

**CITTÀ DI SAN DONÀ DI PIAVE**  
**CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA**

Decorata con Croce al Merito di Guerra e con Medaglia d'Argento al Valor Militare

San Donà di Piave il 27/01/2026

Alla cortese attenzione del  
Consigliere Comunale Terzariol Daniele

**RISCONTRO INTERROGAZIONE N. 45**

**Oggetto: Via Sabbioni e limitrofe: stato di avanzamento dei lavori del collegamento ciclabile urbano e chiarimenti su abbattimento alberi/istituzione di nuovi sensi unici.**

1) In data 29 dicembre 2025 sono iniziati i lavori per la realizzazione del Collegamento Ciclabile Urbano tra la stazione ferroviaria e la cittadella scolastica, lungo via Baron, via Sabbioni, via Asiago e via Milano, fino all'incrocio con via Perugia.

La durata complessiva prevista per l'esecuzione dell'opera è pari a 173 giorni consecutivi.

Le attività sono iniziate con l'abbattimento di alcune alberature esistenti e con l'impostazione della nuova segnaletica, al fine di consentire l'esecuzione dei lavori in sicurezza.

Con la ripresa delle attività scolastiche, i lavori sono proseguiti con l'avvio degli interventi in via Sabbioni e via Baron e proseguiranno poi su via Asiago e via Milano.

2) Gli ippocastani e gli aceri di via Baron e Sabbioni che erano situati nel tratto che va dal parcheggio vicino al "Bar/Tabacchi" in prossimità della stazione ferroviaria, fino alla deviazione per la via verso Villa Sara sono stati rimossi per ragioni di pubblica incolumità che ora andrò a spiegare.

L'aumento del traffico, evidenziato dalle analisi allegate al PGTU (Allegati A e B) dovuto al trasferimento della stazione degli autobus nella zona nord e all'apertura del nuovo collegamento tra le stazioni e via Sabbioni, ha reso la zona ancor più pericolosa per pedoni e ciclisti che in questo momento percorrono il ciglio stradale creando, come già evidenziato, un problema di pubblica incolumità.

Si è verificata quindi la necessità di una pista ciclabile e pedonale e il mantenimento del doppio senso di marcia; vista la posizione delle piante esi-

stenti a ridosso delle recinzioni che impedivano la coesistenza della pista e del doppio senso di marcia si è stati costretti ad optare per il taglio degli alberi con la conseguente riqualificazione dell'intera via.

La rimozione delle alberature sarà ampiamente compensata mediante la messa a dimora di nuove essenze arboree in numero triplo rispetto a quelle rimosse. Le specie selezionate sono:

- Fraxinus angustifolia (frassino): specie resistente, idonea ai contesti urbani e dotata di un apparato radicale compatibile con le infrastrutture;
- Tilia cordata 'Greenspire' (tiglio): specie ornamentale, robusta e caratterizzata da un'elevata capacità di adattamento;
- Pyrus calleryana (pero da fiore): specie con abbondante fioritura primaverile, chioma compatta e buona tolleranza all'inquinamento urbano.

3) I nuovi sensi unici, introdotti rispetto a quanto previsto dal PGTU, riguardano via Milano, via San Lazzaro e via M. Gandhi (Allegato C).

In particolare, su via Milano l'istituzione del senso unico si è resa necessaria per consentire la realizzazione della pista ciclabile e pedonale, poiché la larghezza della sede stradale non permette la coesistenza del doppio senso di marcia con la pista stessa.

Quello su via San Lazzaro è stato previsto per evitare un incrocio con via Sabbioni alquanto problematico, mentre quello su via Gandhi si è reso necessario per favorire il flusso che da via Sabbioni e da via Verona porta verso il Volterra e lo Scarpa/Mattei.

Non è stata effettuata un'analisi comparativa con quanto previsto dal presente PGTU in quanto la soluzione proposta non stravolge la filosofia di fondo dello schema del PGTU andando altresì a diminuire ulteriormente i punti intersezione tra i flussi.

L'impatto sui flussi veicolari e sul traffico residenziale può quindi ritenersi del tutto equivalente a quello proposto dal PGTU.

4) La matrice matematica sulla quale si è sviluppato il PGTU ha chiaramente preso in considerazione le arterie principali della città considerando gli impatti delle vie limitrofe del tutto marginali.

Nella zona degli istituti scolastici le dorsali prese in considerazione sono state via Sabbioni, via Firenze e Viale Libertà; quindi le eventuali modifiche sulle altre vie non sono state considerate non avendo influenza sull'assetto generale (Allegato D).

