
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

**RELAZIONE TECNICA
D.G.R.V. 1400/2017**

direttore tecnico

arch. ing. Alessandro Checchin

0B.00

file

P22100-A-74-0B.00-VNC-r01

commessa

P22100

rev	data
-----	------

redatto	verificato	approvato
---------	------------	-----------

rev	data
-----	------

redatto	verificato	approvato
---------	------------	-----------

rev	data
1	13.09.2023

redatto	verificato	approvato
EAG	AZZ	ACH

INDICE

Premessa.....	3
1. Descrizione del Piano	3
1.1. Contesto di indagine	3
1.2. Le previsioni.....	4
1.2.1. Interventi sulla viabilità.....	6
1.2.2. Interventi su rete ciclabile.....	20
1.2.3. Interventi nei quartieri	24
2. Analisi del contesto	26
2.1. Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA).....	26
2.2. Piano Energetico Regionale - fonti rinnovabili - risparmio energetico - efficienza energetica" (PERFER)	27
2.3. Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).....	27
2.4. Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)	28
2.5. Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA).....	29
2.6. Piano di Assetto del Territorio (PAT)	30
2.7. Piano degli interventi (PI)	32
3. Siti Natura 2000 ricadenti all'interno del territorio comunale.....	33
4. Banca dati delle azioni di Piano	34
5. Valutazione sintetica delle possibili pressioni.....	36
6. Conclusioni.....	36

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1-Individuazione del comune di Paese su base ortofoto	3
Figura 2 - Inquadramento generale proposte di progetto. Estratto tav. P22100-A-73-01.00-ELA-r00-01.00	5
Figura 3 - Uso del suolo. Intervento 1	7
Figura 4 - Uso del suolo. Intervento 2	8
Figura 5 - Uso del suolo. Intervento 3	10
Figura 6 - Uso del suolo. Intervento 4	11
Figura 7 - Uso del suolo. Intervento 5	13
Figura 8 -Uso del suolo. Intervento 6	14
Figura 9 - Uso del suolo. Intervento 7	17
Figura 10 - Uso del suolo. Intervento 8	18
Figura 11 - Individuazione su base ortofoto degli interventi di Piano	19
Figura 12 - Rete ciclabile di progetto	21
Figura 13 - Individuazione su base ortofoto della rete ciclabile di progetto	22
Figura 14 - Uso del Suolo. Rete ciclabile di progetto	24
Figura 15 - Tavola 4-1 "Sistema insediativo - infrastrutturale" PTCP	28
Figura 16- Estratto del PGRA 2021-2027 classi di rischio e pericolosità idraulica.	30
Figura 17 – Estratto del PGRA 2021-2027 individuazione tiranti.	30
Figura 18 - Individuazione dei Siti Natura 2000 su base ortofoto	33
Figura 19 - Localizzazione delle azioni di Piano in rosso.	34
Figura 20 - Estratto della tabella attributi del dato vettoriale denominato "AzioniPianoP"	35
Figura 21 - Estratto della tabella attributi del dato vettoriale denominato "AzioniPianoL"	35

Premessa

La presente relazione ha come obiettivo l'analisi degli interventi previsti dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del comune di Paese. La presente è redatta in applicazione di quanto previsto dalla D.G.R. 1400 /2017, nello specifico in osservanza del contenuto dell'allegato A, paragrafo 2.2 "Piani, progetti e interventi che non determinano incidenze negative significative sui siti rete natura 2000 e per i quali non è necessaria la valutazione di incidenza" secondo la fattispecie del punto 23 "piani, i progetti e gli interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000".

1. Descrizione del Piano

1.1. Contesto di indagine

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 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.

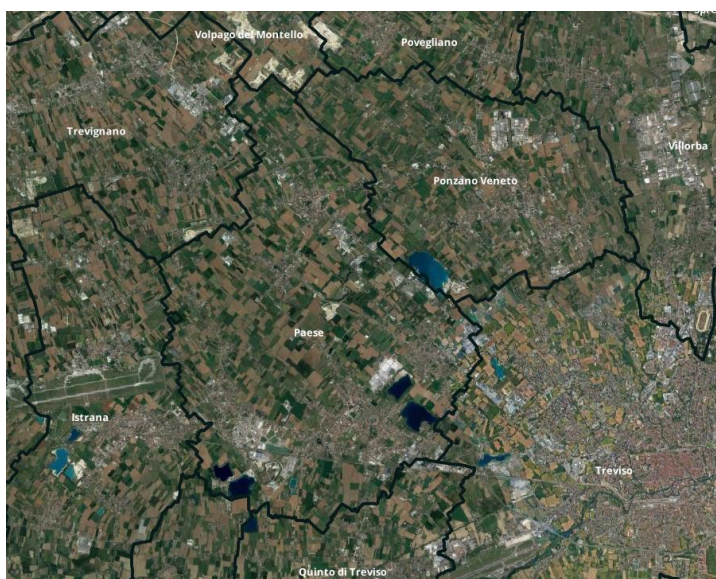


Figura 1-Individuazione del comune di Paese su base ortofoto

Per quanto riguarda il sistema viario di Paese si rileva che il comune 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 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.

