchio della cosiddetta strada Anas, tutta su territorio cassolese, che porterà sul nodo un volume di traffico consistente, attualmente difficilmente prevedibile, da est. 3) L'avvicinarsi del cantiere della superstrada Pedemontana che, essendo concepita come struttura di connessione rapida ed interprovinciale, allontanerà una cospicua quota di utenti con necessità di raggio medio - breve. La conseguenza prevedibile sarà l'aumento del flusso sulla viabilità locale. Tutto questo avverrà in maniera importante, almeno fino alla completa realizzazione di tale superstrada e delle promesse complanari, evidentemente opere finali.

Nel testo del cosiddetto PMS, cioè il Piano della Mobilità Sostenibile, come si chiama il nostro PGTU o si chiamerà il nostro PGTU, nel modulo BC, al paragrafo 3.1.2, nell'analisi dell'assetto viario al terzo capoverso leggiamo: il sistema delle radiali si connette con quello delle aste tangenziali attraverso le quali ci si sposta anche da un quartiere all'altro della città. Tale aste segnano la città, soprattutto a sud, rappresentando collegamenti intermedi tra l'anello perimetrale del centro storico, via delle Fosse, via Brocchi, Piazzale Cadorna, e la tangenziale, variante Statale 47, che è il segno più esterno. Per il sistema della mobilità cittadina, esse rappresentano un ruolo altrettanto cruciale delle aste radiali, dal momento che consentono di alleggerire la pressione del traffico veicolare sul centro storico e sulla città consolidata che lo circonda.

Si riconoscono fra queste la circonvallazione intermedia tra centro e tangenziale, costituita da viale Palladio, viale Aldo Moro, via Rosmini, via Passarin, che troverà nella cosiddetta Strada Anas il suo naturale completamento verso est. Quindi nel piano è previsto, si fa un accenno anche puntuale alla funzione di via Rosmini in collegamento e comunque in dialogo con la costruenda o nascente strada Anas. Si riconosce, quindi, a via Rosmini un ruolo che non è solo attuale (fino adesso avevo citato direttamente il piano, adesso commento), ma si svilupperà in un futuro prossimo, per poi dichiarare al punto 7.6.1, interamente dedicato alla via, che "in questo piano non si sono volutamente investigate ipotesi più di lungo termine, relative a possibili realizzazioni di varianti in sottovia, capaci di drenare i flussi di attraversamento e ridare alla strada diversa classifica funzionale, in quanto si è ritenuto che i costi di un tale intervento fossero comunque sproporzionati ai benefici indotti, almeno in questa fase. Si è preferito invece proporre soluzioni di breve termine, miranti a rendere più sicura la mobilità di tutte le utenze lungo la strada". Si propongono poi una serie di elementi capaci di mettere in sicurezza la via. Si parla di elementi che mettono in sicurezza la via, sui quali naturalmente non abbiamo alcun dubbio e sui quali vi invitiamo a vigilare nel proseguo del tempo, nel senso che la sicurezza e l'accesso alla mobilità dolce sono argomenti che ci hanno sempre tenuto desti.

Il fatto è che si riconosce a via Rosmini un'importanza notevole e si dice semplicemente che non la si sonda per il fatto che questo presupporrebbe un investimento in termini monetari eccessivo. È chiaro che via Rosmini così com'è non può essere messa a sistema. Sono evidenti i problemi di capienza di via Passarin, cioè non neghiamo degli evidenti problemi che ci sono, ulteriormente complicati dal progetto in approvazione del tratto di pista ciclabile comunque necessaria, che stasera abbiamo ratificato. Un più opportuno disegno della via deve risolvere i gravi problemi di cesura che attualmente tale asse crea. Non diamo a via Rosmini un valore eccessivo, diamo il valore che storicamente e filologicamente secondo noi ha, promuovendo tutti quei sistemi e quei dispositivi che possono: 1) dare la sicurezza alla via, al quartiere e quindi ai cittadini; 2) connettere la zona sud alla zona nord di Santa Croce, perché Santa Croce ha, come in generale, la necessità di non essere tagliata in due da una via, per quanto importante essa sia, anzi in qualche modo - non presento delle soluzioni - ritengo che debbano essere sondate delle soluzioni a breve, medio, lungo periodo, che debbano rispondere a queste esigenze. Non è in questa sede che si vogliono sondare le soluzioni tecniche a tali problemi, ma importa invece ammettere che su questa questione si possa tenere aperto un campo di scelta anche in futuro. Quello che si vuole porre invece con l'emendamento proposto è il limite di trasformazione della città attorno alla via e quindi agli investimenti in senso lato su eventuali nuovi progetti capaci di rendere possibile in futuro tale messa a sistema dell'asta.

Leggo l'emendamento: Piano Generale del Traffico, denominato Piano della Mobilità Sostenibile (PMS) della città di Bassano del Grappa, approvazione ai sensi dell'Art. 36 del D.Lgs. 285/92 e delle direttive ministeriali 12/4/1995, emendamento: al terzo capoverso... deve essere mantenuto al paragrafo 7.6.1 "via Rosmini", che è stato erroneamente cancellato sopra. Viene mantenuta la parte inizialmente cancellata. Al paragrafo 7.6.1, via Rosmini, al terzo capoverso viene cancellato: "che dovrebbero spostarsi più a sud verso via Colombo"; da investigare in questo senso rimane la possibilità di dare un'alternativa a via Rosmini, soprattutto per il collegamento con l'ospedale, aprendo un nuovo collegamento fra via De Gasperi e via Cà Dolfin, che utilizzi via Vasco de Gama e via Mons. Ferdinando Rodolfi. Pur essendo questa una variante che usa per la maggior parte della viabilità esistente, si rimanda a successivi approfondimenti, se richiesti, una più accurata indagine sui benefici e sulle critiche indotte. Tutto questo intendiamo venga cassato e sostituito con: "non si sondano per ora le soluzioni adatte a fare confluire il traffico di via Rosmini in via Capitel Vecchio e chiudere la circonvallazione media a sud; saranno però evitati nel contempo sviluppi urbanistici ostativi o dispositivi di particolare impegno che possano fare precludere un futuro sbocco in tal senso". È presentato da me e virtualmente da Bruno Bernardi.

CONSIGLIERE FACCHINELLO PAOLA - UN'ALTRA BASSANO

Quando abbiamo avuto notizia che l'Amministrazione aveva incaricato uno studio di fare un Piano generale del traffico urbano, ci siamo rallegrati perché finalmente quel Put lasciato nel cassetto e più volte evocato anche in campagna elettorale, stava per essere tirato fuori ed aggiornato. L'Amministrazione si metteva in regola con una legge che risale a vent'anni fa, l'obbligatorietà per i Comuni con più di 30.000 abitanti di adottare un Put; dava finalmente seguito alle direttive ministeriali che risalivano all'85; non solo, ma essendo queste datate, ovviamente, e con i limiti di un approccio unidirezionale, si proponeva di sviluppare un Piano della mobilità sostenibile, ancora non definito dalla normativa nazionale, ma che avrebbe dovuto adottare una logica di sistema in cui

tutti gli elementi in gioco, modalità di trasporto, sostenibilità ambientale, sociale ed economica, avrebbero dovuto essere riprogettati in un sistema integrato di relazioni.

Abbiamo pensato: si parlerà di sostenibilità ambientale, si faranno degli interventi tesi ad un riequilibrio modale (trasporto pubblico, auto, mobilità ciclopedonale), finalmente si può cambiare questa città. Devo dire che quando abbiamo avuto in mano il Piano, io personalmente ho impiegato un po' di tempo per capirlo, nonostante le numerose riunioni della Commissione Lavori Pubblici, e devo dare atto al Presidente di essere stato molto paziente e di avere scandito bene gli incontri, anche se avrei gradito che un emendamento di questo tipo fosse stato presentato in Commissione, così si capiva anche un po' meglio. Abbiamo avuto l'aiuto dell'arch. Maggiolo e dell'ing. Seneci e l'esame approfondito delle molte osservazioni arrivate. Non posso dire di avere capito tutti i dati tecnici e relativi rilevamenti e confesso che non sono in grado di stabilire se essi siano o no sufficienti per prendere atto, per citare una delle osservazioni, di tutte le circostanze che meritino di essere esaminate per potere arrivare a conclusioni e proposte, però è stato molto chiaro il senso di delusione che ho provato per l'inadeguatezza degli orizzonti dello studio. Ci si era concentrati sulle rilevazioni dei flussi veicolari su gomma e si era definito un quadro di insieme su questi rinviando a fasi successive l'adozione di Piani di mobilità su cicli e pedonali. Ricordo che in Commissione ci è stato detto che questo piano può essere paragonato ad un Pat in urbanistica; saranno poi i Piani di intervento a definire altri scenari, e lo stiamo già facendo. Noi invece siamo convinti che non si possa ragionare separando le diverse modalità di trasporto anche in senso temporale. Una volta operate delle scelte sulla mobilità veicolare privata, non sarà facile agganciare a questa la mobilità debole. Un esempio a questo proposito, tra i tanti che potremmo fare, è quello della scelta delle molte rotonde che, è noto a tutti, soprattutto se sono di grandi dimensioni sono assai pericolose per i ciclisti, come aveva accennato anche prima il Consigliere Marin.

