
committente**Comune di Paese**

via Senatore Pellegrini, 4
31038 Paese (TV)
tel 0422 457711

elaborato specialistico redatto da

planum

Planum Srl

via Papa Giovanni XXIII, 5 - 31015 Conegliano (TV)
tel +39 0438 22234
via Daniele Manin, 53 - 30174 Mestre (VE)
info@planum.com - www.planum.com

responsabile commessa
Pian. Alberto Azzolina

gruppo di lavoro
Pian.Terr. Elena Agliata

oggetto

**AGGIORNAMENTO PIANO GENERALE DEL
TRAFFICO URBANO**

località

Paese (TV)

elaborato

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'
RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE**

direttore tecnico

arch. ing. Alessandro Checchin

0A.00

file

P22100-A-74-0A.00-RAP-r00

commessa

P22100

rev data

redatto verificato approvato

rev data

redatto verificato approvato

rev data
0 | 06.07.2023 | prima stesura

redatto verificato approvato
| EAG | AZZ | ACH

INDICE

1. PREMESSA.....	7
2. Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	8
2.1 Proposte di progetto.....	15
2.1.1 Interventi sulla viabilità.....	17
2.1.2 Interventi su rete ciclabile	24
2.1.3 Interventi nei quartieri	41
3. Il quadro della pianificazione sovraordinata.....	42
3.1 Scenario di riferimento.....	42
3.1.1 Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030 (PRT)	44
3.1.2 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA).....	45
3.1.3 Piano Energetico Regionale - fonti rinnovabili - risparmio energetico - efficienza energetica" (PERFER)	46
3.1.4 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).....	46
3.1.5 Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)	48
3.1.6 Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA).....	49
3.1.7 Piano di Assetto del Territorio (PAT).....	51
3.1.8 Piano degli interventi (PI)	52
3.1.9 Piano di classificazione acustica.....	56
3.1.10 Piano Comunale di Protezione Civile (PCPC)	58
4. Verifica di coerenza del PGTU con il quadro della pianificazione sovraordinata.....	64
5. Stato dell'ambiente	65
5.1 Aria.....	66
5.1.1 Campagna di monitoraggio della qualità dell'aria nel comune di Paese	69
5.2 Acqua	75
5.2.1 Acque superficiali.....	75
5.2.1.1 Qualità delle acque in provincia di Treviso	75
5.2.1.2 Acque superficiali nel comune di Paese.....	78
5.2.2 Acque sotterranee	80
5.3 Suolo.....	82

5.3.1 Uso del suolo.....	82
5.3.2 Consumo del suolo	83
5.3.3 Inquadramento litologico e idrogeologico	84
5.4 Rumore.....	85
5.5 Inquinamento luminoso	94
5.6 Mobilità	96
5.6.1 Sistema viario	96
5.6.2 Mobilità lenta	100
5.6.3 Trasporto pubblico locale.....	101
5.6.4 Trasporto ferroviario	101
5.7 Patrimonio culturale, architettonico, paesaggistico e ambientale.....	101
5.7.1 Rete natura 2000	103
6. Effetti potenziali sulle componenti ambientali.....	104
7. Conclusioni	106
7.1 Considerazioni generali	106
7.2 Considerazioni mirate	106
8. Soggetti interessati alle consultazioni.....	111

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Posizione sezioni di rilievo.....	9
Figura 2 - Dati di traffico rilevati.....	10
Figura 3 - Localizzazione nodi rilievo manovre.....	11
Figura 4 - TPL extraurbano.....	13
Figura 5 - Numero di incidenti per gravità del sinistro.....	14
Figura 6 - Distribuzione incidenti ore della giornata.....	14
Figura 7 - Mappa incidenti classificati per gravità	15
Figura 8 - Inquadramento generale proposte di progetto. Estratto tav. P22100-A-73-01.00-ELA-r00-01.00	16
Figura 9 - Rete ciclabile di progetto.....	25
Figura 10 -Individuazione del comune di Paese su base ortofoto	43
Figura 11- Tavola 10 PTRC obiettivi.....	47
Figura 12-Tavola 04 Mobilità.....	48
Figura 13 - Tavola 4-1 "Sistema insediativo - infrastrutturale" PTCP	49
Figura 14- Estratto del PGRA 2021-2027 classi di rischio e pericolosità idraulica. Individuazione del comune di Paese.	50
Figura 15 – Estratto del PGRA 2021-2027 individuazione tiranti.....	51
Figura 16 - Schede tipo spazi urbani	53
Figura 17 - Piano di classificazione acustica. Valori di qualità.....	56
Figura 18 - Piano di classificazione acustica. Valori di attenzione	56
Figura 19- Tav. fasce di pertinenza acustica stradale e ferroviarie	57
Figura 20- Piano di classificazione acustica comunale scala 1:10.000	58
Figura 21-Estratto Piano Comunale di Protezione Civile. Relazione tecnica. Incidenti stradali	60
Figura 22Estratto Piano Comunale di Protezione Civile. Relazione tecnica. Nodi sensibili.....	61
Figura 23- Area di ammassamento.	61
Figura 24 - Aree di ricovero	62
Figura 25-Principali aree di arresa	63
Figura 26 - Macrosettori osservati- Inventario delle emissioni INEMAR.....	66
Figura 27 - Zonizzazione del territorio regionale approvata con DGR n. 1855/2020	70
Figura 28 - Limiti di qualità dell'aria in vigore ai sensi del D. Lgs. 155/2010.....	71
Figura 29 - Sito di monitoraggio della qualità dell'aria nel comune di Paese.....	71
Figura 30- Concentrazioni giornaliere di PM10 misurate a Paese e presso la stazione fissa di Treviso.....	74
Figura 31 - Concentrazioni giornaliere di PM2.5 misurate a Paese e presso la stazione fissa di Treviso.....	74
Figura 32- Delimitazione dei Bacini Idrografici presenti in Provincia di Treviso secondo il Piano di Tutela delle Acque75	
Figura 33 - Stazioni di monitoraggio delle acque superficiali in provincia di Treviso.....	76
Figura 34 - Stato ecologico di fiumi e laghi. Quadriennio 2010 - 2013	76
Figura 35 - Stato ecologico di fiumi e laghi. Triennio 2014 – 2016.....	77
Figura 36 - Stato chimico di fiumi e laghi. Quadriennio 2010 - 2013.....	77

Figura 37 - Stato chimico di fiumi e laghi. Triennio 2014 - 2016.....	78
Figura 38 - Reticolo dei canali irrigui nel territorio di Paese. Estratto del RAP del PAT	79
Figura 39 - Reticolo idrografico consorziale con canali secondari.....	80
Figura 40 - Monitoraggio delle acque sotterranee 2019. Pozzi e sorgenti campionate.....	81
Figura 41 - Stato Chimico Puntuale dei pozzi monitorati nel 2019 e nel 2018 in provincia di Treviso.	81
Figura 42 - Uso del suolo nel comune di Paese (_c0506021_copsuolo).....	83
Figura 43 - Suolo consumato 2021: percentuale sulla superficie amministrativa.....	83
Figura 44 - Suolo consumato per provincia	84
Figura 45 - Catasto delle fonti di pressione acustiche da infrastrutture extraurbane di trasporto nella Regione del Veneto	87
Figura 46 - Schema utilizzato per la scelta del livello di criticità. Tra parentesi i valori di LAeq riferiti al periodo notturno	87
Figura 47 - Percentuale di comuni con i livelli di criticità specificati suddivisi per provincia.	88
Figura 48 - Valori limite di immissione	90
Figura 49 - Valori limite di emissione.....	91
Figura 50 - Piano di classificazione acustica comunale scala 1:10.000.....	91
Figura 51 - Classificazione delle strade interessate dalle fasce di pertinenza acustica	93
Figura 52 - Estratto del Piano di classificazione acustica comunale. Tav.2.....	94
Figura 53 - Mappatura regionale della brillantezza.....	95
Figura 54 - Inquadramento viario e comunale. Estratto dell'aggiornamento al PGU.....	97
Figura 55 - Postazioni fisse utilizzate dalla Provincia di Treviso per il rilievo del traffico.....	98
Figura 56 - Dati di traffico rilevati - Aggiornamento del PGU.....	99
Figura 57 - Mappa piste ciclopeditoni esistenti nel comune di Paese.....	100
Figura 58 - Individuazione dei Siti Natura 2000 su base ortofoto	103

1. PREMESSA

Il Presente elaborato è il Rapporto Preliminare per la Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica dell'aggiornamento del Piano Generale del traffico Urbano (PGTU) del comune di Paese (TV).

Il Comune di Paese rientra nell'elenco dei comuni della provincia di Treviso tenuti all'adozione del Piano Urbano del Traffico, ai sensi del D.M. 26 settembre 1994. Il previgente PGTU del comune di Paese era stato approvato con deliberazione della Giunta comunale n. 113 del 18 giugno 2003 e successivamente adottato con deliberazione di Consiglio comunale n. 25 del 7 aprile 2004, in applicazione dell'art. 36 del Decreto Legislativo 30/4/1992, n. 285 Nuovo Codice della Strada e in ottemperanza dalla Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione di Piani Urbani del Traffico.

Inoltre, risulta agli atti un documento di aggiornamento del citato PGTU redatto nel periodo tra il 2014 e il 2016 che non ha concluso l'iter di approvazione. Il PGTU in esame, dunque, è un aggiornamento del vigente Piano Generale del Traffico Urbano e del documento redatto tra il 2014 e il 2016 agli atti.

Tra le premesse del PGTU in esame si legge che quest'ultimo costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione, della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali. In considerazione di ciò il Piano è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. In questo contesto il PUT, pur tenendo in considerazione lo sviluppo di previste infrastrutture, non può darne per accertata la realizzazione. In particolare, il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo - mediante interventi di modesto onere economico - le criticità della circolazione; tali criticità potranno infatti essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti dell'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, interventi, questi ultimi, che non sono di diretta competenza del PUT ma del Piano dei Trasporti, realizzabile nel lungo periodo (arco temporale decennale).

Il Piano, dunque, individua le politiche e le misure tecniche in grado di delineare la visione della mobilità del Comune di Paese, occupandosi della corretta organizzazione del traffico urbano attraverso un'ampia serie coordinata di azioni, individuando un percorso attuativo che concretizza un primo set di interventi già nel breve periodo.

2. Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

Il Piano Generale del Traffico Urbano (di seguito PGTU) è lo strumento di pianificazione del traffico che coordina e mette a sistema tra loro gli interventi operativi di gestione del sistema della mobilità in generale e della viabilità, con l'obiettivo di migliorare le prestazioni del sistema mobilità e rispondere in modo efficace alle esigenze di spostamento nel territorio.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione, della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali. Il Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 285/92) fa obbligo della redazione del Piano Urbano del Traffico (PUT) ai comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti.

Il PUT è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. In questo contesto il PUT, pur tenendo in considerazione lo sviluppo di previste infrastrutture, non può darne per accertata la realizzazione.

Il PUT, infatti, trova applicazione attraverso tre livelli di progettazione:

- il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), il quale è inteso come progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione;
- i Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU);
- il Piani Esecutivi del Traffico Urbano.

Il documento in esame tratta ed approfondisce il primo livello con alcuni approfondimenti del secondo.

Il fine della presente Verifica di Assoggettabilità è quello di indagare sull'eventuale sussistenza di alterazioni del sistema ambientale del contesto a cui il PGTU si riferisce. La presente valutazione pertanto analizza il PGTU organizzando i contenuti come segue:

- descrizione del Piano con approfondimenti su domanda e offerta di mobilità;
- sintesi delle previsioni del PGTU;
- il quadro della pianificazione sovraordinata e verifica di coerenza;
- stato dell'ambiente;
- effetti potenziali sulle componenti ambientali;
- conclusioni.

Per avere una fotografia chiara dei flussi circolanti nella rete stradale nello stato di fatto si è proceduto ad effettuare un rilievo dei flussi circolanti nelle principali strade della rete mediante strumentazione radar. In ciascuna sezione di rilievo sono stati rilevati i flussi veicolari per tutte le 24 ore e per una settimana completa. L'intera campagna di rilievo si è svolta nei mesi di gennaio e febbraio 2023. Le sezioni stradali ritenute significative sono 15 e sono elencate in seguito:

- Sezione 1: via Verdi;
- Sezione 2: S.R. 53 "Postumia";
- Sezione 3: S.R. 53 "Postumia";
- Sezione 4: via I Maggio;
- Sezione 5: via Piave (SP 79);
- Sezione 6: via Olimpia;

- Sezione 7: via San Luca;
- Sezione 8: via Sovernigo;
- Sezione 9: via Baldrocco (SP 100);
- Sezione 10: via Turati (SP 100);
- Sezione 11: via Baracca;
- Sezione 12: S.R. 348 "Feltrina";
- Sezione 13: S.R. 348 "Feltrina";
- Sezione 14: via San Pio X (SP 79);
- Sezione 15: via Ortigara.



Figura 1 - Posizione sezioni di rilievo

I dati raccolti hanno permesso inoltre di individuare le ore di punta della rete stradale di Paese che si identificano come segue:

- mattina dalle 07:30 alle 08:30,
- sera dalle 17:30 alle 18:30.

Tra i due momenti di punta individuati risulta più gravosa l'ora di punta della mattina (07:30-08:30) nella maggior parte delle sezioni indagate.

La tabella che segue evidenzia i dati raccolti inerenti ai flussi.

n° sez.	Via	Date	Dir.	Flussi giornalieri		Ora di punta mattina (07:30-08:30)		Ora di punta sera (17:30-18:30)	
				Tot. [veic/gg]	% pesanti	Tot. [veic/h]	% pesanti	Tot. [veic/h]	% pesanti
1	Via Verdi	07/02-13/02	Nord	4166	3%	442	2%	411	1%
			Sud	4486	2%	445	2%	448	1%
2	SR53 Est	07/02-13/02	Ovest	12983	8%	1007	7%	1020	4%
			Est	13124	5%	1169	4%	954	3%
3	SR53 Ovest	07/02-13/02	Ovest	6310	12%	417	13%	516	6%
			Est	6332	11%	472	10%	455	7%
4	Via I° Maggio	27/01-02/02	Nord	5140	1%	414	1%	710	1%
			Sud	5500	2%	919	2%	431	1%
5	Via Piave	16/02-22/02	Nord	4663	2%	401	1%	490	1%
			Sud	4373	2%	480	1%	396	1%
6	Via Olimpia	27/01-02/02	Nord	2825	0%	246	1%	229	0%
			Sud	2726	1%	302	1%	294	0%
7	Via San Luca	17/01-23/01	Nord	1980	0%	227	2%	200	0%
			Sud	2070	2%	306	2%	185	1%
8	Via Sovernigo	27/01-02/02	Sud	3246	2%	356	2%	348	1%
			Nord	3108	1%	388	0%	318	0%
9	Via Baldracco	17/01-23/01	Nord	3119	1%	351	1%	295	1%
			Sud	3297	3%	490	3%	286	2%
10	Via Turati	27/01-02/02	Nord	4769	2%	704	1%	423	1%
			Sud	4655	4%	541	4%	519	2%
11	Via Baracca	07/02-13/02	Sud	2226	1%	217	1%	244	1%
			Nord	2182	2%	241	2%	186	1%
12	SR348 Ovest	16/02-22/02	Nord	6919	13%	628	11%	495	5%
			Sud	7121	12%	486	12%	688	5%
13	SR348 Est	16/02-22/02	Nord	7460	8%	546	8%	632	4%
			Sud	7297	8%	572	6%	624	4%
14	Via San Pio X	27/01-02/02	Nord	4708	2%	606	2%	385	1%
			Sud	4315	3%	237	2%	486	2%
15	Via Ortigara	17/01-23/01	Sud	3802	1%	418	1%	430	0%
			Nord	3778	2%	510	2%	341	1%

Figura 2 - Dati di traffico rilevati

Le indagini hanno riguardato anche i nodi urbani, ovvero le intersezioni stradali. Le intersezioni rappresentano, nella maggior parte di casi, i veri punti critici della rete viabilistica, i colli di bottiglia che limitano la capacità della rete inducendo molto spesso fenomeni di congestione e scarsi indici di performance del sistema di trasporto.

Per questo motivo, uno studio approfondito delle intersezioni è stato necessario per identificare le criticità a livello puntuale. La tecnica di rilievo adottata ha previsto l'utilizzo telecamere digitali e di droni dotati di telecamere ad alta definizione. Successivamente, in seguito al trattamento delle immagini, è stato possibile:

- Individuare dei flussi classificati transitanti per ogni nodo nell'ora di punta;
- Ripartire i flussi nelle manovre al nodo;
- Individuare gli accodamenti;
- Verificare comportamenti e modalità di approccio all'intersezione.

Le riprese sono state effettuate in giorni feriali durante il mese di febbraio 2023 nell'ora di punta della mattina, individuata tra le 07:30 e le 08:30. I nodi rilevati sono:

- Nodo A: intersezione tra SP 79, via I Maggio e via IV Novembre;
- Nodo B: rotonda tra SP 79 e via Postumia (SR 53);
- Nodo B2: intersezione tra SR 53, via Roma e via Risorgimento;
- Nodo C: rotonda tra SR 53, via Battisti e via Municipio;

- Nodo D: intersezione tra via Pravato, via Roma, via Panizza e via San Luca;
- Nodo D2: intersezione tra via Roma e via Battisti;
- Nodo E: nodo tra via Generale G. Piazza (SP 100), via Fratelli Kennedy (SP 79) e via Tobruck;
- Nodo E2: nodo tra via Casanova (SP 100), via Generale G. Piazza (SP 100) e via D'Alessi (SP 79);
- Nodo F: nodo semaforizzato tra via S. Pio X, via Martiri della Libertà (SP 79) e str. Feltrina (SR 348);
- Nodo G: intersezione tra via Madonnetta e via Turati (SP 100);
- Nodo H: nodo tra via Chiesa, via Bianchin e via Fermi (SR 348);
- Nodo I: nodo tra via Treforni e via Biasuzzi.



Figura 3 - Localizzazione nodi rilievo manovre

L'indagine sulle intersezioni ha condotto a risultanze visionabili nell'allegato P22100-A-73-0A.02-ELA-r00 del Piano a cui si rimanda per conoscenza. Si rammenta che le indagini svolte e i relativi esiti hanno orientato le proposte di intervento proprie del Piano.

Piste ciclabili

Il Piano esplicita che lo sviluppo della mobilità ciclabile e pedonale è un aspetto fondamentale nell'ambito della mobilità urbana, in quanto lo spostamento a piedi o in bicicletta può sostituirsi in molti casi alla mobilità con autoveicoli. La riorganizzazione del traffico sulla base delle esigenze di pedoni e ciclisti è alla base delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico", anche a discapito della sosta e del trasporto privato qualora le

esigenze di mobilità lo richiedano. La rete ciclabile e ciclopedonale del comune di Paese allo stato attuale si sviluppa per circa 34 km. I percorsi esistenti sono prevalentemente di tipologia pista ciclopedonale promiscua in sede propria.

I principali percorsi ciclopedonali/ciclabili esistenti sono:

- percorso lungo la SR 53 "Castellana";
- collegamento tra Paese e Castagnole, lungo Via Olimpia – Via Cal Morganella;
- collegamento parziale tra Paese e Castagnole, lungo Via Piave;
- collegamento tra Paese e Porcellengo, lungo Via Sovernigo – Via Trieste;
- collegamento parziale tra Postioma e Porcellengo, lungo la SP 128;
- percorso lungo Via San Luca;
- percorso lungo la SP 79 – Via Verdi, a sud del capoluogo di Paese;
- percorso parziale nel centro abitato di Postioma e in direzione Castagnole, lungo la SR 348;
- collegamento tra Castagnole e Porcellengo, lungo la SP 100;
- percorsi nel capoluogo di Paese, lungo le Vie Battisti, Roma, Treforni, Biasuzzi, della Resistenza.

Allo stato attuale la rete ciclabile del Comune di Paese presenta delle criticità, quali ad esempio la discontinuità dei percorsi nel collegamento tra le frazioni comunali. La rete risulta quindi frammentata e inoltre, allo stato attuale, manca una previsione di collegamento di più ampia scala con i comuni limitrofi che tenga conto anche dei progetti di rete ampia come quello degli itinerari ciclo-turistici delle Prealpi nel Comune di Volpago del Montello. È invece presente un collegamento, seppur frammentato, con l'itinerario Treviso-Ostiglia nel Comune di Quinto di Treviso.

In conclusione, il Piano rileva che per favorire la ciclabilità risulta importante che il comune sia ben collegato anche con i comuni contermini e su questo tema di può riassumere che:

- è presente un collegamento ciclopedonale lungo la SR 53 "Castellana" con il comune di Istrana;
- è presente un collegamento parziale lungo la SR 53 "Castellana" con il comune di Treviso;
- vi è un collegamento ciclopedonale lungo la SP 79 con il comune di Quinto di Treviso;
- è incompleto il collegamento con Ponzano Veneto lungo la SP 79;
- è assente un collegamento con il comune di Volpago del Montello lungo la SR 348.

Trasporto Pubblico Locale

Il Comune di Paese è servito sia da alcune linee di trasporto pubblico che collegano Paese ai comuni contermini ed alle principali città della provincia di Treviso. In particolare, vi sono alcune linee di trasporto pubblico extraurbano su gomma, alcune linee urbane del TPL di Treviso. La gestione del trasporto pubblico su gomma urbano ed extraurbano è affidata a MOM, Mobilità di Marca, che si occupa della definizione delle linee, della programmazione dei servizi e dei piani tariffari. Le linee del TPL extraurbano che interessano il comune di Paese sono cinque mentre le linee del TPL Urbano di Treviso sono due. Vi sono inoltre dei prolungamenti delle linee a servizio degli Istituti Scolastici di Treviso, che collegano gli istituti con le principali fermate del servizio urbano ed extraurbano.

Nel Comune di Paese è vi sono inoltre tre stazioni ferroviarie localizzate lungo le linee Montebelluna-Treviso e Vicenza-Treviso.

Trasporto ferroviario

Nel comune di Paese vi sono tre stazioni ferroviarie. La stazione di Paese-Castagnole e di Postioma sono localizzate lungo la linea ferroviaria Treviso-Montebelluna-Belluno, mentre la stazione di Paese si trova lungo la linea Vicenza-Treviso. Entrambe le linee ferroviarie che attraversano il comune sono elettrificate a doppio binario e sono interessate dal passaggio di treni regionali e di treni merci. Il percorso delle due infrastrutture ferroviarie a Paese si sviluppa in modo parallelo alle strade regionali SR 53 e SR 348, intersecando un numero consistente di strade locali, tanto che risultano presenti quattro passaggi a livello ad azionamento automatico.

TPL extraurbano su gomma

Paese è collegato ai comuni contermini con diverse linee extraurbane di trasporto pubblico su gomma gestite da MOM – Mobilità di Marca, nel dettaglio:

- LINEA 106A (Treviso – Istrana – Castelfranco Veneto);
- LINEA 107 (Treviso – Resana – Castelfranco Veneto);
- LINEA 110 (Treviso – Montebelluna – Valdobbiadene);
- LINEA 112A (Treviso – Musano – Montebelluna);
- LINEA 113 (Treviso – Altivole – Casella d'Asolo – San Zenone degli Ezzelini);
- LINEA 114 (Treviso – Montebelluna – Crocetta del Montello – Santa Mama);
- LINEA 181 (Treviso – Istrana – Montebelluna).

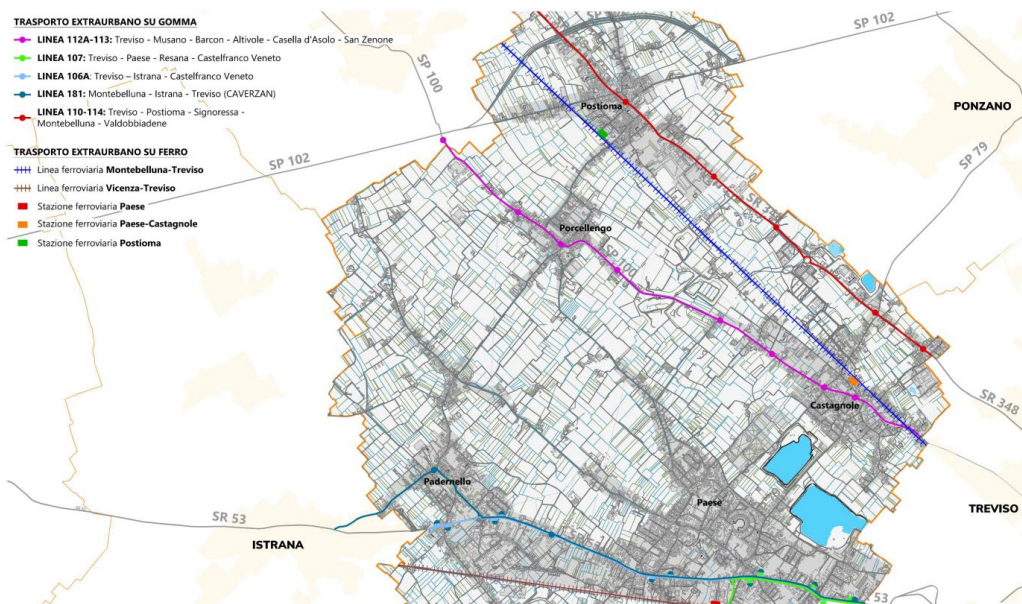


Figura 4 - TPL extraurbano

Linee urbane

Il Comune di Paese è servito da due linee di trasporto pubblico locale urbano di Treviso:

- LINEA 11 (Padernello – Paese – Piazzale Pistoia – Stazione FS);
- LINEA 21 (Castagnole – Paese – Piazzale Pistoia – Piazza Pio X – Stazione FS).

La linea 11 collega Treviso con il comune di Paese con un servizio frequente ed in alcuni casi cadenzato alla mezz'ora, spingendosi con alcune corse fino alla frazione di Padernello; la prima corsa transita alle 05:55, l'ultima corsa alle 21:05. La linea 21 collega Treviso a Castagnole, frazione del comune di Paese, con un servizio cadenzato ai 30 minuti; alcune corse proseguono fino a Paese, tale prolungamento arriva a toccare il capolinea della linea 11. La prima corsa della linea 21 transita alle 06:20, l'ultima corsa alle 21:02.

Analisi dell'incidentalità

L'analisi dell'incidentalità stradale è stata condotta analizzando i dati dei sinistri verificatisi tra il 01.01.2018 e il 31.12.2021, raccolti dagli Organi di Polizia competenti (Polizia Locale, Carabinieri o Polizia Stradale) per il Comune di Paese. Gli incidenti verbalizzati dagli organi preposti nel quadriennio 2018 – 2021 risultano complessivamente 160 di cui:

- 24 incidenti senza feriti, con solo danni alle cose (15 % del totale);
- 132 incidenti con feriti (82,5 % del totale);
- 4 incidenti mortali (2,5 % del totale).

I dati aggregati riportati nella tabella che segue evidenziano che nel 2020 il numero complessivo di incidenti è leggermente calato, per effetto delle restrizioni dovute alla pandemia Covid19, mentre nel 2021 il numero di sinistri è aumentato. Si evidenzia, inoltre, che nel corso del 2019 e 2021, a differenza degli anni precedenti, si sono verificati anche alcuni incidenti mortali.

Anni	Incidente con feriti	Incidente senza feriti	Incidente mortale	TOTALE
2018	41	0	0	41
2019	35	2	1	38
2020	27	10	0	37
2021	29	12	3	44
TOTALE	132	24	4	160

Figura 5 - Numero di incidenti per gravità del sinistro

Osservando la distribuzione degli incidenti nelle ore della giornata si evince che gli orari della giornata in cui dal 2018 al 2021 si sono verificati più di frequente gli incidenti sono alla mattina alle 8, tra le 11 e le 12 e dalle 15 alle 19.

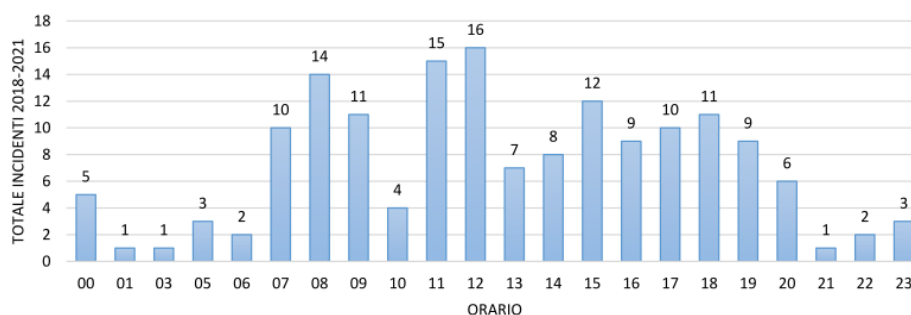


Figura 6 - Distribuzione incidenti ore della giornata

La figura che segue illustra la localizzazione degli incidenti stradali che si sono verificati tra il 2018 e il 2021, distinti in relazione alla gravità degli stessi: sinistri senza feriti, sinistri con feriti e sinistri mortali. Da un'analisi dell'elaborato si osserva che la maggior parte degli incidenti risulta concentrata sulle arterie di viabilità primaria (contraddistinte da importanti flussi di traffico durante l'intera giornata), in particolare lungo le seguenti viabilità:

- SR 348 "Feltrina", tra le frazioni di Castagnole e Postioma;
- SR 53 "Castellana", tra le frazioni di Paese e Padernello;
- SP 79, tra le frazioni di Castagnole e Paese;
- SP 100, tra le frazioni di Castagnole e Porcellengo;
- SP 102, nella frazione di Postioma;
- SP 128, tra le frazioni di Padernello e Porcellengo

Tuttavia, sono stati rilevati alcuni incidenti anche sulla viabilità minore, in particolare lungo Via Sovernigo a Porcellengo e Via San Luca a Paese. Si nota, inoltre, che numerosi incidenti si sono verificati in prossimità delle intersezioni tra le arterie stradali, tra quelle più pericolose si segnalano:

- nodo tra la SR 348 e la SP 79, regolato da impianto semaforico, nella frazione di Castagnole;
- nodo tra la SP 79 e la SP 100, a priorità, nel centro di Castagnole;
- nodo tra la SR 53 e Via Battisti, regolato da impianto semaforico, nel centro di Paese;
- nodo tra la SR 53 e Via Nazionale-Via S. Gottardo, a priorità, nella frazione di Padernello.



Figura 7 - Mappa incidenti classificati per gravità

2.1 Proposte di progetto

Le criticità emerse dal quadro conoscitivo e dall'analisi diagnostica hanno condotto alla definizione delle proposte di progetto del Piano.

Il Piano rammenta che gli interventi proposti sono progetti di massima che dovranno essere approfonditi nelle successive fasi progettuali, partendo da un rilievo plano-altimetrico dell'area per conoscere i reali spazi a disposizione e definirne puntualmente gli aspetti dimensionali e funzionali.

Segue una tabella di sintesi degli interventi previsti.

Interventi sulla viabilità
Intervento 1: riqualificazione intersezione tra SR 53 – via Battisti – via Senatore Pellegrini – via G. Mazzini – via Marconi
Intervento 2: sistemazione intersezioni tra via f.lli Kennedy (SP 79), via Tobruck, via Piazza (SP 100) e via Monsignor D'Alessi (SP 79)
Intervento 3: messa in sicurezza intersezione tra via Piave (SP 79), via IV Novembre e via I Maggio
Intervento 4: sistemazione intersezione tra via Martiri della libertà (SP 79), str. Feltrina (SR 348), via San Pio X (SP 79)
Intervento 5: interventi su intersezione tra via Roma, via Risorgimento, via Postumia (SR 53)
Intervento 6: sistemazione intersezione tra via Turati (SP 100) e via Madonnetta
Intervento 7: messa in sicurezza via S. Pio X e sistemazione intersezione con via Piazza (SP 100) e con via f.lli Kennedy (SP 79)
Intervento 8: sistemazione intersezione tra via Sovernigo, via IV Novembre, via Trieste e via Stoppera
Interventi previsti su rete ciclabile (si rimanda al par. 2.1.2 per le schede dettagliate)
Interventi previsti nei quartieri (si rimanda al par. 2.1.3 per il dettaglio delle previsioni)

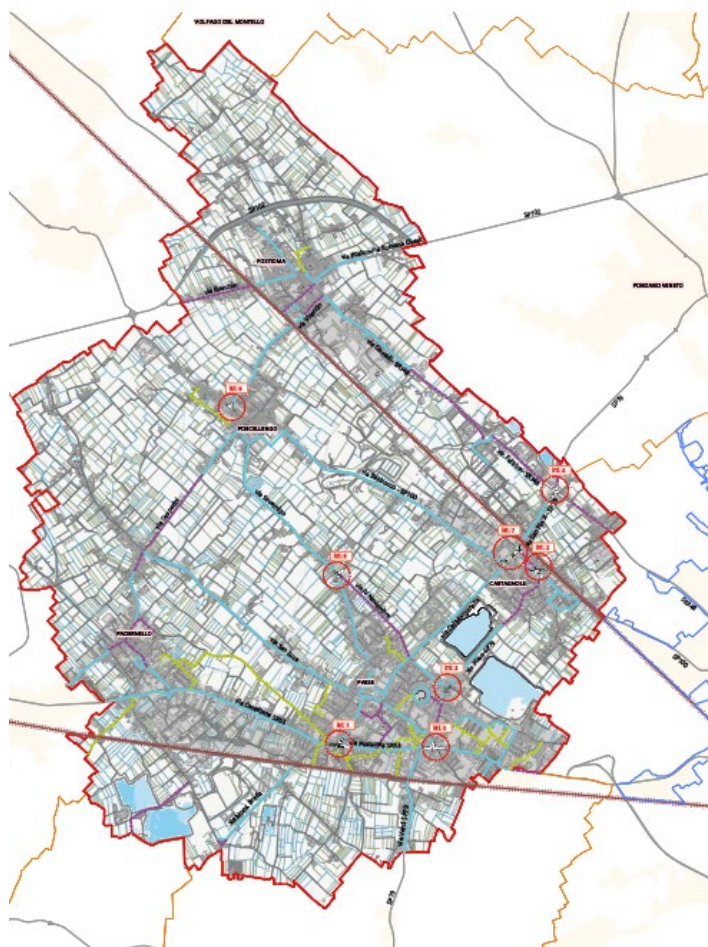


Figura 8 - Inquadramento generale proposte di progetto. Estratto tav. P22100-A-73-01.00-ELA-r00-01.00

2.1.1 Interventi sulla viabilità

Intervento 1: riqualificazione intersezione tra SR 53 – via Battisti – via Senatore Pellegrini – via G. Mazzini – via Marconi

L'intersezione tra via Postumia (SR 53), via Battisti, via Marconi nel centro di Paese ha, allo stato attuale, una configurazione articolata con precedenza per i veicoli che transitano nella strada regionale e una simil-rotatoria semaforizzata con precedenza interne per gli altri rami del nodo. L'assetto del nodo è poco intuitivo e sicuro, come confermano i dati relativi ai sinistri: dal 2018 al 2021 nel nodo si sono verificati quattro incidenti con feriti.

La soluzione di progetto proposta prevede la realizzazione di una rotatoria dal diametro di 40 metri. La soluzione individuata si pone i seguenti obiettivi:

- Aumentare la sicurezza del nodo diminuendo i punti di conflitto;
- Ridurre i tempi di attraversamento del nodo eliminando il semaforo;
- Garantire buone condizioni di deflusso nel nodo;

La rotatoria di progetto ricade nell'attuale sedime stradale ad eccezione del ramo di via Battisti che invade per circa 1 metro l'area ad est attualmente adibita a parcheggio. Il monumento, che attualmente è localizzato al centro dell'aiuola, ricadrebbe nell'isola centrale della rotatoria e quindi non dovrà essere spostato.

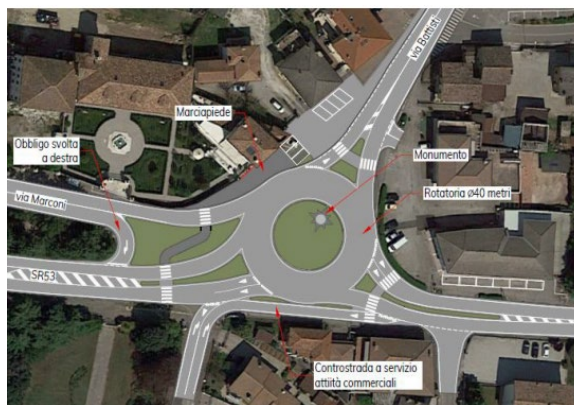
Per quanto riguarda gli attraversamenti pedonali sono stati localizzati su tutti i rami dell'intersezione e nel progetto si propone anche la sistemazione dell'ambito tra la rotatoria e le attività commerciali a nord-ovest dell'intersezione.

La soluzione di progetto proposta è stata valutata anche sotto il profilo prestazionale implementando un modello di micro-simulazione dinamica della rete stradale, che ne ha confermato la funzionalità con parametri di performance buoni e accodamenti contenuti.

stato di fatto



planimetria di progetto



Intervento 2: sistemazione intersezioni tra via f.lli Kennedy (SP 79), via Tobruck, via Piazza (SP 100) e via Monsignor D'Alessi (SP 79)

Il centro di Castagnole è attraversato da due strade provinciali caratterizzate da significativi flussi veicolari: la SP 100 e la SP 95. Tali viabilità convergono in due intersezioni a T adiacenti, entrambe con diritto di precedenza per i veicoli che transitano nella SP 100. Il primo nodo tra via via Piazza (Sp 100), via f.lli Kennedy (SP 79) e via Tobruck è caratterizzato da accodamenti sulla SP 79, poiché il significativo flusso sulla SP 100 non permette un regolare deflusso nel

nodo. Inoltre, allo stato attuale risulta poco sicura la manovra di svolta da via f.lli Kennedy (SP 79) su via Tobruck per le precedenza interne del nodo. Tale nodo, nell'ora di punta della mattina, è attraversato da circa 1800 veic/ora.

Anche nell'intersezione più a est tra via Piazza (SP 100), via Casanova (SP 100) e via D'Alessi (SP 79) si formano degli accodamenti sulla SP 79. Tale nodo, nell'ora di punta della mattina, è attraversato da circa 1300 veic/ora.

Anche nel nodo tra via Piazza (SP 100), via Casanova (SP 100) e via Monsignor D'Alessi (SP 79) si è prevista la realizzazione di una rotatoria con aiuola sormontabile dal diametro di 19 metri, ricadente totalmente su sedime stradale esistente.

La riconfigurazione delle due intersezioni permette di:

- Ridurre i punti di conflitto;
- Ridurre gli accodamenti nella SP 79;
- Riqualificare spazi;
- Garantire migliori condizioni di deflusso nel nodo.