1.2. Le previsioni

Le previsioni del PGTU fanno capo a 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. Le criticità emerse dal quadro conoscitivo e dall'analisi diagnostica hanno condotto alla definizione delle proposte di progetto del Piano elencate nella tabella che segue.

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

Pag 5/36

1.2.1. Interventi sulla viabilità

Si sottolinea che al fine di meglio specificare lo stato dei luoghi interessati come da richiesta pervenuta dalla Direzione Valutazioni Ambientali, supporto giuridico e contenzioso U.O. VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV-prot. 450917 del 23/08/2023, sono stati realizzati estratti dell'Uso del suolo (c0506021_copsuolo) delle previsioni di Piano. Queste ultime si susseguono nella relazione che segue.

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.

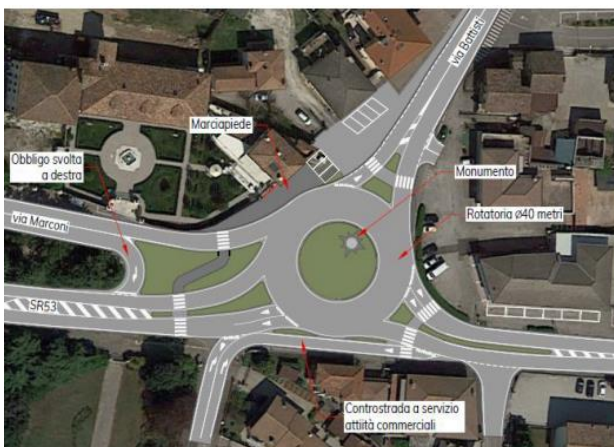
Per quanto riguarda gli attraversamenti pedonali sono stati localizzati su tutti i rami dell'intersezione e nel progetto si propone anche la sistemazione dell'ambito tra la rotatoria e le attività commerciali a nord-ovest dell'intersezione.

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



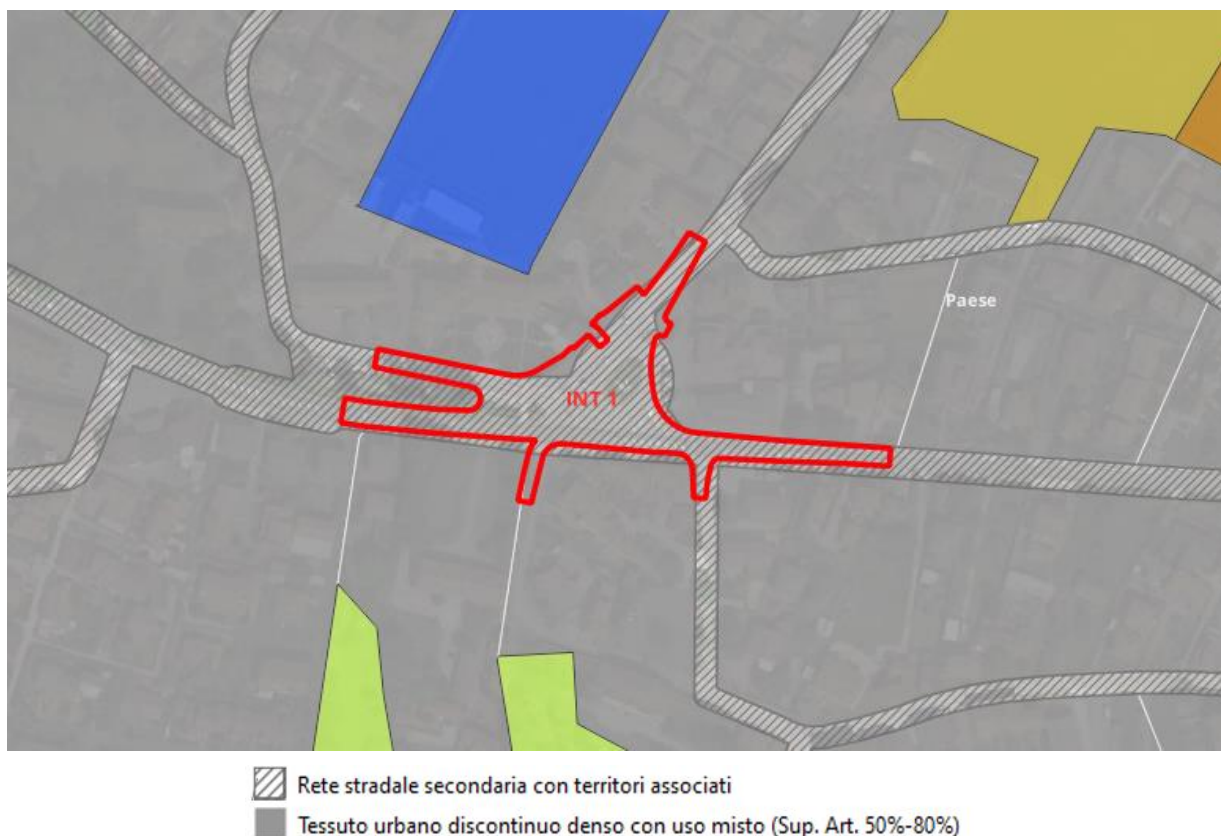


Figura 3 - Uso del suolo. Intervento 1

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



-  Rete stradale secondaria con territori associati
-  Tessuto urbano discontinuo denso con uso misto (Sup. Art. 50%-80%)

Figura 4 - Uso del suolo. Intervento 2

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





Figura 5 - Uso del suolo. Intervento 3

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.