In ogni caso, considerando che i punti di conflitto dove i flussi si intersecano, con la soluzione proposta vengono a diminuire, sicuramente il traffico risulterà maggiormente fluido e scorrevole. Il tutto molto probabilmente dopo un periodo di adattamento da parte degli utenti.

5) Durante la fase di progettazione, sono state valutate diverse soluzioni alternative. Tuttavia, tenendo conto delle previsioni del PGTU e del Biciplan, che mantengono il doppio senso di marcia e prevedono il passaggio della pista ciclabile su via Sabbioni, e considerando l'aumento significativo del traffico do-

vuto allo spostamento della stazione nella zona nord e all'apertura di una nuova strada collegata a Via Sabbioni, la configurazione approvata è risultata la più idonea per garantire la sicurezza di pedoni e studenti.

La salvaguardia delle piante esistenti non è risultata fattibile, poiché la loro collocazione, molto prossima alle recinzioni esistenti, rendeva problematico qualsiasi intervento di scavo nelle aree limitrofe, con potenziali ripercussioni sulla stabilità del terreno. Per motivi di sicurezza, si è pertanto proceduto alla rimozione delle piante esistenti.

L'unica soluzione praticabile è la sostituzione delle piante esistenti con nuove alberature, che verranno collocate in una posizione più idonea e contribuiranno al miglioramento della qualità dell'aria, mantenendo al contempo la sicurezza di pedoni e veicoli, la realizzazione della pista ciclabile e il doppio senso di marcia lungo la via.

Inoltre, l'istituzione di sensi unici facilita la circolazione, e l'area delle scuole mantiene i parcheggi esistenti, garantendo comodità e sicurezza per studenti e famiglie.

6) Le scuole e i residenti sono stati preventivamente informati in merito alle modifiche alla viabilità e agli interventi programmati, al fine di garantire un efficace coordinamento tra tutti i soggetti interessati e assicurare una corretta e capillare diffusione delle informazioni.

L'amministrazione conferma la propria disponibilità a proseguire il dialogo con la cittadinanza anche nella fase successiva all'attivazione dei nuovi assetti viabilistici, al fine di monitorarne gli effetti e valutare le soluzioni più idonee ed eventuali adeguamenti.

Si ricorda infine che, a monte, vi è stato un iter di approvazione del PGTU e del Piano della Ciclabilità che ha coinvolto i cittadini in tutte le forme previste dalla legge.