La soluzione di progetto proposta è stata valutata anche sotto il profilo prestazionale implementando un modello di micro-simulazione dinamica della rete stradale, che ne ha confermato la funzionalità con parametri di performance buoni e accodamenti contenuti.

stato di fatto



planimetria di progetto



Intervento 3: messa in sicurezza intersezione tra via Piave (SP 79), via IV Novembre e via I Maggio

L'intersezione tra la SP 79, via IV Novembre e via I Maggio è una delle intersezioni più critiche di Paese. Il nodo è attualmente regolamentato da precedenza con diritto di precedenza per i veicoli che transitano sulla provinciale e conseguentemente risultano difficoltose le manovre di svolta, soprattutto in sinistra, dai rami secondari (via IV Novembre e via I Maggio). Durante la campagna di indagini è inoltre emerso che la maggior parte dei veicoli da via IV Novembre svoltano a sinistra e poi verso via I Maggio, mentre da via I Maggio più di metà veicoli svoltano verso via IV Novembre.

I ridotti spazi nell'intersezione non permettono di modificarne la geometria, pertanto, per migliorare le condizioni di sicurezza nel nodo e per facilitare le manovre dalle strade secondarie si propone la semaforizzazione dell'intersezione. In particolare, si deve prevedere un semaforo attuato a generazione di piano in cui ciascun ramo è sorvegliato da detector, (spire, telecamere, ecc) in grado di rilevare il flusso veicolare su ciascun ramo, i quali inviano i dati ad una centralina che stabilisce caso per caso le durate del ciclo semaforico ed i tempi di verde, che quindi variano adattandosi

alla domanda. Si potrà valutare in un secondo momento se mantenere attivo tale sistema solo nelle ore di punta della giornata (mattina, sera) oppure durante tutte la giornata. La semaforizzazione dell'intersezione permette anche di garantire l'attraversamento stradale dei pedoni in sicurezza sempre con un sistema a chiamata.

stato di fatto



planimetria di progetto



Intervento 4: sistemazione intersezione tra via Martiri della libertà (SP 79), str. Feltrina (SR 348), via San Pio X (SP 79)

Allo stato attuale l'intersezione tra via Martiri della Libertà (SP 79), via S. Pio X (SP 79) e str. Feltrina è semaforizzata. Il nodo è attraversato nell'ora di punta della mattina da circa 1700 veic/ora con flusso veicolare prevalente sulla SR 348. La regolamentazione con semaforo determina tempi di attraversamento nel nodo lunghi per tutte le correnti veicolari. Il ramo dell'intersezione in cui allo stato attuale si verificano gli accodamenti più significativi è via Martiri della Libertà (SP 79). Dal 2018 al 2021 nell'intersezione si sono verificati 4 sinistri con feriti. La proposta progettuale prevede la realizzazione di una rotatoria nel nodo con diametro di 40 metri. Nel progetto i rami della rotatoria lungo la Feltrina hanno doppia corsia di attestazione, mentre per i rami lungo la SP 79 si è prevista una singola corsia di attestazione.

La soluzione della rotatoria rispetto alla configurazione attuale presenta i seguenti vantaggi:

- Riduzione punti di conflitto;
- Riduzione tempo di attraversamento del nodo.

stato di fatto



planimetria di progetto



Intervento 5: interventi su intersezione tra via Roma, via Risorgimento, via Postumia (SR 53)

L'intersezione tra via Risorgimento, via Postumia e via Roma è regolamentata da un semaforo attivo nelle ore di punta della giornata, ma che diventa giallo lampeggiante nelle ore di morbida e durante la notte.

I flussi di traffico prevalenti transitano da lungo la regionale e su via Roma, da via Risorgimento i flussi veicolari sono ridotti e legati solo a spostamenti dei residenti nella zona.

La geometria del non permette di realizzare una rotatoria di idonea dimensione nel nodo quindi per ottimizzarne il funzionamento si propone l'ottimizzazione del semaforo tramite l'installazione di spire o telecamere detector, in grado di rilevare il flusso veicolare su ciascun ramo. I sensori installati inviano i dati ad una centralina che stabilisce caso per caso le durate del ciclo semaforico ed i tempi di verde, che quindi variano adattandosi alla domanda nei vari momenti della giornata. Si potrà valutare in un secondo momento se mantenere attivo tale sistema solo nelle ore di punta della giornata (mattina, sera) oppure durante tutta la giornata. La semaforizzazione dell'intersezione permette anche di garantire l'attraversamento stradale dei pedoni in sicurezza sempre con un sistema a chiamata

stato di fatto



planimetria di progetto



Intervento 6: sistemazione intersezione tra via Turati (SP 100) e via Madonnetta

L'intersezione tra via Turati (SP 100) e via Madonnetta (ex SP 128) a Porcellengo è regolamentata da precedenza per i veicoli su via Turati. Risulta pertanto difficoltosa la manovra di svolta a sinistra da via Madonnetta a causa dell'elevato flusso veicolare che transita sulla provinciale, che nell'ora di punta della mattina è di circa 1500 veic/h bidirezionali.

La proposta di progetto prevede la realizzazione di una rotatoria di 24 metri di diametro, la cui realizzazione è possibile solo interessando una parte dell'area privata tra via Madonnetta e via Turati a est. La realizzazione di una rotatoria nel nodo ha i seguenti benefici:

- Riduzione punti di conflitto e conseguente miglioramento condizioni sicurezza del nodo;
- Fluidificazione manovre di svolta in destra e sinistra da via Madonnetta;
- Riduzione della velocità dei veicoli su via Turati nel centro abitato di Porcellengo.

stato di fatto



planimetria di progetto



Intervento 7: messa in sicurezza via S. Pio X e sistemazione intersezione con via Piazza (SP 100) e con via f.lli Kennedy (SP 79)

Via San Pio X e le intersezioni con via Ongarina-via Kennedy (SP 79) e il nodo con via Piazza (SP 100) e via Morganella, è un asse stradale caratterizzato da un numero considerevole di sinistri nelle intersezioni e velocità sostenute in via San Pio X. In particolare, nel nodo lungo la SP 100 si sono verificati 3 sinistri dal 2018 al 2021, e altri 3 nel nodo tra via San Pio X e la SP 79. Via San Pio X viene utilizzata dai veicoli provenienti dalla SP 100 che si dirigono verso nord, per evitare il centro di Castagnole. La proposta di progetto può essere suddivisa in tre sotto progetti distinti, ma che raggiungono maggiore efficacia se realizzati insieme:

- **Intervento 7-A:** Sistemazione intersezione tra via S. Pio X e via Toti (SP 100);
- **Intervento 7-B:** Sistemazione via San Pio X con interventi di moderazione del traffico;
- **Intervento 7-C:** Messa in sicurezza intersezione tra via San Pio X, via f.lli Kennedy e via Ongarine.

L'intervento 7-A proposto tra via Morganella, via S. Pio X e SP 100 è la realizzazione di un attraversamento pedonale in colato plastico ad elevata rifrangenza diurna e notturna, con illuminazione a LED dedicata con tabelle luminose, installazione di marker a LED ai margini della strada e rallentatori ottici lungo la SP 100. Tale proposta mira ad evidenziare l'intersezione e l'attraversamento pedonale in modo da indurre il rallentamento dei veicoli sulla provinciale. Non si ritiene appropriata la realizzazione di una platea rialzata nel nodo o dossi vista l'importanza di tale asse stradale negli spostamenti nel comune e attraverso il comune. Via San Pio X attraversa un contesto residenziale, ma allo stato attuale la velocità dei veicoli è elevata specialmente in relazione alla ridotta dimensione della carreggiata stradale. Con l'obiettivo di indurre il rallentamento dei veicoli si propongono quattro interventi di moderazione del traffico (intervento 7-B):

- Realizzazione di un attraversamento pedonale rialzato all'inizio della via, in modo da indurre subito il rallentamento

dei veicoli. Si prevede il prolungamento dell'aiuola esistente fino all'attraversamento di progetto, che sarà a sua volta protetto alle estremità da aiuole sistemate a verde con piantumazione di cespugli.

- Il secondo intervento prevede la realizzazione di una chicane (all'incirca all'altezza della casa degli alpini) delimitata da aiuole sistemate a verde;
- Il terzo intervento prevede la realizzazione di un restringimento della corsia di marcia con dosso, delimitato da aiuole sistemate a verde; tale intervento si localizza tra via S. Sebastiano e via Ongarine.
- Il quarto prevede l'evidenziazione della pista ciclopedonale lungo il lato est della strada con colorazione differenziata rispetto alla strada.

Oltre a tali interventi si prevede l'istituzione nella strada di "zona residenziale", indicata con l'apposita segnaletica verticale e l'abbassamento del limite di velocità a 30 km/h.

Sebbene nell'intersezione tra via San Pio X, via Ongarine e via f.lli Kennedy (SP 79) siano già state realizzate isole spartitraffico e corsie di canalizzazione dei flussi con percorsi protetti per l'utenza debole, dal 2018 al 2021 si sono comunque verificati 3 sinistri nel nodo, pertanto si propongono degli ulteriori interventi volti ad evidenziare ulteriormente l'intersezione e a ridurre la velocità dei mezzi (intervento 7-C). In particolare, si prevedono rallentatori ottici lungo la provinciale e l'installazione di marker stradali a LED ai margini delle corsie di marcia. Lungo la provinciale si prevede poi un restringimento delle corsie mediante la realizzazione di una zebratura centrale, sempre evidenziata con marker a LED.

stato di fatto (Intervento 7-A)



planimetria di progetto (Intervento 7-A)



stato di fatto (Intervento 7-B)



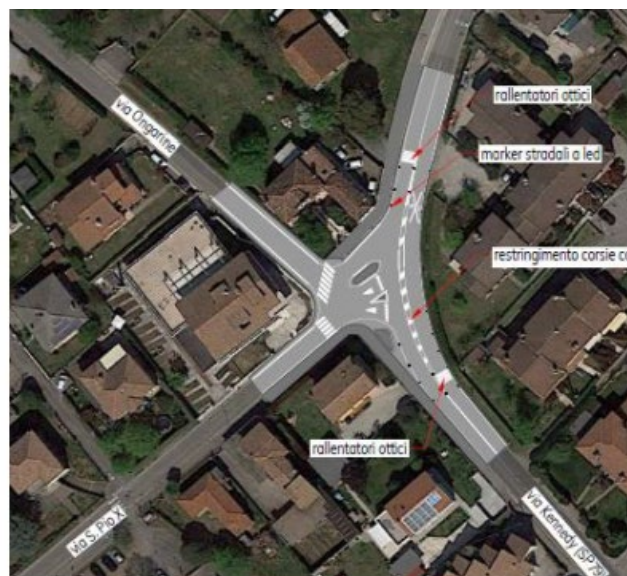
planimetria di progetto (Intervento 7-B)



stato di fatto (Intervento 7-C)



planimetria di progetto (Intervento 7-C)



Intervento 8: sistemazione intersezione tra via Sovernigo, via IV Novembre, via Trieste e via Stoppera

L'intersezione tra via Sovernigo, via Trieste, via IV Novembre tra Paese e Porcellengo non presenta particolari criticità sotto l'aspetto funzionale. Si ritiene comunque che la realizzazione di una rotatoria nel nodo avrebbe i seguenti vantaggi:

- Riduzione dei punti di conflitto nel nodo e conseguente miglioramento delle condizioni di sicurezza;
- Riduzione della velocità dei veicoli in ingresso verso Paese su via IV Novembre;
- Facilità di manovre da via Stoppera, anche per i mezzi agricoli;
- Riqualificazione del nodo.

stato di fatto



planimetria di progetto



2.1.2 Interventi su rete ciclabile

Nell'analisi delle piste ciclabili e ciclopedonali esistenti è emerso che il Comune di Paese dispone già di una discreta rete di piste e percorsi ciclopedonali, concentrata in particolare nella parte centrale del Comune, che si estende per circa 34 km complessivi. La rete ciclabile esistente è però frammentata e pertanto si propone la realizzazione di alcuni percorsi volti a ricucire la rete ciclabile esistente, collegare le frazioni del comune e collegare Paese ai comuni contermini. I percorsi di progetto proposti, condivisi con l'amministrazione, porteranno la dotazione di piste ciclabili complessive del Comune di Paese a circa 57 km, nello specifico:

- nuovi percorsi ciclopedonali/ciclabili per uno sviluppo di 12 km;
- nuovi percorsi in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare, per uno sviluppo di 10 km.

La finalità dei percorsi di progetto proposti è quindi quella di:

- connettere le cinque frazioni del Comune di Paese;
- raccordare la rete ciclabile di Paese con quella del Comune di Treviso e gli altri comuni limitrofi;
- collegare i vari servizi del comune e le zone residenziali.

I principali percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto proposti strategici per costruire la rete ciclabile portante di Paese sono:

- Completamento collegamento tra Castagnole e Postioma, lungo la SR 348 "Feltrina";

- Completamento percorso lungo Via Fratelli Bianchin (ex SP 128) a Postioma;
- Completamento collegamento tra Padernello e Porcellengo, lungo Via Ortigara – Via Gasparini;
- Completamento collegamento tra Paese e Porcellengo, lungo Via IV Novembre;
- Completamento collegamento tra Paese e Castagnole, lungo Via Piave.

A tali percorsi si aggiungono alcuni altri che rafforzano ulteriormente la rete ciclabile del comune collegando anche i principali servizi: via Europa Unità, via Visentin, via della Costituzione ed altri descritti nel dettaglio nei paragrafi seguenti. I percorsi di progetto proposti si dividono in due macrocategorie:

- Percorsi in sede propria, che prevedono la realizzazione di una infrastruttura che può sfruttare l'attuale sedime stradale o pertinenze o anche aree di proprietà privata;
- Percorsi in zone a ridotto traffico veicolare: per la messa in sicurezza di pedoni e biciclette si ritiene possano essere individuate in alcune zone residenziali del comune le cosiddette "zone 30", dove il limite di velocità viene abbassato a 30 km/h in modo da rendere più sicuro l'utilizzo promiscuo da parte di utenza debole e traffico veicolare del sedime stradale. Nelle zone residenziali il traffico veicolare è contenuto e talvolta la dimensione ridotta della sezione trasversale della piattaforma non permette la realizzazione di percorsi in sede riservata. Attuando però alcuni interventi di moderazione del traffico illustrati nel paragrafo seguente e abbassando il limite di velocità a 30 km/h si ritiene sufficiente a garantire la circolazione in sicurezza di pedoni e biciclette.

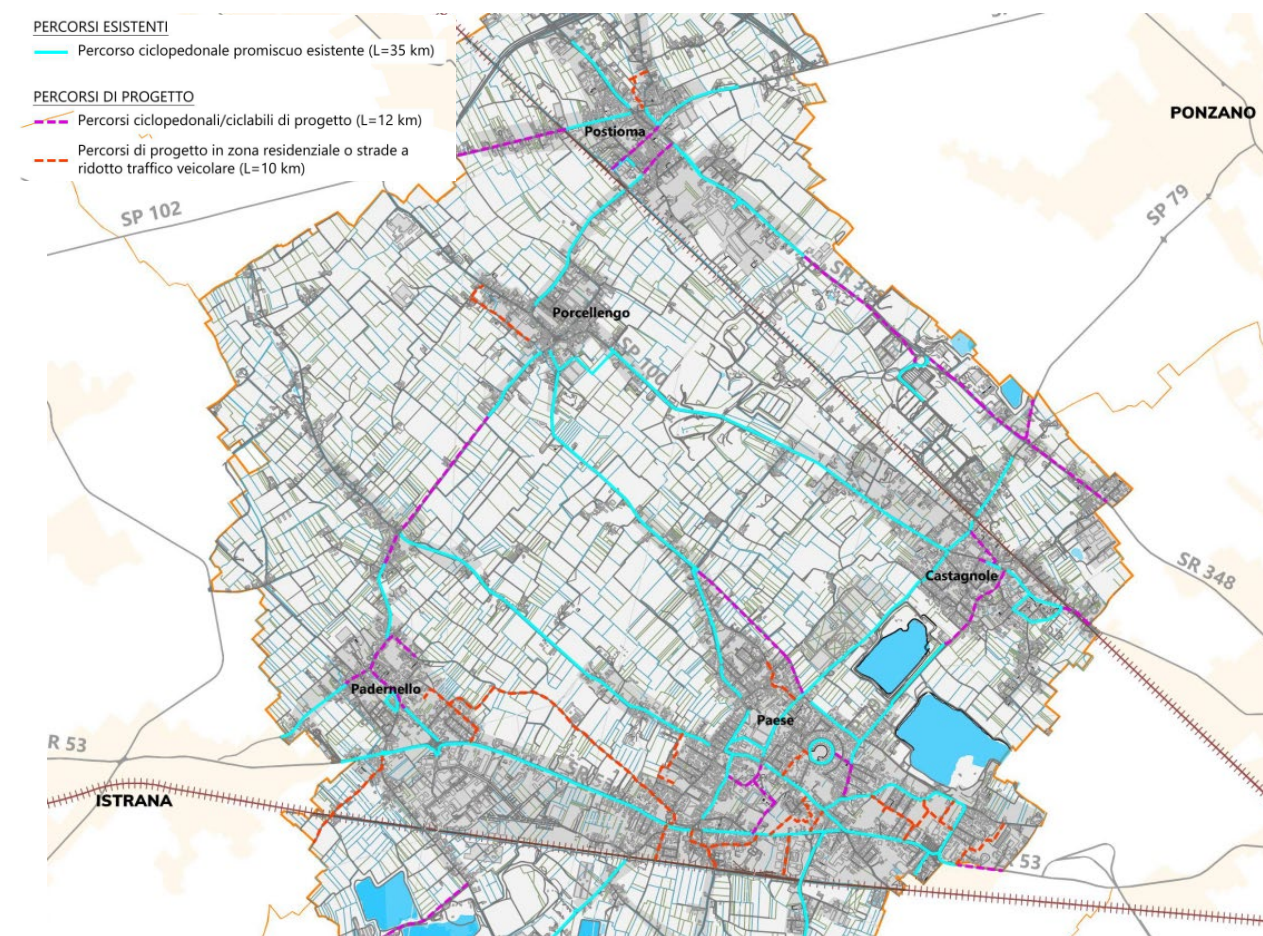


Figura 9 - Rete ciclabile di progetto

Seguono le schede inerenti ai singoli tratti di piste ciclabili di progetto

SR 348 – Viale Padre Agostino Gemelli – Strada Feltrina

Lunghezza della tratta interessata: 3.000 m

Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: extraurbano

Collocazione: sul lato ovest della carreggiata, a continuazione del percorso esistente su Viale Padre Agostino Gemelli.

Collegamento funzionale: il percorso permette il collegamento lungo la SR 348 "Feltrina" delle frazioni di Castagnole e Postioma; nel tratto in oggetto sono presenti anche un centro commerciale (Aliper – Viale Bruxelles) e numerose attività industriali e direzionali. L'itinerario ciclopeditonale lungo la Strada Feltrina in direzione sud consente inoltre di raggiungere il confine comunale con Treviso.

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Via Fratelli Bianchin

Lunghezza della tratta interessata: 815 m

Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: urbano

Collocazione: sul lato nord della carreggiata, a continuazione del percorso esistente sul primo tratto a nord-est di Via Fratelli Bianchin.

Collegamento funzionale: il percorso in oggetto consente il completamento dell'itinerario ciclopedonale esistente raggiungendo il confine con il comune di Trevignano. L'itinerario interessa una zona a carattere prevalentemente residenziale ad ovest del centro abitato della frazione di Postioma.

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Via Europa Unità

Lunghezza della tratta interessata: 481 m

Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: urbano

Collocazione: sul lato nord della carreggiata

Collegamento funzionale: la pista ciclopeditonale in oggetto permette il collegamento del centro della frazione di Postioma con la stazione ferroviaria e la scuola primaria; il percorso si sviluppa dall'intersezione di Via Europa Unità – SR 348 (Via E. Fermi, dove è già presente una pista ciclopedonale). L'itinerario interessa un quartiere residenziale e termina nei pressi della stazione FS di Postioma.

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Via Onorevole Angelo Visentin

Lunghezza della tratta interessata: 296 m

Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: urbano

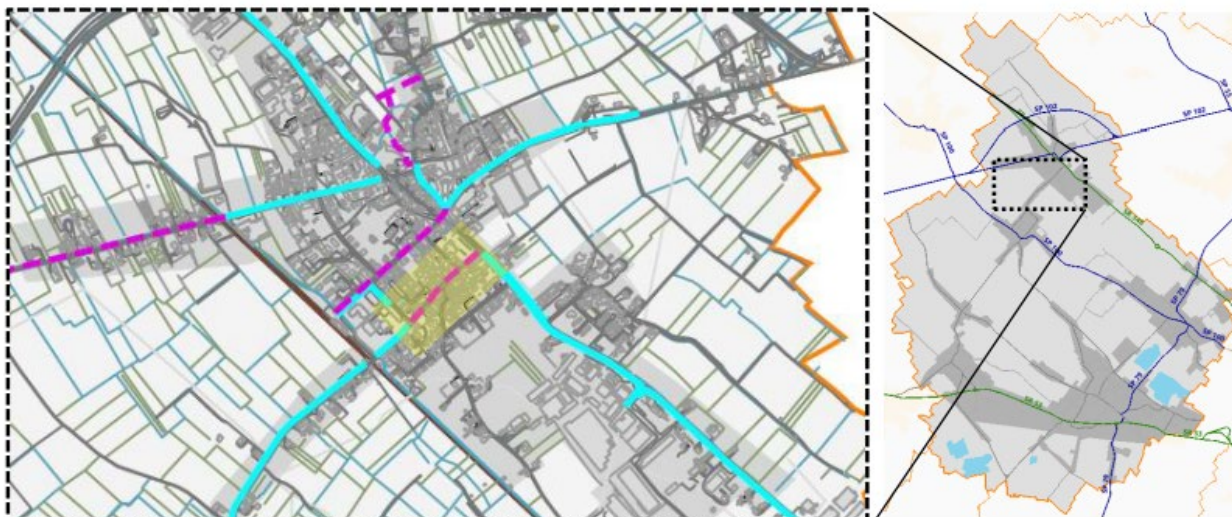
Collocazione: sul lato nord della carreggiata, in continuazione del percorso esistente

Collegamento funzionale: il percorso in oggetto permette di completare il tratto ciclopedonale esistente, prolungandolo dalla scuola secondaria di primo grado di Postioma fino all'intersezione di Via On. A. Visentin con la SR 348 (Viale P. A. Gemelli); tale intervento risulta pertanto rilevante poiché è a servizio di una zona caratterizzata dalla presenza di istituti scolastici e abitazioni, e completa il collegamento con la frazione di Porcellengo.

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Via Giovanni Gasparini – Via Ortigara

Lunghezza della tratta interessata: 1.250 m

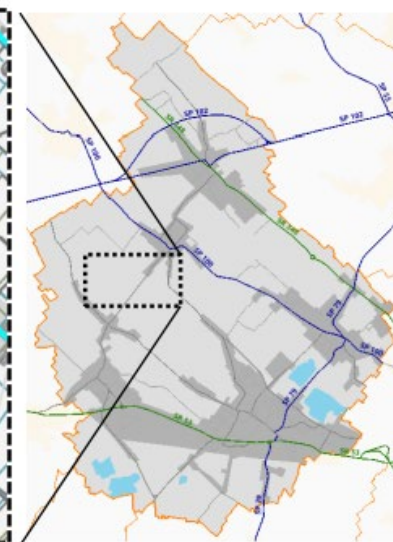
Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: urbano – extraurbano

Collocazione: sul lato ovest della carreggiata (Via Gasparini), sul lato est della carreggiata (Via Ortigara), in continuazione dei percorsi esistenti.

Collegamento funzionale: questo percorso ciclopeditonale permette di completare il collegamento tra le frazioni di Porcellengo e Padernello. Il tratto iniziale su Via Gasparini si integra con il tratto di ciclopeditonale esistente al limite del centro abitato di Porcellengo, e prosegue lungo la ex SP 128 per congiungersi con il percorso ciclopeditonale esistente a Padernello in corrispondenza dell'intersezione tra Via Ortigara e Via Bassano.

Localizzazione percorso



Documentazione fotografica



Via Trento

Lunghezza della tratta interessata: 174 m

Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: urbano

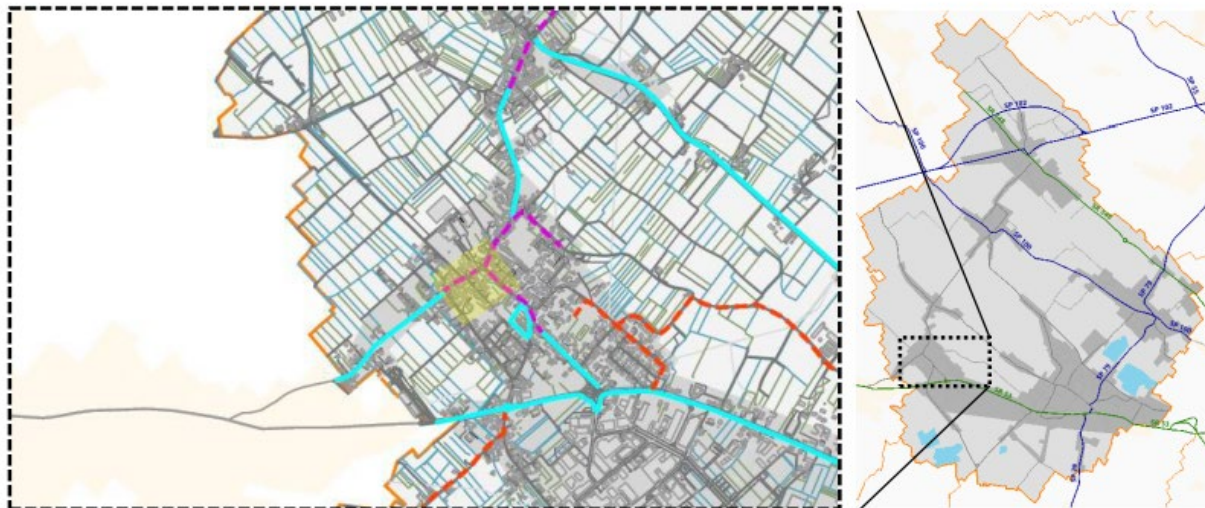
Collocazione: sul lato sud della carreggiata, in continuazione del percorso esistente su Via Trento.

Collegamento funzionale: Questo percorso ciclopeditonale è funzionale al collegamento tra il centro abitato della frazione di Padernello e l'area di Via Trento, congiungendosi in corrispondenza dell'intersezione tra via Trento e Via S. Gottardo con la pista ciclabile esistente, che prosegue lungo la ex SP 128 in direzione sud fino al confine con il comune di Istrana.

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Via Sottana – Via Ortigara – Via la Motta

Lunghezza della tratta interessata: 912 m

Tipologia di percorso: in sede propria/corsia riservata nella carreggiata

Ambito: urbano

Collocazione: sul lato est della carreggiata (in continuazione del percorso esistente su Via Sottana – Via Ortigara), sul lato ovest della carreggiata (Via la Motta).

Collegamento funzionale: il percorso ciclopedonale in oggetto congiunge a nord il tratto esistente su Via Ortigara, e a sud il tratto di percorso ciclabile esistente su Via Sottana; il percorso si sviluppa anche su Via la Motta (sede del Distretto sanitario dell'ULSS 2). Tale itinerario interessa le strade principali del centro abitato della frazione di Paderello e collega la zona residenziale con i vari servizi e le attività ubicate in loco.

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Via Cave

Lunghezza della tratta interessata: 930 m

Tipologia di percorso: promiscuo con veicoli

Ambito: extraurbano

Collocazione: sul lato nord di Via Cave

Collegamento funzionale: si tratta di un percorso ciclope-donale che collega Via Veccelli – Via Nazionale lungo Via Cave, fino a raggiungere il Comune di Morgano, con lo scopo principale di creare un itinerario naturalistico all'interno della "Cava Cosmo".

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Via Fratelli Kennedy (SP 79)

Lunghezza della tratta interessata: 307 m

Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: urbano

Collocazione: sul lato ovest della carreggiata, in continuazione del percorso esistente su Via San Pio X.

Collegamento funzionale: il percorso ciclopedonale in oggetto permette il collegamento del tratto esistente lungo la SP 79 – Via San Pio X con Piazza San Mauro, al centro della frazione di Castagnole. Si tratta di un intervento necessario per garantire la sicurezza dell'utenza debole su un tratto di strada caratterizzato da un volume di traffico rilevante e che permette il collegamento fino al confine con il comune di Ponzano Veneto.

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Via Mons. D'Alessi (SP 79)

Lunghezza della tratta interessata: 718 m

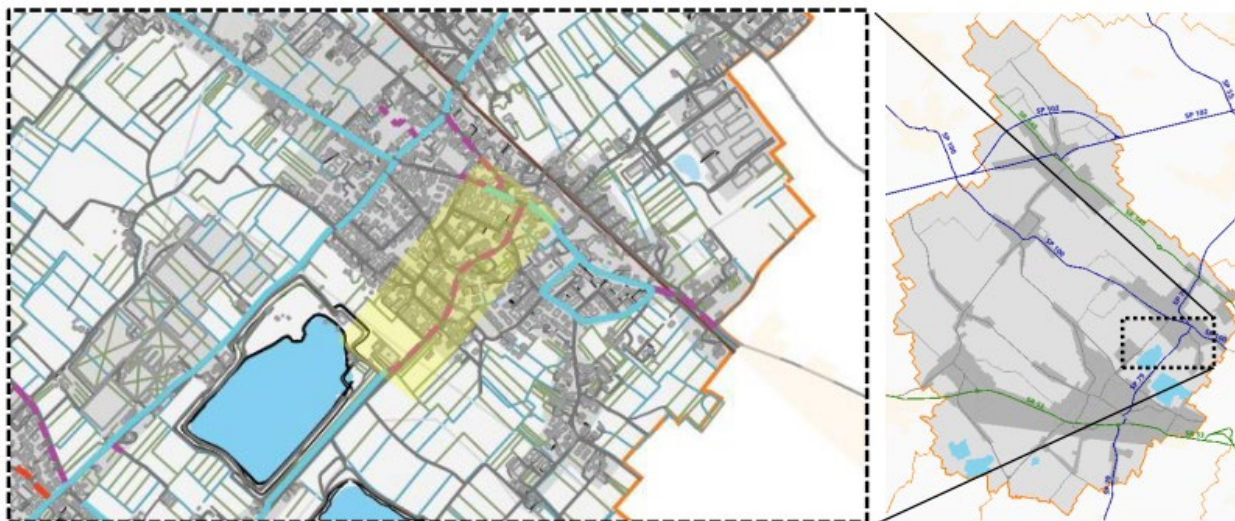
Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: urbano – extraurbano

Collocazione: sul lato nord della carreggiata, in continuazione del percorso esistente su Via Piave.

Collegamento funzionale: questo percorso ciclopeditonale permette il completamento di un collegamento (oltre a quello esistente su Via Cal Morganella – Via Olimpia) tra le frazioni di Castagnole e Paese lungo la SP 79 e si sviluppa dall'intersezione di Via Mons. D'Alessi con la SP 100 fino a Via Piave (in prossimità del cimitero di Castagnole) in direzione Paese, dove si ricongiunge con la pista ciclopeditonale esistente in sede propria. Il percorso in oggetto è a servizio del centro abitato di Castagnole e permette il collegamento di quest'ultimo con Paese e con il cimitero.

Localizzazione percorso



Documentazione fotografica



Via Piave (SP 79) – Via Salvo d'Acquisto

Lunghezza della tratta interessata: 361 m

Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: urbano

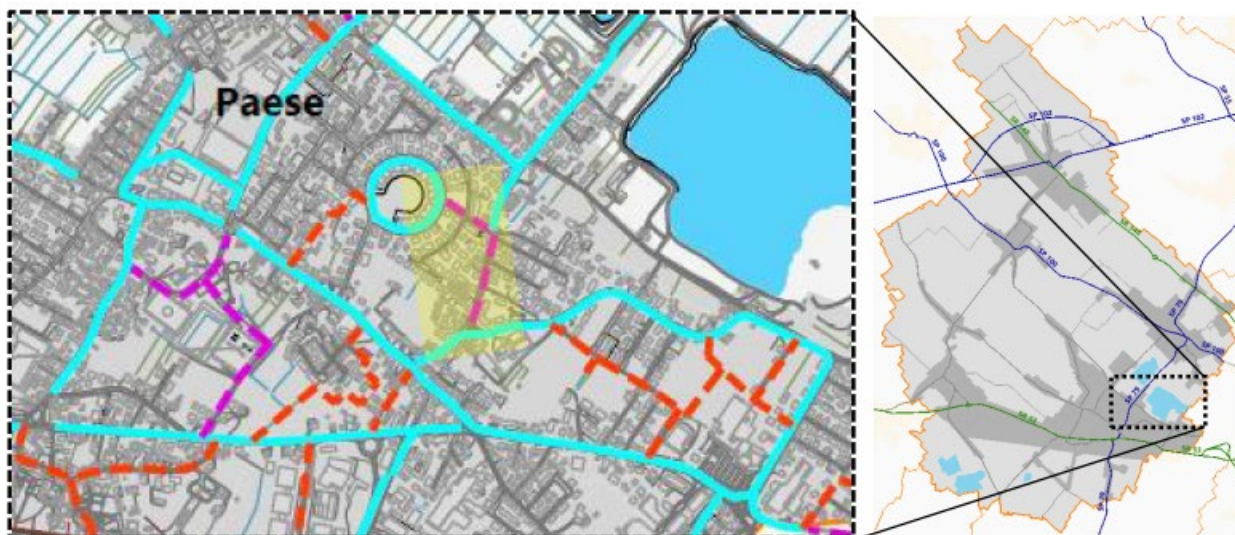
Collocazione: sul lato nord della carreggiata, in continuazione dei percorsi esistenti su Via Piave e Via Salvo d'Acquisto.

Collegamento funzionale: questo percorso ciclopedonale consente di congiungere le tratte esistenti su Via della Resistenza – Via Piave – Via Treforni, completando così gli itinerari ciclabili all'interno del quartiere residenziale nord del centro di Paese, a protezione dell'utenza debole. Questo intervento è a beneficio del quartiere residenziale che ha nell'anello di via della Resistenza il suo centro geometrico e commerciale.

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Via IV Novembre

Lunghezza della tratta interessata: 1.190 m

Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: urbano

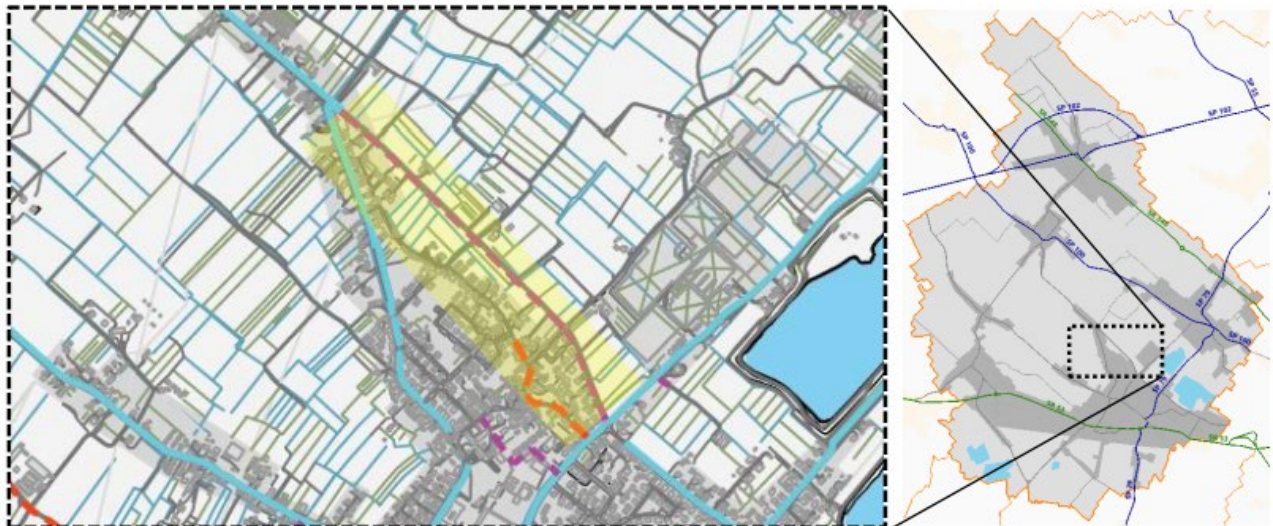
Collocazione: sul lato ovest della carreggiata, in continuazione dei percorsi esistenti su Via Olimpia e Via Trieste.

Collegamento funzionale: Il presente intervento è funzionale a rafforzare il collegamento tra Paese e la frazione di Porcellengo. Al momento è già presente un percorso ciclo-pedonale in sede propria che da Porcellengo si snoda verso sud-est lungo Via Sovernigo – Via Trieste. Il tracciato in oggetto si sviluppa da Via Olimpia e si congiunge a nord al percorso esistente su Via Sovernigo, completando così l'ulteriore connessione tra i due centri abitati.

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Via della Costituzione

Lunghezza della tratta interessata: 339 m

Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: urbano

Collocazione: sul lato nord della carreggiata, fronte scuole.

Collegamento funzionale: questo percorso ciclopeditonale interessa il quartiere centrale di Paese, in particolare è a servizio della scuola primaria "L. Pravato". Il tratto in oggetto si collega ad anello con gli itinerari ciclopeditonali esistenti, a nord su Via Roma e ad ovest su Via C. Battisti. È previsto un ulteriore collegamento a sud tra via della Costituzione e Strada del Cimitero, che sarà oggetto di un altro intervento (paragrafo 1.14).