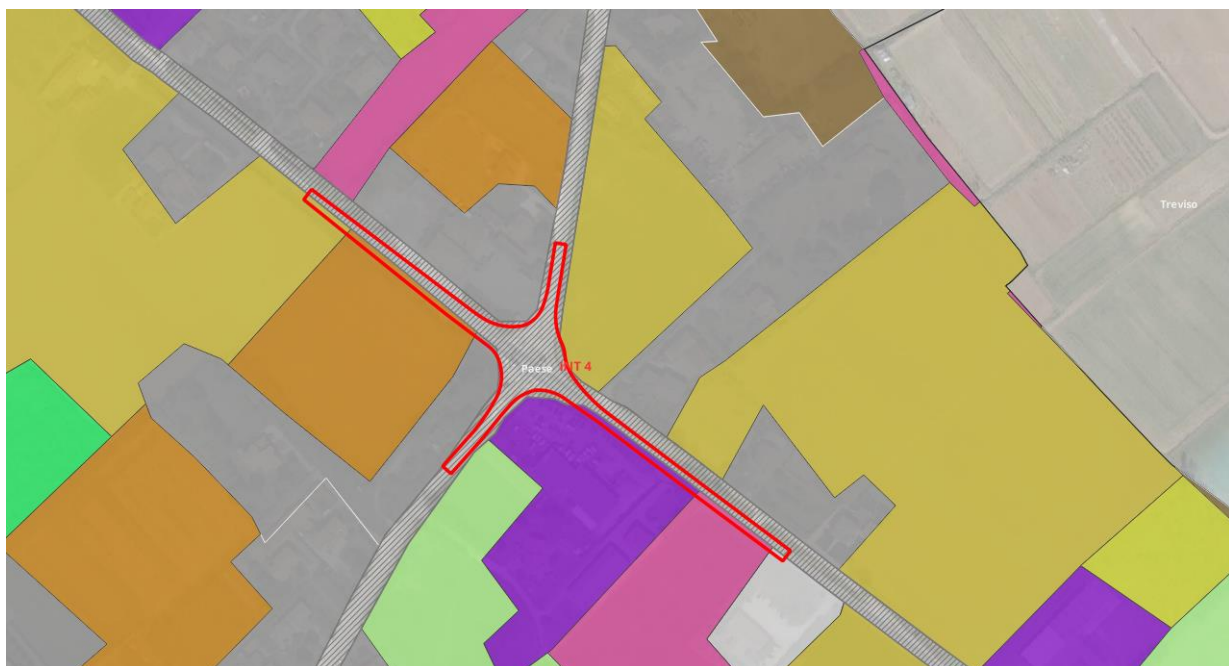
La soluzione della rotatoria rispetto alla configurazione attuale presenta i seguenti vantaggi:

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

stato di fatto



planimetria di progetto



- Rete stradale secondaria con territori associati
- Aree destinate ad attività industriali
- Tessuto urbano discontinuo medio, principalmente residenziale (Sup. Art. 30%-50%)
- Terreni arabili in aree irrigue
- Cereali in aree irrigue

Figura 6 - Uso del suolo. Intervento 4

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.

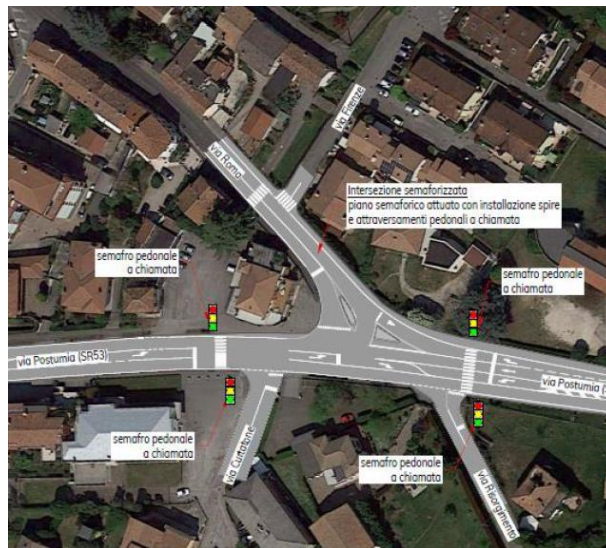
I flussi di traffico prevalenti transitano da lungo la regionale e su via Roma, da via Risorgimento i flussi veicolari sono ridotti e legati solo a spostamenti dei residenti nella zona.