A nostro avviso manca un'idea di città a monte, un'idea da cui si sarebbe dovuti partire e da cui avrebbero dovuto discendere tutte le scelte da effettuarsi con un approccio organico e sistemico.

Che cosa possiamo fare per restituire la città ai cittadini? Qual è la nostra visione di città, della sua vivibilità, della sua sostenibilità? Qual è il rapporto tra il centro e le periferie? Come si interfaccia la città con i Comuni contermini? A parte l'accento alla costruenda strada del Comune di Cassola non c'è altro accenno. Com'è l'accessibilità della città? Il piano dice poco o nulla sulla stazione ferroviaria e sull'inesistente autostazione. Sui problemi particolari legati a questa parte della città ed altri aspetti particolari del Piano, lascerò poi la parola al mio collega Riccardo Poletto.

Senza dubbio la scarsità di risorse dell'Amministrazione può avere condizionato tutto lo studio ed agli estensori sono stati dati dei limiti, dai quali essi non hanno probabilmente potuto scostarsi. Del resto quando è stato osservato che il Piano è autocentrico, in Commissione si è affermato: è questo che chiedono le direttive ministeriali del 1995. Io dico: quasi una ventina di anni sono passati inutilmente? E se questa è stata la scelta, perché chiamarlo Piano della mobilità sostenibile? Il nostro dubbio è che ci siano delle spinte all'interno della maggioranza che vanno in una direzione che noi assolutamente approviamo e che ci siano invece delle forze che tirano indietro e questo ci dispiace molto perché, a nostro avviso, si è mancata proprio una grande occasione.

CONSIGLIERE REGINATO GIOVANNI - PARTITO DEMOCRATICO

E' vero, ne abbiamo parlato diverse volte in Commissione e quindi è un argomento già particolarmente esplorato. Ad ogni modo qualche brevissima considerazione su questo Piano della mobilità sostenibile, che arriva in Consiglio comunale dopo diversi anni che stiamo aspettando. La circolazione bassanese, come sappiamo tutti, ha dei punti critici, è inutile negare il problema grave di discesa Brocchi, che verrà in qualche modo portato verso la risoluzione nei prossimi tempi, anche se non immediatamente.

Un altro punto critico è l'attraversamento della città, che insiste ancora oggi, tuttora, anche se il piano dovrebbe cercare di mitigare questo aspetto di attraversamento della città attraverso il centro storico; è molto migliorata rispetto al passato la situazione, ma bisogna procedere affinché il traffico di attraversamento in centro storico assolutamente non passi. Quindi allontanarlo il più possibile.

Altro punto critico sono i poli attrattori del traffico cittadino, che devono essere adeguatamente considerati: per esempio le scuole materne, elementari, medie, l'importante rilievo sulla scuola Brocchi, su Santa Croce, dove c'è il centro studi ed altre zone, tra cui l'ospedale e le case di riposo di Madonnina ed anche di Villa Serena. Tutti questi sono poli attrattori del traffico che saranno adeguatamente considerati nel nostro futuro.

Allontanare il traffico dal centro storico significa avere anche la possibilità di usufruire della nuova strada Anas in programma per l'esterno nei Comuni di Cassola e Romano d'Ezzelino, questo sarà un importante sistema di allontanamento del traffico dal centro storico; ci porrà qualche problema

probabilmente in via Passarin e in via Rosmini, oltre che in via Rodolfi. Via Rosmini è stata citata poco fa dal Consigliere Lanaro, avrà sicuramente un flusso di traffico importante, anche se preferiamo che il flusso venga portato più all'esterno di via Rosmini.

Dopo di che il problema è importante anche per quanto riguarda la nuova strada che dovrebbe essere realizzata lungo la ferrovia. Questa è un'importante strada di comunicazione che aiuta - come tutti sappiamo - il flusso di traffico di via Parolini. Questa strada è assolutamente importante per il flusso di traffico della città da nord a sud, ma anche da est ad ovest, che assolutamente dovrebbe cercare di supplire, quindi deve avere una adeguata capienza, altrimenti non abbiamo risolto niente.

Poi c'è un altro problema importante che vorrei sottolineare, che riguarda il futuro campus a livello del centro studi, il campus studentesco. Abbiamo migliorato con la ZTL in via Tommaso d'Aquino, dovranno essere fatti altri passaggi per cercare di aumentare la sicurezza degli studenti, perché è chiaro che il primo obiettivo è quello di garantire l'assenza di incidenti e un flusso che ancora oggi però è piuttosto congestionato in certe ore di punta a quel livello, anche perché ci sono parecchi studenti che arrivano in bicicletta o a piedi. Quindi assolutamente l'aspetto della sicurezza è importante.

Il Piano del traffico che andiamo ad approvare ha alcune caratteristiche che vorrei sottolineare, come allontanare il traffico dal centro storico; il traffico di attraversamento della città non potrà più passare, come attualmente avviene, in Viale delle Fosse, Piazzale Trento e discesa Brocchi, usare il più possibile le circonvallazioni esterne e poi la strada del Piano Mar, che dovrà essere assolutamente importante come capienza per favorire gli spostamenti cittadini. Favorire la mobilità alternativa è un obiettivo dell'Amministrazione, la mobilità con piste ciclabili, ma anche con i mezzi pubblici, in modo che il numero dei veicoli in circolazione sia il più possibile ridotto. Un passaggio ultimo sui parcheggi, i parcheggi di cintura: se ne è parlato negli anni scorsi, se ne parla un po' adesso, ma penso se ne parlerà sempre meno, perché la città ora è dotata di un grande numero di posti nella cintura del centro storico e il problema riguarda più che altro la destra Brenta, dove probabilmente non sono sufficienti i parcheggi disponibili.

Altri aspetti sono le isole ambientali, la pedonalizzazione di determinate aree periferiche e la questione, come ho detto prima, del traffico in centro studi.

CONSIGLIERE GIUNTA STEFANO - BASSANO CON GIUNTA

Ottobre 2012. Ricordo l'analogo mese di 13 anni fa, ottobre 1999, quando fresco dell'incarico che il Sindaco Bizzotto mi diede, ricevetti dalle mani dell'allora uscente Assessore Bizzotto Ruggero i primi risultati dello studio preliminare per questa pianificazione della mobilità cittadina. Dico questo per ricordare che questo piano si è sviluppato attorno a quattro mandati amministrativi, quindi il Sindaco Gambaretto che lo concepì, allora Assessore Ruggero Bizzotto, i due mandati del Sindaco Bizzotto e l'attuale Sindaco Cimatti, dove finalmente vede la luce e il compimento di questo studio, che è stato un parto trigemellare, passatemi la battuta, tanto ha riflettuto, a livello di dibattito cittadino prima ancora che amministrativo e politico, le difficoltà di esprimere e sviluppare scelte da parte di una comunità attorno a delle tematiche come quelle non tanto della viabilità fine a se stessa, ma della mobilità in generale, comprendendo con questo non solo ciò che si muove su gomma, ma anche le mobilità alternative piuttosto che i pedoni, quanto appunto questi temi tocchino nervi scoperti e siano interpretati ed interpretabili in vario modo. Questa difficoltà ha fatto sì che siamo arrivati dopo 15 anni, sostanzialmente, anche a Bassano a dare non tanto compimento ad un obbligo di legge, non solo e non tanto, ma anche ad una più che doverosa programmazione dello sviluppo della nostra città.

E' uno strumento perfezionabile, come tutte le cose umane, ma tanto più questa, che erroneamente in passato era stata considerata come quasi un vincolo insuperabile nel momento in cui fosse diventata realtà, come lo è stasera, dimenticando invece che la pianificazione che andiamo a porre in essere questa sera è comunque una pianificazione che dovrà essere ripresa per mano a fronte di tutte le modifiche che il tessuto urbano ed urbanistico di Bassano avrà nel prossimo futuro. Sicuramente ci saranno spazi importanti per rivedere anche in maniera significativa quanto andiamo ad approvare questa sera.