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Strada del Cimitero – Via della Costituzione

Lunghezza della tratta interessata: 521 m

Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: urbano

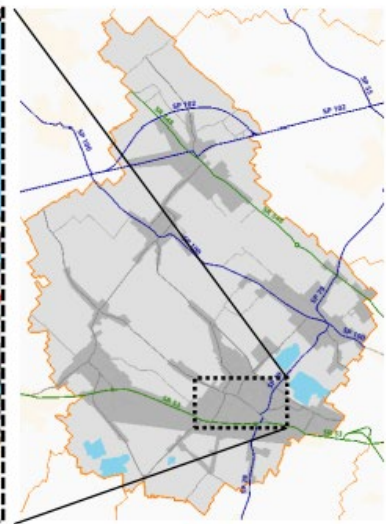
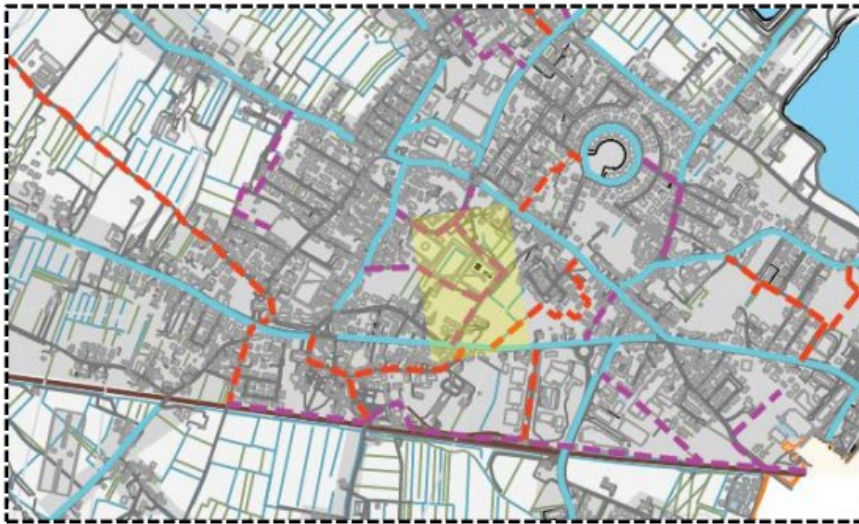
Collocazione: sul lato nord della carreggiata

Collegamento funzionale: il percorso ciclopeditonale in oggetto si sviluppa dall'intersezione di Strada del Cimitero con la SR 53 – Via Postumia e si collega con Via della Costituzione, dove è stato previsto un ulteriore itinerario ciclopeditonale. Tale intervento consente di completare la maglia ciclabile del quartiere sud di Paese, raggiungendo alcuni punti di interesse (scuola elementare, cimitero).

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



Via Postumia

Lunghezza della tratta interessata: 330 m

Tipologia di percorso: in sede propria

Ambito: extraurbano

Collocazione: sul lato nord della carreggiata, in continuazione del percorso esistente su Via Postumia.

Collegamento funzionale: il percorso ciclopedonale in oggetto si sviluppa lungo la SR 53, completando il tratto esistente da Via Pastrengo, fino a raggiungere Via del Termine, al confine con il Comune di Treviso. Tale percorso interessa un'area con numerose attività commerciali/direzionali (oltre al Centro Commerciale "la Castellana" – Via S. Biasuzzi) e si prefigura come futuro collegamento tra i comuni di Paese e Treviso.

Documentazione fotografica



Localizzazione percorso



2.1.3 Interventi nei quartieri

Uno degli obiettivi del presente piano è quello di salvaguardare i quartieri e le aree residenziali del comune, al fine di:

- minimizzare il traffico motorizzato;
- eliminare il traffico di attraversamento;
- limitare le velocità eccessive;
- aumentare la sicurezza e la qualità della vita dei residenti.

Si prevede dunque l'utilizzo di tecniche di moderazione del traffico, o traffic calming, racchiudono tutti gli interventi finalizzati a moderare gli effetti negativi prodotti dal traffico, prima fra tutti l'incidentalità. Queste misure, usate singolarmente o in modo combinato, mirano ad influenzare l'entità dei flussi veicolari riducendone le velocità ad un livello accettabile per la classe funzionale della strada stessa in modo da alleggerire il conflitto tra le diverse tipologie di utenti andando a tutelare quelli più deboli. Il traffic calming, infatti, non dev'essere visto unicamente come un sistema finalizzato a ridurre le velocità dei veicoli, bensì come uno strumento progettuale in grado di aumentare la compatibilità tra la velocità di marcia e l'ambiente stradale che il conducente si trova ad attraversare e quindi come un sistema capace di garantire un elevato livello di sicurezza per la circolazione. Le tecniche di moderazione del traffico, infatti, mirano a realizzare sistemi infrastrutturali in grado di rendere, agli occhi del conducente, l'ambiente stradale coerente con il limite di velocità imposto. Si elencano successivamente le tecniche previste dal Piano:

- **Dossi:** dossi sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso. Applicati trasversalmente alla carreggiata stradale, obbligano i veicoli a sormontarli a velocità ridotta.
- **Attraversamento rialzato e incrocio rialzato:** Con l'attraversamento rialzato si alza la quota della fascia di attraversamento pedonale per facilitare tale operazione, eliminando anche le barriere architettoniche e costringendo contemporaneamente i veicoli a transitare a bassa velocità. La riduzione della velocità è analoga a quella del dosso.
- **Bande sonore o acustiche:** costituite da un irruvidimento della pavimentazione stradale, ottenuta tramite scarificazione e incisione superficiale o con l'applicazione di strati sottili di materiale in rilievo.
- **Rotatorie compatte:** a realizzazione di una rotatoria compatta può indurre un rallentamento della velocità oltre a riqualificare alcune intersezioni.
- **Riserve centrali su strade a semplice carreggiata (parterre).**
- **Semaforizzazioni:** L'utilizzo attento della semaforizzazione può rivelarsi uno strumento prezioso di moderazione del traffico garantendo la sicurezza degli utenti deboli in attraversamento di correnti di traffico importanti;
- **Strette e sensi unici alternati.**
- **Woonerf:** Con il termine "woonerf", o "strade abitabili", si intendono quei particolari assetti, generalmente di spazi pubblici interni a quartieri, non più organizzati attorno all'idea di "corridoi" pensati per le automobili, ma su spazi articolati attorno ad una convivenza di differenti funzioni. In sostanza si tratta di organizzare lo spazio pubblico destinato alla circolazione e alla sosta in "stanze" fondendolo così con le altre funzioni.
- **Porte di accesso:** si intende quell'insieme di elementi posti in corrispondenza di un ingresso (solitamente dall'area extraurbana all'area urbana) per evidenziare al conducente il cambiamento dell'ambiente circostante e indurlo a moderare la velocità adeguando lo stile di guida al nuovo contesto.
- **Interventi nelle aree scolastiche:** Si intendono proporre alcuni interventi tipo, da realizzarsi nei pressi delle scuole elementari e medie del Comune, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza degli studenti, aumentare l'autonomia di

spostamento degli alunni delle scuole creando un sistema ciclopedonale funzionale e diminuire il traffico di fronte alle scuole creando degli apposti spazi dove gli accompagnatori possono fermarsi per far salire e scendere gli studenti dai veicoli (zona "Kiss & Ride").

- **Adeguati attraversamenti ciclabili e pedonali:** devono essere inseriti degli attraversamenti pedonali, ben visibili, per mettere in sicurezza e regolamentare l'attraversamento degli studenti in entrata/uscita dalla scuola. L'attraversamento, dove possibile, dovrebbe essere dotato di isola salva pedoni e il passaggio pedonale deve coincidere con il percorso più diretto.
- **Chiusura al traffico veicolare negli orari di inizio e fine scuola.**
- **Collegamento tra le fermate del TPL e le scuole:** vanno studiati dei percorsi pedonali preferenziali e ben segnalati. In tal modo tutti gli studenti utilizzeranno il percorso identificato più sicuro e si eviterà che attraversino la strada in modo disordinato invadendo lo spazio dei veicoli e creando situazioni di pericolo.

3. Il quadro della pianificazione sovraordinata

Il presente paragrafo esamina la coerenza degli obiettivi del PGTU di Paese con gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica sovraordinati verificando, contestualmente, l'esistenza di eventuali vincoli o fattori d'incompatibilità. In particolare, sono stati indagati i seguenti documenti:

- Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030,
- Piano Regionale di tutela e risanamento dell'Atmosfera,
- Piano Energetico Regionale - fonti rinnovabili - risparmio energetico - efficienza energetica" (PERFER),
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC),
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Treviso (PTCP),
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali (PGRA),
- Piano di assetto del Territorio (PAT),
- Piano degli interventi (PI),
- Piano di classificazione acustica
- Piano comunale di protezione civile (PCPC).

3.1 Scenario di riferimento

Il Comune di Paese si trova nell'area centrale della Provincia di Treviso e confina a nord con i Comuni di Trevignano, Volpago del Montello e Ponzano Veneto, a ovest con Istrana, a sud con Morgano, Quinto di Treviso e ad est con Treviso. Il territorio comunale si estende per una superficie di oltre 38 km² e, oltre al capoluogo, vi sono quattro frazioni: Postioma, Castagnole, Padernello e Porcellengo.

La frazione di Castagnole è la maggiore frazione del comune, sorge a nord-est del comune verso Treviso (Santa Bona, Monigo) e Ponzano Veneto (Merlegno). È attraversata dalla SP 100 "di Montebelluna" (via gen. G. Piazza) che collega Montebelluna a Treviso, e a nord invece dalla la Feltrina (SR 348) lungo la quale si è formata una zona industriale. La frazione di Padernello si trova a ovest di Paese, poco prima di Istrana. Per il centro passa la SP 128 "Capitello" (via Ortigara-via Trento), che la collega a Postioma e la SR 53 "Postumia", che collega Treviso a Castelfranco Veneto.

La frazione di Postioma è il più vecchio centro abitato del comune avendo origini romane, attraversato da due importanti strade di antiche origini: la Postumia (SR 53) e la Feltrina (SR 348). La frazione di Porcellengo si trova a nord del capoluogo, lungo la SP 128, tra Postioma e Padernello.

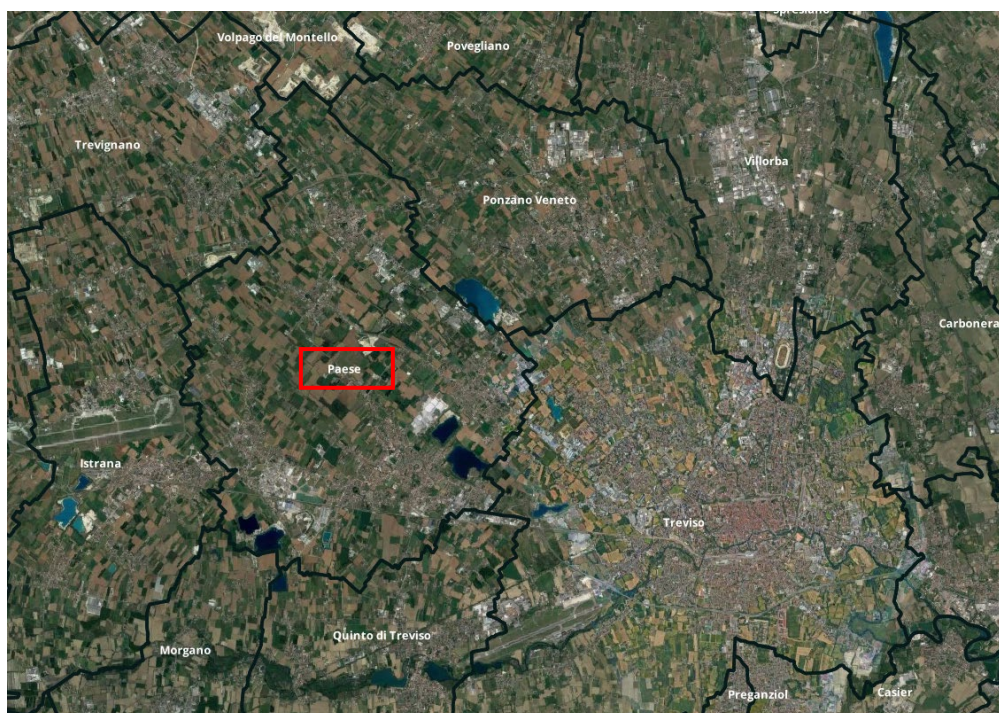


Figura 10 -Individuazione del comune di Paese su base ortofoto

Per quanto riguarda il sistema viario di Paese di rileva che Il comune è attraversato da alcuni assi viari di livello sovra-comunale che favoriscono i collegamenti con i principali poli urbani della provincia (Treviso, Castelfranco, Montebelluna). In particolare, il territorio comunale è attraversato da un fitto reticolo di arterie stradali di rilevanza Regionale e Provinciale in seguito elencate:

- Strada Regionale 53 "Postumia", che collega Treviso con Vicenza attraversando Paese (Via Postumia, Via Castellana);
- Strada Regionale 348 "Feltrina", collega Treviso con Feltre attraversando il centro abitato di Postioma (Strada Feltrina, Viale Padre A. Gemelli, Via Fermi);
- Strada Provinciale 79 "delle cave", collega Quinto con Ponzano attraversando gli abitati di paese e Castagnole (Via S. Pio X, Via Mons. D'Alessi, Via Piave, Via Verdi);
- Strada Provinciale 100 "di Montebelluna", collega Montebelluna a Treviso attraversando Castagnole e Porcellengo (Via Casanova, Via Generale G. Piazza, Via Toti, Via Baldrocco, Via Turati);
- Strada Provinciale 102 "Postumia Romana", che collega Maserada sul Piave a Castelfranco (Via Postumia Romana Ovest);

Conseguentemente a questa fitta rete di viabilità sovracomunali, il territorio comunale è attraversato da consistenti flussi veicolari di attraversamento che transitano nel comune ma che hanno come destinazione finale altre località e tale aspetto incide pesantemente nella qualità abitativa a Paese e nelle frazioni. A tali spostamenti si sommano quelli da/per le attività produttive di Paese localizzate lungo le strade regionali.

A tale reticolo di strade provinciali e reginali si aggiungono le seguenti strade comunali che completano la rete viaria portante del comune:

- Via S. Luca e via Roma, che collegano Paese con l'abitato di San Luca;

- Via Sovernigo, Via IV Novembre che collegano Paese a Porcellengo;
- Via I Maggio, Via Biasuzzi a Paese;
- Via Olimpia e Via Cal Morganelle che collegano Paese a Castagnole.

3.1.1 Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030 (PRT)

Con Deliberazione n. 997 del 6 luglio 2018, la Giunta Regionale ha dato avvio alle attività di redazione di un nuovo Piano Regionale dei Trasporti con l'obiettivo di creare un assetto coerente delle politiche che disciplinano i molteplici aspetti del settore trasportistico (infrastrutture, organizzazione dei servizi, disciplina dei sistemi multimodali sia per viaggiatori che per merci). Il fine è quello di perseguire una visione unitaria e condivisa, promuovendo un sistema di mobilità sostenibile dal punto di vista sociale, economico e ambientale. La vision del Piano per il sistema dei trasporti mira a garantire una mobilità sostenibile per le persone e le cose. Tra gli obiettivi si legge che il Veneto del 2030 vuole essere una regione in cui si circola con semplicità, dove la mobilità intelligente si traduce in una migliore qualità dell'ambiente e della vita dei cittadini e dei turisti, dove si riduce la congestione, gli sprechi di tempo e si migliora la qualità della vita dei cittadini. Il Piano si compone 8 obiettivi, 8 strategie e 37 azioni, si riporta una sintesi di questi ultimi al fine di verificare la coerenza del PRT con il PGU.

Obiettivo 1 > Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale;

Obiettivo 2 > Potenziare la mobilità regionale per un Veneto di cittadini equamente connessi;

Obiettivo 3 > Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto;

Obiettivo 4 > Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio;

Obiettivo 5 > Accrescere funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto;

Obiettivo 6 > Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità;

Obiettivo 7 > Efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati;

Obiettivo 8 > Sviluppare una nuova governance integrata della mobilità regionale.

Di seguito si riporta una sintesi delle azioni principali del PRT.

Strategia 3 | Realizzare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente:

- A3.3| Sviluppo delle stazioni ferroviarie come elementi d'innescio di insediamenti e trasformazioni urbane, anche al fine di frenare il consumo del suolo e promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico,
- A3.5 | Integrazione tariffaria del trasporto pubblico regionale,
- A3.6 | Definire lo sviluppo della mobilità urbana attraverso i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e la promozione dei servizi informativi per l'info mobilità,
- A3.7 | Definire politiche di mobility management pubblico e privato anche con l'utilizzo di iniziative social per migliorare efficienza ed efficacia del trasporto pubblico e privato,
- A3.8 | Adeguare e potenziare l'offerta dei servizi ferroviari della rete regionale,
- A3.9 | Garantire il diritto al trasporto agli utenti con mobilità ridotta.

Strategia 5 | Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche:

- A5.1 | Interventi sulla viabilità di accesso ai comprensori turistici,

- A5.4 | Sviluppo di un Piano di itinerari turistici, percorsi, piste ciclabili ed ippovie, con priorità agli itinerari di accesso ai nodi urbani,
- A5.7 | Sviluppo di un programma di accessibilità all'area interessata ai Giochi Olimpici del 2026,
- A5.8 | Sviluppo di un Piano di accessibilità all'area "Le colline del prosecco di Conegliano e Valdobbiadene" sito UNESCO, e indirizzi per gli itinerari turistici slow da collegare con i grandi itinerari nazionali e internazionali.

Strategia 6 | Sostenere la transizione energetica del trasporto verso la mobilità sostenibile:

- A6.1 | Attivare azioni per la diminuzione dell'impatto ambientale generato dal trasporto su gomma, anche attraverso azioni per l'internalizzazione delle conseguenze sociali provocate dall'inquinamento.

Il Piano riporta dati statistici inerenti all'inquinamento delle aree urbane esito dei trasporti, in tal senso appare utile riportarli in modo da comprendere le dimensioni del fenomeno. Il Piano osserva che il settore della mobilità è responsabile di circa il 29% dei consumi energetici finali e rappresenta un elemento sempre più centrale nelle politiche di contrasto ai cambiamenti climatici e alla riduzione dell'inquinamento nelle aree urbane. Le statistiche evidenziano, che il 28% delle emissioni di anidride carbonica, nonché una parte considerevole dell'inquinamento atmosferico e acustico urbano, sono riconducibili ai trasporti. Nel Veneto, in particolare, i trasporti stradali sono responsabili, tra l'altro, del 15% delle emissioni totali di polveri sottili e del 47% delle emissioni totali di ossido di azoto.

3.1.2 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)

Il 19 aprile 2016 è stato approvato, dal Consiglio Regionale il nuovo Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (DCR n. 90 del 19 aprile 2016). Il Piano adegua la normativa regionale alle nuove disposizioni entrate in vigore con il D.Lgs 155/2010. Il PRTRA, dunque, è stato redatto in riferimento agli artt. 9, 10, 11, 13 e 22 del D. Lgs. 155/2010 che trattano espressamente il tema della pianificazione. In particolare, l'Appendice IV, Parte I del medesimo decreto riporta i principi e criteri cui attenersi nella stesura del piano. I principi mirano, tra le altre cose, al miglioramento generalizzato dell'ambiente e della qualità della vita, evitando il trasferimento dell'inquinamento tra i diversi settori ambientali, all'integrazione delle esigenze ambientali nelle politiche settoriali, al fine di assicurare uno sviluppo sociale ed economico sostenibile e alla modifica dei modelli di produzione e di consumo, pubblico e privato, che incidono negativamente sulla qualità dell'aria.

L'obiettivo generale del PRTRA persegue il miglioramento della qualità dell'aria a livello regionale a tutela della salute umana e della vegetazione, rappresentando lo scopo ultimo dell'azione in tema di inquinamento atmosferico.

Dall'obiettivo generale discendono gli obiettivi strategici, specifici e operativi, mentre gli obiettivi trasversali costituiscono le linee comuni a tutti gli obiettivi.

Tra obiettivi operativi, derivanti dall'individuazione dei principali settori nel cui ambito si svilupperanno le misure attuative del piano, si evidenziano

- A7 - Interventi sul trasporto passeggeri,
- A8 - Interventi sul trasporto merci e multi-modalità,

in quanto settori responsabili di una quota importante dell'inquinamento atmosferico.

Tra le azioni mirate si legge invece:

- Incentivare l'adozione e l'attuazione degli strumenti pianificatori previsti dalla normativa vigente, quali i Piani Urbani del Traffico (PUT) di competenza comunale, i Piani Urbani della Mobilità (PUM) di competenza regionale ed i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), all'interno dei quali devono essere individuate le politiche e gli interventi di mobilità in una logica di coordinamento e di previsione della tempistica e dei costi di realizzazione, nel breve e nel medio-lungo periodo;
- Istituzione dell'obbligo per i comuni di censire, i km di piste ciclabili esistenti nel loro territorio ai fini della definizione di una mappatura regionale della viabilità ciclabile e di predisporre il Piano di mobilità ciclabile a livello comunale.
- Potenziare e rivedere il sistema della mobilità ciclabile in ambito urbano mediante una ricognizione degli attuali percorsi, la riqualificazione e la messa in sicurezza dell'esistente (protezione nelle intersezioni, riduzione/eliminazione punti di conflitto), la creazione di nuove piste ciclabili su sede propria, da preferirsi a quelle su sede promiscua, pedonale e ciclabile (separate dalla carreggiata stradale attraverso spartitraffico o su corsia riservata) a sostegno della cosiddetta "utenza debole"
- Potenziare il Pedibus (attivandolo dove non previsto) in tutto il periodo scolastico per i bambini della scuola primaria (elementari) evidenziandone le finalità educative (sviluppo senso di responsabilità civico ed ambientale promozione/aumento attività fisica quotidiana, stimolo verso stili di vita salutari). Ove possibile, facilitare la fruizione della bicicletta per iniziative simili al Pedibus (cd. "Bicibus") ed il "Car pooling scolastico".

3.1.3 Piano Energetico Regionale - fonti rinnovabili - risparmio energetico - efficienza energetica" (PERFER)

Con la deliberazione del consiglio regionale N. 6 del 09/02/2017 è stato approvato il Piano del Piano Energetico Regionale Fonti Rinnovabili, Risparmio Energetico ed Efficienza Energetica (PERFER).

Il Documento di Piano del Piano Energetico Regionale Fonti Rinnovabili, Risparmio Energetico ed Efficienza Energetica (PERFER) osserva che il 30% del consumo nazionale di energia per usi finali è imputabile al settore trasporti; il miglioramento dell'efficienza energetica è riconosciuto essere uno strumento essenziale per la riduzione di tali consumi al di là di possibili variazioni della domanda di mobilità.

In particolare, per i trasporti l'aumento dell'efficienza energetica è conseguibile non solo attraverso lo sviluppo tecnologico ma anche mediante politiche di riorganizzazione della mobilità a favore di modalità di trasporto meno energivore. Tra le strategie di azione proposte dal Piano si legge:

- dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030.

3.1.4 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Con Delibera di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 è stato approvato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) del Veneto. Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio. Ai sensi dell'art. 24 della L.R. 11/04, "il piano territoriale regionale di coordinamento, in coerenza con il programma regionale di sviluppo (PRS), indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione".

Tra le finalità del PTRC vi è quella di proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo attuando la convenzione europea del paesaggio, contrastando i cambiamenti climatici e accrescendo la competitività.

Di seguito si riporta un'immagine che sintetizza gli obiettivi prioritari del Piano. Si evidenziano gli obiettivi attinenti o correlati al tema della mobilità al fine di facilitare la lettura.

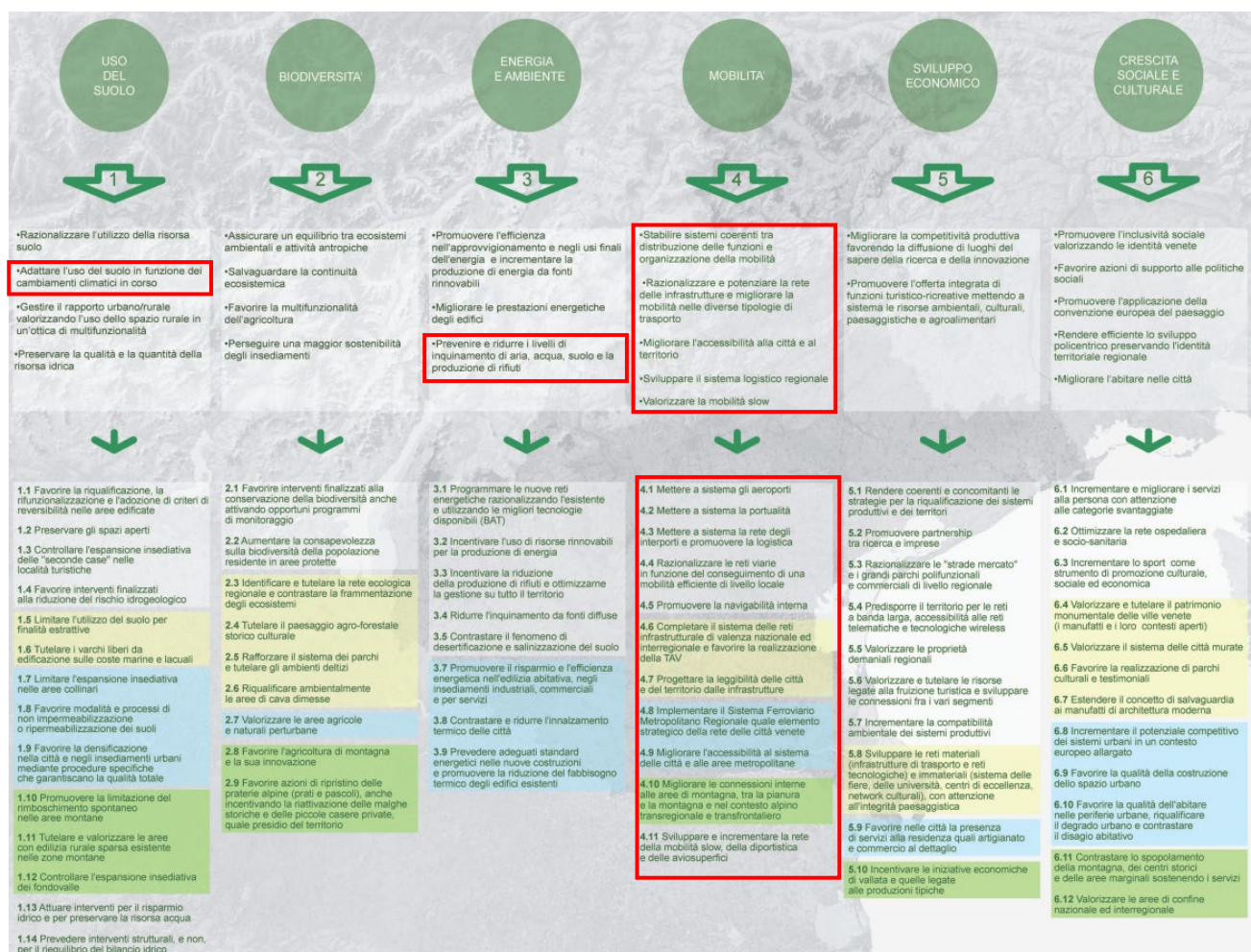


Figura 11- Tavola 10 PTRC obiettivi

Si rileva che il Piano, nella tav. 04 Mobilità, individua nel territorio di Paese la presenza del sistema ferroviario e della strada statale/regionale quali elementi di connessione regionale.

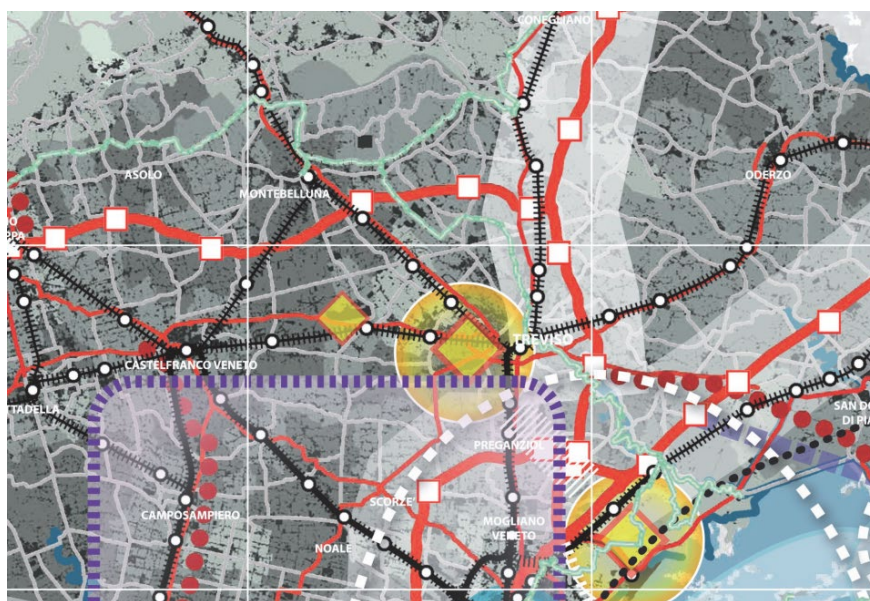


Figura 12-Tavola 04 Mobilità

3.1.5 Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato approvato con DGR n.1137 del 23.3.2010 (BUR n. 39 del 11.05.2010). Il PTCP esplicita che l'adeguamento delle reti infrastrutturali rappresenta per il Veneto un fattore strategico per contribuire alla ripresa economica regionale e nazionale.

Tra gli obiettivi operativi di Piano correlati alla tematica della mobilità e alle emissioni da essa prodotte si elencano:

- OP-3.1.1 Consegimento dei valori prescrittivi per la qualità dell'aria e per le emissioni in atmosfera. Riduzione delle emissioni dei gas serra nel rispetto del protocollo di Kyoto e sue successive modifiche.
- OP-3.1.9 Inquinamento acustico. Garantire il benessere della popolazione rispetto all'inquinamento acustico;
- OP-3.1.10 Inquinamento luminoso. Limitare l'inquinamento luminoso e la riduzione di consumi,
- OP-4.1.1 Ridurre la saturazione della rete stradale mediante progetti infrastrutturali in funzione del progetto complessivo di territorio e delle sue qualità (realizzare nuove infrastrutture, trasformare infrastrutture esistenti, riorganizzazione dei nodi infrastrutturali),
- OP-4.1.2 Aumentare l'accessibilità alle aree urbanizzate,
- OP-4.1.3 Aumentare la sicurezza stradale,
- OP-4.1.7 Sviluppare e incentivare la rete della mobilità slow ovvero della mobilità sostenibile,
- OP-5.1.1 Incentivare e promuovere il turismo all'interno della provincia,
- OP-6.1.1 Valorizzare il patrimonio architettonico e paesaggistico presente,
- OP-6.2.1 Miglioramento della fruizione sociale di ambiti naturalistici.

Di seguito si riporta un estratto della Tav. Sistema insediativo-infrastrutturale del PTCP la quale evidenzia i principali elementi di collegamento urbano ed extraurbano del territorio comunale.

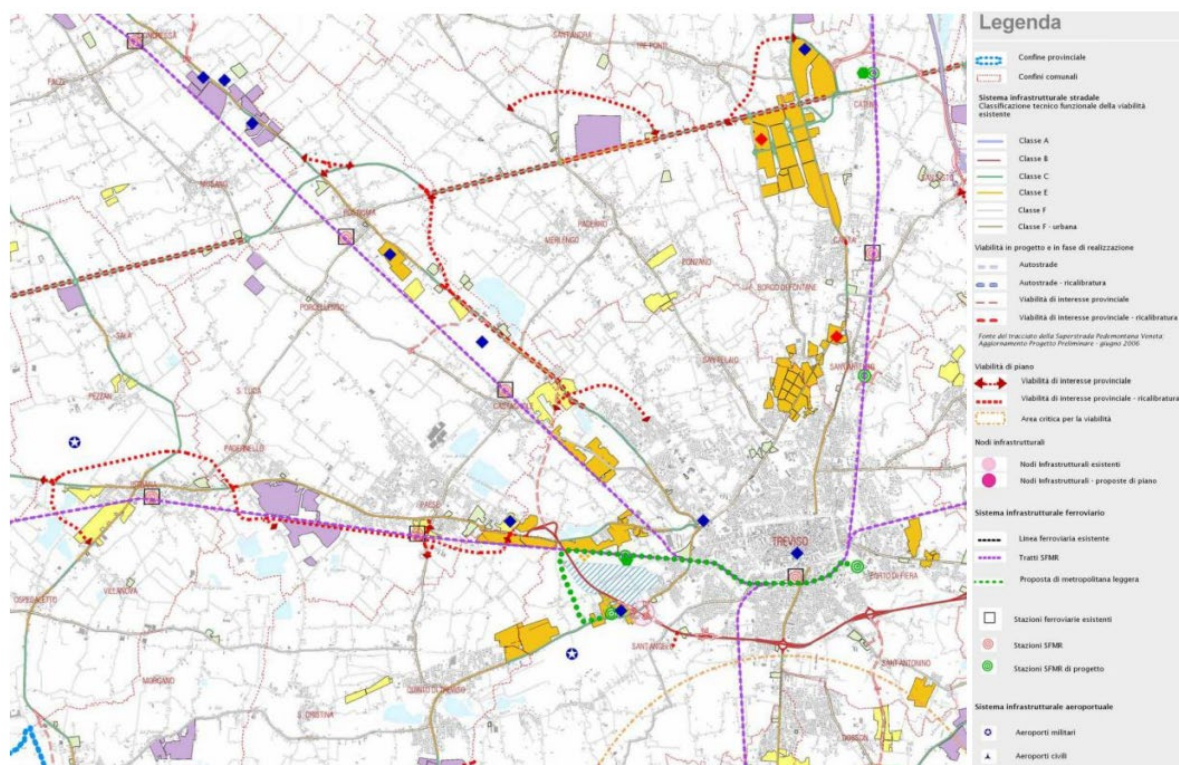


Figura 13 - Tavola 4-1 "Sistema insediativo - infrastrutturale" PTCP

3.1.6 Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)

Con Deliberazione del Comitato Istituzionale congiunto delle Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta e Bacchiglione e dell'Adige del 3 marzo 2016 è stato approvato il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Alpi Orientali (PGRA).

La Direttiva Quadro relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi da alluvioni (Direttiva 2007/60/CE), ha l'obiettivo di istituire in Europa un quadro coordinato per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvione che è principalmente volto a ridurre le conseguenze negative per la salute umana nonché a ridurre i possibili danni all'ambiente, al patrimonio culturale e alle attività economiche connesse con i fenomeni in questione. In tal senso l'art. 7 della Direttiva prevede la predisposizione del cosiddetto Piano di Gestione del rischio di alluvioni.

Il Piano è caratterizzato da scenari di allagabilità e di rischio idraulico su tre differenti tempi di ritorno (30, 100, 300 anni). La mitigazione del rischio è stata affrontata interessando, ai vari livelli amministrativi, le competenze proprie sia della Difesa del Suolo (pianificazione territoriale, opere idrauliche e interventi strutturali, programmi di manutenzioni dei corsi d'acqua), sia della Protezione Civile (monitoraggio, presidio, gestione evento e post evento), come stabilito dal D.Lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva Alluvioni.

Il piano definisce quindi le aree potenzialmente soggette a rischio alluvioni con tempi di ritorno brevi, medi e lunghi, in relazione a dinamiche dovute a fattori fisici e climatici che possono verificarsi con altra probabilità, così come per eventi eccezionali. Le simulazioni che portano all'individuazione degli spazi soggetti a rischio tengono conto delle condizioni fisiche del sistema, con riferimento a rotture arginali o sormonti che si sono già verificate o che possono avvenire in ragione dei caratteri dei corsi d'acqua e sistemi arginali.

Lo spazio in oggetto rientra tra le aree soggette a situazioni di potenziale allagamento in riferimento a tutti e tre gli scenari definiti dal PGRA, pertanto sia a seguito di fenomeni con tempi di ritorno brevi (TR30) che medi e lunghi (TR 100 e TR 300).

La Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di bacino distrettuale delle alpi orientali ha adottato nel 2021 il primo aggiornamento al PGRA il quale del dicembre 2022 è stato approvato. Il Progetto di aggiornamento del Piano conferma i seguenti obiettivi, già indicati nell'art. 7 della direttiva e nel Piano vigente:

- OS1: riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per la salute umana;
- OS2: riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per l'ambiente;
- OS3: riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per il patrimonio culturale;
- OS4: riduzione delle conseguenze negative delle alluvioni per le attività economiche.

Per quanto riguarda l'area in esame si osserva che, il comune di Paese non è interessato da classi di rischio e pericolosità idraulica.

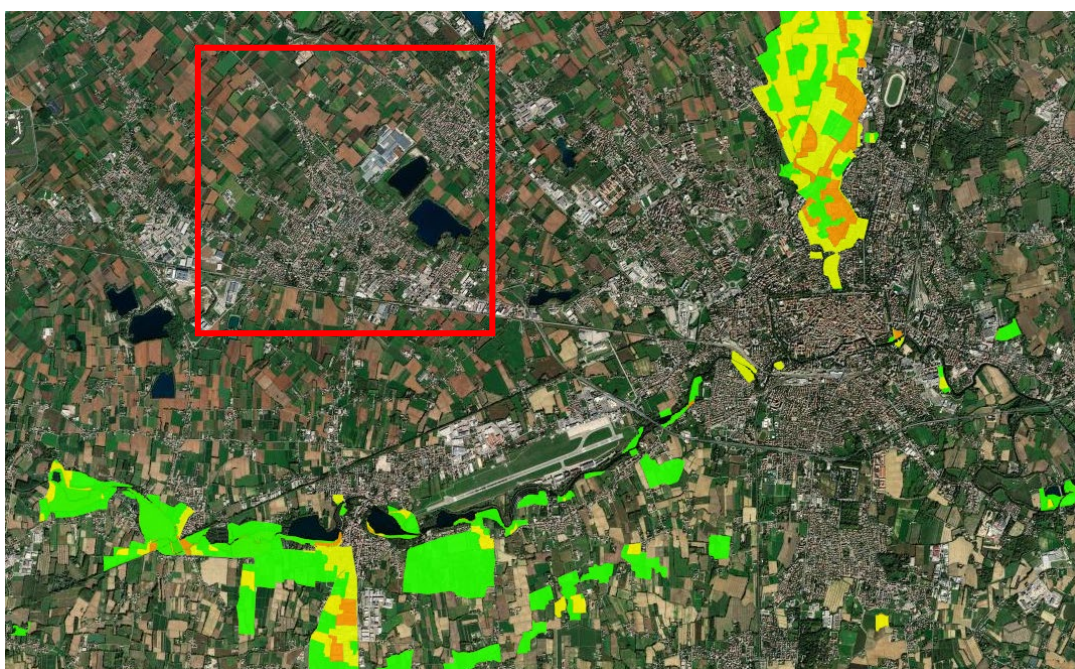


Figura 14- Estratto del PGRA 2021-2027 classi di rischio e pericolosità idraulica. Individuazione del comune di Paese.



Figura 15 – Estratto del PGRA 2021-2027 individuazione tiranti.

3.1.7 Piano di Assetto del Territorio (PAT)

In data 22 gennaio 2009 l'amministrazione comunale ha approvato con modificazioni il Piano di Assetto del Territorio a mezzo di conferenza dei servizi unitamente con la Regione Veneto, ai sensi dell'art. 15 della L.R. 23 aprile 2004, n. 11. Il Documento Preliminare ha articolato gli obiettivi del PAT in tre grandi Sistemi: Ambientale, Insediativo, Mobilità ed Infrastrutture. Per ognuno di essi ha fissato gli obiettivi da raggiungere e le necessarie azioni. Per quanto riguarda il "Sistema Mobilità" il Piano rileva quanto segue.