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



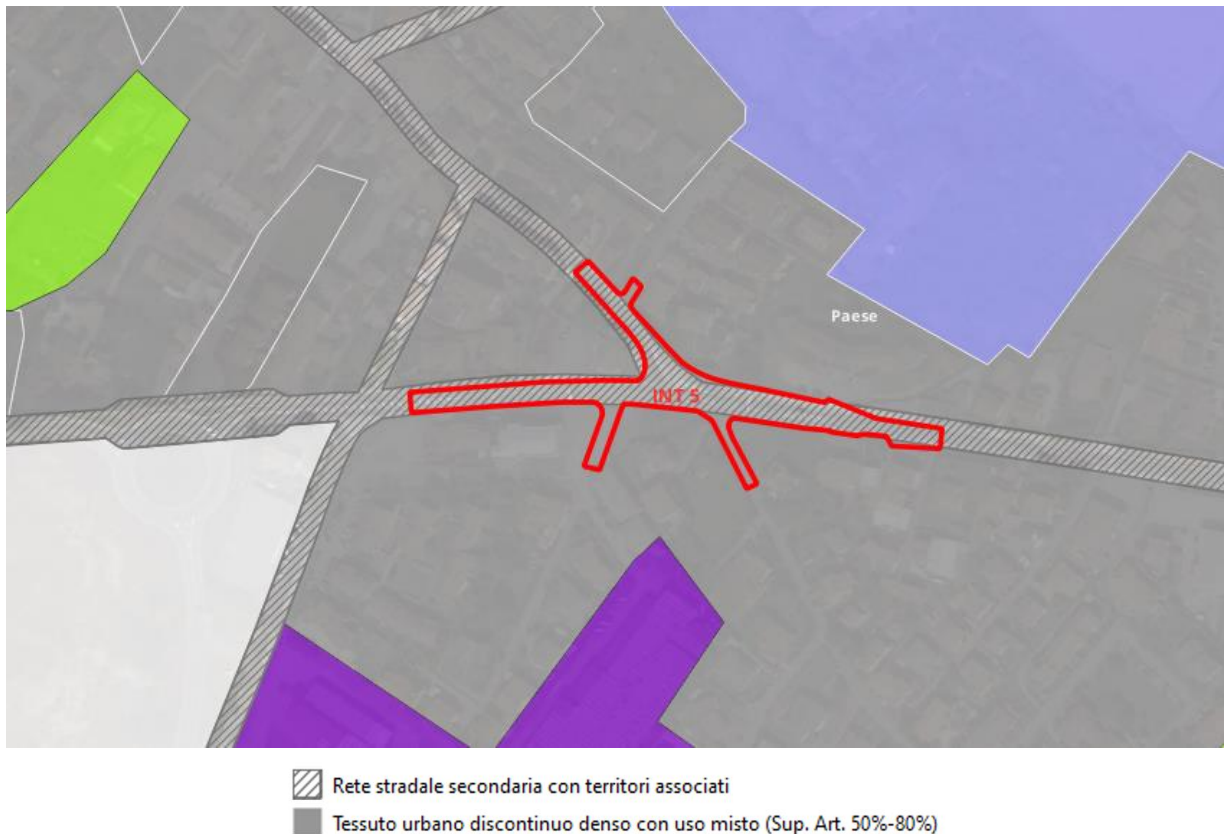


Figura 7 - Uso del suolo. Intervento 5

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



-  Rete stradale secondaria con territori associati
-  Cereali in aree irrigue

Figura 8 -Uso del suolo. Intervento 6

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 Morganelle, 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 ciclopeditone 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)



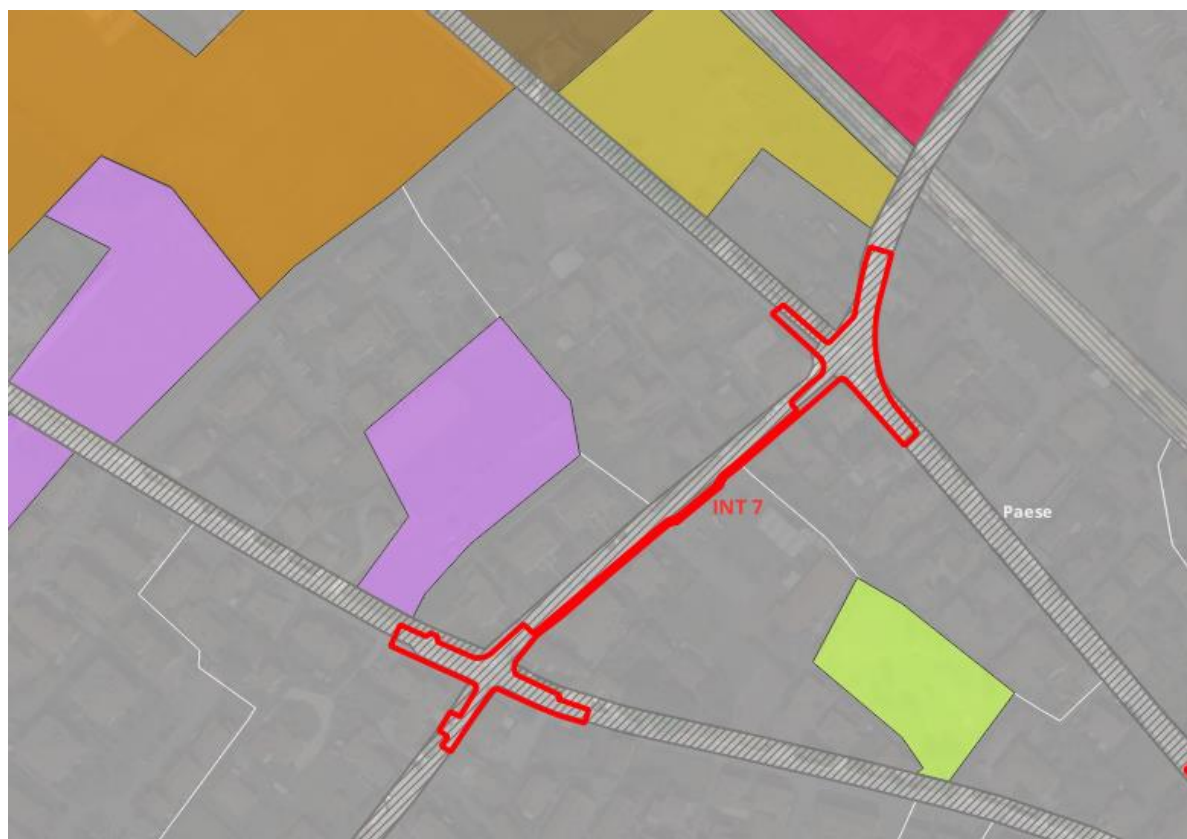
planimetria di progetto (Intervento 7-B)