In questo senso mi sembrano ingenerose da parte della Consigliera Facchinello affermazioni come quelle che ho sentito sull'inadeguatezza dell'orizzonte di studio o piuttosto di una grande occasione persa. Pur nel rispetto delle sue opinioni, mi sento di dire che tutte le difficoltà che hanno accompagnato questo tipo di analisi che ho tentato di elencare finora, sicuramente portano con sé dei limiti finali, dei limiti di lettura ed anche di concreta coniugazione. Ne è testimonianza anche l'emendamento che ha letto il Consigliere Lanaro, il quale tocca sicuramente un tema importante che è quello delle circonvallazioni di cintura, la prima è quella di via del Cristo, la seconda era via Rosmini, la quale però storicamente ha patito tutta una serie di intoppi che di fatto adesso la

zoppiano. Penso non tanto e non solo a via Passarin, che è un senso unico, un budello tra gruppi di case, per lo meno per la prima parte, ma penso innanzitutto alle scelte urbanistiche ed infrastrutturali fatte negli anni passati, ancora prima dell'Amministrazione Bizzotto, quando si decise di edificare nell'angolo dell'incrocio tra via Rosmini e via Cereria l'attuale sede delle farmacie comunali, piuttosto che recentemente, ancora programmata da Bizzotto e conclusa con questa Amministrazione, la realizzazione del parcheggio ad ovest della sede delle farmacie, con la sistemazione a verde dello spazio vicino alla chiesa del patronato di Santa Croce, che evidentemente hanno definito dei vincoli importanti per quello sbocco ad est che via Rosmini, questa circonvallazione di seconda cintura potrà avere in futuro. Giusto o sbagliato che sia, le cose degli uomini hanno una loro declinazione nel tempo e riflettono le sensibilità che le varie Amministrazioni hanno avuto su questo tema. Mi riallaccio al discorso di prima, cioè a questa sottolineatura che via Rosmini non trovi comunque una apertura per il futuro sbocco verso est senza che ne subisca ulteriormente, anche involontariamente, delle ulteriori penalizzazioni.

In buona sostanza, questo documento che andiamo a votare questa sera, dal mio punto di vista chiude in maniera ottimale, non voglio dire ottima perché la perfezione certamente non l'ha nemmeno questo documento, ma ottimale, questi lunghi anni di gestazione. Voglio solo ricordare alcuni passaggi che la qualificano: penso solo a tutto ciò che riguarda le ipotesi di chiusura temporalmente sviluppata del centro storico, con la ZTL, piuttosto che le programmazioni per l'accesso, la sosta e la mobilità attorno al Centro Studi di Santa Croce o piuttosto al coordinamento di questo Piano della mobilità rispetto alla grande realtà di sviluppo urbano che rappresenta, rappresenterà nel prossimo futuro, l'area dell'ex piano Mar PP4. Non voglio soffermarmi solo a questi nuclei importanti dello sviluppo del progetto, ma pensare che per esempio c'è anche un piano di ciclabilità che sicuramente va oltre le originarie impostazioni del piano del traffico, piuttosto che la sottolineatura ed anche l'entrare nel merito di quelle che dovranno essere le declinazioni di questo progetto nelle varie realtà di quartiere che dovranno vedere sviluppato un nuovo concetto di mobilità al di fuori delle grandi vie di spostamento. In questo senso le polemiche che ho sentito questa sera sull'interpellanza presentata dal PdL riguardo via Passalacqua, probabilmente non hanno colto appieno, (ma è difficile, mi rendo conto, in corso lavori; sono convinto che le idee cambieranno una volta che questa nuova viabilità entrerà a regime), non hanno colto appieno l'importanza che certi flussi viari non vadano più a penalizzare l'interno quei quartieri, in questo caso San Vito, ma ne restino estranei e quindi la calmierazione delle velocità piuttosto che situazioni che vadano a mettere in sicurezza la mobilità più a rischio, come le mobilità alternative o i pedoni.

Quindi da parte della mia lista un plauso all'Assessore Zonta e a tutto l'esecutivo, Sindaco in testa, che hanno creduto fino in fondo alla necessità di fornire Bassano di questo importante strumento di pianificazione.

CONSIGLIERE BIZZOTTO GIANPAOLO - IL POPOLO DELLA LIBERTÀ'

Spiace che stasera non ci sia il collega ed amico Mauro Zen, che sicuramente era molto più preparato dal punto di vista tecnico, avendo fatto parte della Commissione ed avendolo discusso un po' più approfonditamente del sottoscritto; però alcune osservazioni mi sento di farle. La prima è che ho visto che tante sono state le osservazioni presentate dopo l'adozione in Giunta in marzo di quest'anno, fatte sia da cittadini privati che da associazioni di vario tipo e da quello che ho visto, non mi sembra che tante di queste siano state recepite poi dal piano che stasera viene portato in approvazione; alcune invece secondo me meritavano una attenzione diversa da parte della maggioranza, della Giunta e da parte dei tecnici. Evidentemente sono state considerate forse un po' troppo innovative rispetto a quello che era stato previsto dal Piano e scartate per questo, però almeno pregherei l'Assessore di non sottovalutarle; nonostante siano state rifiutate, contengono dei suggerimenti alcuni molto particolari e molto condivisibili.

Questo Piano urbano del traffico o Piano della mobilità sostenibile, chiamiamolo come vogliamo, diciamo che si incentra molto sulla nuova arteria che verrà costruita nel PP4 o ex Piano Mar, una arteria che se non viene fatta... abbiamo visto che dovrebbe essere fatta, che ci sarà un piano o una variante al piano che verrà presentato, tutte cose che dovremo vedere dal punto di vista urbanistico, non sono ancora tutte chiare o meglio, tutte ben delineate. Se quella strada per qualche motivo non dovesse essere fatta, questo piano che stiamo approvando stasera o che verrà approvato, è un piano che perde il suo significato, non è più sostenibile se non per alcuni segmenti all'interno di questo, che sicuramente potranno essere sviluppati lo stesso, ma pochi rispetto ad un'organicità complessiva che veramente è molto condizionata da questa arteria. È chiaro che è una arteria che - a questo punto mi viene da dire - indipendentemente dal piano urbanistico, dovrebbe essere fatta,

indipendentemente dal piano urbanistico, perché oggi a Bassano una arteria così sarebbe utile, molto utile direi, però stiamo attenti che fatta così come l'abbiamo vista nel Piano urbanistico presentato, quella strada è una incompiuta e così com'è se non trova uno sviluppo immediato con altre risorse, forse è peggio farla così che non farla, e mi spiego. Parte da via Cà Baroncello, con quella rotonda giù in basso, e finisce in via Villa Raspa. Finora questa è la strada. Così com'è non va bene. Perché non va bene? Nel senso che non è una arteria compiuta. Se non finisce o parte, a seconda di come si vuole vedere, sulla Statale 47, sull'asse intorno a villa Cà Rezzonico, per intenderci, e non viene risolto quello snodo importantissimo intorno alla stazione ferroviaria, quella strada nuova è una strada che sarà più un danno che un bene portato alla città, così com'è. Per cui dobbiamo come Consiglio comunale trovare subito una soluzione sia a sud che a nord, altrimenti non so dove si arrivi e dove si vada con quella strada, così come è stata progettata, e va benissimo la progettazione di quel segmento, ma non è sufficiente, manca il moncone a sud e manca la soluzione a nord, perché se finiamo in via Villa Raspa e tutto il traffico rimane lì, cosa facciamo? Un disastro! Sarebbe un disastro per Bassano. Poi se ricordiamo, quando qualcuno che oggi è in maggioranza e che è seduto in cima, vicino al Sindaco, proprio in mezzo fra il Sindaco e il Segretario, chiamasi Presidente del Consiglio comunale, quando sedeva in questi banchi aveva fatto anche una proposta, se ricordiamo, provocatoria, che però tutto sommato non era sballatissima, era provocatoria perché portava probabilmente a degli investimenti notevoli, però dava una soluzione che era una soluzione anche intelligente, se vogliamo, come soluzione, praticabile o meno non lo so, non sono un tecnico, ma era intelligente, perché dava una soluzione a nord dell'asse di cui sto parlando, della nuova strada dell'ex Piano Mar o PP4, perché fermata lì - ripeto - non stiamo neanche a farla, sarebbe veramente un disastro per la viabilità di Bassano. Per cui pensiamo già ad una soluzione, non fermiamoci lì, questo è il concetto.

Poi le tempistiche di applicazione di questo piano, ci sono i vari step, se non vado errato, se non ricordo male: spero, se verrà approvato, ci sia la volontà di arrivare all'approvazione di tutti i vari step previsti in tempi che non mi paiono troppo rapidi, quelli previsti, mi paiono un po' lunghi, però sarebbe forse opportuno, una volta che si decide di fare una cosa, farla nei tempi più stretti possibile. E' che probabilmente non ci saranno tutte le risorse economiche per farle in tempi rapidi. Le cose che poi vengono approvate oggi, con anni previsti perché siano applicate fino in fondo, portano a cosa? Portano a continui cambiamenti successivi perché cambiano le Amministrazioni e questi sono piani molto lunghi, ovviamente, abbiamo visto che poi si annulla quello che un'Amministrazione fa rispetto all'altra, è ovvio, ognuno la vede alla sua maniera, però più lo si porta a lungo nel tempo e più è facile che piani di questo tipo non trovino la loro efficacia, perché hanno efficacia quando sono completati, non quando sono iniziati, quando sono completati. Sono preoccupato per i tempi.