"...L'incidenza negativa sulla qualità della vita che il sistema della mobilità comunale comporta, è tale da essere una delle questioni maggiormente avvertite dai cittadini. I livelli di inquinamento derivanti dai forti flussi di traffico obbligano a definire, a livello comunale, misure volte a ridurre impatto e pericolosità. La mobilità è quindi destinata ad assumere valenza di invariante, con l'obiettivo di un collegamento tra trasformazioni territoriali e sostenibilità. Altro fattore importante è quello dell'inefficienza dell'attuale struttura della mobilità comunale a fronte della forte consistenza di arterie stradali e ferroviarie di primaria importanza..."

Il PAT relativamente alla mobilità intende perseguire i seguenti obiettivi:

- riduzione del traffico veicolare in particolare all'interno degli abitati;
- adeguamento, potenziamento e miglioramento della rete stradale;
- diminuzione dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico con miglioramento della qualità della vita specificamente nelle aree urbane; • incentivazioni all'utilizzo del trasporto pubblico;
- potenziamento di percorsi ciclopeditoni e delle aree di sosta e parcheggio.

Il raggiungimento dei suddetti obiettivi può essere reso possibile perseguendo alcuni fondamentali interventi a scala sovracomunale e comunale. Assumono particolare importanza:

- la circonvallazione al capoluogo provinciale
- il completamento della circonvallazione della frazione di Postioma.

Per quanto riguarda la scala comunale il PAT conferma l'ipotesi della realizzazione della complanare alla S.R. n. 53 Postumia, a sud della linea ferroviaria Treviso Vicenza. Questa soluzione consente di bypassare il capoluogo comunale nella direttrice Treviso-Castelfranco, con innesti all'altezza della circonvallazione di Treviso e in Comune di Istrana (collegato alla S.P. 102).

La realizzazione di queste opere consentirà la realizzazione di una circonvallazione esterna agli abitati, sulla quale convogliare il traffico di attraversamento razionalizzando contemporaneamente quello locale. Lo spostamento del traffico in particolare di quello pesante su questo "anello esterno", oltre a migliorare il traffico stradale, non può che comportare benefici alla vivibilità degli abitati, dato il minore flusso veicolare. All'interno di questo anello il traffico verrebbe fortemente a diminuire, limitandosi solamente a quello locale.

Il PAT affida un ruolo molto importante alle linee ferroviarie che interessano Paese. L'inserimento di entrambe nel programma Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), consente di prefigurare:

- una crescita del servizio di trasporto pubblico di persone e quindi una diminuzione del traffico su gomma;
- collegamenti frequenti con i principali poli urbani di livello superiore;
- una ulteriore appetibilità del territorio all'insediamento di attività o servizi;
- la riduzione del numero dei passaggi a livello.

Per cogliere appieno queste opportunità il PAT indica i seguenti interventi:

- individuazione di adeguati parcheggi scambiatori, a servizio dell'utenza che intende utilizzare il trasporto su ferro;
- realizzazione/potenziamento della rete di percorsi ciclopedonali, che consentano di accedere al SFMR in condizioni di sicurezza;
- predisposizione di misure per la riduzione del maggior inquinamento acustico dovuto all'aumento della frequenza del servizio di trasporto giornaliero;
- potenziamento/miglioramento delle attuali stazioni ferroviarie.

Altre indicazioni del PAT riguardano le aree urbane con previsioni di miglioramento dell'accessibilità nei centri urbani, della dotazione di parcheggi e del potenziamento dei percorsi di tipo ciclopedonale.

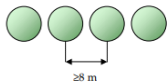
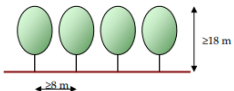
3.1.8 Piano degli interventi (PI)

Con la D.C.C. N. 68 del 23/12/2015 è stato approvato il secondo Piano degli Interventi del comune di Paese.

Il Piano degli Interventi (PI) è lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità.

Si rileva che la tav. Intero territorio comunale - scala 1:5000 individua le piste ciclabili di progetto di cui all'art. 105 delle NTO. Quest'ultimo specifica che, per quanto concerne l'equipaggiamento vegetazionale di queste infrastrutture si dovrà rispettare quanto previsto agli articoli 35 e 36 del Regolamento del Piano del Verde, il quale sancisce che caratteristiche

progettuali del verde devono essere congruenti con quanto previsto nel Prontuario alle schede 1U, 2U, 3U e 5U e 6U a cui si rimanda per una lettura dettagliata. Seguono estratti di suddette schede.

Codice	1U	Descrizione	FILARE ARBOREO prima grandezza
Pianta		Prospetto	
			
Specie preferibili		Note tecniche	
Arboree: Platano (<i>Platanus acerifolia</i>) Tiglio (<i>Tilia x vulgaris</i>) Frassino del Caucaso (<i>Fraxinus angustifolia</i>) Bagolaro (<i>Celtis australis</i>) Acero riccio (<i>Acer platanoides</i>) Acero di monte (<i>Acer pseudoplatanus</i>) Ginkgo (<i>Ginkgo biloba</i> "fastigiata") (maschio) Sofora (<i>Sophora japonica</i>)		Unità d'intervento (rif. art. 10 Reg.): - A2 - Parco urbano, - C2 - Pertinenza sportiva, - E1 - Viabilità di previsione, E2 - Viabilità generatrice d'inquinamento, E3 - Percorsi ciclonodali. Governo: altofusto Distanze: dalla carreggiata = 1,5 metri dagli edifici = 7 metri dai confini = 3 metri da impianti tecnologici = 2 metri dall'asse pianta Accorgimenti tecnici: area non pavimentata drenante larga almeno 2,5 metri (mq 7).	

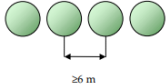
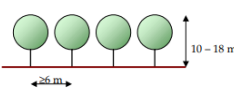
Codice	2U	Descrizione	FILARE ARBOREO seconda grandezza
Pianta		Prospetto	
			
Specie preferibili		Note tecniche	
Arboree: Ontano napoletano (<i>Alnus cordata</i>) Carpino bianco (<i>Carpinus betulus</i>) Liquidambar (<i>Liquidambar styraciflua</i>) Farnia fastigiata (<i>Quercus robur</i> "fastigiata") Acero americano (<i>Acer negundo</i>) Sorbo (<i>Sorbus intermedia</i>)		Unità d'intervento (rif. art. 10 Reg.): - A2 - Parco urbano, - C2 - Pertinenza sportiva, - E1 - Viabilità di previsione, E2 - Viabilità generatrice d'inquinamento, E3 - Percorsi ciclonodali. Governo: altofusto Distanze: dalla carreggiata = 1,2 metri dagli edifici = 5,5 metri dai confini = 3 metri da impianti tecnologici = 2 metri dall'asse pianta Accorgimenti tecnici: area non pavimentata drenante larga almeno 2 metri (mq 4).	

Figura 16 - Schede tipo spazi urbani

La legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 all'articolo 17 prevede tra i documenti del Piano degli Interventi (PI) vi sia il "Prontuario per la qualità architettonica e la mitigazione ambientale". Il Prontuario definisce obiettivi, direttive, prescrizioni e vincoli, in merito agli interventi edilizi ed ambientali.

Il Prontuario del comune di Paese è suddiviso in sezioni tematiche:

- A) Qualità architettonica,
- B) Mitigazione ambientale.

Il prontuario specifica quelle che sono le definizioni, gli obiettivi e le direttive inerenti agli spazi urbani, rispetto al tema della mobilità vengono dichiarate le modalità di progettazione di percorsi ciclabili, percorsi pedonali, percorsi ambientali separatori di traffico, dissuasori etc.

Segue un estratto dei contenuti del prontuario inerente a progettualità riconducibili alle azioni del PGTU.

ARTICOLO A3 – PERCORSI CICLABILI

Definizioni

1. Tracciati viari che relazionano punti significativi del territorio comunale, destinati alla circolazione ciclistica.
2. Hanno altresì funzione di collegamento protetto tra parti del territorio comunale che presentano condizioni di pericolosità ed inadeguatezza rispetto al traffico veicolare; possono altresì riguardare il recupero di vecchi collegamenti caduti in obsolescenza, oppure essere finalizzati all'uso turistico, del tempo libero e sociale del territorio.
3. I percorsi ciclabili che prevedano l'utilizzo anche da parte dei pedoni, assumono i connotati di percorsi ciclopedonali.
4. I percorsi ciclabili e/o ciclopedonali possono presentare due diverse tipologie: percorsi autonomi e percorsi a bordo strada.. I primi si riferiscono a viabilità ciclabili ad unico o doppio senso di marcia, separate da quella motorizzata da: aiuole, marciapiedi, separatori e dissuasori di traffico, fossati, zone verdi, ecc.; i secondi, ad unico o doppio senso di marcia, sono individuati da apposita segnaletica sulla carreggiata stradale.
5. Tali percorsi si pongono quale parte integrante degli spazi urbani destinati a consentire e favorire il transito, l'incontro e lo scambio sociale.

Obiettivi

6. Nella previsione di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali si dovrà ricercare la loro continuità al fine di pervenire alla formazione di una rete pedonale che assicuri collegamenti protetti con aree ed attrezzature di interesse generale, con i principali "attrattori urbani, nonché con gli elementi di valore storico, artistico, culturale, paesaggistico, ambientale ed identitario presenti nel territorio.

Direttive

7. Nella progettazione dei percorsi ciclabili e/o ciclopedonali si dovranno coniugare la sicurezza degli utenti, con realizzazioni formali coerenti con l'obiettivo di migliorare l'arredo urbano e il decoro degli abitati, la durata nel tempo, favorendo nel contempo la valorizzazione del territorio.
8. In rapporto alle specifiche caratteristiche presenti nei centri abitati, andranno ricercate soluzioni formali e impiego di materiali maggiormente adeguati ai diversi contesti.
9. E' quindi facoltà dell'Amministrazione Comunale individuare, di volta in volta, soluzioni progettuali, tipologia e materiali ritenuti maggiormente idonei rispetto alle caratteristiche dei luoghi ed agli obiettivi prefissati; la stessa A. C. potrà prevedere e/o realizzare tali percorsi, ogni qualvolta ritenuto necessario, ancorché non individuati nelle tavole di P.I. Sulla base di quanto precedentemente detto, l'Amministrazione Comunale potrà indicare negli interventi che prevedono la realizzazione di percorsi ciclabili, le soluzioni ritenute più adeguate agli obiettivi del decoro urbano e del rispetto dei diversi contesti ambientali.
10. Nei viali e nelle strade di maggiore importanza, va preferita la soluzione del percorso pedonale separato dalla sede veicolare, a mezzo di una fascia sistemata a verde o con alberature aventi le caratteristiche previste nel Prontuario del Piano del Verde alle schede 1U, 2U, 3U e 5U.
11. Sono comunque possibili percorsi ciclopedonali laddove non sia realizzabile la separazione tra pedoni e ciclisti.
12. Deve essere assicurata un'idonea percorribilità di tali percorsi, evitando pavimentazioni irregolari, con rialzi, rugosità o quant'altro possa dare luogo a cadute inciampi o difficoltà nella percorrenza.
13. Sono da preferire pavimentazioni che consentono una facile pulitura ed agevoli interventi di manutenzione, sostituzione e rifacimento. Il superamento di dislivelli dovrà tenere in debito conto delle persone con ridotta o impedita capacità motoria, prevedendo adeguati raccordi delle altimetrie.

Prescrizioni

Materiali e tipologia

14. Le pavimentazioni dei percorsi ciclabili e/o ciclopedonali, potranno essere realizzati:
- in materiale lapideo con superficie priva di rialzi ed irregolarità, rugosità ed altri inconvenienti che consenta una agevole percorribilità evitando inciampi e/o cadute (vedi rif. A.3.1);
 - con asfalto preferibilmente pigmentato al fine di evidenziare il percorso (vedi A.3.2);
 - con misto stabilizzato cementato ed additivato con soluzione contenente catalizzatore (vedi rif. A.3.3).
15. La pavimentazione in materiale lapideo (vedi rif. A.3.1) vanno inserite in contesti specifici di interesse e/o qualità architettonica e/o ambientale (ville monumentali, piazze, slarghi, ecc.).
16. Le pavimentazioni in asfalto sono da prevedere nel caso di percorsi bordo strada, oppure dove non esistano particolari problematiche di inserimento ambientale (vedi rif. A.3.2).
17. L'impiego del misto stabilizzato cementato nei casi dove la presenza degli elementi naturali (verde, corsi d'acqua, ecc.), oppure di elementi di interesse storico-architettonico, non consiglino il ricorso a pavimentazioni che offrano maggiori garanzie di integrazione e mimetizzino paesaggistica (vedi rif. A.3.3).
18. I ciclabili e/o ciclopedonali in zona agricola dovranno mantenere le caratteristiche di quelli tipici delle aree rurali.
19. Per quanto concerne cordoli, si dovranno prevedere binderi di materiale coerente con quello delle pavimentazioni; nel caso di materiale lapideo la superficie della testa può essere scalpellata o bocciardata.
20. Vanno limitati interventi di tombinatura e chiusura di corsi d'acqua per la realizzazione di piste ciclabili e, in ogni caso, rispettate le norme di tutela idraulica.
21. Le sedi ciclabili devono essere separate dalla carreggiata riservata agli automezzi mediante corpi fisici, quali siepi o altro.

ARTICOLO A4 – PERCORSI PEDONALI

Definizioni

1. Tracciati viari che relazionano punti significativi del territorio comunale, destinati alla circolazione pedonale; fanno parte integrante di quegli spazi urbani destinati a consentire il transito, l'incontro e lo scambio sociale.
2. I percorsi pedonali corrispondono generalmente ai marciapiedi (vedi rif. A.2), ma possono interessare l'attraversamento di piazze, aree verdi e spazi pubblici o di uso pubblico; uniti con la circolazione ciclabile assumono i connotati di percorsi ciclopedonali (vedi rif. A.3).

Obiettivi

3. Nella previsione di percorsi pedonali si dovrà ricercare una loro continuità al fine di pervenire alla formazione di una rete pedonale che assicuri collegamenti protetti con aree ed attrezzature di interesse generale, nonché con i principali "attrattori urbani".

Direttive

4. Vanno ricercate le soluzioni che coniughino: la sicurezza degli utenti, la qualità dell'arredo urbano, la durata nel tempo.
5. L'Amministrazione Comunale potrà indicare, negli interventi che prevedono la realizzazione di percorsi pedonali, le soluzioni ritenute più adeguate agli obiettivi del decoro urbano e del rispetto dei diversi contesti ambientali.
6. E' facoltà dell'Amministrazione Comunale individuare, di volta in volta, soluzioni progettuali, tipologia e materiali ritenuti maggiormente idonei rispetto alle caratteristiche dei luoghi ed agli obiettivi prefissati; la stessa A. C. potrà prevedere e/o realizzare tali percorsi, ogni qualvolta ritenuto necessario, ancorché non individuati nelle tavole di PI.
7. Nei viali e nelle strade di maggiore importanza, va preferita la soluzione del percorso pedonale separato dalla sede veicolare, a mezzo di una fascia sistemata a verde o con alberature aventi le caratteristiche previste nel Prontuario del Piano del Verde alle schede 1U, 2U, 3U e 5U.
8. Deve essere assicurata un'idonea percorribilità di tali percorsi, evitando pavimentazioni irregolari, con rialzi, rugosità o quant'altro possa dare luogo a cadute inciampi o difficoltà nella percorrenza.

3.1.9 Piano di classificazione acustica

Con deliberazione di Consiglio comunale n. 37 del 30 settembre 2013 è stato approvato il nuovo Piano di Classificazione Acustica e caratterizzazione acustica del territorio, che costituisce revisione del precedente Piano del 2004.

La Legge Quadro n° 447/1995 introduce i valori di qualità (cfr. art. 2 comma 1 lettera h); essi sono definiti come i valori di rumore da conseguire nel breve, medio e lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti dalla Legge Quadro. I valori di qualità sono riportati nella Tabella D del d.P.C.M. 14/11/1997 e si applicano a tutte le aree del territorio circostanti le sorgenti stesse, secondo la rispettiva classificazione in zone.

Tabella D: Valori di qualità

	Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempo di riferimento diurno L_{eq} [dB(A)]	Tempo di riferimento notturno L_{eq} [dB(A)]
I	Aree particolarmente protette	47	37
II	Aree prevalentemente residenziali	52	42
III	Aree di tipo misto	57	47
IV	Aree di intensa attività umana	62	52
V	Aree prevalentemente industriali	67	57
VI	Aree esclusivamente industriali	70	70

Figura 17 - Piano di classificazione acustica. Valori di qualità

Dalla Legge Quadro n° 447/1995 i valori limite di attenzione sono definiti come il valore di rumore che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente. (cfr. art. 2 comma 1 lettera g). I valori di attenzione sono riportati nella tabella sottostante.

Tabella E: Valori di attenzione

Per tutte le classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno	Notturno
Se riferiti ad un'ora	I valori della Tabella C aumentati di 10 dB(A)	I valori della Tabella C aumentati di 5 dB(A)
Se relativi ai tempi di riferimento	I valori della Tabella C	I valori della Tabella C

Figura 18 - Piano di classificazione acustica. Valori di attenzione

Per ciò che concerne le immissioni sonore associate alle infrastrutture ferroviarie e stradali si fa riferimento, rispettivamente, ai seguenti decreti attuativi:

- d.P.R. n° 459 del 18/11/1998: "Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n° 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario";
- d.P.R. n° 142 del 30/03/2004: "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare", a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n° 447".

Per entrambe le tipologie di infrastrutture, l'approccio normativo prevede la definizione di specifiche fasce di pertinenza dell'infrastruttura medesima:

- all'interno delle fasce di pertinenza, è da applicare un doppio regime di limiti, valido ognuno separatamente:

- Si rimanda al Piano per la presa visione delle specifiche tabelle che contengono l'estensione delle fasce di pertinenza, distinte per tipologia di strada, e i valori limite corrispondenti.

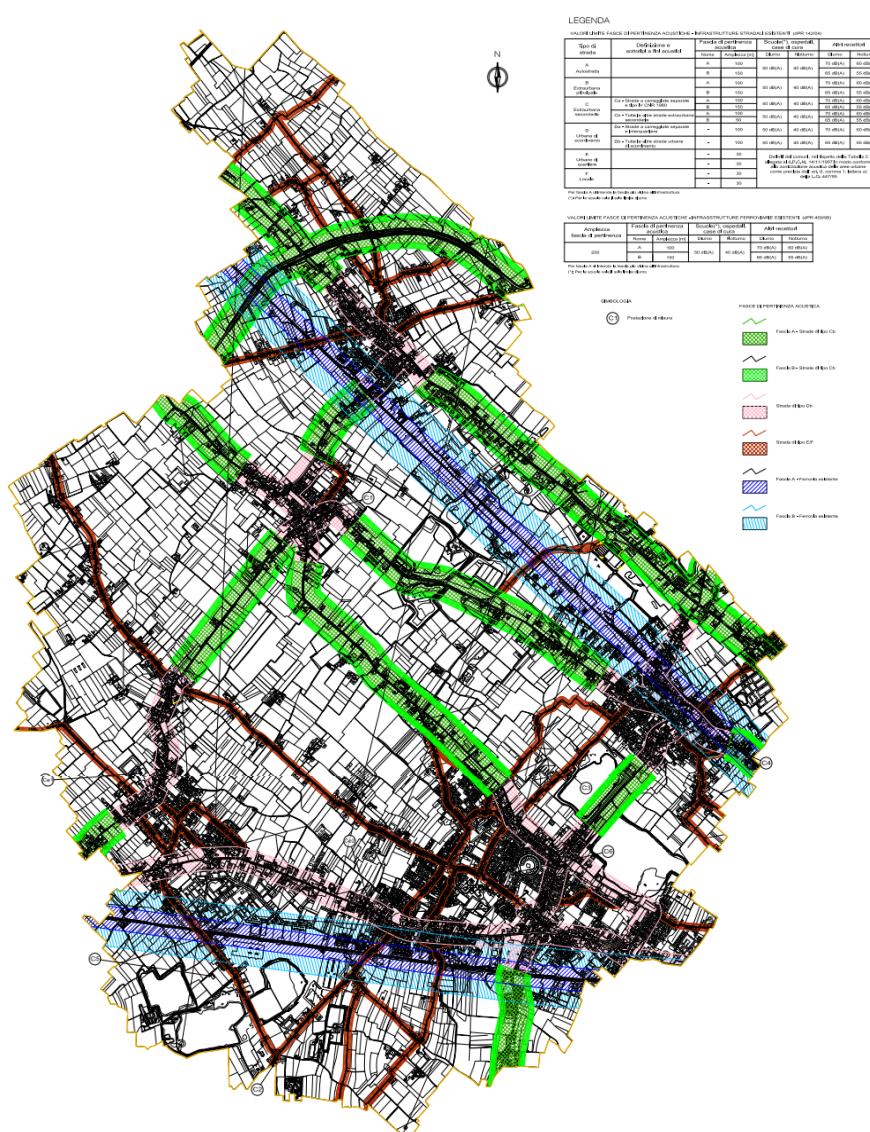
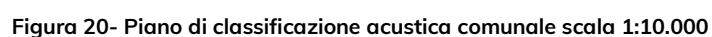


Figura 19- Tav. fasce di pertinenza acustica stradale e ferroviarie



Lo scopo principale del Piano Comunale di Protezione Civile (PCPC) è garantire l'organizzazione:

- In base a quanto sopra descritto, il Piano comunale di Protezione Civile si struttura principalmente nei seguenti scenari di rischio:

- Sisma: nel quale si riportano le aree maggiormente vulnerabili in caso di evento sismico;
- Rischio idraulico: nel quale si descrivono i piani e progetti e gli ambiti sensibili e dove sono indicate le aree che possono allagarsi per effetto di alluvioni o esondazioni e innalzamento della falda freatica.

- Eventi meteorologici eccezionali: che negli ultimi anni si presenta con maggior frequenza e in forma sempre più accentuata ed è costituito dalla possibilità che, su un determinato territorio, possono verificarsi eventi naturali quali: trombe d'aria, grandinate, intense precipitazioni, forti nevicate, raffiche di vento eccezionali, lunghi periodi di siccità, eventi natura calamitosa.
- Neve: nel quale vengono assegnate delle priorità nel caso di sgombero neve;
- Blackout: dove si individuano gli edifici maggiormente vulnerabili in caso di blackout energetico, tenendo conto delle eventuali persone che utilizzano presso il proprio domicilio attrezzature salvavita o comunque indispensabili per il mantenimento del proprio stato di salute;
- Incidenti stradali dove vengono riportati i tratti viari a difficile intervento in caso di incidente stradale;
- Trasporto merci pericolose: con l'individuazione di arterie viarie e ferroviarie soggette al trasporto di sostanze pericolose;
- Idropotabile: con individuazione delle aree soggette a fenomeni di siccità e d'inquinamento idropotabile;
- Emergenza sanitaria: si individuano i potenziali scenari di rischio in caso di epidemie ed epizoozie;
- Ondate di calore: si indicano le procedure da seguire per affrontare lunghi periodi di calura estiva;
- Incidente aereo: nel quale vengono assegnate delle priorità nel caso di incidente;
- Disinnesco Ordigni Bellici: si indicano le principali azioni da seguire in caso si verifichi il rischio specifico.

Rispetto al rischio di incidenti stradali il Piano osserva che il territorio comunale di Paese è attraversato da due aste viarie di livello regionale, alcune provinciali ed ha una fitta rete di strade minori per la circolazione di mezzi su gomma. Nel 2018 sono stati registrati 50 incidenti con 81 feriti e nessun morto. È da segnalare che il territorio comunale è inoltre attraversato da due linee ferroviarie che intersecano alcune importanti arterie viarie.

In generale un fattore che può causare criticità è costituito dall'elevato carico di traffico pesante e/o misto nelle aree pianeggianti, ma anche dalle condizioni meteo (nebbia, gelo ecc.). Elementi in grado di generare ulteriori difficoltà sono: la ridotta larghezza della carreggiata stradale, l'assenza di banchina, la localizzazione di fabbricati a ridosso del ciglio stradale o improvvisi e netti cambi di direzione. Anche lunghi tracciati stradali lineari possono indurre ad un aumento della velocità oltre i limiti consentiti e quindi ad un aumento del rischio. La presenza di sottopassi stretti o profondi e a rischio allagamento contribuisce ad aumentare ulteriormente il rischio.

Riguardo a quegli incidenti che interessano tratti viari di difficile intervento da parte dei mezzi di soccorso, perché posti su ponti, viadotti, gallerie, strade in trincea o rilevato che, in caso d'incidente stradale o altra tipologia, possono non consentire l'accesso ai mezzi preposti a prestare il pubblico soccorso, in via principale si fa rientrare in questa tipologia i seguenti elementi della rete viabilistica appartenente o afferente al territorio comunale:

ID	Denominazione
1	Via Postumia Romana Ovest
2	Ponte Via Fermi SR 348 - su Strada Provinciale 102 (Postumia Romana)
3	Sottopasso SP 79



ID	Denominazione
1	SR 53 Postumia
2	SR 348 Feltrina
3	SP 102 Postumia Romana
4	Linea Ferroviaria VI-TV
5	Linea Ferroviaria TV-Feltre Belluno

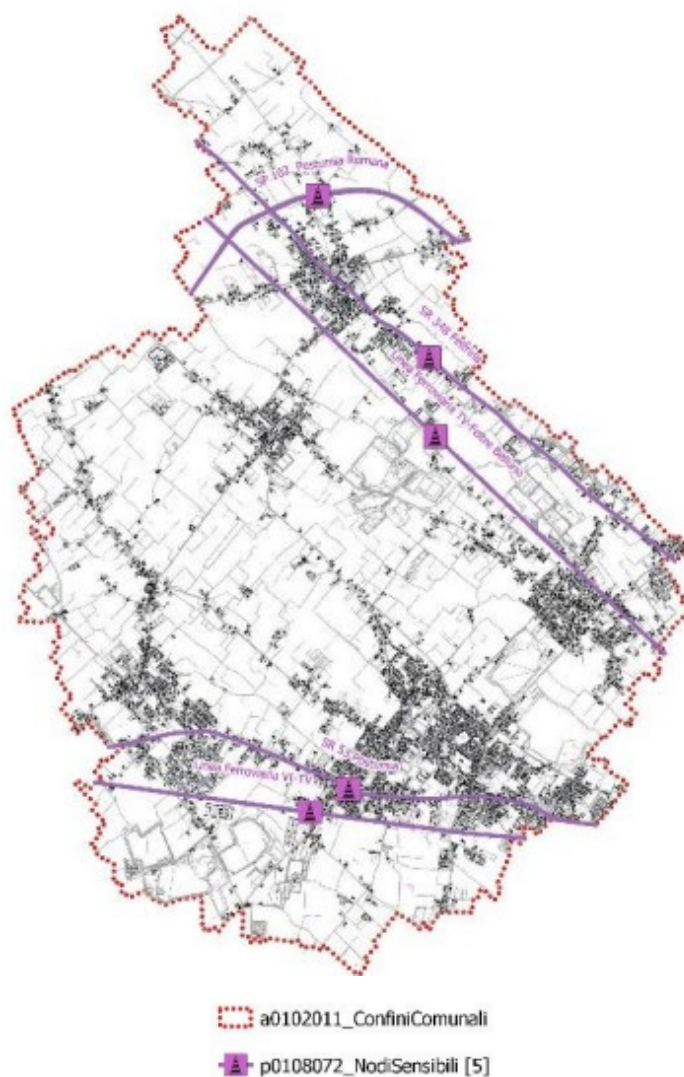


Figura 22 Estratto Piano Comunale di Protezione Civile. Relazione tecnica. Nodi sensibili

Il Piano infine rileva quelle che sono le aree di ammassamento, di ricovero e di attesa in caso di emergenza.



Figura 23- Area di ammassamento.



Figura 24 - Aree di ricovero



Figura 25-Principali aree di arresa

4. Verifica di coerenza del PGTU con il quadro della pianificazione sovraordinata

La coerenza è stata valutata indagando la presenza di eventuali strategie/obiettivi contrastanti tra quelli previsti dal PGTU in esame e quelle dei Piani sovraordinati. In verde si rappresenta la coerenza degli obiettivi/finalità/azioni, in giallo la coerenza parziale e in rosso l'eventuale contrasto, in grigio il caso di non pertinenza.

PIANO CONSULTATO	COERENZA CON LE AZIONI DEL PGTU	NOTE
Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030 (PRT)		Dalla comparazione tra gli obiettivi del PGTU in esame e il Piano consultato emerge la totale compatibilità degli intenti. Non si riscontrano obiettivi in contrasto.
Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)		Dalla comparazione tra gli obiettivi del PRTRA e le previsioni del PGTU in esame emerge la compatibilità degli intenti. Non si riscontrano obiettivi in contrasto. Il PGTU, infatti, amplia la rete ciclabile e pedonale del territorio disincentivando dunque l'uso del mezzo privato. Questa azione consentirebbe di limitare l'uso delle automobili per i fruitori della zona e no, limitando così le emissioni in atmosfera.
Piano Energetico Regionale - fonti rinnovabili - risparmio energetico - efficienza energetica" (PERFER)		Il Piano sovraordinato ha un obiettivo principale che mira alla creazione di un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2. Le previsioni del PGTU in esame sono in linea con questo obiettivo in quanto promuovono azioni che ampliano la rete ciclo-pedonale e dunque una modalità di spostamento a zero emissioni.
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)		Il PGTU in esame propone soluzioni strategiche e azioni che hanno come obiettivo l'ottenimento in città di una mobilità maggiormente sostenibile e sicura (azioni che mirano a limitare il numero di incidenti). Si ritiene che questo obiettivo sia in linea con le finalità di area vasta del PTRC inerenti alla prevenzione dell'inquinamento e alla lotta contro i cambiamenti climatici. Si ritiene dunque che ci sia compatibilità di intenti.
Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)		Il PGTU in esame propone soluzioni strategiche e azioni che hanno come obiettivo l'ottenimento in città di una mobilità maggiormente sostenibile e sicura dal punto di vista dell'incidentalità. Si ritiene che questo obiettivo sia in linea con le finalità di area vasta del PTCP.
Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)		Per il Comune di Paese il PGRA non indica cartograficamente ambiti di pericolosità o rischio idraulico, pertanto, le azioni programmatiche del PGTU in esame non possono determinare situazioni di confronto con il PGRA.

Piano di Assetto del Territorio (PAT)		Il Piano prevede azioni strategiche inerenti alla mobilità che dovranno essere approfondite attraverso altri strumenti di natura attuativa. Confrontando gli obiettivi dei Piani non si rilevano contrasti.
Piano degli interventi (PI)		Il Piano prevede azioni strategiche inerenti alla mobilità che dovranno essere approfondite attraverso altri strumenti di natura attuativa. Confrontando gli obiettivi dei Piani non si rilevano contrasti.
Piano di classificazione acustica		Le azioni del PGTU in esame non incidono sulla classificazione acustica del territorio comunale. Confrontando gli obiettivi dei Piani non si rilevano contrasti.
Piano Comunale di Protezione Civile (PCPC)		Il PGTU in esame contiene previsioni coerenti con il Piano di protezione civile. Le proposte di piano mirano a fluidificare la mobilità (inserimento di rotatorie su punti critici) agevolando in maniera indiretta, dunque, il raggiungimento delle aree identificate come utili "alla protezione civile" in caso di necessità.

Come appare dalla matrice sopra riportata, gli obiettivi dichiarati del Piano e le conseguenti Azioni sono, in linea generale, coerenti fra loro.

5. Stato dell'ambiente

La valutazione sviluppata di seguito si articola in osservazione dello status delle matrici ambientali principali con il fine di costruire un quadro di riferimento a scala locale e territoriale. Si analizza quindi PGTU evidenziando gli ambienti e gli elementi con i quali il suo sviluppo potrebbe interferire, considerandone gli effetti e il peso delle eventuali ricadute. Considerando che la presente indagine fa capo alla valutazione di uno strumento settoriale quale è il PGTU, si è scelto di considerare le componenti ambientali significative della realtà locale, che più potrebbero risentire degli effetti derivanti dall'attuazione di tale strumento:

- aria;
- acqua;
- suolo;
- sistema naturale;
- inquinamento acustico;
- inquinamento luminoso;
- patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico;
- paesaggio.

5.1 Aria

L'inventario delle emissioni in atmosfera è una raccolta coerente ed ordinata dei valori delle emissioni generate dalle diverse attività naturali e antropiche, quali ad esempio i trasporti su strada, le attività industriali o gli allevamenti, riferita ad una scala territoriale e ad un intervallo temporale definiti.

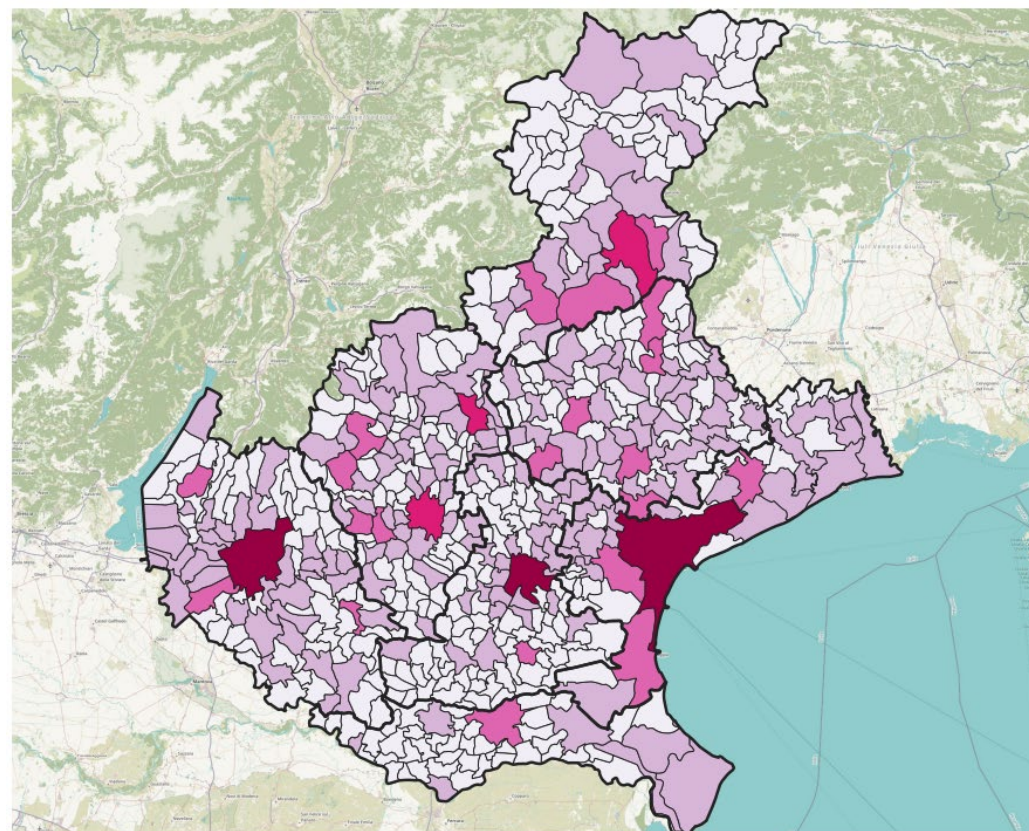
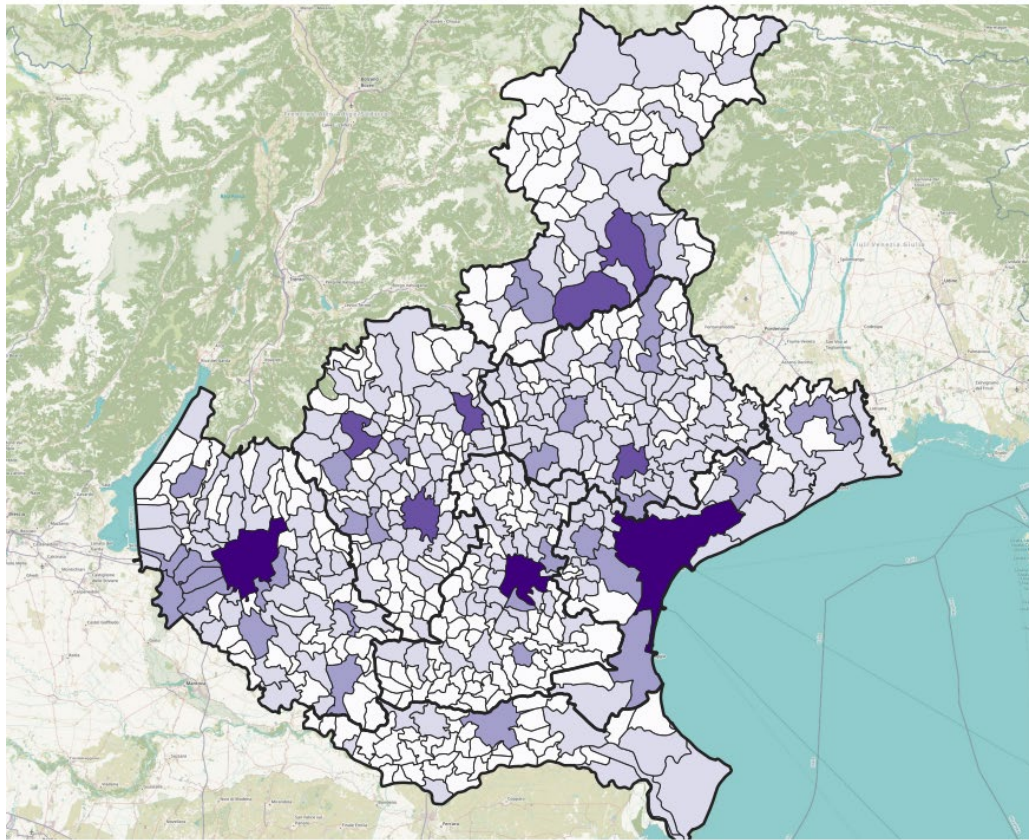
L'inventario non costituisce un calcolo esatto dell'emissione ma una stima dei contributi emissivi provenienti dall'insieme delle attività antropiche e naturali collocate in un determinato territorio in un certo periodo temporale. Il calcolo esatto delle emissioni di inquinanti non sarebbe infatti praticamente effettuabile data la complessità e la quantità delle sorgenti esistenti. In Veneto, lo strumento informatico utilizzato per popolare l'inventario regionale delle emissioni in atmosfera è il database INEMAR. L'inventario riporta i dati di emissione dei principali macroinquinanti e microinquinanti a livello regionale, ripartiti negli 11 Macrosettori emissivi della nomenclatura SNAP97. Segue una tabella di sintesi dei Macrosettori.