stato di fatto (Intervento 7-C)



planimetria di progetto (Intervento 7-C)



-  Rete stradale secondaria con territori associati
-  Tessuto urbano discontinuo medio, principalmente residenziale (Sup. Art. 30%-50%)

Figura 9 - Uso del suolo. Intervento 7

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



- Rete stradale secondaria con territori associati
- Superfici a copertura erbacea: graminacee non soggette a rotazione

Figura 10 - Uso del suolo. Intervento 8

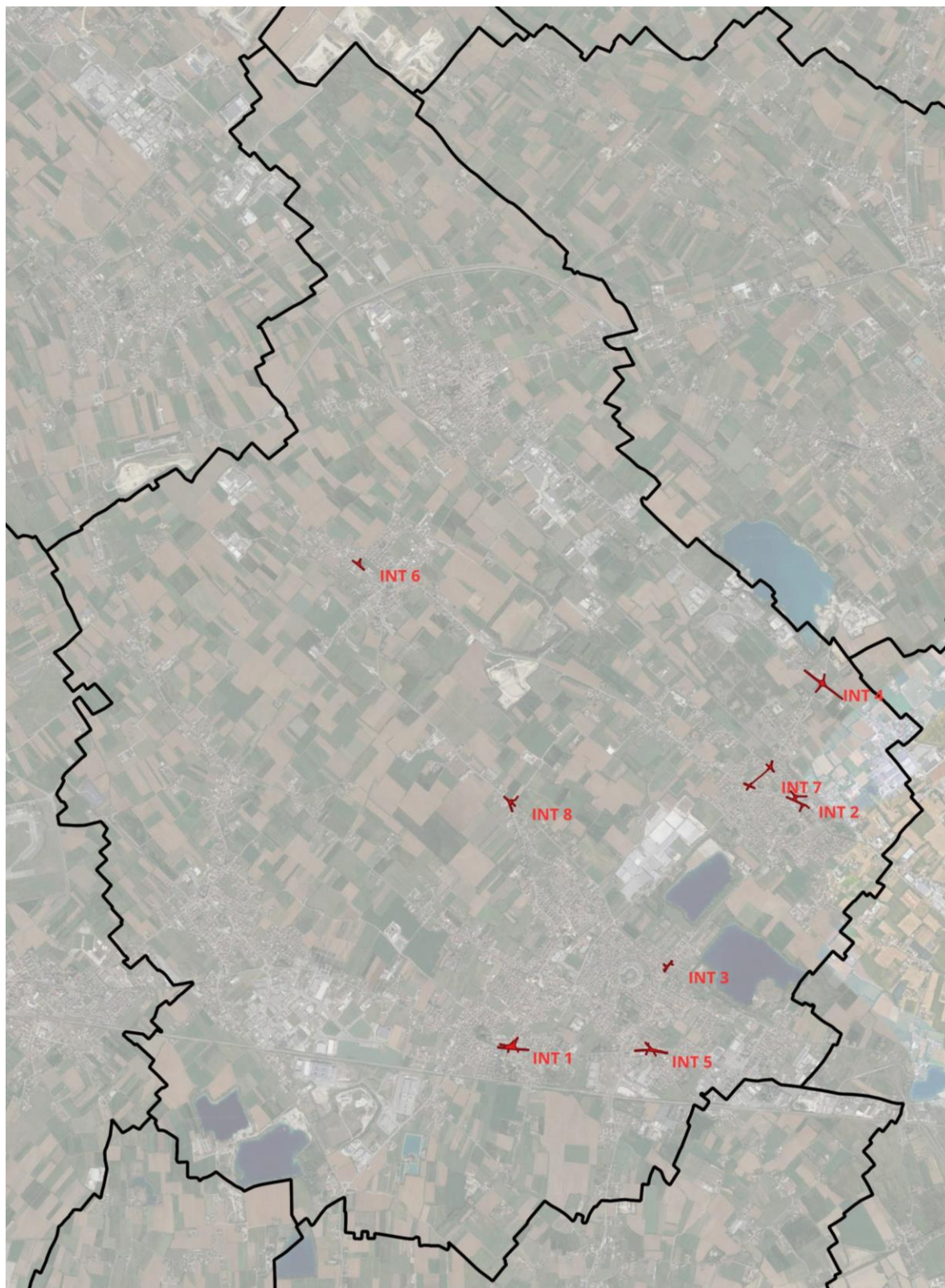


Figura 11 - Individuazione su base ortofoto degli interventi di Piano ¹