Ass. Luigi Trevisiol

# ALLEGATO A

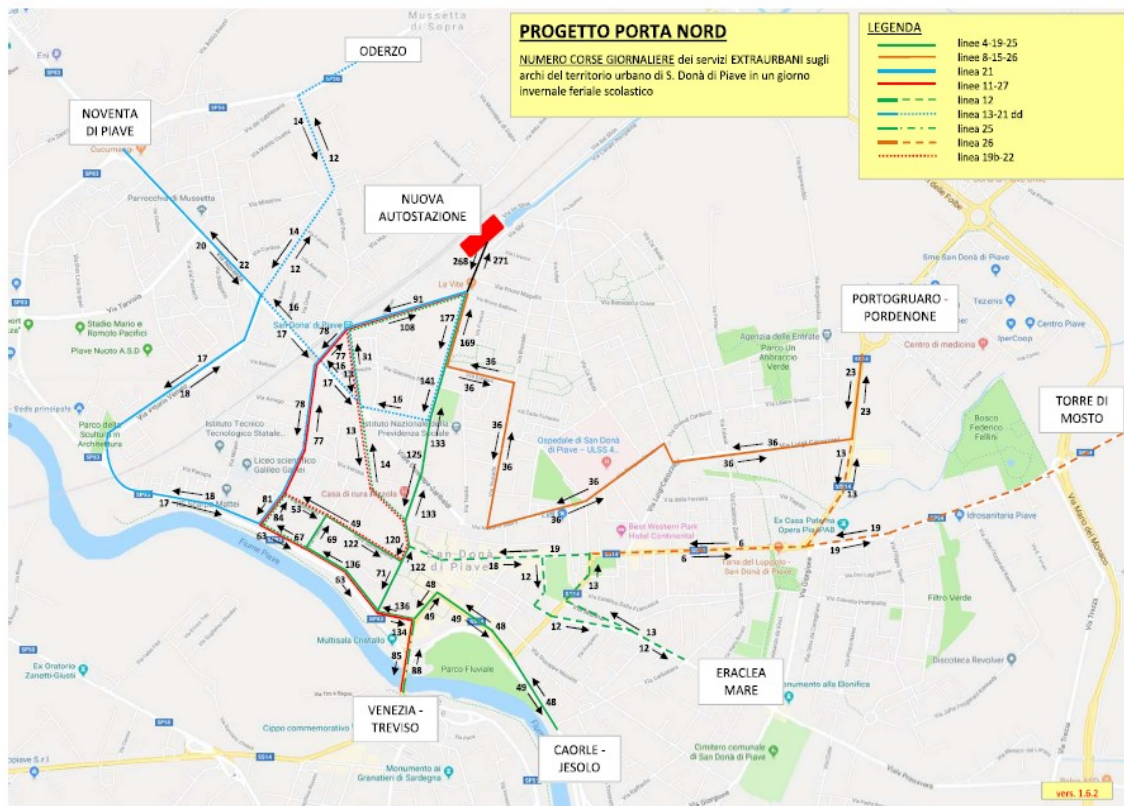


Figura 17 – Assetto delle corse nella variante dello scenario di compromesso (con una parte di transiti anche in via Dante).

## ALLEGATO B

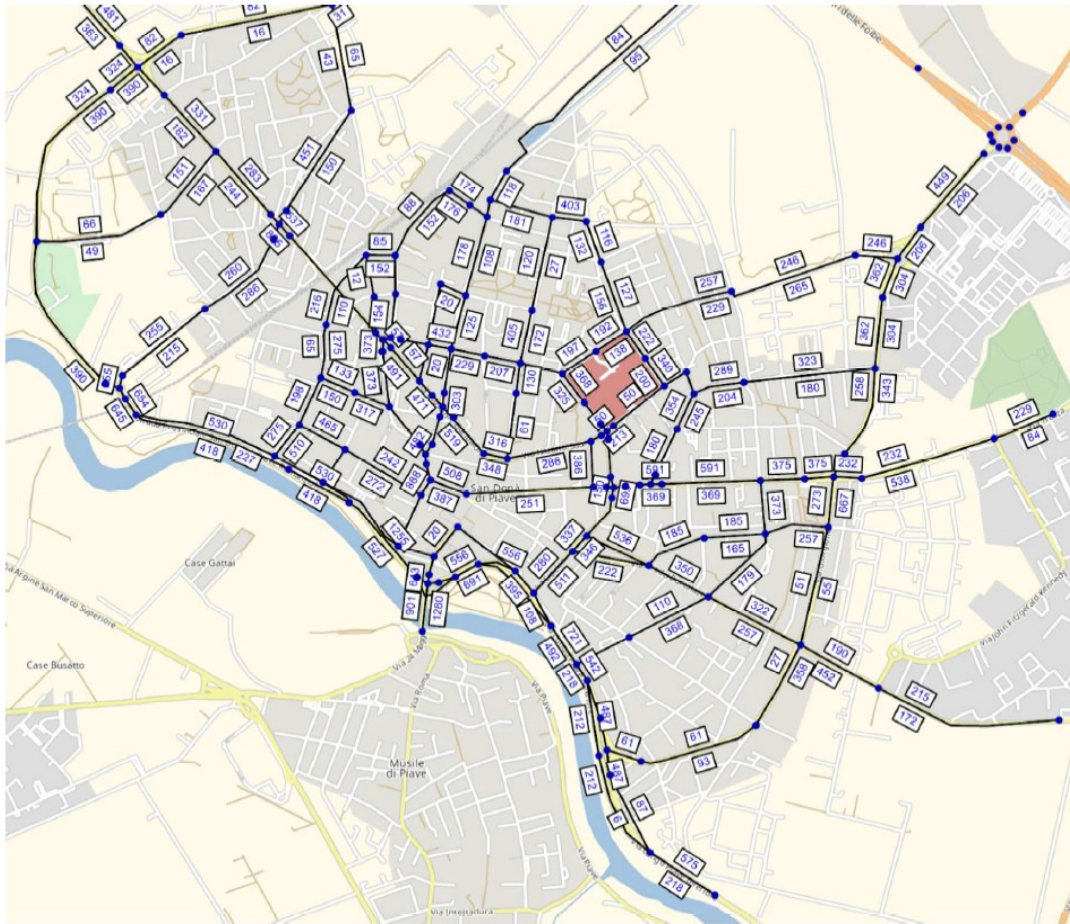


Figura 21 – Assegnazione dei flussi nello scenario 1 di immediata realizzabilità.