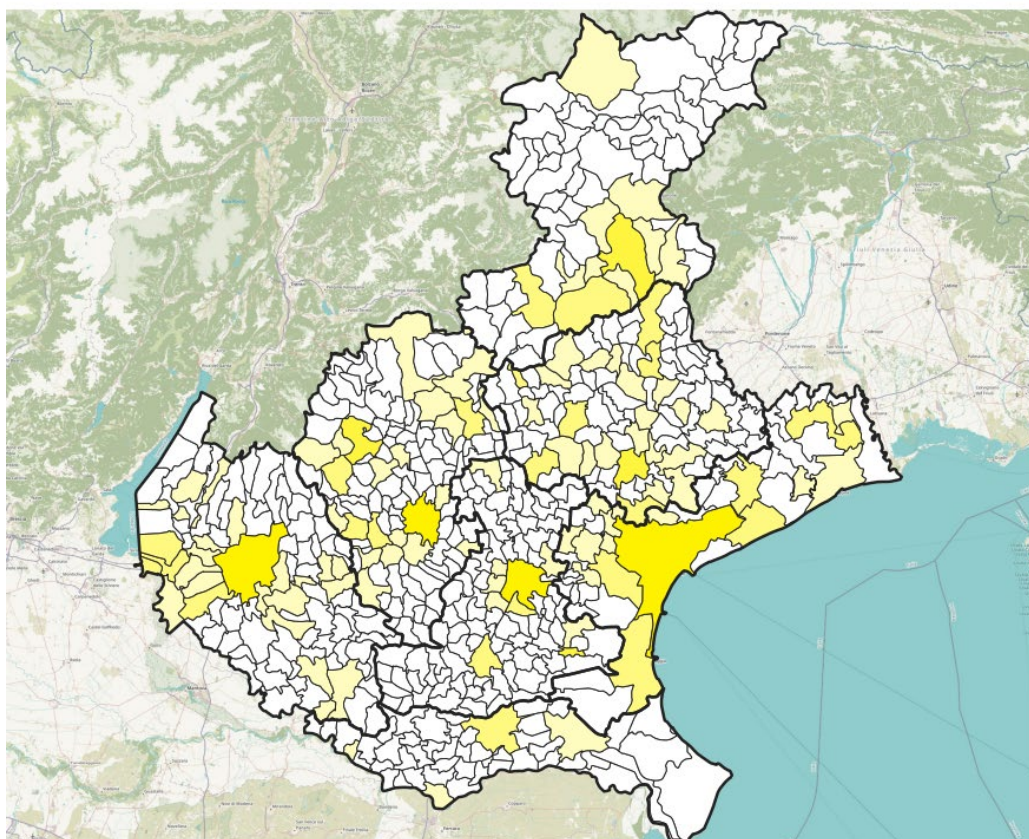
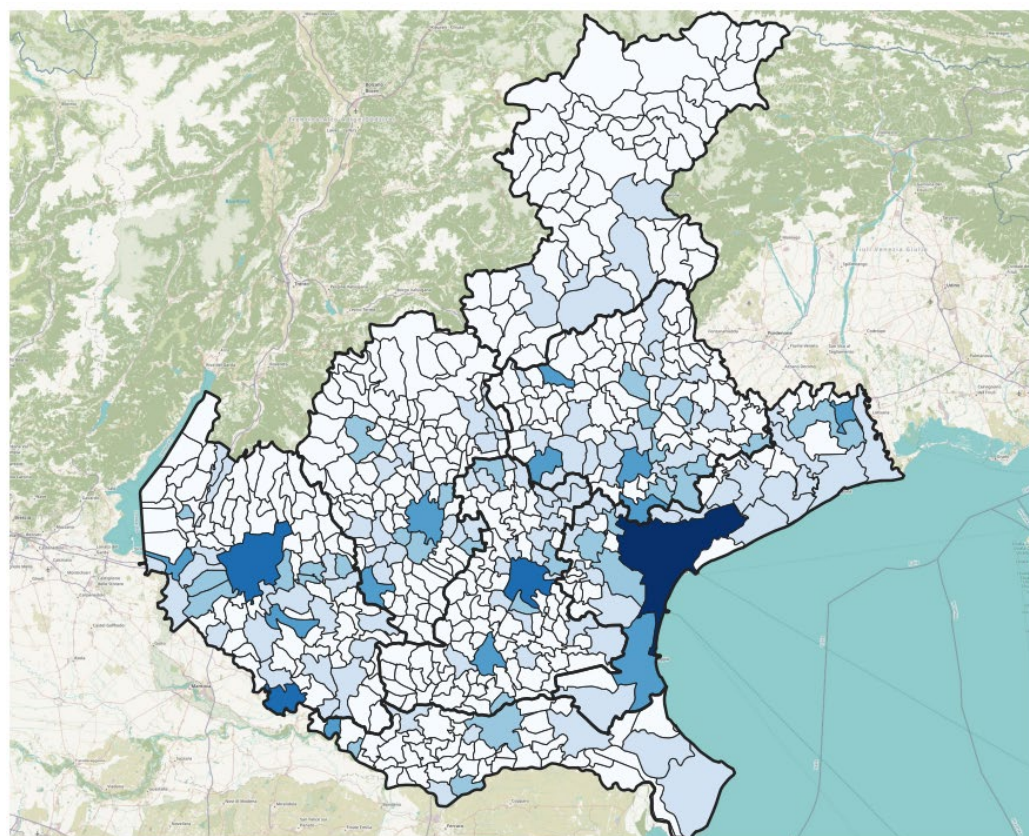
Macrosettori emissivi (Nomenclatura SNAP97)
M01-Produzione energia e trasform. combustibili
M02-Combustione non industriale
M03-Combustione nell'industria
M04-Processi produttivi
M05-Estrazione e distribuzione combustibili
M06-Use di solventi
M07-Trasporto su strada
M08-Altre sorgenti mobili e macchinari
M09-Trattamento e smaltimento rifiuti
M10-Agricoltura
M11-Altre sorgenti e assorbimenti

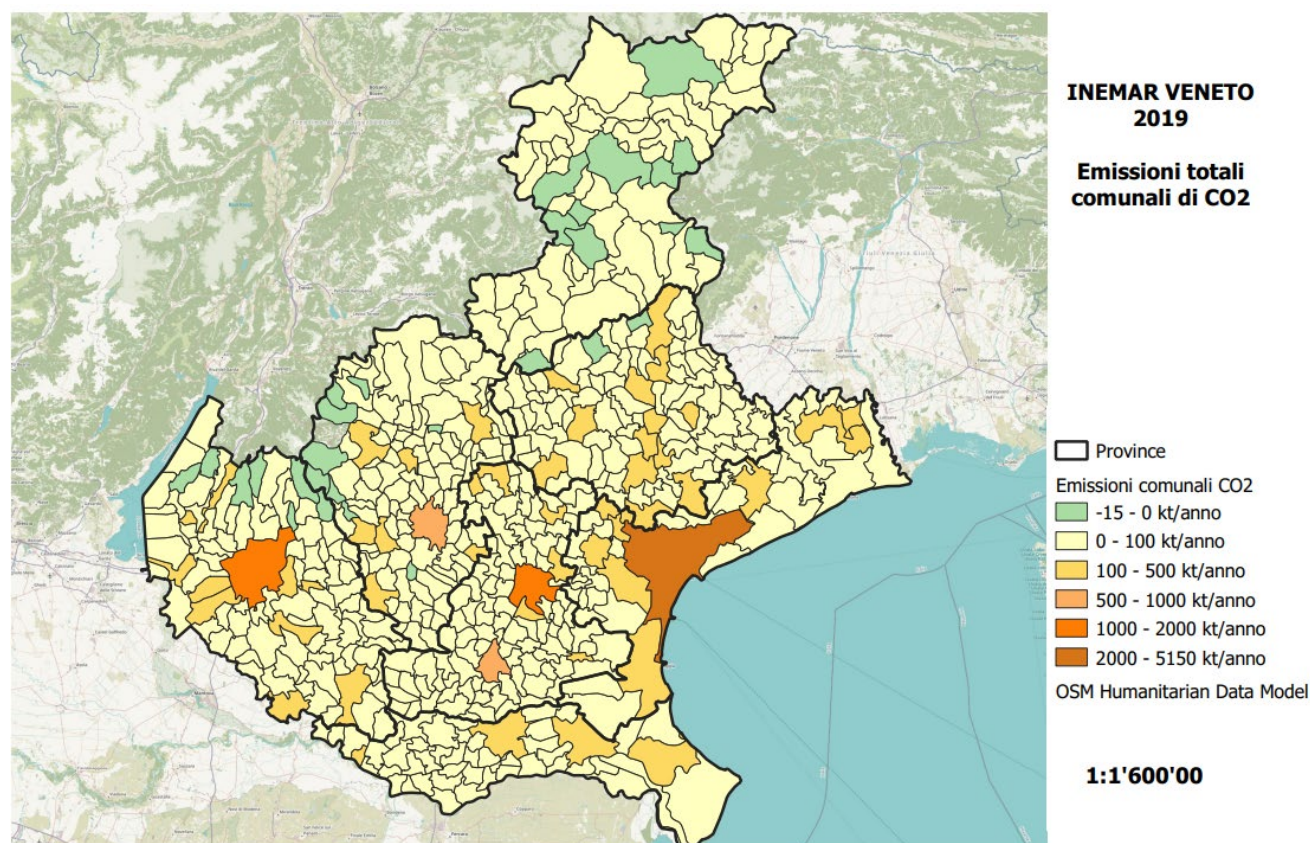
Figura 26 - Macrosettori osservati- Inventario delle emissioni INEMAR

Le Stime di emissione di INEMAR Veneto 2019 osservano che le emissioni di polveri atmosferiche di origine primaria, stimate nell'inventario regionale 2019, derivano principalmente dalla combustione non industriale (M02), con percentuali variabili dal 59% per PTS, al 65% per PM10, fino al 70% per PM2.5. Segue il trasporto su strada (M07) con un contributo pari a 17%, 14% e 11% rispettivamente per PTS, PM10 e PM2.5. Il contributo dell'agricoltura (M10) varia dal 7% per le PTS al 5% per PM10 e 2% per PM2.5, mentre le altre sorgenti mobili ed i macchinari (M08) vanno dal 4% per PTS al 5% per PM10 e al 6% per il PM2.5; i processi produttivi (M04) contribuiscono dal 4% per PTS al 2% per PM10 e PM2.5. Infine, la combustione nell'industria (M03) presenta un contributo del 3% per tutte e tre le frazioni granulometriche. Per quanto riguarda il Macrosettore 7 (trasporti su strada), per la prima volta stimato attraverso l'implementazione dei moduli Traffico lineare e Traffico diffuso del software INEMAR, la percentuale di emissione maggioritaria delle tre frazioni del PM non deriva dalla combustione dei carburanti, ma dall'usura di freni e pneumatici e dall'abrasione dell'asfalto che costituiscono rispettivamente il 77%, 68% e 54% delle emissioni da trasporto su strada di PTS, PM10 e PM2.5.

Seguono le mappe di sintesi esito dell'indagine.







In conclusione, si osserva che il territorio della regione del Veneto, collocato nel più ampio contesto del bacino padano, è caratterizzato da peculiari condizioni orografiche e meteorologiche che determinano una significativa vulnerabilità ambientale sotto il profilo della qualità dell'aria, favorendo l'accumulo di concentrazioni di inquinanti al suolo, principalmente di polveri sottili e ossidi di azoto.

In più occasioni suddetta condizione è stata oggetto di attenzione da parte della Commissione Europea tanto che l'Italia ha ricevuto da parte della Commissione due procedure di infrazione n. 2015/2043 e n. 2014/2147 per violazione della Direttiva 2008/50/CE, rispetto a questi richiami la Regione Veneto risulta essere direttamente coinvolta.

Al fine di risolvere tali criticità l'Italia ha promosso iniziative quali accordi tra Stato, Regioni e Province autonome per il miglioramento della qualità dell'aria o i cosiddetti Piani antismog (in Veneto con la DGR n. 238/2021 sono state introdotte limitazioni nel campo dei trasporti, dell'agricoltura e del riscaldamento, con l'obiettivo di ridurre le emissioni inquinanti).

5.1.1 Campagna di monitoraggio della qualità dell'aria nel comune di Paese

Con DGR n. 1855 del 29 dicembre 2020 (pubblicata sul BUR n. 14 del 29/01/2021) la Regione del Veneto ha provveduto all'approvazione della nuova suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati relativamente alla qualità dell'aria, che abroga quella precedente approvata con DGR n. 2130 del 23 ottobre 2012.

Zonizzazione Veneto 2020

ai sensi del D.Lgs.155/2010

Zone

- IT0517 - Agglomerato di Venezia
- IT0518 - Agglomerato di Treviso
- IT0519 - Agglomerato di Padova
- IT0520 - Agglomerato di Vicenza
- IT0521 - Agglomerato di Verona
- IT0522 - Pianura
- IT0523 - Zona Costiera e Colli
- IT0524 - Zona Pedemontana
- IT0525 - Prealpi e Alpi
- IT0526 - Fondovalle



0 10 20 30 40 50 km

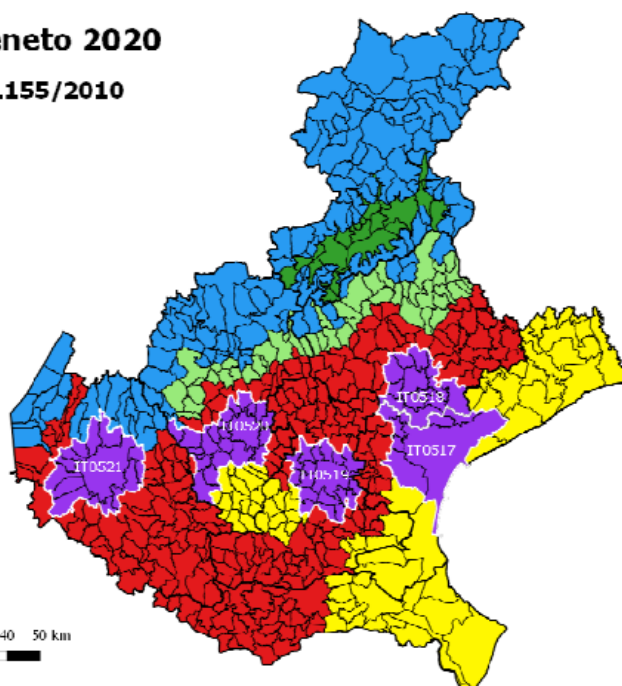


Figura 27 - Zonizzazione del territorio regionale approvata con DGR n. 1855/2020

Il D.Lgs 155/2010 prevede che in ogni zona e/o agglomerato deve essere effettuata ogni anno la valutazione della qualità dell'aria ambiente per ciascun inquinante. A seconda degli esiti di tale valutazione si applicano tipologie di monitoraggio distinte. Il medesimo decreto regola i livelli in aria ambiente di biossido di zolfo (SO₂), biossido di azoto (NO₂), ossidi di azoto (NO_x), monossido di carbonio (CO), particolato (PM₁₀ e PM_{2.5}), piombo (Pb), benzene (C₆H₆), oltre alle concentrazioni di ozono (O₃) e ai livelli nel particolato PM₁₀ di cadmio (Cd), nichel (Ni), arsenico (As) e Benzo(a)pirene (BaP). Nel presente documento è stato verificato il rispetto dei valori limite e/o valori obiettivo e di tutti gli indicatori riportati in Tabella 1 per i seguenti parametri: NO₂, NO_x, SO₂, CO, O₃, PM₁₀, PM_{2.5}, C₆H₆, BaP, Pb, As, Ni, Cd.

Inquinante	Nome limite	Indicatore statistico	Valore
SO ₂	Livello critico per la protezione della vegetazione	Media annuale e Media invernale	20 µg/m ³
	Soglia di allarme	superamento per 3h consecutive del valore soglia	500 µg/m ³
	Limite orario per la protezione della salute umana	Media 1 h	350 µg/m ³ da non superare più di 24 volte per anno civile
	Limite di 24 ore per la protezione della salute umana	Media 24 h	125 µg/m ³ da non superare più di 3 volte per anno civile
NO _x	Livello critico per la protezione della vegetazione	Media annuale	30 µg/m ³
NO ₂	Soglia di allarme	superamento per 3h consecutive del valore soglia	400 µg/m ³
	Limite orario per la protezione della salute umana	Media 1 h	200 µg/m ³ da non superare più di 18 volte per anno civile
	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 µg/m ³
PM ₁₀	Limite di 24 ore per la protezione della salute umana	Media 24 h	50 µg/m ³ da non superare più di 35 volte per anno civile

Inquinante	Nome limite	Indicatore statistico	Valore
	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM2.5	Valore limite per la protezione della salute umana	Media annuale	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
CO	Limite per la protezione della salute umana	Max giornaliero della Media mobile 8h	10 mg/m^3
Pb	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	0.5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
BaP	Valore obiettivo	Media annuale	1.0 ng/m^3
C₆H₆	Limite annuale per la protezione della salute umana	Media annuale	5.0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
O₃	Soglia di informazione	superamento del valore orario	180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	Soglia di allarme	superamento del valore orario	240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	Obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana	Max giornaliero della Media mobile 8h	120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	Valore obiettivo per la protezione della salute umana	Max giornaliero della Media mobile 8h	120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare per più di 25 giorni all'anno come media su 3 anni
	Valore obiettivo per la protezione della vegetazione	AOT40, calcolato sulla base dei valori orari da maggio a luglio	18000 $\mu\text{g}/\text{m}^3\text{h}$ da calcolare come media su 5 anni
	Obiettivo a lungo termine per la protezione della vegetazione	AOT40, calcolato sulla base dei valori orari da maggio a luglio	6000 $\mu\text{g}/\text{m}^3 \cdot \text{h}$
Ni	Valore obiettivo	Media Annuale	20.0 ng/m^3
As	Valore obiettivo	Media Annuale	6.0 ng/m^3
Cd	Valore obiettivo	Media Annuale	5.0 ng/m^3

Figura 28 - Limiti di qualità dell'aria in vigore ai sensi del D. Lgs. 155/2010

Il monitoraggio a Paese è stato eseguito in via Vecelli dal 18/11/2020 al 04/01/2021 in un periodo invernale e dal 15/06/2021 al 05/08/2021 in uno estivo per garantire una maggiore rappresentatività delle informazioni acquisite. Le concentrazioni degli inquinanti determinati sono state comparate, ove possibile, con i limiti normativi e per confronto con quelle rilevate presso le stazioni fisse della rete di monitoraggio della qualità dell'aria ARPAV di Treviso.



Figura 29 - Sito di monitoraggio della qualità dell'aria nel comune di Paese

Seguono i risultati del monitoraggio.

Monossido di carbonio (CO)

La raccolta dei dati è risultata pari al 99%, superiore al valore minimo pari al 90% previsto dal D. Lgs.155/2010. Il periodo di copertura è risultato pari al 27% dell'anno civile superiore al valore minimo del 14% previsto dal medesimo decreto. Durante la campagna di monitoraggio la concentrazione giornaliera della media mobile di 8 ore di monossido di carbonio non ha mai superato il valore limite di 10 mg/m³, in linea con quanto si rileva presso la stazione di monitoraggio di Treviso - Strada Sant'Agnese (Allegato - Grafico 1). Le medie di periodo sono risultate pari a 0,5 mg/m³ durante la campagna invernale e 0,3 mg/m³ durante quella estiva. La media mobile di 8 ore più alta registrata presso il sito di Paese è stata pari a 1,8 mg/m³.

Biossido di azoto (NO₂)

La raccolta dei dati è risultata pari al 99% superiore al valore minimo pari al 90% previsto dal D. Lgs.155/2010. Il periodo di copertura è risultato pari al 27% dell'anno civile superiore al valore minimo del 14% previsto dal medesimo decreto. Durante le due campagne di monitoraggio la concentrazione di biossido di azoto non ha mai superato i valori limite orari relativi all'esposizione acuta (Allegato – Grafico 2). Relativamente all'esposizione cronica, la media delle concentrazioni orarie misurate nei due periodi è stata calcolata pari a 19 µg/m³ inferiore al valore limite di 40 µg/m³. La media di periodo relativa alla campagna invernale è risultata pari a 27 µg/m³ mentre quella relativa alla campagna estiva pari a 18 µg/m³. La media oraria più alta registrata presso il sito di Paese è stata pari a 73 µg/m³.

Negli stessi due periodi di monitoraggio la media complessiva delle concentrazioni orarie di NO₂ misurate presso la stazione fissa di fondo urbano della rete ARPAV situata a Treviso - via Lancieri di Novara, è risultata pari a 22 µg/m³. La media oraria più alta registrata presso la stazione fissa di Treviso - via Lancieri di Novara è stata pari a 94 µg/m³.

Biossido di zolfo (SO₂)

La raccolta dei dati è risultata pari al 93% superiore al valore minimo pari al 90% previsto dal D. Lgs.155/2010. Il periodo di copertura è risultato pari al 25% dell'anno civile superiore al valore minimo del 14% previsto dal medesimo decreto. Durante la campagna di monitoraggio, la concentrazione di biossido di zolfo non ha mai superato i valori limite, orario e giornaliero, relativi all'esposizione acuta (Allegato – Grafico 3 e Grafico 4). La media delle concentrazioni orarie misurate nei due periodi è risultata inferiore al limite di quantificazione strumentale (< 3 µg/m³). Le medie della campagna invernale e della campagna estiva sono risultate entrambe inferiori al limite di quantificazione strumentale. La media oraria più alta registrata presso il sito di Paese è stata pari a 6 µg/m³ rilevata il giorno 25/11/2020.

Ozono (O₃)

La raccolta dei dati è risultata pari al 99% superiore al valore minimo pari al 90% previsto dal D. Lgs.155/2010. Il periodo di copertura è risultato pari al 16% del periodo estivo dell'anno civile superiore al valore minimo del 10% previsto dal medesimo decreto. Durante la campagna di monitoraggio eseguita nel periodo estivo la concentrazione media oraria di ozono non ha mai superato la soglia d'informazione pari a 180 µg/m³ (Allegato – Grafico 5). La media oraria più alta registrata presso il sito di Paese è stata pari a 178 µg/m³ rilevata il giorno 19/06/2021 alle ore 16.00. L'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana pari a 120 µg/m³ calcolato come media di 8 ore è stato superato spesso durante la campagna estiva (Allegato – Grafico 6) come osservato anche presso la stazione fissa di Treviso – via Lancieri

di Novara. La dipendenza di questo inquinante da alcune variabili meteorologiche, temperatura e radiazione solare in particolare, comporta una certa variabilità da un anno all'altro, pur in un quadro di vasto inquinamento diffuso.

Polveri inalabili PM10 e respirabili PM2.5

Le polveri PM10 (particelle aerodisperse aventi diametro aerodinamico inferiore o uguale a 10 µm) sono prodotte da un'ampia varietà di sorgenti sia naturali che antropiche. Una volta emesse, le polveri PM10 possono rimanere in sospensione in aria per alcune ore ed essere aerotrasportate per una distanza dell'ordine di alcuni chilometri. Le particelle di dimensioni inferiori hanno invece un tempo medio di vita da pochi giorni fino a diverse settimane e possono venire veicolate dalle correnti atmosferiche per distanze dell'ordine di centinaia di chilometri. Il PM10 è in parte emesso come tale direttamente dalle sorgenti in atmosfera (primario) ed è in parte formato attraverso reazioni chimiche fra altre specie inquinanti (secondario). Nella seconda categoria, cioè tra i composti prodotti da reazioni secondarie, rientrano le particelle carboniose originate durante la sequenza fotochimica che porta alla formazione di ozono, di particelle di solfati e nitrati derivanti dall'ossidazione di SO₂ e NO₂ rilasciati in vari processi di combustione. Come il PM10, anche il particolato PM2.5 (particelle aerodisperse aventi diametro aerodinamico inferiore o uguale a 2.5 µm) è in parte emesso come tale direttamente dalle sorgenti in atmosfera (PM2.5 primario) ed è in parte formato attraverso reazioni chimiche fra altre specie inquinanti (PM2.5 secondario). A Paese il PM10 è stato determinato tramite campionatore sequenziale posizionato in parallelo alla stazione rilocabile. Di seguito vengono messi a confronto i dati rilevati a Paese con quelli osservati nel medesimo periodo presso la stazione fissa ARPAV di monitoraggio della qualità dell'aria posizionata a Treviso – via Lancieri di Novara. La raccolta dei dati è risultata pari al 73% inferiore al valore minimo previsto dal D. Lgs.155/2010.

Il periodo di copertura è risultato pari al 20% dell'anno civile superiore al valore minimo del 14% previsto dal medesimo decreto. Per quanto detto i risultati del monitoraggio per questo parametro di seguito riportati sono da considerarsi indicativi. Durante il periodo di monitoraggio la concentrazione di polveri PM10 ha superato a Paese il valore limite giornaliero per la protezione della salute umana, pari a 50 µg/m³, da non superare per più di 35 volte per anno civile, per 11 giorni su 38 di misura nella campagna invernale (Allegato – Grafico 7) quindi per un totale di 11 giorni di superamento su 73 complessivi di misura (15%). Negli stessi due periodi di monitoraggio le concentrazioni giornaliere di PM10 misurate presso la stazione fissa della Rete ARPAV di monitoraggio della qualità dell'aria di Treviso – via Lancieri di Novara sono risultate superiori a tale valore limite per 12 giorni su 73 di misura (17%). La media di periodo delle concentrazioni giornaliere di PM10 misurate a Paese è risultata pari a 31 µg/m³. Nello stesso periodo di monitoraggio la media complessiva delle concentrazioni giornaliere di PM10 misurate presso la stazione fissa della Rete ARPAV di monitoraggio della qualità dell'aria di Treviso – via Lancieri di Novara è risultata pari a 28 µg/m³.

PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Paese	Treviso via Lancieri di Novara
MEDIA campagna invernale	41	39
n. superamenti	11	12
n. dati	38	38
MEDIA campagna estiva	19	16
n. superamenti	0	0
n. dati	34	34
MEDIA totale	31	28
n. superamenti	11	12
n. dati	73	73
% superamenti	15	17

Figura 30- Concentrazioni giornaliere di PM10 misurate a Paese e presso la stazione fissa di Treviso

PM2.5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Paese	Treviso – via Lancieri di Novara
MEDIA campagna invernale	36	32
n. dati	48	46
MEDIA campagna estiva	15	11
n. dati	46	48
MEDIA totale	26	21
n. dati	94	94

Figura 31 - Concentrazioni giornaliere di PM2.5 misurate a Paese e presso la stazione fissa di Treviso

In conclusione, si rileva che:

Per quanto riguarda gli inquinanti CO, SO₂ e NO₂ a Paese non sono stati rilevati valori superiori ai limiti di legge previsti dal D.Lgs 155/2010. Per quanto riguarda l'Ozono si sono osservati frequenti superamenti dell'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana, pari a 120 mg/m³ calcolato come media di 8 ore, come osservato anche presso la stazione fissa di Treviso – via Lancieri di Novara.

La determinazione di PM10 invece è stata eseguita con frequenza giornaliera a Paese. Durante le campagne si sono verificati dei problemi tecnici alla strumentazione per il campionamento che hanno causato la perdita di dati e una conseguente riduzione dell'efficienza del monitoraggio pur garantendo la copertura minima prevista dal D. Lgs.155/2010. Per tale motivo i risultati del monitoraggio per questo parametro sono da considerarsi indicativi. Nel periodo invernale si sono osservati alcuni superamenti del Valore Limite giornaliero di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ previsto dal D.Lgs. 155/2010 da non superare per più di 35 volte l'anno analogamente a quanto osservato nel medesimo periodo presso la stazione fissa di Treviso – via Lancieri di Novara. Allo scopo di verificare il rispetto dei limiti di legge previsti dal D.Lgs. 155/2010 per il PM10, è stata utilizzata una metodologia di calcolo elaborata dall'UO Qualità dell'Aria di ARPAV. L'applicazione della metodologia di stima, utilizzando come stazione di riferimento quella di Treviso – via Lancieri di Novara, ha evidenziato il rispetto del Valore Limite annuale di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e il rischio di superamento del Valore Limite giornaliero di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare per più di 35 volte l'anno. Le polveri respirabili PM2.5 sono state rilevate con strumentazione automatica con frequenza giornaliera. La metodologia di calcolo per valutare il rispetto del valore limite di legge previsto dal D.Lgs. 155/2010 per il parametro PM2.5 nel confronto con la stazione di Treviso – via Lancieri di Novara, ha stimato per il sito sporadico di Paese il raggiungimento del Valore Limite annuale di 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

5.2 Acqua

5.2.1 Acque superficiali

5.2.1.1 Qualità delle acque in provincia di Treviso

Nella provincia di Treviso si estendono sette bacini idrografici la cui delimitazione è definita nell'ambito del Piano di Tutela delle Acque (Deliberazione del Consiglio Regionale n. 107 del 08/12/2009). Cinque di questi prendono il nome dai fiumi: Sile, Piave, Livenza, Brenta e Lemene. I rimanenti due bacini sono: Bacino scolante nella Laguna di Venezia e Pianura tra Livenza e Piave. Il comune di Paese ricade nel bacino del Sile.

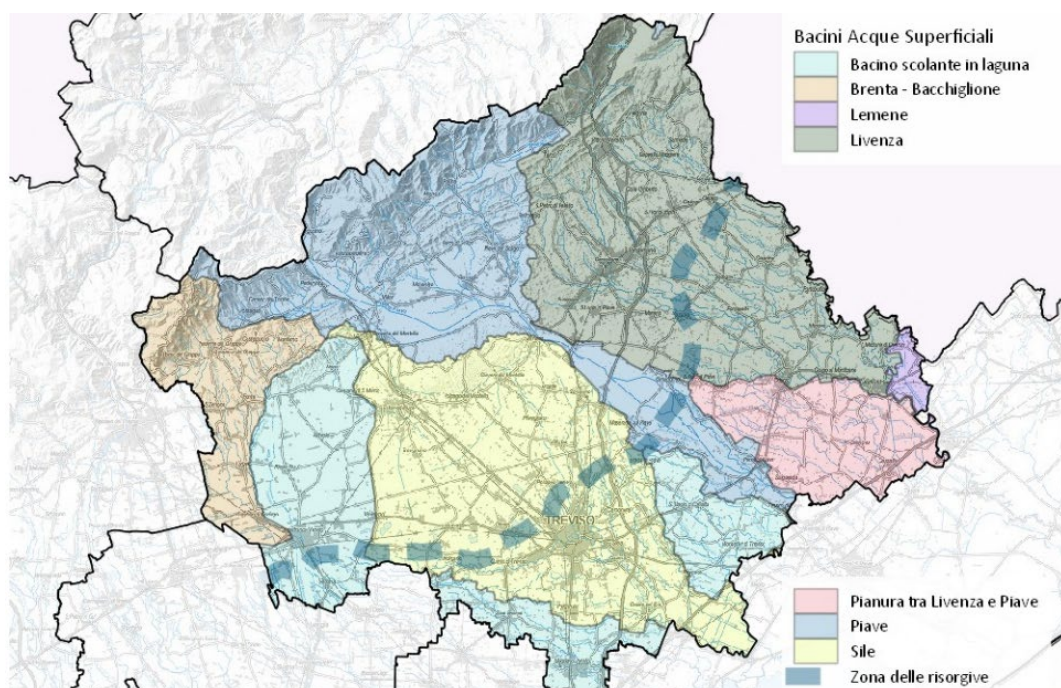


Figura 32- Delimitazione dei Bacini Idrografici presenti in Provincia di Treviso secondo il Piano di Tutela delle Acque

Il bacino idrografico apparente del Sile ha un'estensione stimata in circa 755 km². Trattandosi di un fiume di risorgiva, non è appropriato parlare di bacino idrografico mentre è più accettabile definire un bacino apparente, inteso come area che partecipa ai deflussi superficiali in maniera sensibilmente diversa rispetto a quella di un bacino montano, con notevoli dispersioni nell'acquifero. Il bacino del fiume è individuabile con precisione solo a valle della fascia delle risorgive. A monte invece, fino al Montello, si estende la pianura alluvionale, sede dell'acquifero freatico indifferenziato.

L'ARPAV, quale soggetto istituzionale preposto al controllo e monitoraggio degli indicatori ambientali, provvede ad effettuare annualmente per conto della Regione Veneto un piano regionale di monitoraggio della qualità delle acque. Dal "Rapporto sulla qualità delle acque in provincia di Treviso 2019" si rileva che non ci sono stazioni di monitoraggio delle acque superficiali localizzate nel comune di Paese.

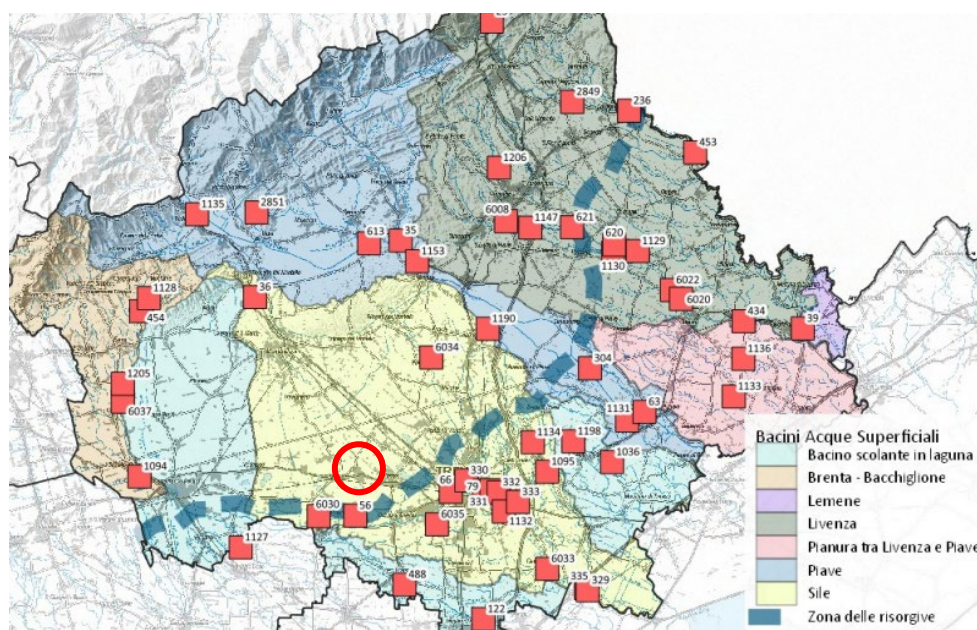


Figura 33 - Stazioni di monitoraggio delle acque superficiali in provincia di Treviso

Per completezza si riporta la situazione dello stato ecologico e chimico che riguarda il comune di Treviso, territorio prossimo al comune di Paese.

Le mappe di seguito riportate rappresentano la situazione nella provincia di Treviso nel quadriennio 2010-2013 e nel triennio 2014-2016 mentre la tabella illustra gli indici Stato Ecologico e Stato Chimico.

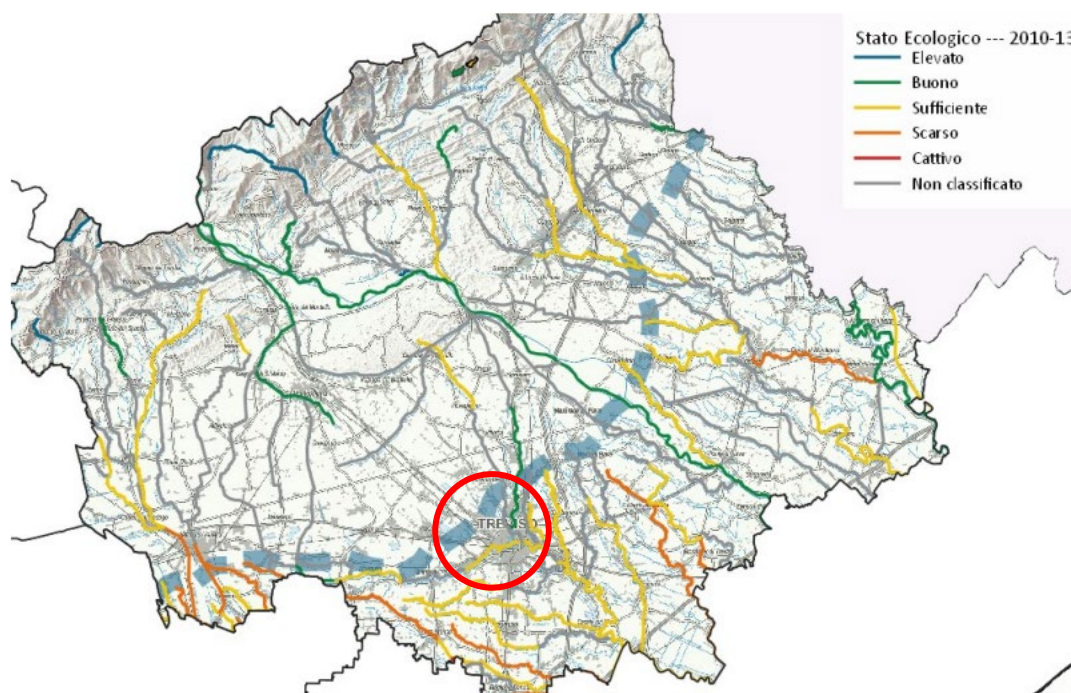


Figura 34 - Stato ecologico di fiumi e laghi. Quadriennio 2010 - 2013

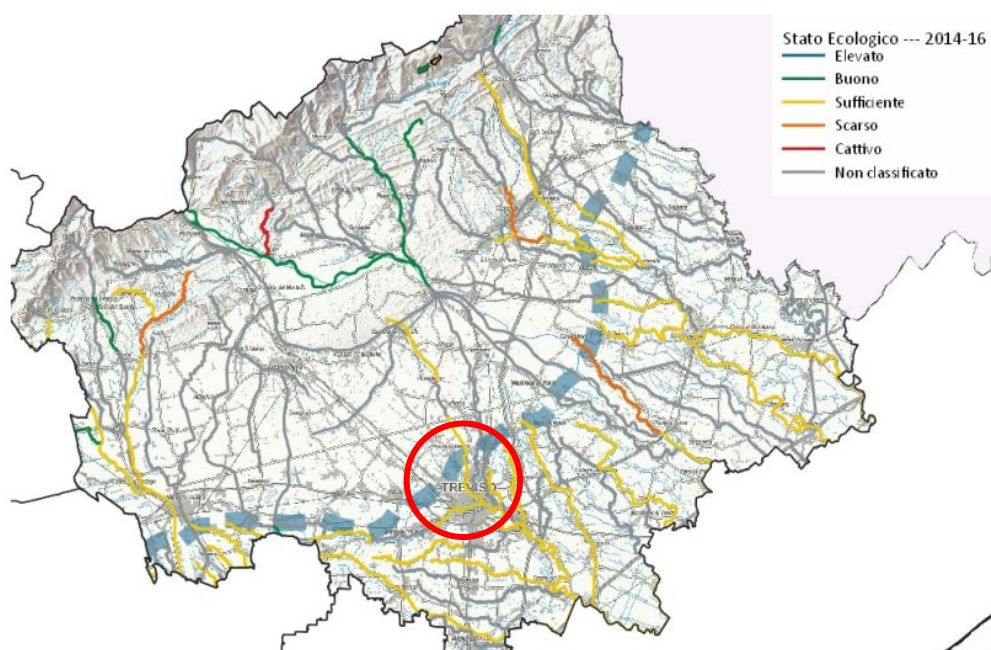


Figura 35 - Stato ecologico di fiumi e laghi. Triennio 2014 – 2016

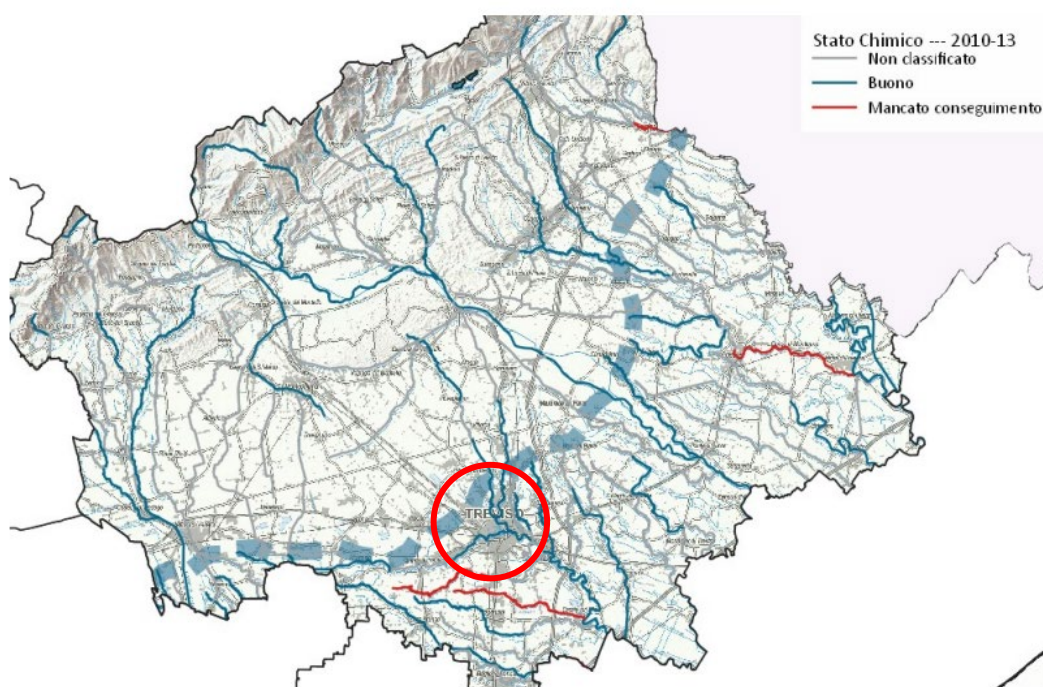


Figura 36 - Stato chimico di fiumi e laghi. Quadriennio 2010 - 2013.