E' chiaro che in tutto questo.... lo sapete bene, non è la prima volta che lo dico, lo ripeto in maniera forte anche stasera. In tutto questo poi nel piano che sia previsto in maniera diretta o indiretta, però sappiamo che anche per il centro storico si parla di una continua pedonalizzazione sempre più forte, cose che per quanto mi riguarda, anche se il pubblico sta disturbando.... Presidente, lei non lo richiama, mi permetto io di richiamarlo, mi scusi se faccio anche la sua parte stasera.

Dicevo che non sono mai stato profondamente d'accordo nell'andare a chiudere il traffico nel centro storico; ad una regolamentazione diversa sì, ma ad una chiusura veloce come in questo caso mi pare di capire o di vedere anche dalle cronache dei giornali, ad una cosa così veloce no, soprattutto nei tempi di oggi, dove i problemi ci sono dal punto di vista economico, la gente sta soffrendo e bisogna stare molto attenti prima di fare delle scelte drastiche come queste, se qualcuno le vorrà fare, perché poi tornare indietro è sempre fatica, è sempre molto, molto difficile.

Arrivo a sud. Chiaramente la vedo in maniera completamente diversa rispetto a quello che dice Roberto Lanaro per quanto riguarda via Rosmini ed anche tutta l'individuazione del traffico a sud di Bassano; non è solo il traffico del centro storico quello più delicato a Bassano, tutto il traffico è delicato a Bassano, quello del centro storico, quello a nord, perché non c'è il famoso ponte tanto parlato dal dopoguerra e spero che non ci siano altre guerre per sentirne ancora parlare! Per cui manca una viabilità vera a nord, ne manca una ad est, una ad ovest ed una sud. Questa è la verità. Parlo come in tutte le città, Bassano non è una città particolare, non è la mosca bianca, tutte le città hanno le loro problematiche, soprattutto le città storiche come la nostra, che hanno origini medievali e si sono sviluppate nei secoli. Però attenti alla viabilità sud, che è già una viabilità caotica, poco organizzata e poco organica. C'è una arteria che da un po' di anni è sufficientemente utilizzata, ma che può essere utilizzata di più, che è Viale De Gasperi, che sarà ancora quella strada che uscirà da Bassano o entrerà da Bassano sulla nuova strada, per cui darà sull'autostrada. Ricordiamo che ad un

certo punto Viale De Gasperi incrocia un'altra arteria importantissima, che è via Cristoforo Colombo, per andare nella parte est di Bassano, per intercettare il traffico che da sud-est porta poi anche quello, può portare e porterà un traffico consistente sulla e dall'autostrada. Teniamo presente poi che per nove mesi all'anno c'è un traffico incredibile in alcuni momenti soprattutto della giornata per i servizi al Centro Studi. E' uno sviluppo della città che in questi anni è stato uno sviluppo non dico esclusivamente, ma sostanzialmente a sud di Bassano, non in altre parti della stessa città. Ancora uno sviluppo di Bassano ci potrà essere a sud, non vedo altri spazi. A nord sicuramente no, ad ovest è tutto pieno, ad est qualcosa, poco; è soprattutto a sud, dove c'è ancora spazio, dove la città si può sviluppare. Per cui andiamo piano a non considerare a sufficienza le problematiche della viabilità a sud. Quando sento parlare di un potenziamento del traffico in via Rosmini è pura pazzia, scusami caro collega, ma è pura pazzia, perché già è esagerato adesso, indipendentemente dal traffico studentesco, è già caotico adesso! Se nel passato sono stati commessi degli errori, noi non facciamo tesoro di questi errori? Vogliamo farne anche dei nostri di errori? Via Rosmini dovrebbe essere rallentata nel traffico di attraversamento, questa è la verità, rallentata, non incentivata, non aumentata. Usiamo le strade belle, larghe, a quattro corsie, che sono state fatte con tanti soldi dalle passate Amministrazioni in maniera oculata, come viale De Gasperi e via Cristoforo Colombo, quelle strade che poi ti portano in tante altre direzioni per utilizzare i servizi a sud, ma anche di collegamento est - ovest e nord - sud; ci sono, usiamo quelle e potenziamo quelle come uso, perché sono già larghe a sufficienza. In via Rosmini invece, ripeto, - per cui non siamo per niente d'accordo con l'emendamento che hai proposto - addirittura il traffico dovrebbe essere limitato, l'attraversamento sì, ma non la penetrazione come attualmente lo è e qualcuno vuole anche farla aumentare, che per me è pura pazzia. Ricordiamo che la zona di Santa Croce è densamente abitata, ci sono tanti servizi. Andare ad incalcarla ancora di più con un traffico nel cuore di più quartieri addirittura, la trovo veramente una cosa poco opportuna e sicuramente da evitare.

Mi fermo qui. Ci sarebbero tante altre cose da dire, ma poi l'ora si fa anche tarda. Sarà un piano che visto che non verrà fatto dalla sera alla mattina o dalla mattina alla sera, - dico bene, Assessore? - ma nei mesi prossimi, negli anni successivi e con le prossime Amministrazioni, non la prossima, le prossime, chi ci sarà.... Consigliere Lanaro, è la prima volta che sei qua, lunga vita! Io, Fantinato e Beraldin che siamo i più vecchi qui dentro, almeno parlo per me, andiamo anche via, magari loro no, ma insomma, avrai occasione di parlarne e di discuterne. Noi lo faremo con qualche associazione.

Sarà un piano che sarà in continuo movimento, per cui ci sarà la possibilità di correggere delle parti perché, e sono d'accordo con quello che diceva il Consigliere Giunta, tutto è perfezionabile, anche un piano così è sicuramente perfezionabile; se non è nato prima di adesso è perché il problema, e lo sai bene, è molto, molto difficile, molto, molto complicato, non siamo a Rosà, non siamo a Tezze, siamo a Bassano del Grappa, che è una città, come dicevo prima, molto, molto complessa da interpretare anche dal punto di vista della viabilità.

CONSIGLIERE POLETTI RICCARDO - UN'ALTRA BASSANO

Molte cose già sono state dette in precedenza e mi ricollego con quanto ha detto il Consigliere Bizzotto non tanto sull'aggancio a sud, ma sull'aggancio a nord della nuova strada PP4 Parolini, perché evidentemente non si può pensare di spostare anche soltanto parte del traffico che attualmente scorre su viale Parolini su quella strada se poi si va ad incrociare quella che mi rifiuto di chiamare stazione delle corriere, ma di fatto un'area di sosta e scambio di corriere, decisamente insufficiente per Bassano, che comunque da lì va spostata.

Ho un timore rispetto a questo piano della mobilità sostenibile, che pure ha dei pregi, a mio modo di vedere, ho il timore che resti un piano per troppo tempo, perché Bizzotto lo diceva, sono piani che hanno uno sviluppo ed una concretizzazione che va oltre il mandato di una Amministrazione, però se guardo a quello che sta accadendo ad un piccolo pezzo di questo piano, che è il programma di limitazione del traffico del centro storico, e in proporzione penso le stesse cose per questo PMS, dico: mamma mia, ci vorranno 20-30 anni prima di vedere qualche cosa! Quando è stato presentato il piano di limitazione del traffico per il centro storico, sono stati presentati degli step che sembrava dovessero avere dei tempi, almeno i primi due o anche i primi tre, interni a questa Amministrazione e invece poi le cose si sono abbastanza arenate. Forse è meglio prevedere delle situazioni concrete e più chiare, ma anche più vicine nel tempo.

Per quello che riguarda i parcheggi, cosa forse poco sensibile alla modestia, il piano dice quello che noi e che molti altri cittadini dicono da tempo, che i parcheggi a Bassano ci sono, sono sufficienti, con una piccola eccezione per la destra Brenta e specificatamente Angarano, che ha il problema dei

parcheggi. Però quegli scenari di assenza di parcheggi, di grossi problemi a piazzare le auto se queste non dovessero o potessero più entrare in centro storico, come molti continuano a strombazzare a destra e a manca, non esiste. Non lo dico io, non lo dice Stefano Giunta, lo dicono i dati oggettivi, i parcheggi ci sono, basta mettere le macchine nei parcheggi di cintura, come avviene in ogni città medio - grande, ma anche ormai medio - piccola e in tutta Europa. Quindi bene da questo punto di vista.