## ALLEGATO D

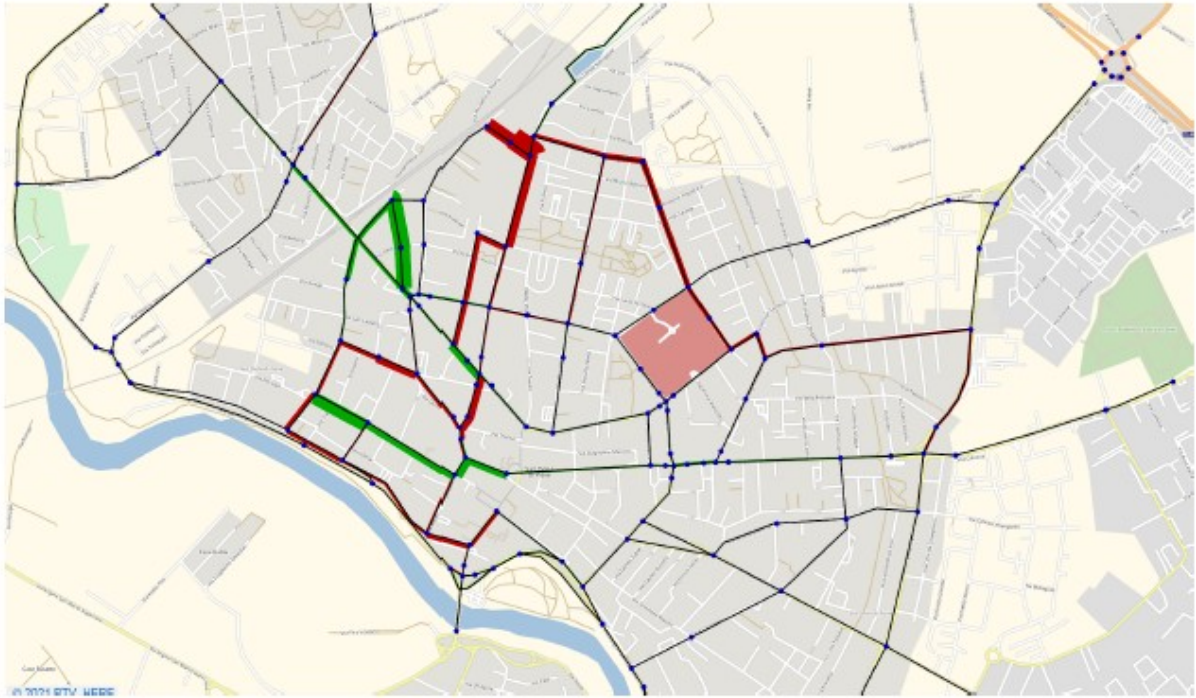


Figura 18 – Confronto dei flussi tra gli scenari 1 (con via Ereditari interamente riservata ai bus) e attuale.