“Mancato conseguimento”: mancato conseguimento dello stato buono

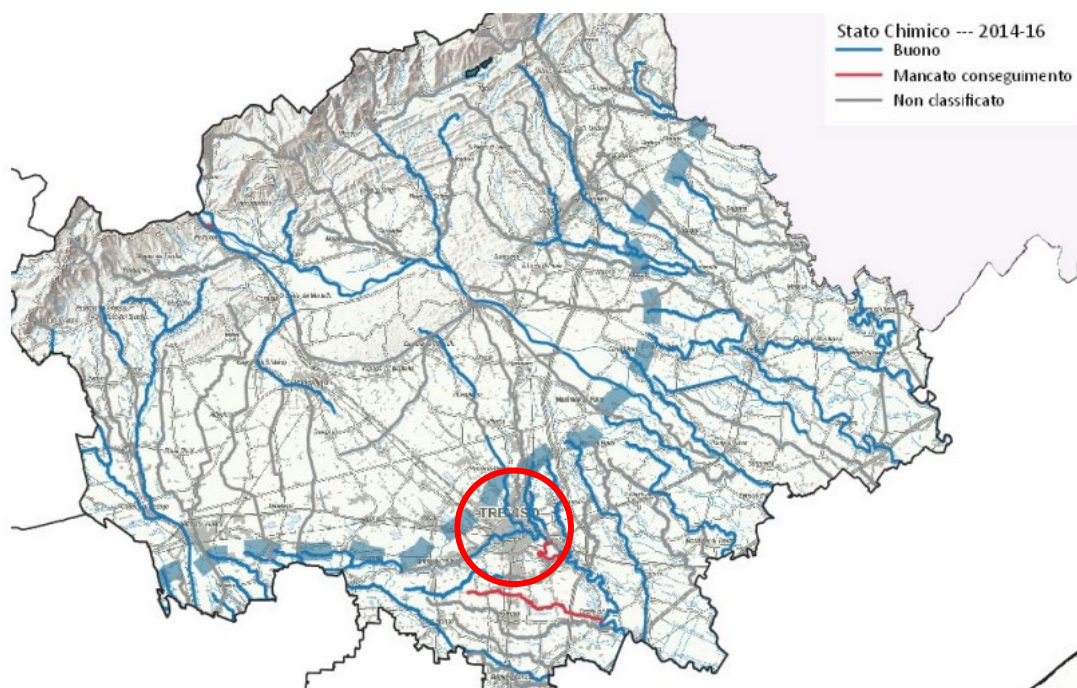


Figura 37 - Stato chimico di fiumi e laghi. Triennio 2014 - 2016.
“Mancato conseguimento”: mancato conseguimento dello stato buono

Le mappe mostrano una differenza marcata tra i due indicatori. Lo Stato Chimico è Buono ovunque mentre lo Stato Ecologico varia tra Elevato e Scarso. Lo Stato Chimico testimonia che non vi sono criticità collegate alla presenza di composti chimici pericolosi e appartenenti alla già citata lista. Lo Stato Ecologico dimostra invece che per gli aspetti più ambientali sono presenti delle criticità anche marcate. In particolare, evidenzia quanto si è già notato gli anni scorsi: la pianura a valle della fascia delle risorgive presenta condizioni sufficienti o talora scarse mentre altrove la situazione è meno critica con corpi idrici spesso in condizioni buone o elevate.

5.2.1.2 Acque superficiali nel comune di Paese

Il territorio comunale di Paese è caratterizzato da un sistema idrografico superficiale naturale pressoché inesistente, a causa della natura fortemente permeabile del terreno che assorbe in larga parte le precipitazioni meteoriche qualora non impermeabilizzato. Ciò, assieme alla già evidenziata tendenza all'aridità dei terreni agrari, ha comportato la necessità di sviluppare un'adeguata rete irrigua artificiale che consentisse di sostenere le coltivazioni nei periodi critici. Tutto il territorio comunale ricade nell'ambito del Consorzio di Bonifica Piave. Da un punto di vista idrologico l'irrigazione per scorrimento, a parità di capacità idrica dei terreni, di capacità di suzione della vegetazione e di quantità utilizzata, comporta generalmente una maggiore percentuale di traslocazione diretta negli strati sottostanti rispetto ad un'irrigazione a pioggia. Tale squilibrio tra le tecniche d'irrigazione ha un suo significato pregnante soprattutto in quelle zone, come Paese appunto, in cui il sistema irriguo prevede la tecnica a scorrimento su gran parte del territorio e la tipologia colturale prevalente risulta a seminativi (mais e cereali vernini). I canali presenti nel territorio comunale hanno origine dal principale di Ponente, che lambisce il comune a nord, e attraversano il comune con andamento da nord-ovest verso sud-est. I secondari sono, da est verso ovest:

- secondario di Postioma;
- secondario di San Zeno;

- secondario di Porcellengo (da cui deriva lo scarico del Morer);
- secondario di San Luca (a terminazione irrigua);
- secondario Padernello (poi scarico San Gottardo);
- canale di gronda secondario di San Gottardo (detto anche scarico Del Piovel).

Il territorio comunale è lambito per un breve tratto a nord dallo scarico Santa Eurosia, che non viene considerato per la sua marginalità in questa relazione.

Le portate di questi canali sono regolate con manufatti gestiti dai tecnici consortili.

La rete scolante presente nel territorio comunale risulta già adesso al limite del suo dimensionamento, maggiori problemi sono per ora evitati anche grazie a tracimazioni controllate nel territorio agricolo messe in opera dai tecnici consortili in occasione di eventi meteorici critici. Va comunque evidenziato che l'alta permeabilità del terreno non urbanizzato ha fatto in modo che le tracimazioni che si verificano, controllate o spontanee, siano presto assorbite una volta cessato l'evento meteorico, questo aiuto ha portato ad una sottovalutazione del rischio idraulico e alla mancata programmazione di una regimazione idraulica territoriale. Con l'aumento della superficie urbanizzata questo aiuto viene meno e i problemi idraulici si manifestano con maggiore frequenza.

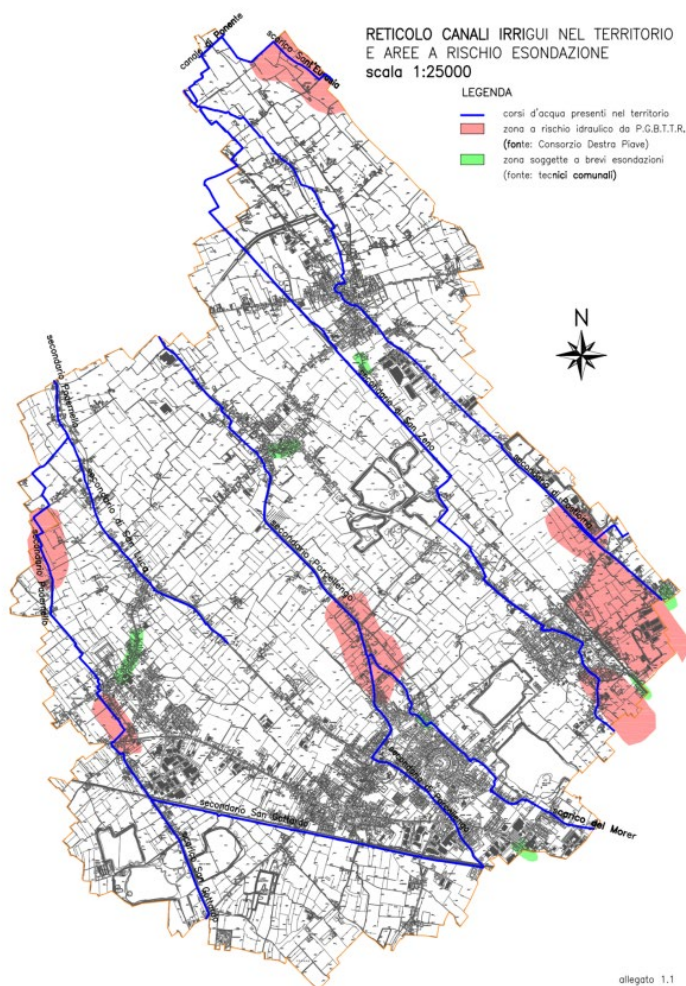


Figura 38 - Reticolo dei canali irrigui nel territorio di Paese. Estratto del RAP del PAT

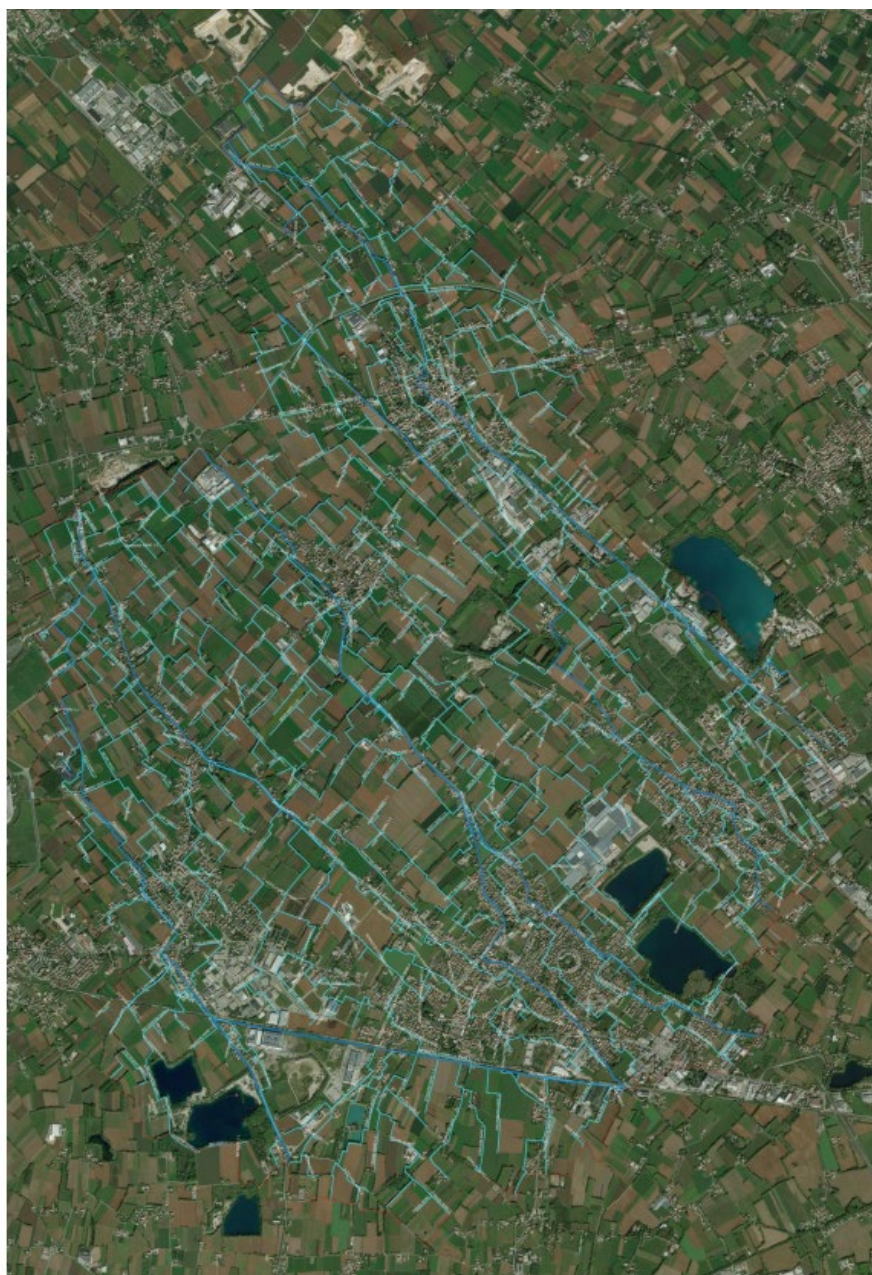


Figura 39 - Reticolo idrografico consorziale con canali secondari

5.2.2 Acque sotterranee

La qualità delle acque sotterranee della provincia di Treviso è costantemente monitorata da ARPAV da quasi 20 anni attraverso un'estesa rete di controllo. I risultati evidenziano una situazione non omogenea nel territorio provinciale. La zona occidentale presenta diverse criticità: concentrazioni di Nitrati elevate, presenza diffusa di erbicidi e di solventi organo-clorurati. Tali criticità hanno in parte compromesso la qualità delle acque delle falde poco profonde. La situazione migliora spostandosi verso est, in virtù di carichi antropici minori e di un favorevole apporto idrico da parte del fiume Piave. In questa zona i superamenti, molto meno frequenti, sono principalmente dovuti alla presenza di solventi organo-clorurati e, in particolare, di Tetracloroetilene e Tricloroetilene.

La rete è composta da 80 pozzi, 7 sorgenti e 7 pozzi utilizzati solamente per misure di livello. Viene condotto sia il monitoraggio qualitativo delle acque che il monitoraggio quantitativo.

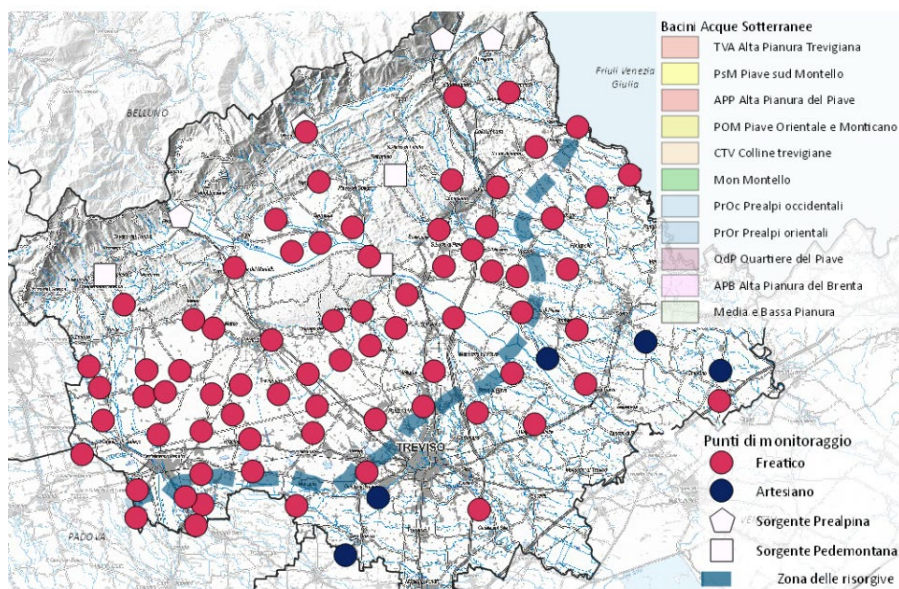


Figura 40 - Monitoraggio delle acque sotterranee 2019. Pozzi e sorgenti campionate.

Stato chimico puntuale

La mappa riporta lo Stato Chimico Puntuale (SCP) nel 2019 e nel 2018 nei punti della rete. I punti in cui è riportato il codice sono i punti dove il giudizio è risultato "scadente". Complessivamente nel 2019 ci sono stati 22 punti classificati "scadente" invece dei 15 del 2018. Da notare che, dal 2014, è classificata "scadente" la qualità dei pozzi ubicati nell'area sud-orientale dove si rileva presenza di ammoniaca associata talvolta a presenza di Arsenico.

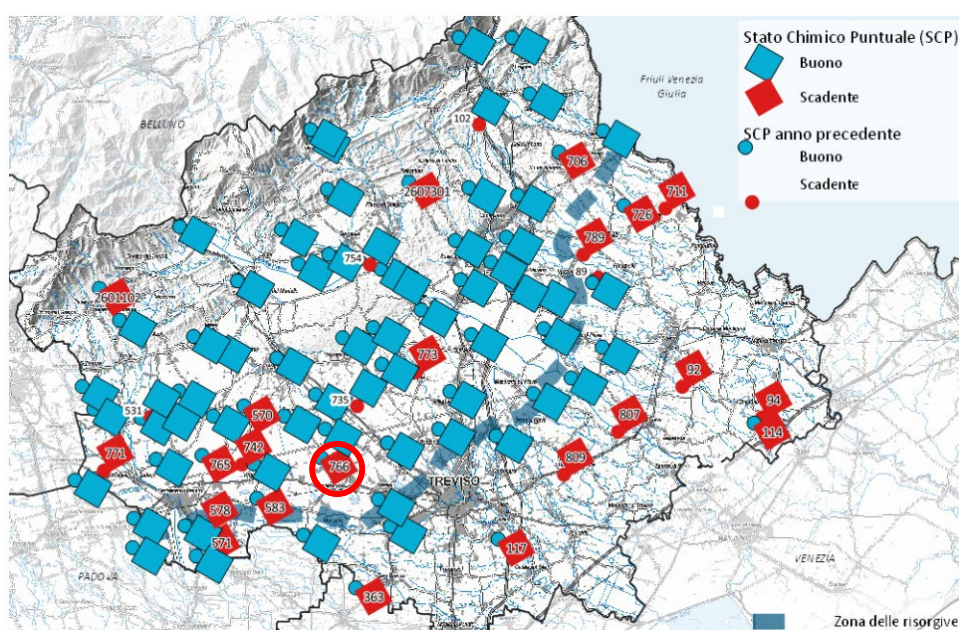


Figura 41 - Stato Chimico Puntuale dei pozzi monitorati nel 2019 e nel 2018 in provincia di Treviso.

Il comune di Paese è interessato dalla stazione 766 di cui si riportano, nella tabella che segue, gli esiti del campionamento.

Comune	Stazione	Stato Chimico Puntuale - 2018	Variazione	Stato Chimico Puntuale - 2019	Valutazione - Capitolo
Paese	766		peggioramento	scadente - metolachlor esa	prodotti fitosanitari

5.3 Suolo

5.3.1 Uso del suolo

La mappa che segue evidenzia l'uso del suolo (_c0506021_copsuolo) del comune di Paese con la rispettiva categorizzazione inerente al tipo di copertura. Le aree di tonalità grigia corrispondono al "tessuto urbanizzato", le aree rappresentate con le tonalità del marrone/verde evidenziano invece i suoli con copertura vegetale.

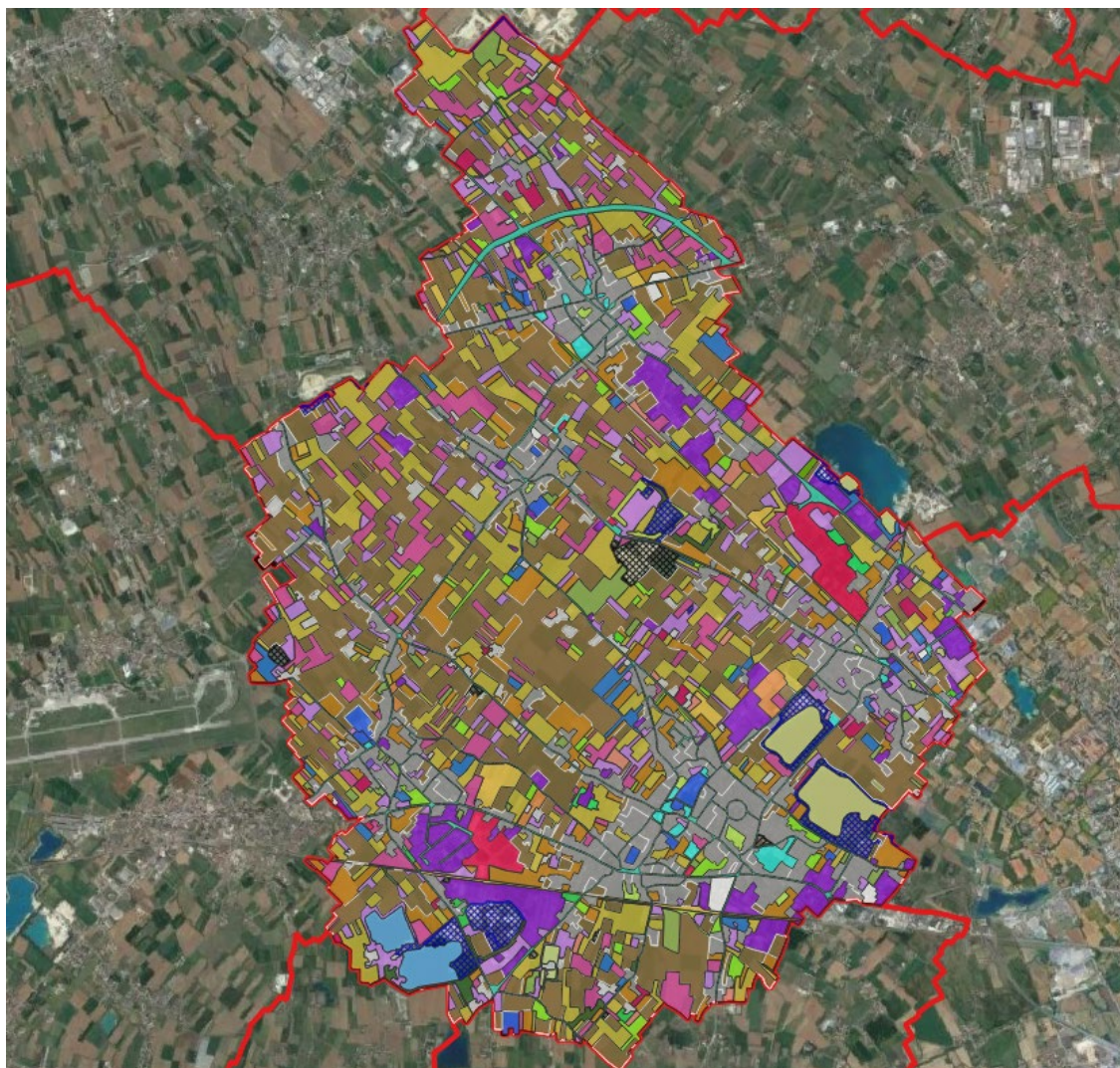




Figura 42 - Uso del suolo nel comune di Paese (_c0506021_copsuolo)

5.3.2 Consumo del suolo

Il consumo di suolo è un processo associato alla perdita di una risorsa fondamentale, limitata e non rinnovabile, dovuta all'occupazione di una superficie originariamente agricola, naturale o seminaturale con una copertura artificiale.

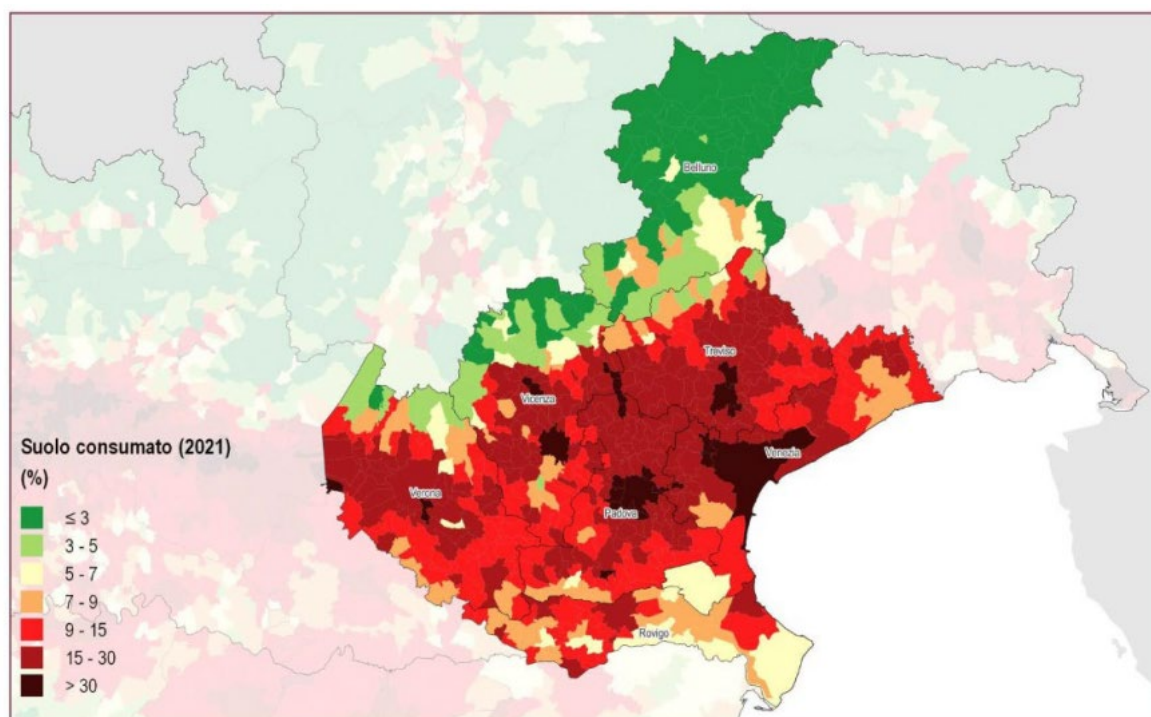


Figura 43 - Suolo consumato 2021: percentuale sulla superficie amministrativa.

Estratto dal Rapporto 2022 Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici

Province	Suolo consumato 2021 [ha]	Suolo consumato 2021 [%]	Suolo consumato pro capite 2021 [m ² /ab]	Consumo di suolo 2020-2021 [ha]	Consumo di suolo pro capite 2020-2021 [m ² /ab/anno]	Densità di consumo di suolo 2020-2021 [m ² /ha]
Belluno	10.163	2,82	508,93	15	0,77	0,43
Padova	40.058	18,69	429,52	123	1,32	5,76
Rovigo	15.334	8,43	664,48	23	0,98	1,24
Treviso	41.503	16,75	471,40	119	1,36	4,82
Venezia	35.571	14,40	421,69	110	1,30	4,45
Verona	41.199	13,30	444,05	185	1,99	5,96
Vicenza	34.400	12,64	402,36	108	1,27	3,98
Regione	218.230	11,90	448,13	684	1,40	3,73
Italia	2.148.512	7,13	362,70	6331	1,07	2,10

Figura 44 - Suolo consumato per provincia

Il Rapporto 2022 del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) "Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici" fornisce il quadro aggiornato dei processi di trasformazione della copertura del suolo e permette di valutare il degrado del territorio e l'impatto del consumo di suolo sul paesaggio e sui servizi ecosistemici. Dalle tabelle di sintesi allegate al Rapporto si evince che a Paese nel 2021 sono stati consumati 1.054 ha di suolo. Segue una tabella con i dati estrapolati dal Rapporto.

SUOLO CONSUMATO 2021 (%)	SUOLO CONSUMATO 2021 (HA)	INCREMENTO 2020-2021 (HA)
27,67	1.054	1,33

5.3.3 Inquadramento litologico e idrogeologico

Litologia

Le caratteristiche litologiche della zona sono state abbondantemente approfondite da numerosi studi, da cui risulta che l'attuale struttura deriva dalla sovrapposizione di più cicli di sedimentazione fluvio-glaciali e alluvionali. Affiorano sia terreni costituiti da depositi fluvio-glaciali, sia depositi alluvionali, più o meno recenti, connessi con le divagazioni del F. Piave con le imponenti correnti che si espandevano nella pianura Trevigiana. Le varie direttrici hanno pertanto generato dei propri coni di sedimentazione che si sono variamente sovrapposti e anastomatizzati. La deposizione dei materiali, orizzontale e verticale, è stata determinata dalla granulometria degli stessi, nonché dall'energia idraulica delle correnti di deposizione. Si è venuto in tal modo a creare una classazione in senso Nord-sud delle alluvioni: a Sud della zona collinare, che limita l'alta pianura trevigiana, si sviluppa una estesa fascia (denominata alta pianura) in cui il materasso alluvionale risulta costituito prevalentemente da ghiaie più o meno sabbiose. Spostandosi verso Sud la percentuale della matrice fine aumenta sempre più evidenziata dalla formazione di lenti argillose che via via diventano più consistenti formando livelli spessi e continui. Infatti, a Sud della zona collinare, che delimita l'alta pianura trevigiana, si sviluppa una estesa fascia in cui il materasso alluvionale risulta probabilmente costituito, per tutto il suo spessore, da materiali ghiaiosi e più o meno sabbiosi, poggiati direttamente sopra il basamento pre-quaternario sepolto. I sedimenti quaternari hanno localmente composizione granulometrica variabile sia sulla verticale che sull'orizzontale, e con ogni

probabilità nel complesso a ghiaie più o meno sabbiose dominanti compaiono livellette o lenti di sabbia o anche livelli o lenti limoso-argillosi. Questi ultimi sono caratterizzati da una tendenziale lenticolarità, per cui si sviluppano su aree limitate e sono discontinui. Dalla fascia indifferenziata dei sedimenti grossolani, scendendo verso sud, lo spessore complessivo delle ghiaie diminuisce progressivamente: i singoli letti ghiaiosi si assottigliano sempre più e la maggior parte di essi si esaurisce entro i materiali limoso-argillosi. Alla differenziazione e alla progressiva riduzione dei letti ghiaiosi verso sud, fa riscontro l'aumento rapido dei materiali fini, limoso-argillosi. Il sottosuolo della media-bassa pianura Veneta è perciò caratterizzato da un sottosuolo formato in prevalenza da orizzonti limoso-argillosi, nella bassa pianura sono generalmente di origine marina. I corpi ghiaiosi delle grandi conoidi alluvionali sono ormai molto rari, di spessore piuttosto limitato e quasi sempre ad elevate profondità, soprattutto nella bassa pianura.

Idrogeologia

La situazione idrogeologica del sottosuolo è condizionata dalle caratteristiche granulometriche e strutturali del materasso alluvionale e soprattutto dalla differente distribuzione dei materiali ghiaiosi e sabbiosi da Nord a Sud. La Pianura Veneta è costituita da un materasso di materiali sciolti i cui caratteri granulometrici, e la successione stratigrafica, risultano notevolmente variabili sia arealmente che in profondità. In generale si suddivide la pianura in due zone con caratteristiche diverse: l'alta pianura e la media-bassa pianura. Il passaggio tra l'alta e la media-bassa pianura è individuabile in corrispondenza della fascia delle risorgive (intersezione tra superficie freatica e superficie topografica), cioè in corrispondenza di quelle sorgenti che si formano per contrasto di permeabilità, in seguito all'aumento, nella sezione verticale, della frazione limoso-argillosa. Tale aspetto è peraltro molto rilevante anche dal punto di vista idrografico. Nell'area di media-bassa pianura predominano i sedimenti a granulometria fine (argilla, limo) che costituiscono livelli arealmente discontinui e potenti con intercalazioni di livelli ghiaioso-sabbiosi sub orizzontali. Dal punto di vista idrogeologico, nell'alta pianura è presente un unico acquifero indifferenziato freatico, mentre nell'area di media-bassa pianura coesistono diversi livelli acquiferi in pressione. Nell'insieme essi formano un sistema multi-falde in pressione alimentato direttamente dall'acquifero indifferenziato presente nell'alta pianura, che viene intensamente utilizzato per usi civili e per attività produttive. Generalmente il primo sottosuolo contiene un acquifero freatico di scarso interesse economico, alimentato fondamentalmente dalle piogge, dai corsi d'acqua e dalle acque di irrigazione. In alcune aree del Trevigiano, dove nel sottosuolo sussistono potenti livelli ghiaiosi appartenenti ad estese conoidi alluvionali, le falde in pressione sono particolarmente ricche. Si tratta di veri e propri "campi acquiferi", situati normalmente lungo le zone assiali di antiche grandi aree di deiezione alluvionale, ora abbandonate dal fiume. È la situazione degli acquiferi del Trevigiano, legati rispettivamente a zone di divagazione degli antichi corsi del Piave.

5.4 Rumore

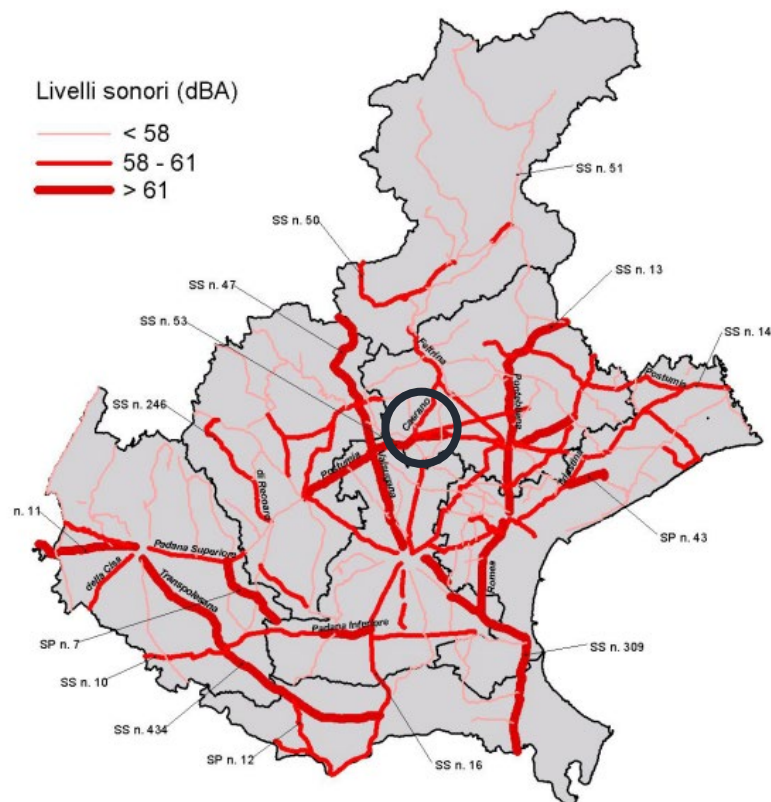
La Regione Veneto è dotata di un Piano Regionale dei Trasporti, il quale ha una sezione relativa all'inquinamento acustico. Il Piano osserva che i fattori principali che contribuiscono a definire i livelli sonori a bordo strada sono:

- il volume totale di traffico;
- la velocità media dei veicoli;
- la composizione dei flussi di traffico;
- la pavimentazione stradale.

I principali fattori che intervengono nella riduzione dei livelli all'aumentare della distanza dalla strada sono le schermature prodotte da barriere, l'assorbimento acustico del terreno e quello atmosferico.

Le mappe che seguono mostrano i livelli sonori diurni e notturni su base regionale. Si osserva che i valori si riferiscono ad una distanza di 30 metri dall'asse stradale. Le soglie sono state identificate in base ai valori modali ricavati dalla distribuzione e dalla numerosità dei casi riscontrati. Il DPCM 14/11/1997 fissa valori di immissione diurni e notturni pari rispettivamente a 65 dBA e 55 dBA per la Classe acustica IV in prossimità di strade di grande comunicazione.