Un'attenzione particolare, visto anche l'interesse personale, ai poli scolastici: bene il campus previsto nella zona centro studi. Noi non siamo d'accordo con quelle che mi paiono siano le ipotesi conclusive o forse quelle che i progettisti del piano indicavano le migliori, cioè l'ingresso dei bus all'interno di via Tommaso d'Aquino, che se simbolicamente stanno a dire: auto private fuori, mezzi pubblici fin dentro al cuore del campus, io dico no, perché l'idea di fare movimentare mezzi del genere in punti di ammassamento di studenti, che sappiamo non sono il massimo dal punto di vista del comportamento pedonale, non è proprio il caso. Quindi direi che per il campus soltanto pedoni e cicli, anche i bus, ma soltanto nei terminal che erano stati previsti da tempo. Ovviamente sapete che non sono d'accordo col terminal a nord, invece favorisco quello in piazzale Gerosa, che basta adattare e dotare di un'uscita pedonale un po' più consistente su via Ognissanti, mentre il terminal a sud è quello che già è costruendo. Però il problema studenti e il problema scuole impone un'altra ottica, che è quella della ciclabilità. Qui ha già detto bene la mia Capogruppo, avremmo preferito vedere prima il biciplan e poi il piano della viabilità dei mezzi a motore, che dava anche l'idea di una priorità. Noto con favore che un numero sempre maggiore di studenti sceglie, da distanze collocabili in un raggio di 4 - 5 km., la bicicletta. Sarà la situazione economica recente, sarà il fatto che purtroppo questo inizio di anno scolastico è stato segnato da un sistema di trasporto pubblico drammatico, per fasce, per quantità di corse non sufficienti, ma ci sono ragazzi che prendono la bicicletta anche da Rosà, da Marchesane, da Romano d'Ezzelino e salvo i giorni di molta pioggia, cominciano ad abituarsi a questo. Bisogna andare loro incontro. Come? Con piste e corsie ciclabili che mettano insieme due criteri, due caratteristiche: senz'altro quella della sicurezza, ma anche della velocità. Non posso far scendere una persona in bici ad ogni piè sospinto per l'intersecazione con la strada, per il passaggio pedonale etc.. Devo fare dei percorsi ciclabili che siano fruibili in una certa efficienza tutti i giorni della settimana, non soltanto nel week-end per fare il giretto con i bimbi piccoli.

Gli stessi criteri dovrebbero guidare secondo noi la gestione dell'area Parolini - Sacro Cuore che di fatto - lo dicono tutti - è un altro polo scolastico, perché i numeri del Brocchi, del Vittorelli e del Graziani vanno a costituire praticamente un nuovo centro studi. Noi siamo da sempre contrari all'ipotesi della rotatoria in quell'area, preferiamo l'altra soluzione, quella che prevede una rotatoria più ampia, fatta dalle vie del circondario. Resteranno i problemi di attraversamento di quella che diventerà un'area molto, molto trafficata.

Da ultimo, bene l'idea delle isole ambientali. Chi non è d'accordo nel togliere il traffico di attraversamento dei quartieri? Però ricordo che ormai due anni fa, in accordo con il comitato di quartiere di San Fortunato, proponemmo di inserire i passaggi pedonali in quell'asse, che dall'inizio alla fine non ne ha neanche uno (li ha, ma soltanto all'inizio e alla fine). Proponemmo con un'interpellanza di introdurre anche in quell'asse, che spesso purtroppo è una scorciatoia est - ovest, delle misure di limitazione della velocità ed anche di limitazione del traffico, che scongiurassero questo traffico di attraversamento (sapete, ho un pallino per i passaggi pedonali rialzati, che metterebbero insieme l'una e l'altra esigenza), ma ci fu risposto di no, che in quel quartiere non ci sono grossi problemi di velocità perché i Vigili fanno poche multe (forse perché non ci sono non fanno le multe!), che incidenti non ne sono successi o per lo meno non di gravi (grave sarebbe aspettare gli incidenti prima di fare questo tipo di operazioni). Anche qui le idee sono molto belle, però vogliamo vederle poi in fase di realizzazione, perché tutti i quartieri avrebbero diritto di essere attraversati al proprio interno soltanto da persone che ci abitano, ci lavorano o hanno a che fare per altro tipo di servizi. Sappiamo invece che molto spesso l'automobilista, e tutti siamo automobilisti, li attraversano per cercare di fare prima. Anche questa è una cosa che si può fare da subito, da domani mattina, non occorre fare il piano di interventi del piano della mobilità sostenibile, si devono vedere i quartieri in cui ci sono le situazioni più importanti e cominciare da subito a mettere le isole salvagente, i passaggi pedonali rialzati etc..

CONSIGLIERE MONEGATO STEFANO - IL POPOLO DELLA LIBERTÀ'

Sono già stati espressi parecchi concetti e più di qualcuno anche condivisibile. Fare un piano del genere di sicuro non è facile e quindi è anche apprezzabile lo sforzo, in particolare dell'Assessorato. Sono convinto che domani mattina, se verrà approvato questa sera, l'Assessore, chi ci ha lavorato,

avrà già dei nuovi dubbi e questo è chiaro perché è un progetto che andrà avanti nel corso degli anni e potrà anche essere modificato in itinere. Penso anche al PRG che fu fatto ancora dal fu, dall'ex Assessore.... gli ho detto una volta "fu Sindaco" e a momenti rompo un'amicizia! Quindi ho detto "già Assessore". Sono passato dal fu all'ex al già! Prevedeva una Bassano di 70.000 abitanti, se non ricordo male, ma con altre dinamiche. Sicuramente ci sarà un'espansione ulteriore, e penso all'area di Marchesane, più facilmente a sud di Bassano, dove abbiamo un territorio ancora vergine e probabilmente lì ci sarà l'espansione maggiore, però anche la zona delle torri, se insisteranno su quell'area 7, 800, 1000 macchine nuove, aggiuntive a quelle che ci sono adesso, creeranno sicuramente dei problemi che oggi cerchiamo di baipassare con le nuove strade. Penso alla zona di San Vito, che è ferma da anni, un'area dove andranno dentro, probabilmente, un migliaio di persone alla fine, qualora dovesse partire il tutto. Quindi ci sono delle dinamiche che attualmente è un po' difficile anche comprendere. D'altro canto però anche certe sollecitazioni avvenute da parte dei Consiglieri che sono presenti in Commissione ed anche dai cittadini bassanesi, non sempre sono state tenute in considerazione debita. Capisco che magari l'Amministrazione già al suo interno ha delle discrepanze da mettere d'accordo perché uno può avere un'opinione ed uno un'altra e poi l'Assessore ha dovuto fare sintesi di tutto quanto. Ripeto, non è facile pianificare un domani, anche perché bisogna vedere la crisi economica quanto dura e come andrà a finire il discorso delle tasse. Se Bassano fosse Repubblica autonoma di Bassano del Grappa, probabilmente potremmo fare un discorso diverso, però siamo all'interno di uno Stato che invece di andare verso il federalismo sembra che stia tornando verso una centralità più spinta rispetto al passato. Questa è una cosa che personalmente non mi piace, anche perché come abbiamo detto prima per l'Imu, i bassanesi bene o male le tasse le pagano, per lo meno la prima rata è stata pagata, ma presumo anche la seconda, e le tasse i bassanesi tutto sommato le pagano, anche troppo salate. Quindi non abbiamo neanche la proprietà delle risorse che diamo allo Stato, abbiamo un ritorno sicuramente molto, molto minimo rispetto a quello che può avere magari il Trentino Alto Adige. Uno che abita nella provincia di Bolzano potrebbe pianificare molto meglio le risorse e penso anche alla Val Gardena, dove da un anno all'altro si sono sognati di fare una strada, un grosso lavoro (l'hanno fatta nel giro di un anno e mezzo), che saltava Santa Cristina in Val Gardena. Da noi è impensabile una cosa del genere. Lì hanno delle risorse e quando decidono possono farlo. E' una questione anche di denari, perché pensare ad uno sviluppo a Bassano fra 10 o 15 anni oggi la vedo molto più difficile che pianificarla magari una decina d'anni fa.

Ripeto, lo sforzo sicuramente è da tenere in debita considerazione, però da parte nostra abbiamo espresso alcune riserve sia in Commissione che anche questa sera, quindi il nostro voto non sarà favorevole.

CONSIGLIERE FANTINATO FRANCESCO - PARTITO DEMOCRATICO

L'ora è tarda, però l'argomento che andiamo ad approvare questa sera sicuramente meritava forse un dibattito all'inizio, perché credo sia una delle cose più significative che si vanno ad approvare in questa Amministrazione.