## ALLEGATO D

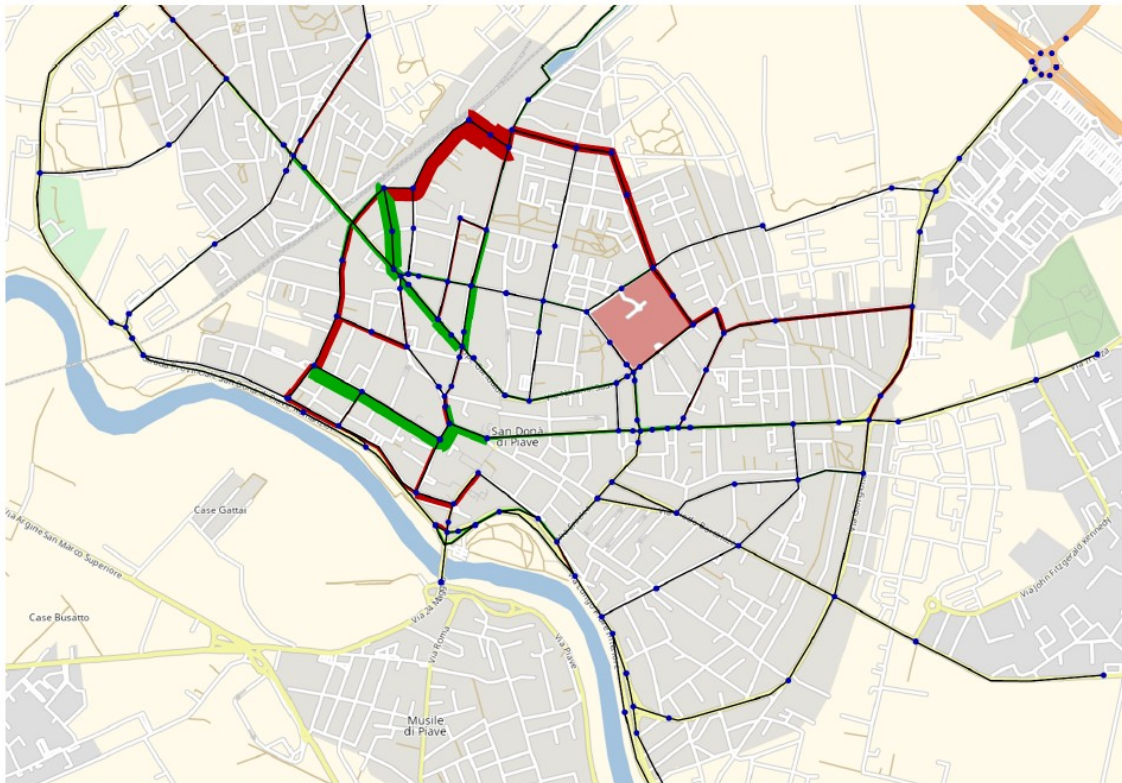


Figura 19 – Confronto dei flussi tra gli scenari 1 (con via Ereditari a senso unico verso l'autostazione) e attuale.

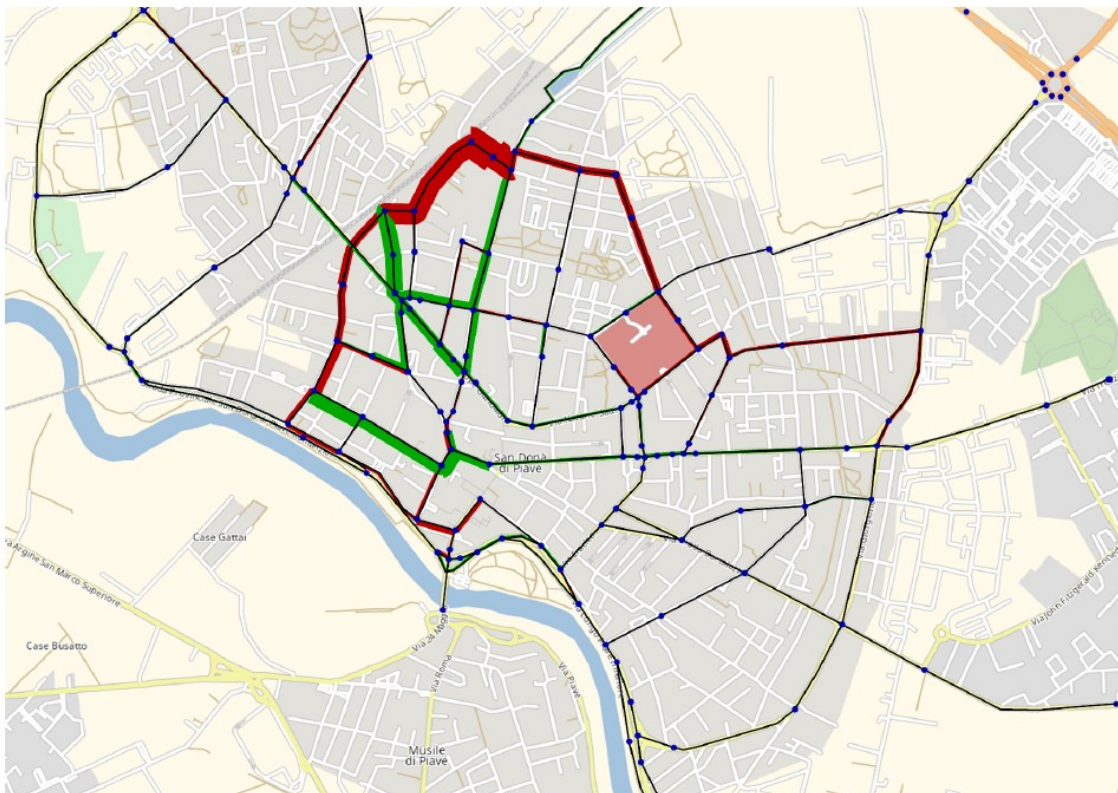


Figura 20 – Confronto dei flussi tra gli scenari 1 (con via Ereditari aperta al traffico veicolare nei due sensi) e attuale.