Statali e provinciali - Livelli sonori notturni



Statali e provinciali - Livelli sonori diurni

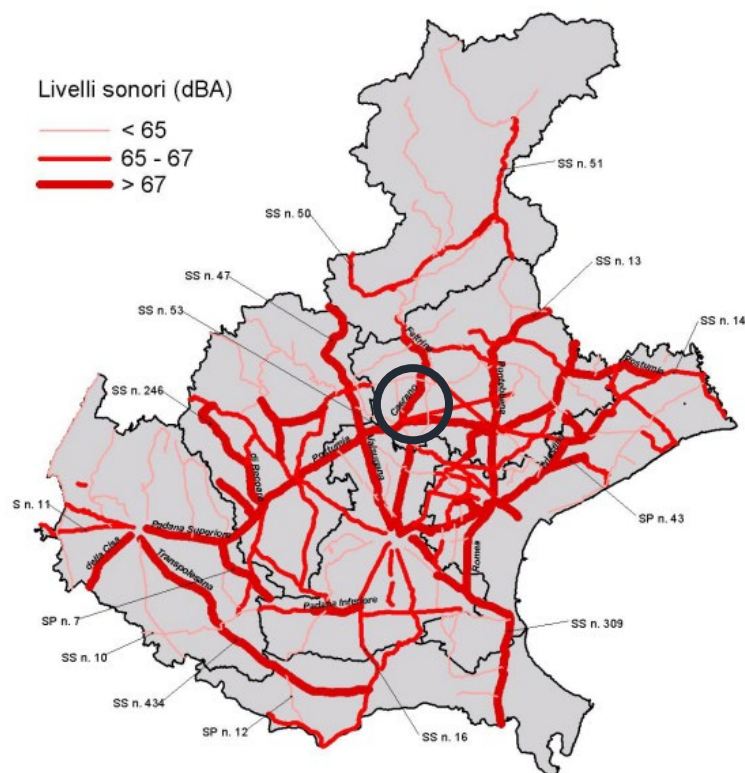


Figura 45 - Catasto delle fonti di pressione acustiche da infrastrutture extraurbane di trasporto nella Regione del Veneto

Intersecando il grafo stradale (statali e provinciali) con il layer cartografico contenente i confini comunali il Piano ha costruito un primo indicatore di criticità acustica; si è operata una classificazione dei comuni in funzione dell'attraversamento di infrastrutture con valori di emissione specificati. Seguono gli esiti dell'indagine.

	Strade con emissioni > 67 dBA (> 61 dBA)	Strade con emissioni > 65 dBA ma < 67 dBA (> 58dBA ma < 61 dBA)	Strade con emissioni < 65 dBA (< 58 dBA)
Livello 1	X	X	X
	X	X	
Livello 2	X		
	X		X
Livello 3		X	X
		X	
Livello 4			X

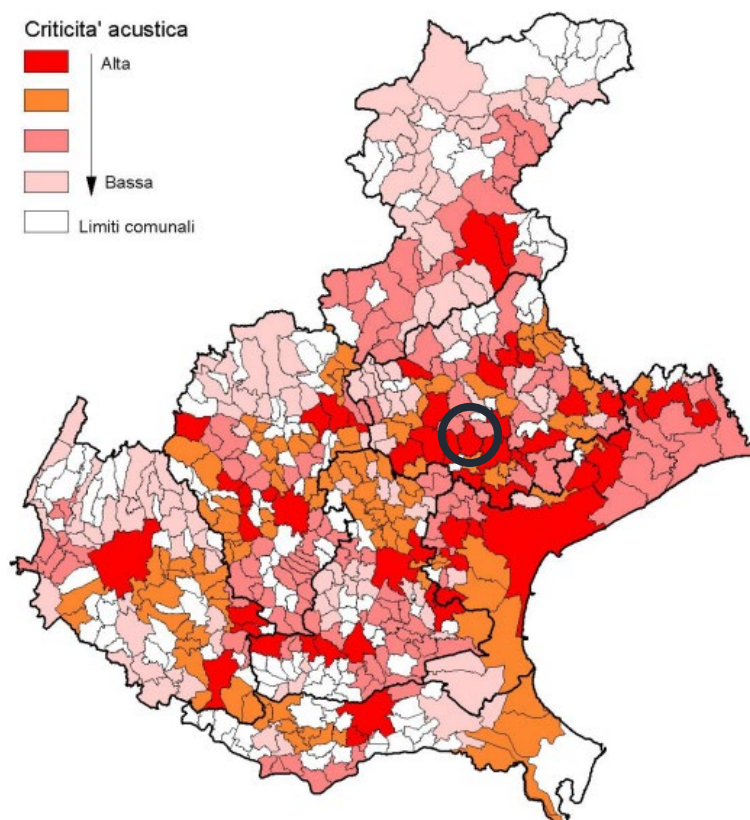
Fonte: ARPAV (Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto), 2002

Figura 46 - Schema utilizzato per la scelta del livello di criticità. Tra parentesi i valori di LAeq riferiti al periodo notturno

Provincia	Periodo	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4
VR	diurno	4.1	19.4	10.2	66.3
	notturno	7.1	15.3	14.3	63.3
VI	diurno	7.7	18.3	28.8	45.2
	notturno	3.8	14.4	26.0	55.8
PD	diurno	7.4	23.1	24.8	44.6
	notturno	2.5	7.4	22.3	67.8
VE	diurno	22.7	18.2	36.4	22.7
	notturno	11.4	4.5	52.3	31.8
RO	diurno	4.0	26.0	16.0	54.0
	notturno	10.0	16.0	18.0	56.0
BL	diurno	2.9	0.0	26.1	71.0
	notturno	0.0	0.0	18.8	81.2
TV	diurno	16.8	21.1	21.1	41.1
	notturno	11.6	9.5	30.5	48.4

Figura 47 - Percentuale di comuni con i livelli di criticità specificati suddivisi per provincia.
 Situazione diurna e notturna (1: alta criticità, 4: bassa criticità).

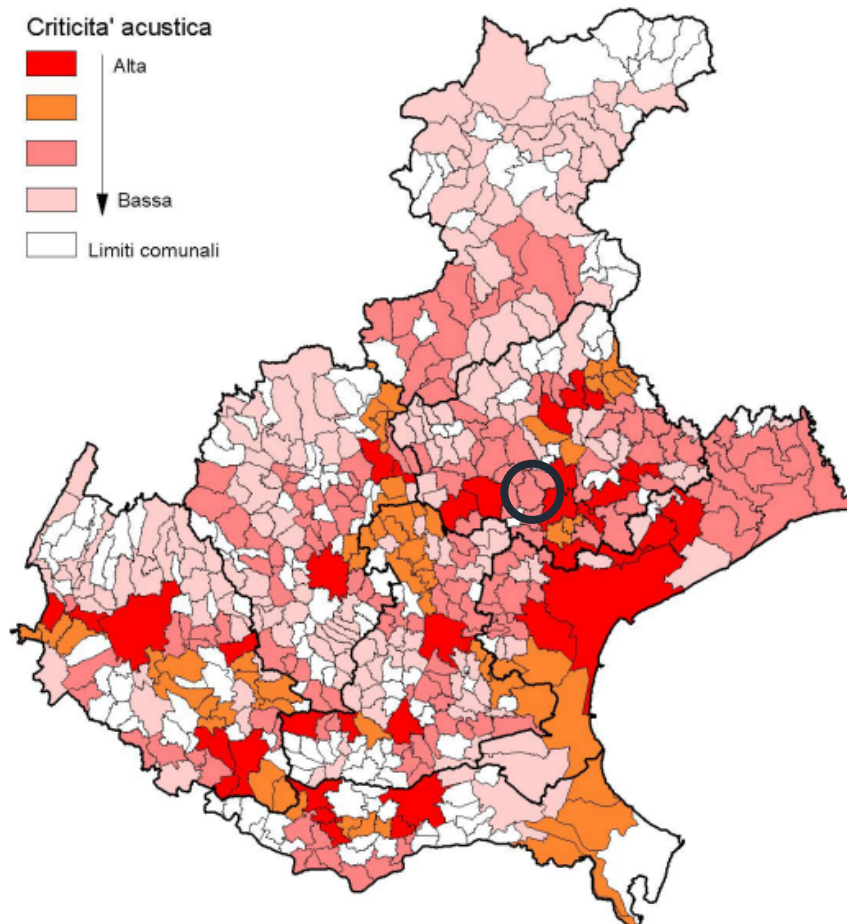
Situazione diurna



Criticità acustica Alta: Comuni interessati da strade che presentano livelli di emissione diurni > 67 dBA

Criticità acustica Bassa: Comuni non interessati da strade che presentano livelli di emissione diurni > 65 dBA

Situazione notturna



Criticita' acustica Alta: Comuni interessati da strade che presentano livelli di emissione notturni > 61 dBA

Criticita' acustica Bassa: Comuni non interessati da strade che presentano livelli di emissione notturni > 58 dBA

Il comune in esame presenta quindi, secondo il Piano, criticita' acustica alta nel diurno e criticita' mediamente bassa nel notturno.

Zonizzazione acustica del territorio comunale

Il comune in esame è dotato di un Piano di classificazione acustica comunale dal 2003. Sulla base degli artt. 4 e 6 della legge n° 447/1995, il territorio comunale viene suddiviso in sei classi aventi destinazioni d'uso differenti, queste classi, già a suo tempo introdotte dal d.P.C.M. 01/03/1991, sono riproposte nella Tabella A del d.P.C.M. 14/11/1997, ovvero:

- Classe I - Aree particolarmente protette:** rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.
- Classe II - Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale:** rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali ed artigianali.
- Classe III - Aree di tipo misto:** rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali: aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.
- Classe IV - Aree di intensa attività umana:** rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali ed uffici, con presenza di attività artigianali: le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie: le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie.
- Classe V - Aree prevalentemente industriali:** rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.
- Classe VI - Aree esclusivamente industriali:** rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

La definizione dei valori limite per ogni classe acustica è contenuta nella Legge Quadro n° 447/1995, mentre i valori numerici sono fissati dal d.P.C.M. 14/11/1997. I limiti assoluti di immissione sono definiti come: "Il valore massimo di rumore, determinato con riferimento al livello equivalente di rumore ambientale, che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori".

	Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempo di riferimento diurno L_{eq} [dB(A)]	Tempo di riferimento notturno L_{eq} [dB(A)]
I	Aree particolarmente protette	50	40
II	Aree prevalentemente residenziali	55	45
III	Aree di tipo misto	60	50
IV	Aree di intensa attività umana	65	55
V	Aree prevalentemente industriali	70	60
VI	Aree esclusivamente industriali	70	70

Figura 48 - Valori limite di immissione

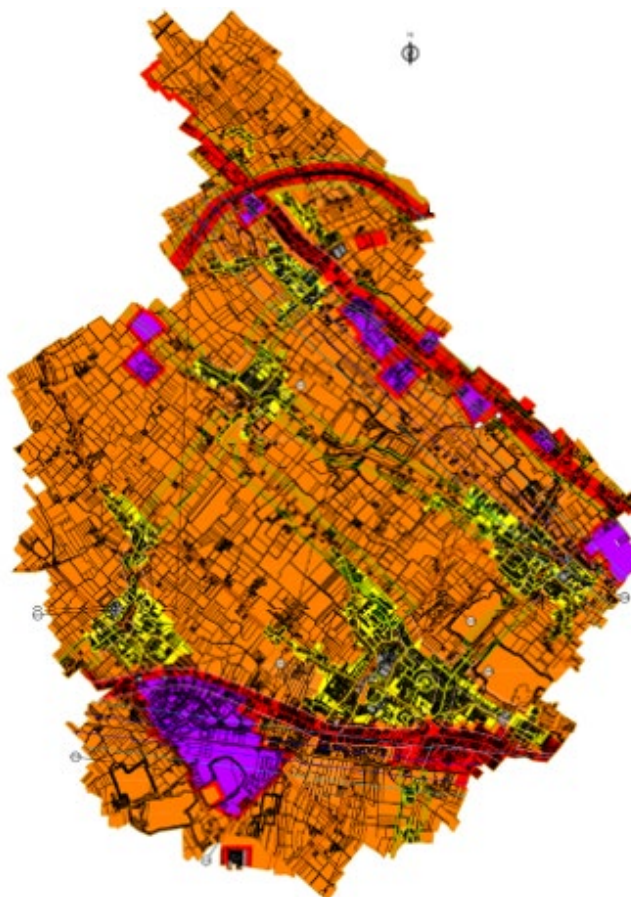
La Legge Quadro n° 447/1995 introduce, rispetto al d.P.C.M. 01/03/1991, il concetto di valore limite di emissione (cfr. art. 2 comma 1 lettera e) che viene poi ripreso e precisato all'interno del già citato d.P.C.M. 14/11/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"; il valore di emissione si configura dunque come il rumore immesso in tutte le zone

circostanti ad opera di una singola sorgente sonora, valutato in corrispondenza degli spazi utilizzati da persone e comunità.

	Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempo di riferimento diurno L_{eq} [dB(A)]	Tempo di riferimento notturno L_{eq} [dB(A)]
I	Aree particolarmente protette	45	35
II	Aree prevalentemente residenziali	50	40
III	Aree di tipo misto	55	45
IV	Aree di intensa attività umana	60	50
V	Aree prevalentemente industriali	65	55
VI	Aree esclusivamente industriali	65	65

Figura 49 - Valori limite di emissione

Segue la mappa di classificazione acustica del comune in esame con i relativi valori limite di emissione, immissione e qualità.



LEGENDA

VALORI LIMITE ASSOLUTI DI EMISSIONE, IMMISSIONE E QUALITA' (DPCM 14-11-97)

CL.	DEFINIZIONE	TEMPI DI RIFERIMENTO EMISSIONE		TEMPI DI RIFERIMENTO IMMISSIONE		TEMPI DI RIFERIMENTO QUALITA'		RETINO	COLORE
		06:00-22:00	22:00-06:00	06:00-22:00	22:00-06:00	06:00-22:00	22:00-06:00		
I	Aree particolarmente protette	45 dB(A)	35 dB(A)	50 dB(A)	40 dB(A)	47 dB(A)	37 dB(A)		verde
II	Aree ad uso prevalentemente residenziale	50 dB(A)	40 dB(A)	55 dB(A)	45 dB(A)	52 dB(A)	42 dB(A)		giallo
III	Aree di tipo misto	55 dB(A)	45 dB(A)	60 dB(A)	50 dB(A)	57 dB(A)	47 dB(A)		arancione
IV	Aree di intensa attività umana	60 dB(A)	50 dB(A)	65 dB(A)	55 dB(A)	62 dB(A)	52 dB(A)		rosso
V	Aree prevalentemente industriali	65 dB(A)	55 dB(A)	70 dB(A)	60 dB(A)	67 dB(A)	57 dB(A)		viola
VI	Aree esclusivamente industriali	65 dB(A)	65 dB(A)	70 dB(A)	70 dB(A)	70 dB(A)	70 dB(A)		blu

Figura 50 - Piano di classificazione acustica comunale scala 1:10.000

In generale le principali fonti di inquinamento acustico nelle aree urbane sono date da vari fattori, tra cui il traffico stradale e il traffico ferroviario. Il Comune di Paese è interessato dalla presenza di due linee ferroviarie (tratta Treviso – Montebelluna, direzione nord-sud; tratta Treviso – Vicenza, direzione est-ovest). Le indagini svolte per la stesura del Piano hanno tenuto in considerazione anche il traffico veicolare e ferroviario assegnando fasce di pertinenza.

Per l'assegnazione delle fasce di pertinenza acustica, ai sensi del d.P.R. n° 142 del 30/03/2004, sono state individuate le vie di comunicazione principali e secondarie; in seguito, sono state assegnate le fasce di pertinenza acustica alle vie di comunicazione più importanti sia in ambito extra-urbano, sia in ambito urbano; la rimanente viabilità è stata considerata come parte del territorio zonizzato. La tabella sottostante riporta l'elenco e la classificazione delle strade interessate dalle fasce di pertinenza acustica.

Denominazione Strada	Tipo di Strada (secondo codice della strada)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica A (m)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica B (m)
Strada Regionale S.R.53 "Castellana" tratto urbano (capoluogo - fraz. Padernello)	D - urbana di scorrimento - Db	100	-
Strada Regionale S.R.348 "Feltrina" tratto extraurbano	C - extraurbana secondaria - Cb	100	50
Strada Regionale S.R.348 "Feltrina" tratto urbano (fraz. Postioma)	D - urbana di scorrimento - Db	100	-
Strada Provinciale S.P. 102 "Postumia romana" tratto extraurbano	C - extraurbana secondaria - Cb	100	50
Strada Provinciale S.P. 79 tratto extraurbano	C - extraurbana secondaria - Cb	100	50
Strada Provinciale S.P. 79 tratto urbano (capoluogo - fraz. Castagnole)	D - urbana di scorrimento - Db	100	-
Strada Provinciale S.P. 100 tratto extraurbano	C - extraurbana secondaria - Cb	100	50
Strada Provinciale S.P. 100 tratto urbano (fraz. Castagnole - Porcellengo)	D - urbana di scorrimento - Db	100	-
Strada Provinciale S.P. 128 tratto extraurbano	C - extraurbana secondaria - Cb	100	50
Strada Provinciale S.P. 128 tratto urbano (fraz. Padernello - Porcellengo - Postioma)	D - urbana di scorrimento - Db	100	-
Viale Biasuzzi - Via 1° Maggio tratto urbano (capoluogo)	D - urbana di scorrimento - Db	100	-
Via IV Novembre tratto extraurbano	C - extraurbana secondaria - Cb	100	50
Via IV Novembre tratto urbano (capoluogo)	D - urbana di scorrimento - Db	100	-
Via Trieste - Via Sovernigo tratto extraurbano	C - extraurbana secondaria - Cb	100	50
Via Trieste - Via Sovernigo tratto urbano (fraz. Porcellengo)	D - urbana di scorrimento - Db	100	-

Denominazione Strada	Tipo di Strada (secondo codice della strada)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica A (m)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica B (m)
Via La Rocca	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Castagnera	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Castagnera sud	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Martini	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Del Mulino	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Strada Provinciale S.P.102 "Postumia romana" tratto urbano	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Corazzin	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Antiga	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Baracca	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Roncalli	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via San Luca	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Farina	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via San Gottardo	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Sottana	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Bavaresco	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Fornace / Via Sant'Ambrogio	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Nuovo tronco stradale non ancora realizzato tra la SP 100 (loc. Borgo Economia) e la SR 348 (loc. Granello)	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Cal dei Molini / Via Troian	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Olimpia / Via Cal Morganella	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Bosco	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Grotta	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Maso	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Falzadel	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Roma	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-

Denominazione Strada	Tipo di Strada (secondo codice della strada)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica A (m)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica B (m)
Via Pravato	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Viale Panizza / Via Trieste	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Montello	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via XXIV Maggio	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Battisti	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Treforni	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Nazionale / Via Veccelli	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Mons. Breda	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Oston	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via delle Levade	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-
Via Pellegrini	E/F – urbana di quartiere/locale	30	-

Figura 51 - Classificazione delle strade interessate dalle fasce di pertinenza acustica



Può definirsi inquinamento luminoso ogni forma di irradiazione di luce artificiale al di fuori delle aree a cui essa è funzionalmente dedicata, in particolar modo verso la volta celeste. Questo tipo di inquinamento è riconosciuto dalla comunità scientifica internazionale come indicatore di alterazione della condizione naturale, con conseguenze per ecosistemi vegetali, animali nonché salute umana. A tal riguardo ARPAV Veneto evidenzia come il valore dell'indicatore "brillanza cielo notturno" per i comuni della Pedemontana veneta varia a seconda delle zone, tra il 100% e il 300%, prevalentemente nella zona collinare, e tra il 300% e 900% nella zona di pianura, interessando la maggior parte della popolazione della regione.

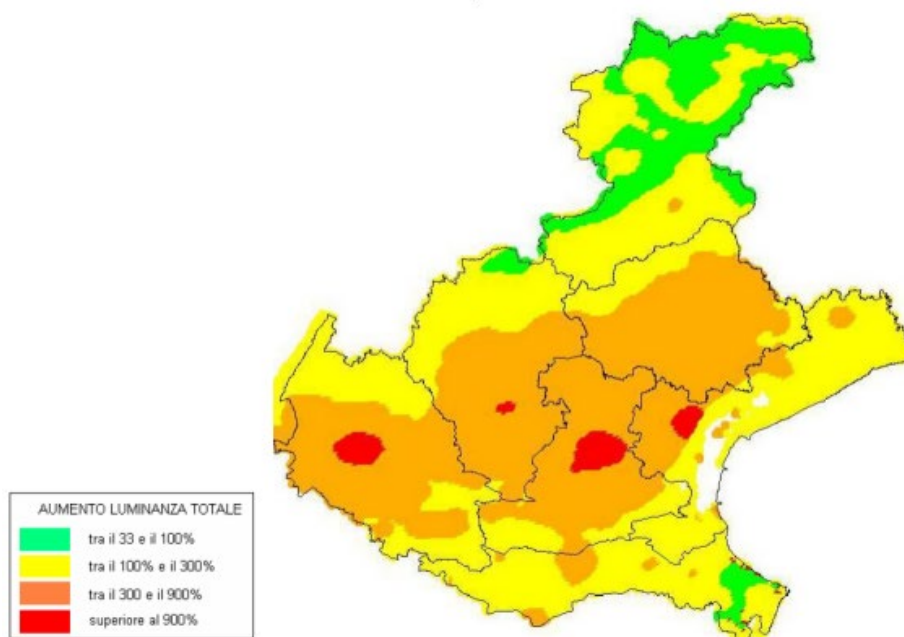


Figura 53 - Mappatura regionale della brillantezza

Le principali sorgenti di inquinamento luminoso sono gli impianti di illuminazione esterna notturna, ma in alcuni casi l'inquinamento luminoso può essere prodotto anche da illuminazione interna che sfugge all'esterno, per esempio l'illuminazione di vetrine. Le sorgenti principali che possono causare inquinamento luminoso sono:

1. Impianti di illuminazione pubblici,
2. Impianti di illuminazione stradali,
3. Impianti di illuminazione privati,
4. Impianti di illuminazione di monumenti, opere, etc.,
5. Impianti di illuminazione di stadi, complessi commerciali, etc.,
6. Fari rotanti,
7. Insegne pubblicitarie, vetrine.

Si specifica che il comune di Paese ha adottato misure volte a favorire la diminuzione dei livelli di inquinamento luminoso. Nello specifico il regolamento edilizio esplicita che:

1. Gli impianti di illuminazione esterna, privati o pubblici devono essere eseguiti con sistemi a ridotto consumo energetico secondo criteri antinquinamento luminoso, in conformità alle disposizioni della L.R. n. 17/2009.
2. I nuovi impianti devono essere progettati in modo tale da produrre sensibili miglioramenti nella riduzione dell'inquinamento luminoso, della gestione economica e della migliore fruibilità degli spazi urbani, secondo le funzioni del territorio.
3. Gli impianti di illuminazione esterna, privati o pubblici devono essere eseguiti con sistemi a ridotto consumo energetico secondo criteri antinquinamento luminoso, in conformità alle disposizioni della L.R. n. 17/2009.
4. I nuovi impianti devono essere progettati in modo tale da produrre sensibili miglioramenti nella riduzione dell'inquinamento luminoso, della gestione economica e della migliore fruibilità degli spazi urbani, secondo le funzioni del territorio.

5.6 Mobilità

5.6.1 Sistema viario

Il comune di Paese è attraversato da alcuni assi viari di livello sovracomunale che favoriscono i collegamenti con i principali poli urbani della provincia (Treviso, Castelfranco, Montebelluna).

In particolare, il territorio comunale è attraversato da un fitto reticolo di arterie stradali di rilevanza Regionale e Provinciale in seguito elencate:

- Strada Regionale 53 "Postumia", che collega Treviso con Vicenza attraversando Paese (Via Postumia, Via Castellana);
- Strada Regionale 348 "Feltrina", collega Treviso con Feltre attraversando il centro abitato di Postioma (Strada Feltrina, Viale Padre A. Gemelli, Via Fermi);
- Strada Provinciale 79 "delle cave", collega Quinto con Ponzano attraversando gli abitati di paese e Castagnole (Via S. Pio X, Via Mons. D'Alessi, Via Piave, Via Verdi);
- Strada Provinciale 100 "di Montebelluna", collega Montebelluna a Treviso attraversando Castagnole e Porcellengo (Via Casanova, Via Generale G. Piazza, Via Toti, Via Baldrocco, Via Turati);
- Strada Provinciale 102 "Postumia Romana", che collega Maserada sul Piave a Castelfranco (Via Postumia Romana Ovest);

Conseguentemente a questa fitta rete di viabilità sovracomunali, il territorio comunale è attraversato da consistenti flussi veicolari di attraversamento che transitano nel comune ma che hanno come destinazione finale altre località e tale aspetto incide pesantemente nella qualità abitativa a Paese e nelle frazioni. A tali spostamenti si sommano quelli da/per le attività produttive di Paese localizzate lungo le strade regionali.

A tale reticolo di strade provinciali e regionali si aggiungono le seguenti strade comunali che completano la rete viaria portante del comune:

- Via S. Luca e via Roma, che collegano Paese con l'abitato di San Luca;
- Via Sovernigo, Via IV Novembre che collegano Paese a Porcellengo;
- Via I Maggio, Via Biasuzzi a Paese;
- Via Olimpia e Via Cal Morganelle che collegano Paese a Castagnole.

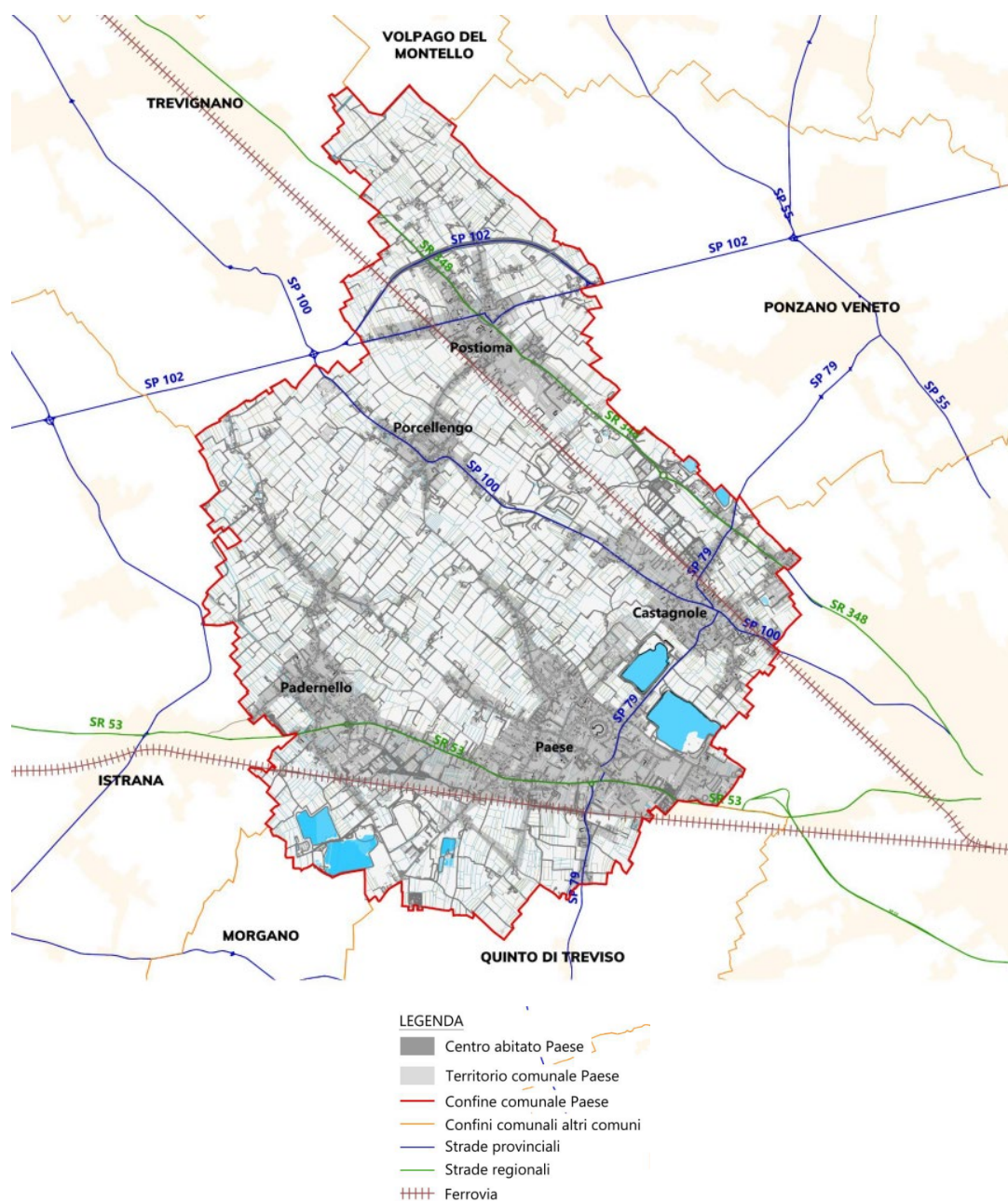


Figura 54 - Inquadramento viario e comunale. Estratto dell'aggiornamento al PGTU

In base ai dati derivanti dai rilievi del traffico stradale effettuati dalla Provincia di Treviso nel corso degli anni 2014-2015, risulta che i tratti delle strade provinciali e regionali transitanti per il comune di Paese si registrano elevati flussi di traffico; il Traffico Giornaliero Medio risulta compreso tra i 4.718 veicoli della SP n. 128 ed i 22.780 veicoli della S.R. n. 53.

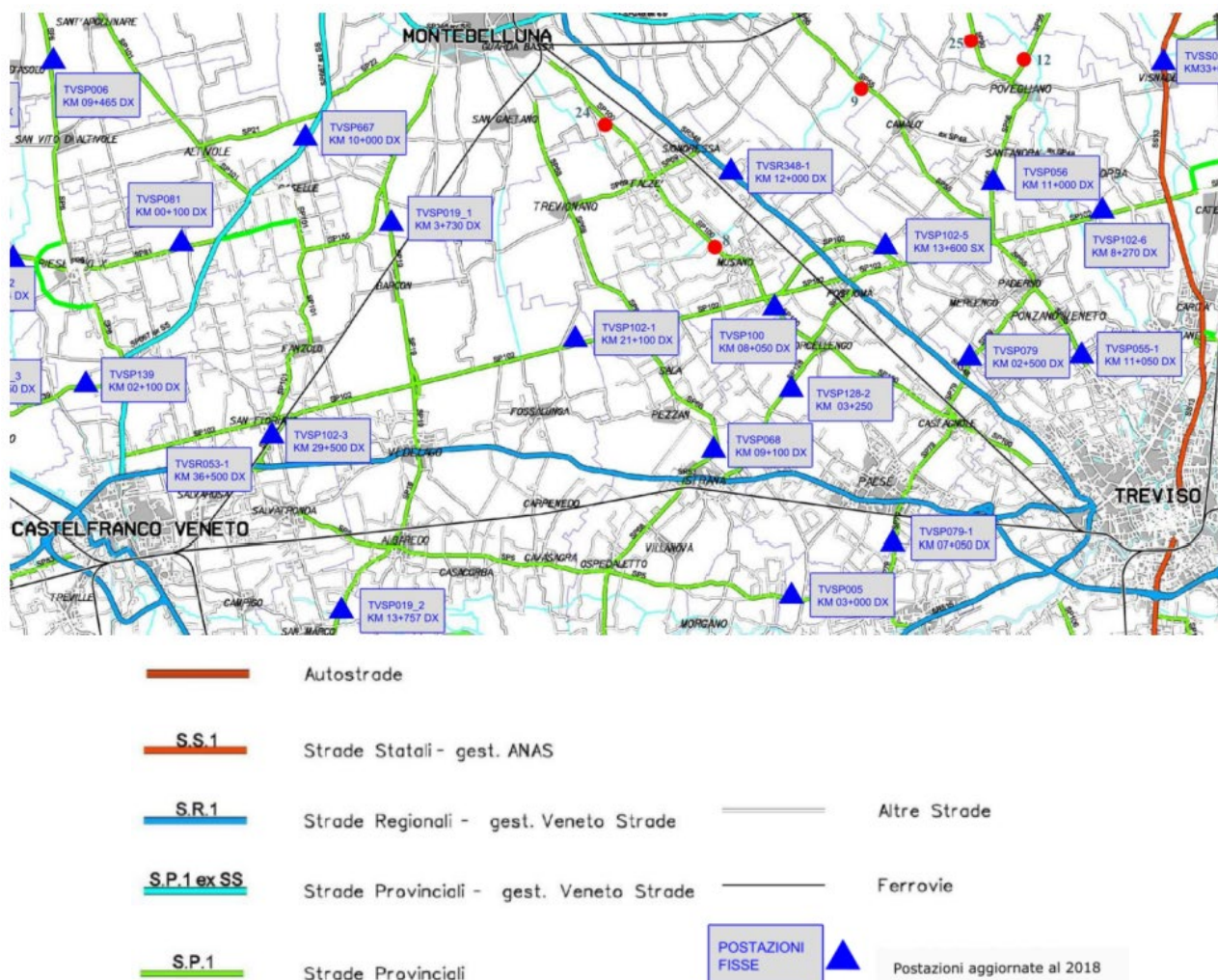


Figura 55 - Postazioni fisse utilizzate dalla Provincia di Treviso per il rilievo del traffico

Si specifica che in occasione della redazione dell'aggiornamento del PGTU in esame sono state svolte estese campagne di rilievi del traffico nel comune in esame, le quali costituiscono dati maggiormente aggiornati rispetto ai rilievi del traffico stradale effettuati dalla Provincia di Treviso.

I rilievi svolti nel comune hanno interessato le principali strade della rete. In ciascuna sezione di rilievo sono stati rilevati i flussi veicolari per tutte le 24 ore e per una settimana completa. L'intera campagna di rilievo si è svolta nei mesi di gennaio e febbraio 2023. Le sezioni stradali ritenute significative sono 15 e sono elencate in seguito:

- Sezione 1: via Verdi;
- Sezione 2: S.R. 53 "Postumia";
- Sezione 3: S.R. 53 "Postumia";
- Sezione 4: via I Maggio;
- Sezione 5: via Piave (SP 79);
- Sezione 6: via Olimpia;
- Sezione 7: via San Luca;
- Sezione 8: via Sovernigo;
- Sezione 9: via Baldrocco (SP 100);

- Sezione 10: via Turati (SP 100);
- Sezione 11: via Baracca;
- Sezione 12: S.R. 348 "Feltrina";
- Sezione 13: S.R. 348 "Feltrina";
- Sezione 14: via San Pio X (SP 79);
- Sezione 15: via Ortigara.

Segue la tabella che mostra i dati del traffico rilevati.

n° sez.	Via	Date	Dir.	Flussi giornalieri		Ora di punta mattina (07:30-08:30)		Ora di punta sera (17:30-18:30)	
				Tot. [veic/gg]	% pesanti	Tot. [veic/h]	% pesanti	Tot. [veic/h]	% pesanti
1	Via Verdi	07/02-13/02	Nord	4166	3%	442	2%	411	1%
			Sud	4486	2%	445	2%	448	1%
2	SR53 Est	07/02-13/02	Ovest	12983	8%	1007	7%	1020	4%
			Est	13124	5%	1169	4%	954	3%
3	SR53 Ovest	07/02-13/02	Ovest	6310	12%	417	13%	516	6%
			Est	6332	11%	472	10%	455	7%
4	Via I° Maggio	27/01-02/02	Nord	5140	1%	414	1%	710	1%
			Sud	5500	2%	919	2%	431	1%
5	Via Piave	16/02-22/02	Nord	4663	2%	401	1%	490	1%
			Sud	4373	2%	480	1%	396	1%
6	Via Olimpia	27/01-02/02	Nord	2825	0%	246	1%	229	0%
			Sud	2726	1%	302	1%	294	0%
7	Via San Luca	17/01-23/01	Nord	1980	0%	227	2%	200	0%
			Sud	2070	2%	306	2%	185	1%
8	Via Sovernigo	27/01-02/02	Sud	3246	2%	356	2%	348	1%
			Nord	3108	1%	388	0%	318	0%
9	Via Baldrocco	17/01-23/01	Nord	3119	1%	351	1%	295	1%
			Sud	3297	3%	490	3%	286	2%
10	Via Turati	27/01-02/02	Nord	4769	2%	704	1%	423	1%
			Sud	4655	4%	541	4%	519	2%
11	Via Baracca	07/02-13/02	Sud	2226	1%	217	1%	244	1%
			Nord	2182	2%	241	2%	186	1%
12	SR348 Ovest	16/02-22/02	Nord	6919	13%	628	11%	495	5%
			Sud	7121	12%	486	12%	688	5%
13	SR348 Est	16/02-22/02	Nord	7460	8%	546	8%	632	4%
			Sud	7297	8%	572	6%	624	4%
14	Via San Pio X	27/01-02/02	Nord	4708	2%	606	2%	385	1%
			Sud	4315	3%	237	2%	486	2%
15	Via Ortigara	17/01-23/01	Sud	3802	1%	418	1%	430	0%
			Nord	3778	2%	510	2%	341	1%

Figura 56 - Dati di traffico rilevati - Aggiornamento del PGTU

Analizzando i dati riportati in tabella si osserva che:

- Gli assi stradali più trafficati nel territorio comunale sono le strade regionali SR 53 e SR 348.
- Nella SR 53 sono stati rilevati nella sezione verso il confine con Treviso 26.000 veic/gg mentre nella sezione verso Istrana circa 13.000 veic/gg bidirezionali.
- Nella SR 348 i flussi veicolari giornalieri rilevati in entrambe le sezioni si attestano intorno ai 15.000 veic/gg.
- Altre viabilità interessate da flussi di traffico significativi sono: la SP 100 con flussi totali che variano tra 7.000 e 9.000 veic/gg, la SP 79 con flusso giornaliero bidirezionale di circa 9.000 veic/gg e via I Maggio a Paese con un totale bidirezionale giornaliero di circa 10.000 veic/gg. Le altre sezioni indagate presentano flussi di traffico inferiori.

5.6.2 Mobilità lenta

La rete ciclabile e ciclopedonale del comune di Paese allo stato attuale si sviluppa per circa 34 km. I percorsi esistenti sono prevalentemente di tipologia pista ciclopedonale promiscua in sede propria. I principali percorsi ciclopedonali/ciclabili esistenti sono:

- percorso lungo la SR 53 "Castellana";
- collegamento tra Paese e Castagnole, lungo Via Olimpia – Via Cal Morgarella;
- collegamento parziale tra Paese e Castagnole, lungo Via Piave;
- collegamento tra Paese e Porcellengo, lungo Via Sovernigo – Via Trieste;
- collegamento parziale tra Postioma e Porcellengo, lungo la SP 128;
- percorso lungo Via San Luca;
- percorso lungo la SP 79 – Via Verdi, a sud del capoluogo di Paese;
- percorso parziale nel centro abitato di Postioma e in direzione Castagnole, lungo la SR 348;
- collegamento tra Castagnole e Porcellengo, lungo la SP 100;
- percorsi nel capoluogo di Paese, lungo le Vie Battisti, Roma, Treforni, Biasuzzi, della Resistenza.

Allo stato attuale la rete ciclabile del Comune di Paese presenta delle criticità, quali ad esempio la discontinuità dei percorsi nel collegamento tra le frazioni comunali. La rete risulta quindi frammentata e inoltre, allo stato attuale, manca una previsione di collegamento di più ampia scala con i comuni limitrofi che tenga conto anche dei progetti di rete ampia come quello degli itinerari ciclo-turistici delle Prealpi nel Comune di Volpago del Montello. È invece presente un collegamento, seppur frammentato, con l'itinerario Treviso-Ostiglia nel Comune di Quinto di Treviso.