Ho seguito il dibattito e mi sono anche un po' meravigliato che nessuno abbia fatto cenno al significato più vero e al valore più interessante del piano. Ho sentito solo, ahimè, dire che il piano è un piano e adesso bisogna fare, su questo non c'è dubbio; il piano per definizione è un piano, non è un esecutivo, è un piano di riferimento. Nessuno ha messo in evidenza, a parte forse nell'intervento di Stefano, che questo è un piano che ha una dote notevolissima, che pochi hanno, come Comuni soprattutto della nostra entità. E' vero che è un piano che si è trascinato nel tempo per 13 anni (lui faceva riferimento al momento in cui veniva incaricato); però questo è un piano che ha avuto la possibilità di avere come dati di fondo, dati proprio concreti rilevati sulle strade, le modalità operative del traffico di Bassano dieci anni fa e quelle che erano un anno fa circa le condizioni nelle quali ci ritroviamo come traffico a Bassano. Forse qualcuno se lo ricorda, in una delle prime Commissioni che abbiamo fatto, abbiamo avuto proprio l'opportunità di analizzare i dati di fondo da cui poi si è sviluppato il Piano e che nessuno qui dentro ha evidenziato, da cui risultava, per esempio, una cosa che per me è stata fondamentale per capire tutto il sistema e cioè che il traffico a Bassano considerato nei suoi poli di attrazione significativi all'interno della città (il centro storico, l'ospedale, il centro studi, tutti quelli che sono i poli attrattivi), nell'arco di dieci anni sostanzialmente ha avuto un'invarianza in termini di ingressi e di uscite. Questo è il fondamento di questo piano. E' quello che ci consente di dire che le scelte strategiche che sono state fatte con questo Piano, perché di questo si tratta, sono scelte che sono ben ponderate, perché hanno a supporto delle dimostrazioni non solo matematiche, ma concrete, perché avere il riscontro a dieci anni di distanza è stato, per carità, un parto dolorosissimo, però almeno nella disgrazia abbiamo

avuto la possibilità di verificare concretamente i numeri da cui partire per fare le nostre previsioni. Questo è un elemento molto significativo che ci consente di dire che il piano così come è stato strutturato è non solo corretto, ma anche molto interessante, perché ha pianificato oltre quello che potrebbe andare a fare un piano se non ha i dati alle spalle. Allora siamo riusciti a dire che per esempio i parcheggi ci sono. Uno non può più venirmi a dire: sì, fra tre - quattro anni ci vorranno più parcheggi. Non è vero! Noi abbiamo consolidato la tendenza per cui Bassano come tale se si considera come corpo unico, che ha una sua vitalità interna dovuta ai poli di attrazione, ha questa dimensione, non altre dimensioni. Su questa dimensione ci siamo programmati, abbiamo individuato le tangenziali primaria, secondaria, esterna. Oggi possiamo anche dire, e dopo vengo al ragionamento su via Mons. Rodolfi, che fra qualche anno ci sarà un'ulteriore tangenziale ancora più esterna alla via Cristoforo Colombo con le complanari che sono in previsione a fianco della Pedemontana.

Credo poi che l'individuazione della struttura viaria sia un'individuazione corretta, logica, funzionale. Avevamo molti più conflitti qualche anno fa rispetto ad oggi. Mi ricordo che quando abbiamo elaborato il Piano del traffico, che poi è quello che sta ancora lavorando oggi per incominciare ad utilizzare il bus, mi ricordo quali erano le code, i disastri che c'erano ogni mattina i primi tempi che abbiamo introdotto l'autobus. Oggi vedo come osservatore, da cittadino, ma anche da tecnico, se mi consentite, che per esempio il Centro Studi è molto ben meglio servito che non anni fa. La penetrazione in Bassano oggi è decisamente più favorevole rispetto a qualche anno fa e le linee guida che sono in qualche modo identificate con questo piano sono chiare, i tre cerchi concentrici con delle penetrazioni nord - sud che hanno già le loro categorie gerarchiche, rispetto alle quali credo che nessuno di noi obiettivamente possa immaginare di avere bisogno di qualcosa d'altro. Abbiamo sì da fare dei potenziamenti perché sicuramente la strada Ca' Dolfina, la stessa Carpellina nel momento in cui ci saranno le complanari dovranno in qualche modo essere rimesse in sicurezza per far passare e dare spazio anche al traffico ciclabile, pedonale e tutto il resto. Però le categorie logiche e la struttura definitiva del complesso Bassano con questo piano sono identificate in maniera chiara e credo che sia difficile, rispetto ai dati che ci sono stati dati, fare contestazioni significative.

Per questo dico un grazie sincero a chi ci ha lavorato, perché non è facile arrivare dove siamo arrivati noi. Certo, ci manca ancora strada da fare, ci mancherebbe, questo è un piano generale, non è mica un piano attuativo. Oggi abbiamo il Pat, abbiamo questo Piano generale, abbiamo il Piano del rumore, abbiamo il Piano ambientale, tutti elementi che in qualche modo danno le coordinate per fare qualsiasi tipo di attività amministrativa per chi vuole lo sviluppo coerente e sostenibile della città. Era uno strumento che ci voleva. Quando ero dall'altra parte rimproveravo sempre la precedente Amministrazione perché qualsiasi attività, qualsiasi intervento infrastrutturale per noi, che non avevamo il piano, era in qualche modo inserito senza una logica. Oggi questo non possiamo più dirlo. Oggi la logica l'abbiamo tutta, l'abbiamo chiara davanti, l'abbiamo anche nei numeri.

Questo in termini generali. Nel particolare, mi soffermo su due argomenti semplicemente, perché mi pare che siano quelli che sono emersi: questo è un piano che è piano "mar-centrico", se mi è consentito un termine di questo genere, ma a quest'ora posso anche farlo, nel senso che - qualcuno l'ha detto - è un piano che non regge se la strada del piano Mar non c'è, non funziona. Diciamo che intanto ci siamo, senza la strada del piano Mar, ci siamo comunque, con qualche difficoltà, ma operiamo. È vero però che la strada del piano Mar ha un suo significato. Perché? Perché anche dai numeri noi oggi, se diamo un'occhiata al piano, - ma non occorre andare a guardare il numero, lo sentiamo come cittadini e lo vediamo tutti i giorni - ci sono delle criticità nelle nostre penetrazioni nord - sud, perché via Parolini, discesa Brocchi etc.... è inutile, ci sono e sono delle criticità. Il piano Mar risolve quelle criticità, così come la via Colombo ci risolve molti problemi in termini di penetrazione est - ovest, considerando i potenziamenti dei nuclei di attrazione, che sono l'ospedale, il Centro Studi, il centro sportivo etc., come è anche evidente che la stessa De Gasperi forse deve essere rimessa in gioco, per certi aspetti. Nel momento in cui ci sarà tutto quello che ci sarà nella zona, è evidente che anche De Gasperi assumerà una connotazione diversa. Il Piano Mar, è evidente, è uno degli elementi significativi e mi pare che sia illogico immaginare - ma non questa Amministrazione, nessun'altra Amministrazione, anche quelli che verranno dopo di noi - di stoppare quell'ipotesi di sviluppo.

Invece qualche riflessione, perché l'altro elemento non chiaro è il discorso della valore gerarchico di via Rosmini, e così vengo anche nello specifico dell'emendamento. Dall'intervento iniziale dell'amico Roberto, avevo colto quello che poi è stato in qualche modo messo in risalto anche dal Consigliere Bizzotto: mi pareva di capire che tendesse a dare una potenzialità superiore a via Rosmini. Poi invece il suo discorso è andato un po' avanti e mi è parso di cogliere, così come colgo,

almeno in termini letterali dall'emendamento, che lui ritiene che ci sia un minimo di criticità oggi per una chiusura ulteriore nel passaggio est - ovest, perché la via Rosmini così com'è non consente di avere una chiusura totale dai punti di origine, che sono il punto di Cassola, mi pare di avere capito, e via Aldo Moro, i due punti di origine che in qualche modo dovrebbero trovare una linea di connessione. Sono anch'io dell'avviso che proprio strutturalmente qualcosa bisogna reimpostare, ma per quello che dicevo prima e per i numeri che ci sono stati dati qui, non immaginiamo che il flusso interno alla città di Bassano in futuro possa essere sviluppato più di quello che è. Ricordiamoci anche che nel momento in cui abbiamo un ulteriore elemento di tangenziale più a sud con le complanari, tanto di quel flusso che oggi impegna da via Aldo Moro fino a via Cà Rezzonico, sicuramente viene spostato a sud, perché diventa più veloce. Dobbiamo immaginare e capire che Bassano come elemento unitario deve rispondere alle esigenze di attrazione, di destinazione e di origine, per quello che ha. Io non mi immagino che Bassano oltre ai poli di attrazione che già ha, possa averne altri di peso significativo in termini di impatto di traffico. Non lo immagino.

Ritengo che via Rosmini oggi sia delicata perché ha una funzione forse che è superiore a quella che è la sua portanza. Quindi sicuramente se dovessi fare una scelta, faccio una scelta non perché via Rosmini sia potenziata, ma sia depotenziata, per dare più spazio all'isola pedonale del centro studi e dare un elemento di chiusura e di rapporto al tessuto sociale che c'è, sennò diventa tutta Santa Croce; rispetto per esempio alla zona parrocchiale, alla zona del centro sportivo etc., avrebbe una cesura inconcepibile.

Per carità, leggendo l'emendamento mi pare di capire che nella sostanza l'amico Roberto chieda che lungo quell'asse di collegamento tra la De Gasperi, Ca' Dolfina e la parte est della città, ci sia la possibilità di... chiede di non fare interventi di tipo urbanistico pesante e neanche strutturale pesante, per avere sempre la possibilità di mitigare e migliorare la situazione attuale. Io l'ho interpretato così. Mi va bene. Quello che era scritto sulle parole cancellate forse era un po' diverso, ma interpretato così è un emendamento che posso accettare, nel senso che dice: facciamo un po' di attenzione, anche se francamente, per essere proprio pignolo, non sarebbe un emendamento da Piano del traffico, sarebbe un emendamento da Piano urbanistico più che Piano del traffico, perché dici di bloccare l'attività edilizia.