¹ Individuazione degli ambiti delle previsioni di Piano inserita a seguito della richiesta pervenuta dalla Direzione Valutazioni Ambientali, supporto giuridico e contenzioso U.O. VAS,VINCA, Capitale Naturale e NUVV- prot. 450917 del 23/08/2023

1.2.2. 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 Unita, 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.

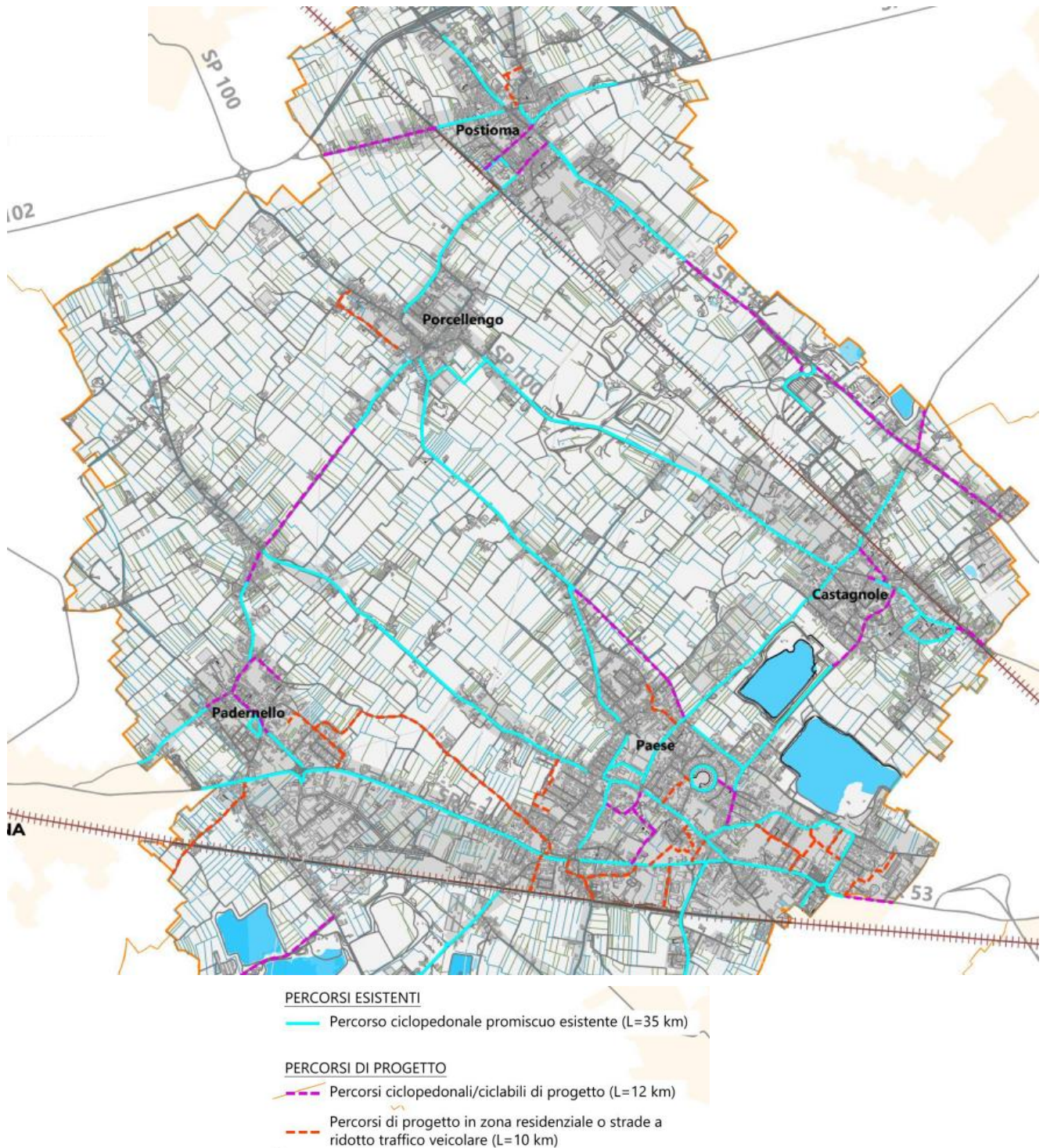


Figura 12 - Rete ciclabile di progetto

Si rimanda all'elaborato P22100-A-73-0A.00-ELA-r00-rel generale per una visione più di dettaglio (viabilità interessata) delle previsioni dei tratti ciclo-pedonali.