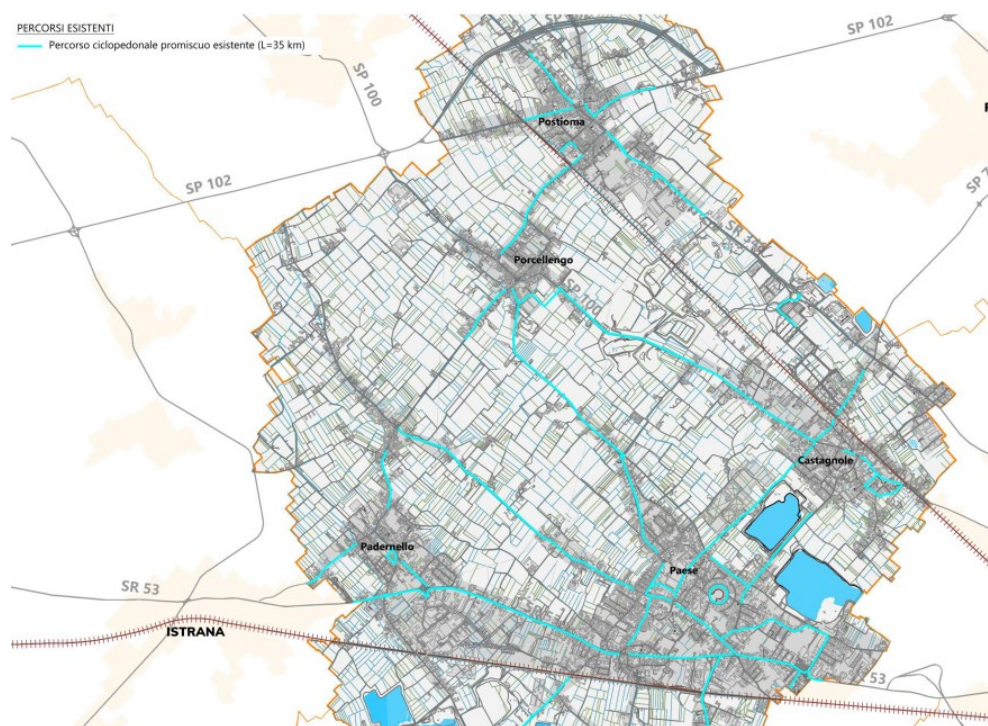


Figura 57 - Mappa piste ciclopedonali esistenti nel comune di Paese

5.6.3 Trasporto pubblico locale

Il Comune di Paese è servito sia da alcune linee di trasporto pubblico che collegano Paese ai comuni contermini ed alle principali città della provincia di Treviso. In particolare, vi sono alcune linee di trasporto pubblico extraurbano su gomma, alcune linee urbane del TPL di Treviso. La gestione del trasporto pubblico su gomma urbano ed extraurbano è affidata a MOM, Mobilità di Marca, che si occupa della definizione delle linee, della programmazione dei servizi e dei piani tariffari. Le linee del TPL extraurbano che interessano il comune di Paese sono cinque mentre le linee del TPL Urbano di Treviso sono due. Vi sono inoltre dei prolungamenti delle linee a servizio degli Istituti Scolastici di Treviso, che collegano gli istituti con le principali fermate del servizio urbano ed extraurbano. Nel Comune di Paese è vi sono inoltre tre stazioni ferroviarie localizzate lungo le linee Montebelluna-Treviso e Vicenza-Treviso.

5.6.4 Trasporto ferroviario

Nel comune di Paese vi sono tre stazioni ferroviarie. La stazione di Paese-Castagnole e di Postioma sono localizzate lungo la linea ferroviaria Treviso-Montebelluna-Belluno, mentre la stazione di Paese si trova lungo la linea Vicenza-Treviso. Entrambe le linee ferroviarie che attraversano il comune sono elettrificate a doppio binario e sono interessate dal passaggio di treni regionali e di treni merci. Il percorso delle due infrastrutture ferroviarie a Paese si sviluppa in modo parallelo alle strade regionali SR 53 e SR 348, intersecando un numero consistente di strade locali, tanto che risultano presenti quattro passaggi a livello ad azionamento automatico.

5.7 Patrimonio culturale, architettonico, paesaggistico e ambientale

Il territorio in esame è caratterizzato da copertura vegetale costituita prevalentemente da seminativi, accompagnati da siepi campestri, lungo i canali e le canaline di irrigazione. Sono presenti piccoli lembi di boschi planiziali a quercio-carpineto ed un'ampia area con presenza di prato stabile. Da segnalare la presenza di numerose cave di ghiaia e sabbia, in parte tuttora in uso ed in parte abbandonate e/o in corso di rinaturalizzazione

Il valore naturalistico ed ecosistemico dell'ambito è ridotto a causa della massiccia antropizzazione ed è espresso essenzialmente dalla presenza di diverse aree tutelate ed inserite nella Rete Natura 2000 che tuttavia non si relazionano direttamente con il sito in esame; nel territorio comunale di Paese non sono presenti siti Natura 2000.

Abitato fin da tempi remoti, il territorio assume la sua configurazione attuale in epoca romana, quando viene attraversato dall'asse portante costituito dalla consolare Via Postumia e interessato da estese sistemazioni agrarie. Insediata con continuità durante tutto il Medioevo, questa fascia di alta pianura, un tempo centro di irradiazione del potere imperiale (Ezzelino e i Da Romano), diventa terreno di affermazione del potere dei diversi comuni cittadini che estendono fino a qui il loro dominio (Padova, Vicenza, Treviso), fino alla loro conquista da parte della Serenissima. In epoca moderna in questo territorio si concentrano molti degli investimenti fondiari dei patrizi veneziani, che sapranno sfruttarlo dal punto di vista agricolo, anche grazie alle opere di irrigazione. Nonostante lo sviluppo tumultuoso il territorio conserva molti segni del suo passato. In gran parte dell'ambito di paesaggio descritto nell'Atlante è leggibile la presenza della centuriazione romana, che definisce uno schema di aggregazione degli abitati costituito dal nucleo urbano organizzato sull'incrocio di assi ortogonali. La centuriazione è ben riconoscibile nella fascia di pianura compresa tra Bassano, Cittadella e Camposampiero (ovest dell'ambito), in parte nell'area posta tra i Comuni di Caerano San Marco, Montebelluna, Altivole, Veduggio e Zero Branco (fascia centrale), mentre è quasi completamente scomparsa nella zona nord di Treviso,

a causa delle grandi inondazioni che nel IV secolo dispersero ogni tracciato superficiale di organizzazione podereale. L'asse viario consolare dalla Via Postumia è a tutt'oggi una strada provinciale.

Il territorio presenta un paesaggio agrario semplificato e fortemente urbanizzato. L'urbanizzazione ha inoltre reso meno riconoscibile il sistema storico-insediativo tradizionale. La fascia centrale, direzione est-ovest, localizzata sull'asse che da Treviso va verso Castelfranco e Cittadella, è stata oggetto negli ultimi decenni di un'intensa urbanizzazione, che ha portato alla crescita di una città continua, dove sovente si riconoscono i caratteri insediativi della casualità, cui si associano identità poco caratterizzate e tra loro omologhe. Si evidenzia inoltre l'intensa attività di escavazione che ha avuto luogo negli ultimi anni. I relitti del paesaggio agrario storico (siepi, filari, piantata di vite, gelsi) sono messi a repentaglio dai processi di razionalizzazione dell'agricoltura, primo fra tutti quello relativo all'irrigazione che sta sostituendo progressivamente il sistema a scorrimento.

Per quanto riguarda i vincoli di natura paesaggistico-ambientale gravanti sull'area, si osserva che il PAT nella Tavola 1 – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale individua i vincoli paesaggistici, archeologici e monumentali di cui al D. Lgs 42/2004 – Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio - e successive modifiche ed integrazioni. Il PAT nella Tavola 4 – Carta della Trasformabilità – individua gli immobili vincolati dall'Istituto Regionale per le Ville Venete, nonché edifici e complessi di valore monumentale e testimoniale. Segue un'elencazione delle principali ville venete presenti sul territorio.

Villa Onesti, Bon - Paese	Casa canonica di Postioma – Postioma
Villa Gobbato, dalla Riva - Paese	Casa Bottico - Postioma
Casa Perotto - Paese	Palazzo Tassoni - Postioma
Ca' Sugana, Pensati - Paese	Villa Ferretti, Vettorello - Porcellengo
Palazzo Lin, De Marchi - Paese	Villa Leoni Piazza - Castagnole
Barchessa di Villa Loredan - Paese	Casa Casanova – Tzikos (Asilo infantile)– Castagnole
Casa canonica di Paese – Paese	Villa Alessi - Castagnole
Villa Pellegrini, detta "La Quiete" (Municipio) – Paese	Casa Benvegnù – Castagnole
Villa Pasetti, Panizza – Paese	Villa Visentin, detta "Delle Meridiane" – Castagnole
Casa Quaglia – Paese	Barchessa di Villa Mocenigo, Stecca – Castagnole
Villa Algarotti, Quaglia - Paese	Casa Volpe, Vittori Bandiera - Castagnole
Casa Rossa - Paese	Barchessa di Villa Bianchi, (Tiretta) - Padernello
Villa Labia, Florian, Guerra, Cosatto, Motka, - Postioma	Casa Mandruzzato - Padernello
Villa Emo Labia – Postioma	Casa Netto – San Luca.

5.7.1 Rete natura 2000

Il territorio comunale in esame non è caratterizzato dalla presenza di Siti Natura 2000.

Il sito più vicino geograficamente si trova a sud del confine amministrativo interessando direttamente i comuni di Veduggio, Istrana, Morgano, Quinto di Treviso e Treviso, trattasi del sito IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest". La distanza lineare tra il confine amministrativo del comune di Paese, sul lato sud, e il Sito Natura 2000 è di circa 2 km.

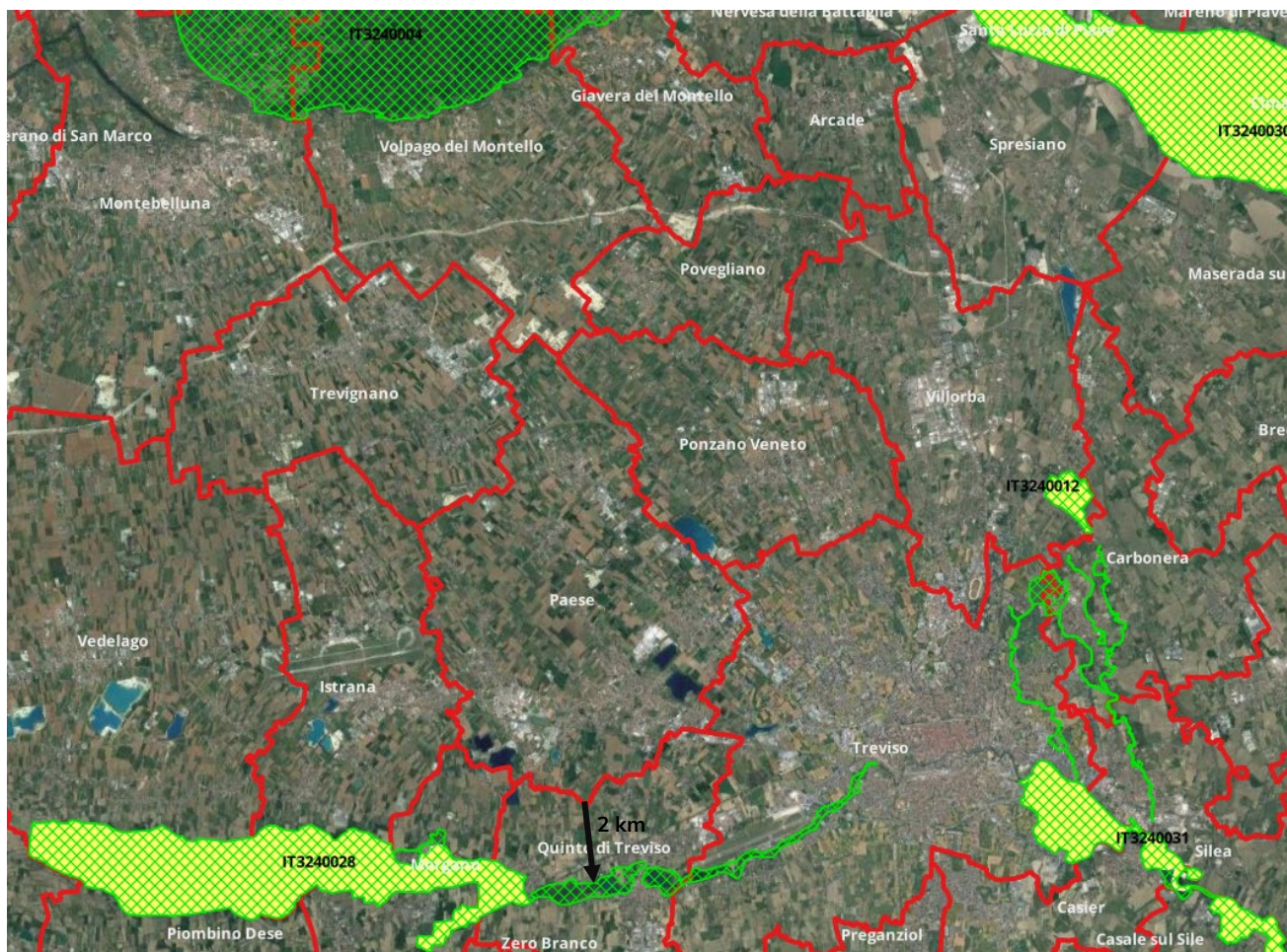


Figura 58 - Individuazione dei Siti Natura 2000 su base ortofoto

Il sito IT3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest" ha una superficie pari a 1490 ha e una lunghezza lineare di 52 km. Il sito è caratterizzato dalla presenza di un elevato numero di tipi e sintipi rari e/o endemici tra cui alcuni fortemente minacciati, con *Erucastro-Schoeneto nigricantis*, *Plantagini altissimae*- *Molinetum coerulae*, *cladietum marisci*, *ranuncolo-sietum erecto-submersi*.

Gli habitat presenti nel sito sono: 6410,6430,7210,7230 e 3260 (fonte: formulario standard).

6. Effetti potenziali sulle componenti ambientali

La tabella che segue mostra un quadro di sintesi inerente alle previsioni del PGTU e le componenti ambientali indagate. Si specifica che le azioni previste dal PGTU di Paese non provocano effetti diretti o indiretti sulle matrici indagate, in quanto il Piano non ha ricadute dirette sul territorio se non previa progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi annoverati.

Si rileva inoltre, che gli intenti del PGTU mirano a migliorare il livello di sicurezza stradale all'interno del territorio comunale che, come si evince dallo studio dell'offerta di mobilità del PGTU in esame, è caratterizzato da diverse criticità.

Si osserva che il Piano prevede l'ampliamento della rete ciclo-pedonale del territorio comunale, tale azione è valutata positivamente in quanto favorisce l'instaurarsi di una offerta di mobilità sostenibile e capace di effetti di riverbero positivi sulle matrici ambientali, specie sull'aria, sul rumore e sul paesaggio. La realizzazione di una rete ciclo-pedonale capillare ed estesa consente la riduzione della congestione data dal traffico veicolare in via indiretta in quanto offre al fruitore una possibilità di spostamento, non limitata a singoli tratti, sostenibile e non condizionata dai flussi di traffico. Il Piano annovera, oltre alle operazioni di moderazione del traffico o traffic calming, la creazione di un sistema ciclo-pedonale maggiormente funzionale da realizzarsi in prossimità delle scuole creando degli appositi spazi dove gli accompagnatori possono fermarsi per far salire e scendere gli studenti. Anche tale condizione è valutata positivamente in quanto le scuole si pongono come fulcri urbani in cui il traffico veicolare e il rumore si manifestano giornalmente e in maniera regolare per tutto il periodo scolastico.

La valutazione complessiva sulle componenti tiene conto dei seguenti parametri:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
- carattere cumulativo degli effetti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente,
- estensione degli impatti (aree geografiche, popolazioni interessate).

Componenti ambientali	Effetti attesi della programmazione del PGTU
Aria	Le azioni previste dal PGTU non incidono sulla negativamente sulla componente in esame bensì si tendono all'ottenimento di un potenziale effetto positivo. Favorire l'uso di mezzi per lo spostamento collettivo e l'ausilio di mezzi maggiormente sostenibili quali la bicicletta migliora certamente la qualità della componente in termini di riduzione delle immissioni date dal traffico veicolare. Tra gli interventi nei quartieri si prevede "chiusura al traffico veicolare negli orari di inizio e fine scuola", tale condizione ha un effetto positivo sulla componente in quanto le scuole si pongono come fulcri urbani in cui il traffico veicolare e il rumore si manifestano giornalmente e in maniera regolare per tutto il periodo scolastico. La chiusura del traffico veicolare limita le immissioni di zona. Inoltre, l'implementazione della rete ciclabile (che allo stato di fatto è frammentata) consente di limitare l'uso dell'automobile per gli spostamenti all'interno del comune. Anche tale previsione ha un effetto positivo sulla componente. L'emissione in atmosfera data dai mezzi di cantiere è da misurarsi, in termini di significatività, a seguito della progettazione esecutiva degli interventi, in quanto fortemente legata a fattori (esempio: ampiezza dell'area di cantiere, durata del cantiere etc.) non misurabili in fase previsionale.

Acqua	Il comune è interessato da un sistema idrografico superficiale naturale pressoché inesistente. Le azioni del PGTU, dunque, non hanno effetti sulle acque superficiali. Il Piano prevede interventi sulla mobilità relativi alla ipotesi di realizzazione di nuove rotatorie. La fase esecutiva delle previsioni potrà certamente valutare puntualmente se il progetto possa interferire sull'ambiente idrico (acque sotterranee) nella fase di cantiere delle opere. Tuttavia, la valutazione inerente alla programmazione degli interventi (così come descritti dal PGTU) suggerisce effetti dati dall'eventuale fase di cantiere, limitati nel tempo e del tutto trascurabili sia nello scenario di breve sia in quello di medio termine.
Suolo	Le previsioni del PGTU non interferiscono direttamente con la componente indagata. Nella fase di progettazione, successiva al Piano, gli aspetti inerenti ad eventuali rischi (idraulico, consumo di suolo etc.) saranno verificati in modo puntuale predisponendo se necessarie misure di compensazione e mitigazione.
Rumore	Il PGTU favorisce azioni volte a disincentivare l'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti, causa principale del traffico urbano ed extra-urbano e dunque della rumorosità. Il Piano inoltre tende a favorire l'utilizzo di mezzi per lo spostamento eco-sostenibili come la bicicletta che, dal punto di vista della riduzione dell'inquinamento acustico, ha ricadute certamente positive e migliorative. Gli interventi previsti dal Piano, dunque, sono rivolti a garantire effetti benefici (riduzioni) in termini emissivi e acustici sulle porzioni di territorio urbano che vengono alleggerite dal traffico veicolare di attraversamento. Molti interventi sono volti alla fluidificazione dei nodi vari (intersezioni) ove gli accodamenti sono causa di forti emissioni, concentrate nello spazio. Si specifica che la zonizzazione acustica comunale non contrasta con le indicazioni previsionali di Piano. La fase esecutiva delle previsioni potrà certamente valutare puntualmente se il progetto possa interferire significativamente in termini di rumore durante la fase di cantiere delle opere previste. Tuttavia, la valutazione inerente alla programmazione degli interventi (così come descritti dal PGTU) suggerisce effetti dati dall'eventuale fase di cantiere, limitati nel tempo e del tutto trascurabili sia nello scenario di breve sia in quello di medio termine.
Inquinamento luminoso	Le previsioni del PGTU non agiscono ad una scala tale da provocare effetti significativi sulla componente dell'inquinamento luminoso, le azioni infatti non sono da intendersi peggiorative rispetto allo stato di fatto del territorio. Il Piano, tra l'altro, non prevede la realizzazione di infrastrutture che necessitano di impianti luminosi impattanti o di dimensioni rilevanti; gli interventi sulla mobilità previsti (nuove rotatorie) intervengono su incroci già esistenti e già dotati di illuminazione funzionale alla riduzione della pericolosità.
Mobilità	Le previsioni del PGTU sono finalizzate, in linea generale, a migliorare l'assetto della mobilità nel territorio in esame. L'obiettivo generale del Piano mira a ridurre il livello di incidentalità nel territorio annoverando azioni che mirano a minimizzare il traffico motorizzato, eliminare il traffico di attraversamento, limitare le velocità eccessive e aumentare la sicurezza e la qualità della vita dei residenti. Al contempo il Piano prevede di ampliare la rete ciclo-pedonale esistente consentendo dunque modalità di spostamento maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale. Gli obiettivi del Piano, inoltre, sono stati indagati in relazione alle finalità dei Piani sovraordinati in materia al

	fine di osservare se ci fosse comunione di intenti. Non sono stati rilevati obiettivi discordi. Si ritiene dunque che gli obiettivi del PGTU mirano a migliorare lo status della componente.
Patrimonio culturale, architettonico e paesaggistico	Le azioni del PGTU, in linea generale, non interferiscono con la componente bensì apportano benefici indiretti dati, per esempio, dal miglioramento della fruibilità del paesaggio urbano con modalità di spostamento maggiormente sostenibili (piste ciclo-pedonali) e riduzione della congestione data dal traffico veicolare. Si osserva, tuttavia, che durante la fase di cantiere delle previsioni del PGTU potrebbero manifestarsi momentanei accumuli di materiale, per esempio, e che l'allestimento del cantiere potrebbe, in maniera momentanea, alterare lo status percettivo della componente paesaggistica. Tale condizione è momentanea e circoscritta all'ambito del singolo intervento e dunque del tutto trascurabile.

7. Conclusioni

7.1 Considerazioni generali

Il PGTU esaminato contiene analisi e indagini che prospettano azioni programmatiche atte ad assicurare la corretta gestione del territorio dal punto di vista della mobilità. Dal paragrafo precedente si evince che i ricettori potenzialmente coinvolti rispetto a questo tema sono inerenti alle componenti dell'aria, del rumore, della mobilità e del paesaggio. In linea generale le tre componenti subiscono un effetto di riverbero positivo dato dalle azioni di Piano previste.

Si riporta una breve sintesi delle assunzioni generali su dette componenti.

Aria: effetto di riverbero positivo, le proposte di Piano favoriscono la mobilità alternativa con positive ripercussioni sulla componente aria (riduzione delle emissioni veicolari connesse al minor utilizzo dell'automobile per gli spostamenti in area urbana);

Rumore: effetto di riverbero positivo, le proposte di Piano incoraggiano la mobilità alternativa con positive ripercussioni sulla componente rumore (riduzione delle emissioni acustiche legate ai veicoli connesse al minor utilizzo dell'automobile per gli spostamenti in area urbana),

Mobilità: effetto positivo sulla componente, le previsioni del PGTU sono finalizzate, in linea generale, a migliorare l'assetto della mobilità nel territorio in esame. L'obiettivo generale del Piano mira a ridurre il livello di incidentalità nel territorio prospettando interventi che mirano a minimizzare il traffico motorizzato, eliminare il traffico di attraversamento, limitare le velocità eccessive e aumentare la sicurezza e la qualità della vita dei residenti.

Paesaggio: effetto di riverbero positivo, la dotazione di piste ciclabili consente una fruibilità diversa del territorio urbano, favorisce la mobilità lenta, agevolando una diversa percezione del paesaggio locale e imponendo una progettazione attenta al recupero dei valori ambientali locali.

7.2 Considerazioni mirate

Segue una tabella che analizza gli interventi in relazione alle componenti potenzialmente coinvolte. I giudizi sulle componenti sono espressi secondo tre livelli come da legenda che segue:

negativo

lievemente sfavorevole

Invariato/neutro

positivo



Si specifica che i giudizi sono espressi sulla base di una nozione di impatto da ricondurre ad un'ampia accezione, che si estende anche agli elementi antropici, economici e culturali del territorio.

La significatività dei possibili impatti è misurata in relazione alla "dimensione" delle criticità, alla sua durata nel tempo ed alla "incidenza" dell'intervento proposto nel breve e lungo periodo.

Interventi sulla viabilità	Componenti	Impatto
Intervento 1: riqualificazione intersezione tra SR 53 - via Battisti - via Senatore Pellegrini - via G. Mazzini - via Marconi	aria	L'assetto del nodo è poco intuitivo e sicuro, a scala puntuale, l'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di vivibilità della zona, spesso congestionata. L'intervento in quanto tale non riduce drasticamente le emissioni, tuttavia la fluidificazione del traffico tramite l'eliminazione del semaforo riduce le fermate e le ripartenze a motore acceso, fasi tra le più significative in termini emissivi. In tal senso si andrebbe a migliorare la condizione di deflusso del nodo riducendo i tempi di attesa generali. L'effetto puntuale dunque è positivo.
	rumore	A scala puntuale, l'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di fruibilità della zona, spesso congestionata. L'intervento non riduce drasticamente le emissioni sonore ma apporta un miglioramento sulle complessive condizioni acustiche di quartiere dato dal miglioramento delle condizioni di deflusso.
	mobilità	L'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di fruibilità della zona, spesso congestionata.
	paesaggio	L'intersezione dello stato di fatto è caratterizzata dalla presenza di una simil-rotatoria semaforizzata. Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria maggiormente funzionale rispetto ai flussi rilevati. Il paesaggio, dunque, non subisce una alterazione percettiva rispetto allo stato di fatto.
Intervento 2: sistemazione intersezioni tra via f.lli Kennedy (SP 79), via Tobruck, via Piazza (SP 100) e via Monsignor D'Alessi (SP 79)	aria	Le strade provinciali in esame sono caratterizzate da significativi flussi veicolari. Tali viabilità convergono in due intersezioni a T adiacenti, entrambe con diritto di precedenza per i veicoli che transitano nella SP 100. Per ridurre gli accodamenti nell'intersezione si è prevista la realizzazione di una rotatoria. L'intervento in quanto tale non riduce drasticamente le emissioni, tuttavia migliorare la condizione di deflusso riduce i tempi di attesa generali riducendo le fermate e le ripartenze a motore acceso. L'effetto puntuale dunque è positivo.
	rumore	A scala puntuale, l'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di fruibilità della zona, spesso congestionata. L'intervento non riduce drasticamente le emissioni sonore ma apporta un miglioramento sulle complessive condizioni acustiche di quartiere dato dal miglioramento delle condizioni di deflusso.
	mobilità	L'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di fruibilità della zona, spesso congestionata.
	paesaggio	L'intersezione dello stato di fatto genera accodamenti. Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria maggiormente funzionale rispetto ai flussi rilevati. Il paesaggio non subirebbe una alterazione percettiva rispetto allo stato di fatto.

Intervento 3: messa in sicurezza intersezione tra via Piave (SP 79), via IV Novembre e via I Maggio	aria	I ridotti spazi nell'intersezione dello stato di fatto non permettono di modificarne la geometria, pertanto, per migliorare le condizioni di sicurezza nel nodo e per facilitare le manovre dalle strade secondarie si propone la semaforizzazione dell'intersezione. L'intervento non riduce drasticamente le emissioni inquinanti ma apporta un miglioramento sulla complessiva qualità dell'aria dato dal miglioramento delle condizioni di deflusso. La semaforizzazione dell'intersezione, oltre a ridurre le criticità di svolta permette di garantire l'attraversamento stradale dei pedoni in sicurezza con un sistema a chiamata. Considerando le non condizioni di sicurezza dello stato di fatto e la localizzazione dell'intervento limitata ad un singolo asse stradale, si ritiene che l'azione lievemente sfavorevole sia trascurabile e compensata dalle azioni con riverbero positivo indotte dal Piano stesso.
	rumore	L'intersezione tra la SP 79, via IV Novembre e via I Maggio è una delle intersezioni più critiche di Paese. L'inserimento di semafori per migliorare la sicurezza del nodo non ha effetti in termini di rumore.
	mobilità	L'intersezione tra la SP 79, via IV Novembre e via I Maggio è una delle intersezioni più critiche di Paese. L'azione migliora le condizioni di sicurezza del nodo facilitando le manovre dalle strade secondarie con la semaforizzazione dell'intersezione. L'effetto sulla viabilità, dunque, è da intendersi positivo.
	paesaggio	L'intersezione tra la SP 79, via IV Novembre e via I Maggio è una delle intersezioni più critiche di Paese. L'inserimento di semafori per migliorare la sicurezza del nodo ha effetti del tutto trascurabili in termini percettivi.
Intervento 4: sistemazione intersezione tra via Martiri della libertà (SP 79), str. Feltrina (SR 348), via San Pio X (SP 79)	aria	Allo stato attuale l'intersezione tra via Martiri della Libertà (SP 79), via S. Pio X (SP 79) e str. Feltrina è semaforizzata. Per ridurre gli accodamenti nell'intersezione si è prevista la realizzazione di una rotonda. L'intervento in quanto tale non riduce drasticamente le emissioni, tuttavia migliorare la condizione di deflusso riduce i tempi di attesa generali riducendo le fermate e le ripartenze a motore acceso. L'effetto puntuale dunque è positivo.
	rumore	A scala puntuale, l'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di fruibilità della zona, spesso congestionata. L'intervento non riduce drasticamente le emissioni sonore ma apporta un miglioramento sulle complessive condizioni acustiche di quartiere dato dal miglioramento delle condizioni di deflusso.
	mobilità	L'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di fruibilità della zona, spesso congestionata.
	paesaggio	La percezione del paesaggio non verrebbe alterata dalla realizzazione di una rotonda, allo stato di fatto, infatti, la viabilità è caratterizzata dalla presenza di una intersezione. La previsione non altera dunque la percezione nella condizione ex ante.
Intervento 5: interventi su intersezione tra via Roma, via Risorgimento, via Postumia (SR 53)	aria	Si prevede l'ottimizzazione del semaforo esistente tramite l'installazione di spire o telecamere detector, in grado di rilevare il flusso veicolare su ciascun ramo. I sensori installati inviano i dati ad una centralina che stabilisce caso per caso le durate del ciclo semaforico ed i tempi di verde, che quindi variano adattandosi alla domanda nei vari momenti della giornata. Tale azione non ha effetti deleteri per la componente, la razionalizzazione dei tempi semaforici, al contrario, limita eventuali momenti di sosta e ripartenza da parte dei veicoli in momenti non necessari.
	rumore	La razionalizzazione dei tempi dei semafori non ha effetti in termini di rumore.
	mobilità	L'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di fruibilità della zona, spesso congestionata.

	paesaggio	La razionalizzazione dei tempi dei semafori non ha effetti in termini di alterazione visiva legata al paesaggio.
Intervento 6: sistemazione intersezione tra via Turati (SP 100) e via Madonnetta	aria	L'intervento in quanto tale non riduce drasticamente le emissioni, tuttavia la fluidificazione del traffico tramite l'inserimento di una rotatoria riduce le fermate e le ripartenze a motore acceso, fasi tra le più significative in termini emissivi. In tal senso si andrebbe a migliorare la condizione di deflusso del nodo riducendo i tempi di attesa generali. L'effetto puntuale dunque è positivo.
	rumore	A scala puntuale, l'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di fruibilità della zona, spesso congestionata. L'intervento non riduce drasticamente le emissioni sonore ma apporta un miglioramento sulle complessive condizioni acustiche di quartiere dato dal miglioramento delle condizioni di deflusso.
	mobilità	L'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di fruibilità della zona, spesso congestionata.
	paesaggio	Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria maggiormente funzionale rispetto ai flussi rilevati. Il paesaggio non subirebbe una alterazione percettiva rispetto allo stato di fatto.
Intervento 7: messa in sicurezza via S. Pio X e sistemazione intersezione con via Piazza (SP 100) e con via f.lli Kennedy (SP 79)	aria	L'intervento si compone di tre azioni che mirano a migliorare le condizioni di percorribilità del tratto. Si prevedono la realizzazione di un attraversamento pedonale, interventi di moderazione del traffico (attraversamento pedonale rialzato, realizzazione di chicane, realizzazione di un restringimento della corsia di marcia con dosso ed evidenziazione della pista ciclopedonale tramite colorazioni differenziate) e l'istituzione nella strada di "zona residenziale" con apposita segnaletica. Tali azioni non inficiano lo status della componente.
	rumore	Gli interventi non hanno effetti in termini di rumore.
	mobilità	L'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di fruibilità della zona generando dunque effetti positivi.
	paesaggio	Le azioni non provocano effetti in termini di alterazione visiva legata al paesaggio.
Intervento 8: sistemazione intersezione tra via Sovernigo, via IV Novembre, via Trieste e via Stoppera	aria	L'intervento consente una riduzione dei punti di conflitto nel nodo e conseguente miglioramento delle condizioni di sicurezza, facilitando tra l'altro le manovre da via Stoppera, anche per i mezzi agricoli tramite l'inserimento di una rotatoria. Non si rilevano ripercussioni negative significative sulla componente.
	rumore	L'intervento consente una riduzione dei punti di conflitto nel nodo e conseguente miglioramento delle condizioni di sicurezza, facilitando tra l'altro le manovre da via Stoppera, anche per i mezzi agricoli tramite l'inserimento di una rotatoria. Non si rilevano ripercussioni negative significative sulla componente.
	mobilità	L'intervento consente una riduzione dei punti di conflitto nel nodo e conseguente miglioramento delle condizioni di sicurezza. L'intervento permette un generale miglioramento delle condizioni di fruibilità della zona generando dunque effetti positivi.
	paesaggio	L'intervento prevede la riqualificazione del nodo del nodo esistente. Tale condizione migliora lo status della componente rispetto alla situazione ex ante.
Interventi previsti su rete ciclabile (si rimanda al par. 2.1.2 per le schede dettagliate)	aria	Si prevede un effetto di riverbero positivo, le proposte di Piano favoriscono la mobilità alternativa con positive ripercussioni sulla componente aria (riduzione delle emissioni veicolari connesse al minor utilizzo dell'automobile per gli spostamenti in area urbana)
	rumore	Si prevede effetto di riverbero positivo, le proposte di Piano incoraggiano la mobilità alternativa con positive ripercussioni sulla componente rumore (riduzione delle emissioni acustiche legate ai veicoli connesse al minor utilizzo dell'automobile per gli spostamenti in area urbana)

	mobilità	Il miglioramento dell'offerta di mobilità in termini di rete ciclo-pedonale è da intendersi positivo per la componente da diversi punti di vista. Si osserva che un'offerta di mobilità quanto più possibile varia è da intendersi maggiormente performante.
	paesaggio	Si prevede un effetto di riverbero positivo, la dotazione di piste ciclabili consente una fruibilità diversa del territorio urbano, favorisce la mobilità lenta, agevolando una diversa percezione del paesaggio locale e imponendo una progettazione attenta al recupero dei valori ambientali locali.
Interventi previsti nei quartieri (si rimanda al par. 2.1.3 per il dettaglio delle previsioni)	aria	Gli interventi di moderazione del traffico non hanno effetti negativi diretti sulla componente. La previsione della "chiusura al traffico veicolare negli orari di inizio e fine scuola" tuttavia è valutata positivamente in termini di abbassamento delle immissioni in atmosfera date dal traffico veicolare.
	rumore	Gli interventi di moderazione del traffico non hanno effetti negativi diretti sulla componente. La previsione della "chiusura al traffico veicolare negli orari di inizio e fine scuola" tuttavia è valutata positivamente in termini di abbassamento delle sorgenti rumorose in ambiti specifici.
	mobilità	Il Piano prevede l'utilizzo di tecniche di moderazione del traffico o traffic calming, ovvero interventi finalizzati a moderare gli effetti negativi prodotti dal traffico, prima fra tutti l'incidentalità. Queste misure, usate singolarmente o in modo combinato, mirano ad influenzare l'entità dei flussi veicolari riducendone le velocità ad un livello accettabile per la classe funzionale della strada stessa in modo da alleggerire il conflitto tra le diverse tipologie di utenti. L'effetto sulla componente è da intendersi positivo.
	paesaggio	Le azioni previste ovvero l'inserimento di dossi, semaforizzazioni, chiusura al traffico veicolare negli orari di inizio e fine scuola etc. non apportano effetti negativi rilevanti alla componente. Si ritiene che le tecniche di moderazione del traffico migliorino, talvolta la percezione dello spazio, è il caso della realizzazione di "woonerf" o "strade abitabili".

È utile sottolineare che il Piano non è conformativo, infatti secondo quanto riportato nell'elaborato P22100-A-73-0A.00-ELA-r00 del PGTU, il PUT trova applicazione attraverso tre livelli di progettazione:

- il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), il quale è inteso come progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione; ù
- i Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU);
- i Piani Esecutivi del Traffico Urbano.

I tre livelli di progettazione sono rappresentativi dello specifico iter di approvazione da parte degli organi istituzionali competenti.

Il presente documento tratta e valuta compiutamente il primo livello facendo solo alcuni approfondimenti del secondo. Premesso che si tratta di interventi su viabilità esistente e perlopiù in ambito urbano o periurbano, eventuali specifici impatti potranno essere valutati puntualmente nelle fasi progettuali di dettaglio.

Alla luce di tali considerazioni, visto il dettaglio di approfondimento determinato dal livello progettuale del piano, non vi sono alterazioni che suggeriscano la necessità di interventi di mitigazione e/o compensazione.

La fase esecutiva dovrà individuare scelte progettuali comunque coerenti con la normativa di settore, e quindi anche la mitigazione ambientale di eventuali effetti indotti, con particolare riferimento a:

- contenimento dell'impermeabilizzazione,
- ottenimento dell'invarianza idraulica,

- garantire la mitigazione/minimizzazione dei fenomeni di alterazione paesaggistica connesse alle opere viabilistiche mediante l'uso di schermature, fasce arboree etc...

8. Soggetti interessati alle consultazioni

Il presente Rapporto Preliminare è sottoposto, per il relativo parere di competenza, alle seguenti autorità ambientali¹:

- ARPAV Dipartimento Provinciale di Treviso;
- Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave Brenta- Bacchiglione;
- Consorzio di Bonifica "Piave";
- Genio Civile di Treviso;
- Regione del Veneto, Difesa del suolo;
- Provincia di Treviso, Politiche Ambientali;
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana; di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso;
- U.L.S.S. n. 2 – Marca Trevigiana.
- Comune di Istrana;
- Comune di Morgano;
- Comune di Quinto di Treviso;
- Comune di Treviso;
- Comune di Ponzano Veneto;
- Comune di Trevignano.

¹ Elenco non esaustivo da definire e/o integrare in sede di Richiesta di avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità ai sensi dell'art.12 del D.Lgs. 152/2006.