Credo che dovremo ringraziare chi ci ha lavorato, perché ci ha lavorato molto. E' un piano che ha una ambizione notevole, che sicuramente non può e non deve essere compiuto, perché per definire i piani urbanistici, del traffico, del rumore etc., ci sono degli elementi di riferimento, un quadro di riferimento rispetto al quale ogni Amministrazione si impegna per realizzare quello che è prioritario rispetto ad altri nel disegno complessivo e che è consentito dalle risorse che ha a disposizione.

Un grazie di nuovo e un buon lavoro per chi verrà dopo di noi, perché sicuramente con questo piano molto c'è da fare, però quello che si farà, secondo me è molto logico perché suffragato da uno studio, da una prospettiva e da una indicazione progettuale molto interessante.

ASSESSORE ZONTA ANDREA

Alcune osservazioni molto veloci. Non scendo nel merito di quanto detto stasera, in quanto ci sarebbe molto da discutere, ma l'ora ormai è quella che è. Tante discussioni sono state fatte già anche nelle Commissioni consiliari, però alcune precisazioni mi sono d'obbligo. Innanzitutto, volevo dire che questo è un piano, qualcuno di voi l'ha precisato, non è un progetto esecutivo, è un piano e come tale deve essere considerato. Pertanto è un piano che dà ordini di grandezza dei flussi di traffico, dà degli ordini di grandezza dei movimenti di automobili, biciclette, pedoni, bus e quant'altro, ma non dà sicuramente delle soluzioni definitive o delle soluzioni esecutive. Pertanto quando mi si parla di soluzioni di autobus al centro studi piuttosto che di soluzione della strada del Piano PP4 a nord, è chiaro che in questo momento sono lasciate aperte tutte le possibilità, perché la zona della stazione va riqualificata; è chiaro che la stazione degli autobus dove si trova adesso non ci può stare. Perché? Perché altrimenti non potremo spostare quel flusso di traffico che il piano prevede. E' chiaro anche che sul Centro studi, per parlare di autobus, una delle soluzioni proposte è via Tommaso d'Aquino. Esistono anche altre soluzioni nel Piano che danno possibilità alternativa a chi fa il progetto esecutivo di creare delle soluzioni ad hoc. E' un piano che dà inoltre delle indicazioni... e qui mi dispiace, ma non condivido un certo tipo di critica all'approccio, in quanto c'è tutta una parte finale del Piano che parla di ciclabilità, di isole ambientali, di moderazione del traffico, di parcheggi e di mobilità in autobus, parla addirittura di collegamenti ciclabili nord - sud ed est - ovest, parla di una pista ciclabile in discesa Brocchi, parla di un movimento di flusso, che, è chiaro, non è in questo piano bene esplicitato, ma neanche le strade sono a progetto esecutivo, sono a mo' di flusso, cioè a mo' di Piano. Poi chi dovrà fare le strade, in questo caso sarà l'ufficio lavori pubblici, penserà in base alle indicazioni quali sono le soluzioni migliori, soluzioni che poi magari

saranno condivise con l'Ufficio mobilità e verranno in qualche modo dedotte dal Piano, ma è il progetto esecutivo che dà le indicazioni. Vi assicuro che invece con il biciplan, che stiamo in questo momento vedendo anche in collaborazione con l'Ufficio tecnico, perché riteniamo - entrambi gli Assessorati - che quel documento invece sia forse un po' più esecutivo perché Piano particolareggiato che non il Piano della mobilità sostenibile, è un documento che secondo me (vi sarà presentato in Commissione probabilmente il prossimo mese) è una soluzione che dà e che considera in modo molto più efficace ed efficiente la mobilità debole e pertanto la mobilità ciclabile in particolare e la mobilità pedonale, nonché i movimenti in sicurezza. Pescando con i Piani particolareggiati anche dal Piano generale, c'è tutta quella situazione e quello studio che riguarda il Centro Studi, forse una delle situazioni a livello locale che negli anni ha avuto, anche grazie probabilmente al trasporto pubblico, dei miglioramenti, ma che può essere migliorata ulteriormente. Un altro paio di cose solo: il centro storico nel Piano della mobilità, Consigliere Bizzotto, non prevede chiusure, prevede regolarizzazioni del traffico tramite la ZTL, ma questo solo per precisazione, è giusto dire le cose come stanno.

I tempi di esecuzione sono nel breve - medio termine. La strada del Piano Mar - questa sera lo penso, l'ho sempre pensato - è vero che è importante per il Piano, ma è anche vero che a breve termine quel Piano verrà chiuso in questa stessa sala e pertanto finalmente, dopo tanti anni, quella strada del Piano Mar potrà essere eseguita, tant'è che nelle opere lavori pubblici dell'anno prossimo, e spero di non sbagliarmi nei tempi, è prevista la rotatoria cosiddetta della Polizia Stradale e in successione prima il progetto e poi l'esecuzione anche della rotatoria che sta a sud della strada del Piano Mar. E' mia convinzione che altrimenti Bassano non abbia tantissime altre alternative, se non andare ad intervenire in quell'asse di via Parolini, che diventerebbe, molto probabilmente, anche col doppio senso di marcia del traffico, un po' più caotico di quello che è già. Teniamo presente che lì abbiamo purtroppo o per fortuna, dipende probabilmente dai punti di vista, un polo scolastico e 2000 studenti che gravitano, con problemi di passaggi di pedoni, di ragazzi, di genitori, di insegnanti, di parcheggi, di autobus che circolano. Sono tutte materie che giustamente, come tanti di voi hanno detto, non trovano soluzione definitiva all'interno del Piano, ma il Piano aveva e ha l'obbligo di dare delle indicazioni affinché queste, per chi farà i progetti esecutivi, possano dare al progettista, in ogni sua mansione, le indicazioni per realizzare la migliore opera.

E qui chiudo, non ho nient'altro da aggiungere, se non ringraziare - e consentitemelo - in modo particolare a partire dal Sindaco che mi ha dato l'opportunità di lavorare in questa materia, per passare agli uffici tecnici nella loro totalità (parlo di urbanistica e lavori pubblici), che hanno e stanno in questo momento lavorando per cercare di dare alle soluzioni progettuali una compiutezza che sia idonea a quello che vogliamo e agli obiettivi che il piano si è preposto di raggiungere. Permettetemi di ringraziare in modo particolare il dottor Ferraro e l'arch. Maggiolo, che hanno operato e hanno lavorato perché questo Piano fosse realizzato; lo studio esterno, la Net Mobility, che nonostante tutto e nonostante anche i prezzi che gli abbiamo imposto, è riuscita a fare, a mio avviso, un lavoro notevole; un ringraziamento finale a tutti voi perché sia nell'occasione di stasera che nell'occasione delle Commissioni consiliari, avete dato quegli input e dimostrato quella capacità secondo me - scusatemi se mi permetto di dirlo - di interloquire, anche magari tante volte pensandola in modo diverso da come la pensa il sottoscritto o da come è stato impostato il Piano, avete dato quella freschezza di nozioni che permetterà sicuramente in futuro di considerare lo sviluppo viabilistico della città in modo diverso, probabilmente, da quanto abbiamo fatto, e qui non c'è nessuna critica per nessuno, fino ai giorni nostri.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO BERALDIN MAURO

Dichiarazioni di voto?

CONSIGLIERE TODARO LUCIANO - LEGA NORD-LIGA VENETA-BOSSI Sarò veramente molto breve e non a parole, evidentemente.

Se una strada come via Passalacqua, presentata a chi di dovere, raccoglie consensi ed una volta realizzata si vedono quali critiche ci sono, è un segnale per dire che la bontà di un piano sarà verificata sul campo, quando questo sarà più o meno realizzato.

La cosa che ci preoccupa è che questo Piano non tenga conto di quali saranno, e mi rivolgo all'ing. Fantinato... è pur vero che in dieci anni non sono cambiati i flussi e tutte queste cose, ma in dieci anni non è stata fatta la Pedemontana, non è stata fatta la Valsaugana. Per cui crediamo che delle verifiche dovranno certamente essere fatte nel momento in cui queste opere, e prima di tutto la Pedemontana, saranno realizzate.

Di positivo c'è che finalmente, dopo varie sollecitazioni, questo Piano ha preso i natali.

Il nostro gruppo voterà astenuto.

CONSIGLIERE FACCHINELLO PAOLA - UN'ALTRA BASSANO

Ruberò molto poco tempo ai Consiglieri che sono stanchi!