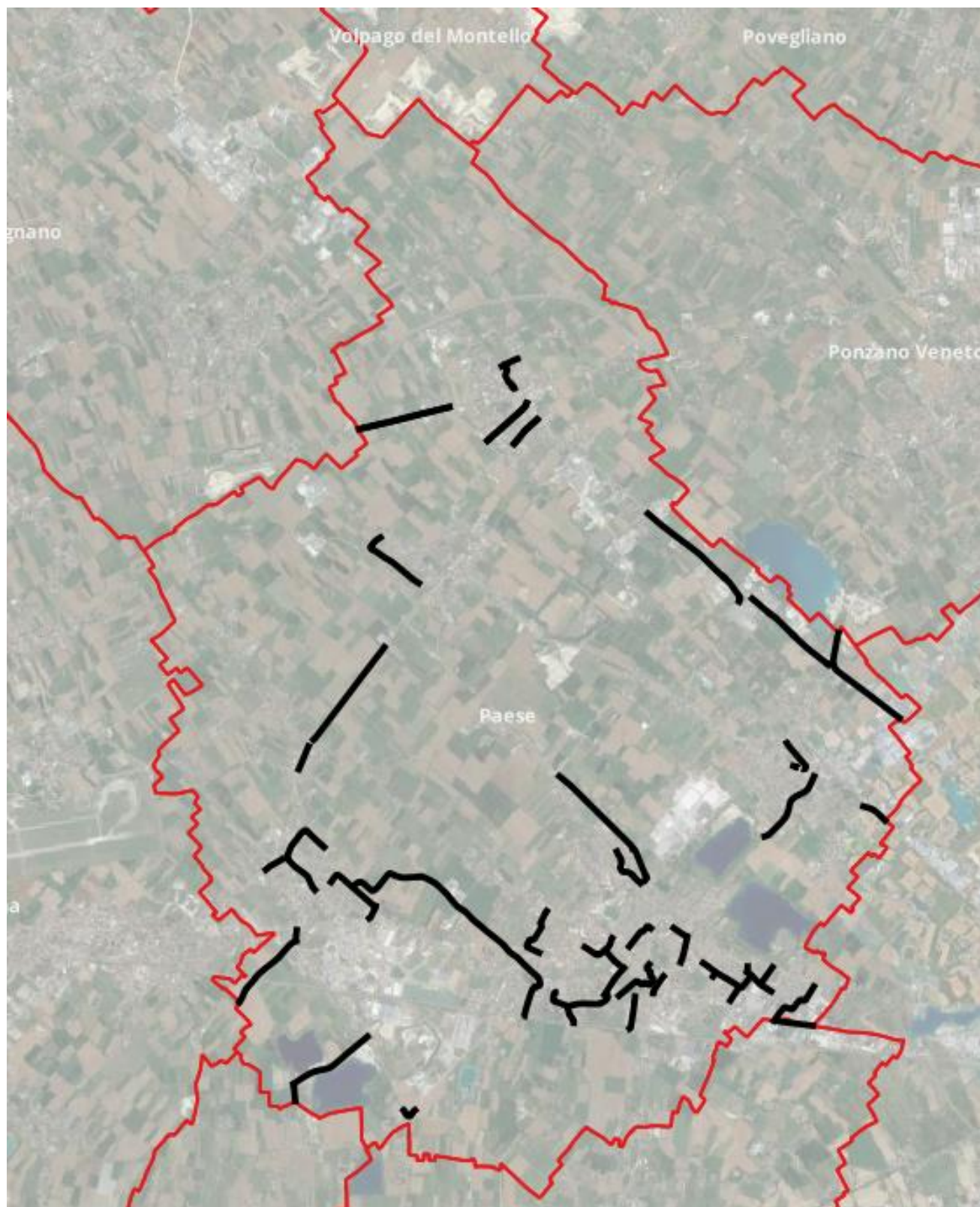


Figura 13 - Individuazione su base ortofoto della rete ciclabile di progetto²

² Individuazione degli ambiti delle previsioni di Piano inserita a seguito della richiesta pervenuta dalla Direzione Valutazioni Ambientali, supporto giuridico e contenzioso U.O. VAS,VINCA, Capitale Naturale e NUVV- prot. 450917 del 23/08/2023