Mi pare che tutto quello che ha detto il Consigliere Fantinato non abbia fatto altro che confermare la mia opinione, perché lui ha sempre parlato di traffico automobilistico. Ha anche detto che l'emendamento Lanaro sarebbe più da Piano urbanistico, come se si potesse separare l'aspetto urbanistico da quello del traffico, da quello della mobilità. Io non critico il Piano perché è un Piano, Assessore; è chiaro che è un Piano che poi dovrà essere attuato e come dice il Consigliere Todaro e come dice il proverbio inglese, si sa se il budino è buono quando lo si mangia, però già da adesso si può vedere che così non va come impostazione, tanto è vero che deve essere immediatamente seguito da un biciplan, come se si mettesse su un piano l'aspetto automobilistico e l'aspetto della mobilità dolce in un altro piano che deve venire dopo. E` questo che contesto!

Ringrazio tutto l'aiuto che ci hanno dato gli uffici, lo studio che ha fatto lo Studio ed anche il Presidente della Commissione, però questo non cambia quella che secondo me, naturalmente, è la natura delle cose, che questo Piano ha soltanto nell'ultima parte - come un "dopo pensiero" - l'aspetto della mobilità dolce, perché si concentra solo o quasi esclusivamente sulla mobilità delle auto.

Per questo il mio voto sarà naturalmente contrario.

CONSIGLIERE GIUNTA STEFANO - BASSANO CON GIUNTA

Per quanto riguarda l'emendamento presentato dal Consigliere Lanaro, mi sono già soffermato in sede di discussione. Volevo solo ribadire che rispetto al testo originario, le modifiche apportate lo rendono sicuramente accettabile nell'ottica che ha già trovato ampia argomentazione nelle discussioni precedenti. E` chiaro che dal mio punto di vista questo tipo di circonvallazione di seconda cintura della città di Bassano, deve avere anche una funzione in grado di dialogare con i quartieri che si affacciano su questa strada. Così come è già programmata la rotonda in corrispondenza tra via Maritan e via Rosmini, altrettanto è improcrastinabile, a mio avviso, realizzare quella rotonda all'uscita del Merlo, che tanto pericolo crea ai nostri ragazzi negli orari di entrata ed uscita dalla scuola, oltre che a vincolare in pianta stabile risorse importanti della Polizia locale, che potrebbero essere destinate ad altre funzioni.

D'altra parte questa logica delle rotonde è una logica che parte da lontano, perché se è vero, come ho già sottolineato, che questo Piano trova compimento sotto quattro Sindaci diversi, è altrettanto vero che per quanto riguarda i due mandati del Sindaco Bizzotto i punti cardine di questa pianificazione sono stati sostanzialmente realizzati, ed anche raccogliendo immeritate critiche dall'allora minoranza, pur in mancanza di questo documento programmatico. Voglio ricordare solo che l'epopea delle rotonde nacque proprio dal 2000 in poi, sia in corrispondenza dei grandi assi viari, come viale De Gasperi piuttosto che via Cà Rezzonico, per entrare nei quartieri. Ne ricordo solo tre: quella all'incrocio a San Vito tra via Monte Pertica, San Giovanni Bosco e Col Moschin; in zona XXV Aprile e Trinità, all'incrocio tra via Palladio e via Don Sturzo, e in quartiere San Marco, davanti alla chiesa, quella minirotatoria che aveva creato anche problemi di sicurezza per la popolazione. Pur senza la pianificazione conseguente, c'è un filo conduttore, un fil rouge che collega gli interventi dei lavori pubblici in questi anni. In questo senso, capisco poco la dichiarazione del Capogruppo del PdL che dichiara la sua contrarietà e il suo voto negativo a questo piano e lo invito a riconsiderare questa posizione, perché questa è la storia, questa è la realtà che ha accompagnato questo importante studio per la città di Bassano. Quindi auspico che ci sia quanto meno quella che in passato, dentro questa sala, ho sentito chiamare come benevola astensione.

CONSIGLIERE LANARO ROBERTO - CITTADINI PER BASSANO

Il mio voto sarà positivo, ma a parte questo, volevo sottolineare il fatto che ho già evidenziato prima, - e chiedo al Presidente se è necessario farlo in maniera diversa - che all'inizio dell'emendamento, dopo la parola "emendamento", deve essere considerata ancora al paragrafo 7.6.1 via Rosmini e poi viene cancellato.

Solamente una chiosa sulle rotonde: le rotonde, giustamente, devono essere considerate. Credo che con l'approvazione di questo piano avremo anche degli strumenti diversi per realizzarle, perché ci sarà un abaco dedicato alle rotonde, che cercherà di evitare che le rotonde siano invece che una facilitazione, un mezzo di pericolo per la mobilità debole.

Chiusa la discussione e le dichiarazioni di voto, il Presidente del Consiglio mette in votazione l'emendamento presentato dal Consigliere Lanaro Roberto, allegato sub A) al presente atto;

Consiglieri presenti n. 22

Voti favorevoli n. 15

Voti contrari n. 3 (Bizzotto Gianpaolo, Facchin S., Monegato S.)

Astenuti n. 4 (Facchinello P., Poletto R., Bizzotto Tamara. Todaro L.)

Emendamento approvato

Il Presidente mette in votazione la proposta di delibera

Con voti favorevoli n. 14, contrari n. 4: Facchinello P., Bizzotto G., Facchin S., Monegato S., espressi dai n. 18 consiglieri votanti con l'ausilio del sistema elettronico di cui all'art. 71 del vigente regolamento del Consiglio Comunale, su n. 22 consiglieri presenti, essendosi astenuti n. 4 consiglieri: Beraldin M., Poletto R., Bizzotto T., Todaro L.;

DELIBERA

- 1) di concordare con le controdeduzioni predisposte dal tecnico incaricato, Ing. Francesco Seneci della Netmobility srl, **allegato sub 2** depositato in atti, e con le modifiche al PMS adottato come elencate nell' **allegato sub 3** depositato in atti ;
- 2) di **approvare** il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) denominato *Piano della Mobilità Sostenibile (PMS)* della Città di Bassano del Grappa redatto ai sensi dell'art.36 del Codice della Strada e delle Direttive Ministeriali del 12.04.1995, dall'Ing. Francesco Seneci della ditta Netmobility S.r.l. con sede in Verona, **allegato sub 1** depositato in atti e composto dai seguenti elaborati:
 - MODULO A – Campagna di rilievo per l'aggiornamento dei dati
 - MODULO B – Aggiornamento scenari di sviluppo
 - MODULO C – Redazione PMS
 - ALLEGATO A1 – Regolamento Viario Urbano del Comune di Bassano del Grappa;
- 4) di dare atto che ai provvedimenti ed atti conseguenti e successivi alla presente deliberazione provvederà per quanto di competenza il Dirigente dell'Area 5^;
- 5) di dare atto che il piano sarà efficace decorsi 15 giorni dalla pubblicazione all'Albo Pretorio del Comune.

PMAGG

Letto, approvato e sottoscritto

IL PRESIDENTE

Mario Berolli

IL SEGRETARIO GENERALE

[Signature]

Consiglio Comunale
Ordine del giorno 25/10/2012

Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) denominato Piano della Mobilità Sostenibile (PMS) della Città di Bassano del Grappa. Approvazione ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. 285/92 e delle Direttive Ministeriali 12.04.1995.

Emendamento

~~tal paragrafo "7.6.1 Via Rosmini", viene cancellato:~~

~~al secondo capoverso, il punto: "a) Realizzazione di una terza rotatoria posta all'intersezione con via Maritain"~~

al terzo capoverso, viene cancellato:

"..., che dovrebbero spostarsi più a sud verso via Colombo. Da investigare in questo senso rimane la possibilità di dare una alternativa a via Rosmini, soprattutto per il collegamento con l'ospedale, aprendo un nuovo collegamento fra via de Gasperi e via Ca Dolfin che utilizzi via Vasco de Gama e via Monsignor Ferdinando Rodolfi. Pur essendo questo una variante che usa per la maggior parte viabilità esistente, si rimanda a successivi approfondimenti, se richiesti, una più accurata indagine sui benefici e sulle critica indotte."

e sostituito con:

". Non si sondano per ora le soluzioni adatte a far confluire il traffico di via Rosmini in via Capitelvecchio, e chiudere la circonvallazione media a sud. Saranno però evitati, nel contempo, sviluppi urbanistici ostativi ~~e progetti in infrastrutture~~ e dispositivi di particolare impegno, che possano far precludere un futuro sbocco in tal senso."

Bassano del Grappa 25/10/2012

Rotolo

Allegato di N. 1 FACCATA
a deliberazione C.C. N. 73 del 25/10/2012
Il Presidente *M. Berti* Il Segretario Comunale *Acidi*



Copia su supporto informatico, costituita da un esemplare e da numero 1 allegati per complessive numero 21 facciate, conforme all'originale di documento formato dal Comune di Bassano del Grappa su supporto analogico, ai sensi dell'articolo 23 - ter del Decreto legislativo n. 82/2005.

Bassano del Grappa 23 novembre 2012

*Firmato digitalmente dall'incaricato
Federica Peron*