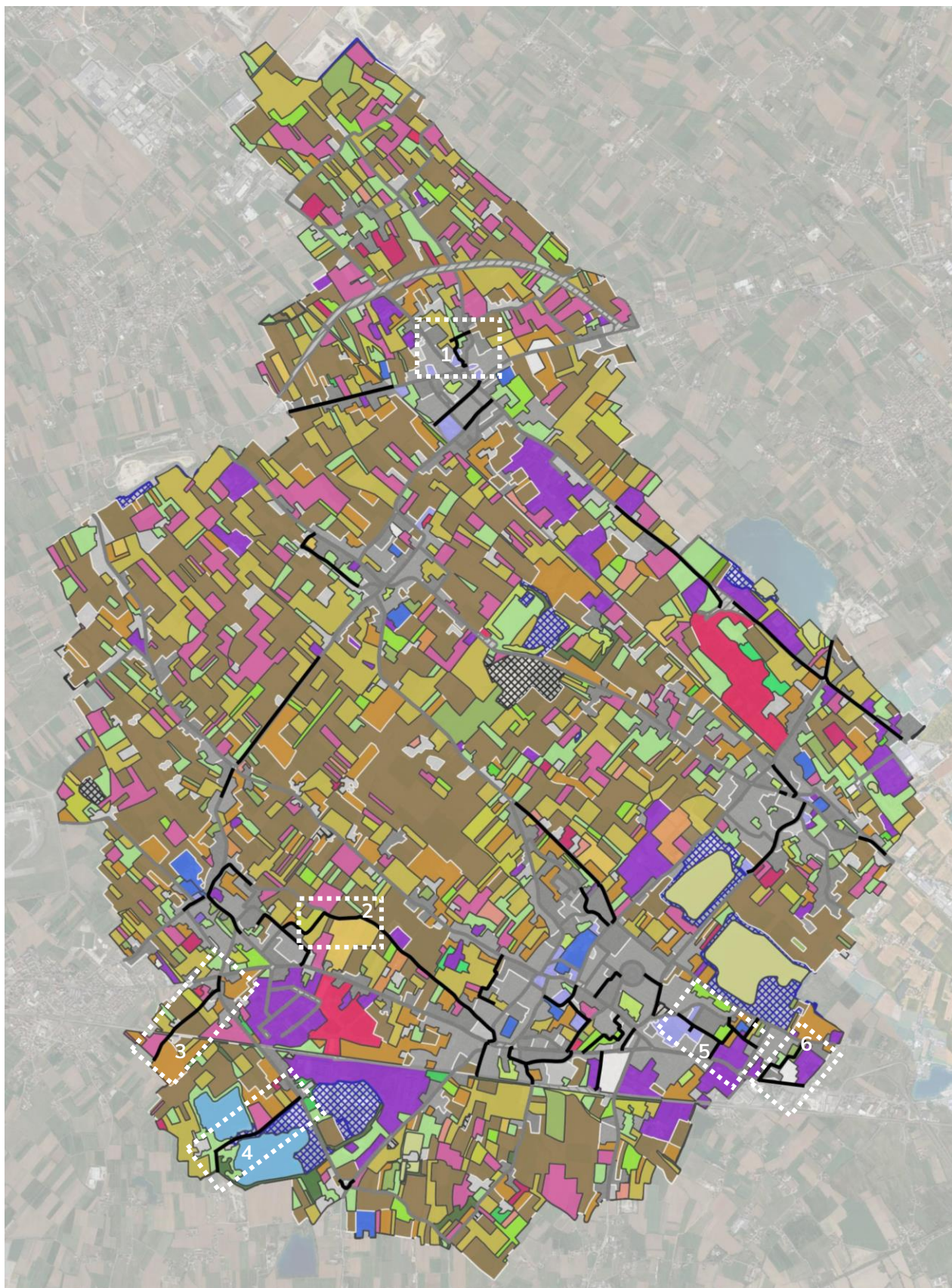




Figura 14 - Uso del Suolo. Rete ciclabile di progetto

Si osserva che la quasi totalità delle piste ciclabili di progetto ricade in "Rete stradale secondaria con territori associati". Segue una descrizione dei tratti ciclabili che interessano usi del suolo diversi da quello sopra citato.

Nel caso del tratto ciclabile identificato nella figura 14 con il quadrante n.1 si rileva che interessa "Superfici a copertura erbacea: graminacee non soggette a rotazione" e "Aree destinate a servizi pubblici, militari e privati". Nel caso del quadrante 2 si intercetta invece quota parte di "Altre colture permanenti", "Terreni arabili in aree irrigue" e "Cereali in aree irrigue".

Il quadrante 3 riguarda una pista ciclabile che attraversa "Foraggiere in aree irrigue", "Altre colture permanenti", "Mais in aree irrigue", "Strutture residenziali isolate" e "Cereali in aree irrigue".

Il quadrante 4 mostra un tratto di pista ciclabile che interessa "Aree estrattive", "Terreni arabili in aree irrigue", "Cereali in aree irrigue", "Foraggiere in aree irrigue" e "Superfici a copertura erbacea: graminacee non soggette a rotazione".

Il quadrante 5 evidenzia un tratto di pista ciclabile che ricade su "Aree destinate a servizi pubblici, militari e privati", "Tessuto urbano discontinuo medio, principalmente residenziale (Sup. Art. 30%-50%)", "Superfici a riposo in aree irrigue", "Terreni arabili in aree irrigue", "Aree destinate ad attività industriali" e "Cereali in aree irrigue".

Il quadrante 6 intercetta una tratta di pista ciclabile che ricade in "Aree destinate ad attività industriali", "Superfici a copertura erbacea: graminacee non soggette a rotazione", "Vigneti" e "Tessuto urbano discontinuo medio, principalmente residenziale (Sup. Art. 30%-50%)".

1.2.3. 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;
- **Strettoie 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.

2. Analisi del contesto

2.1. 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".

2.2. 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.

2.3. 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.

2.4. 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 Conseguimento 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.

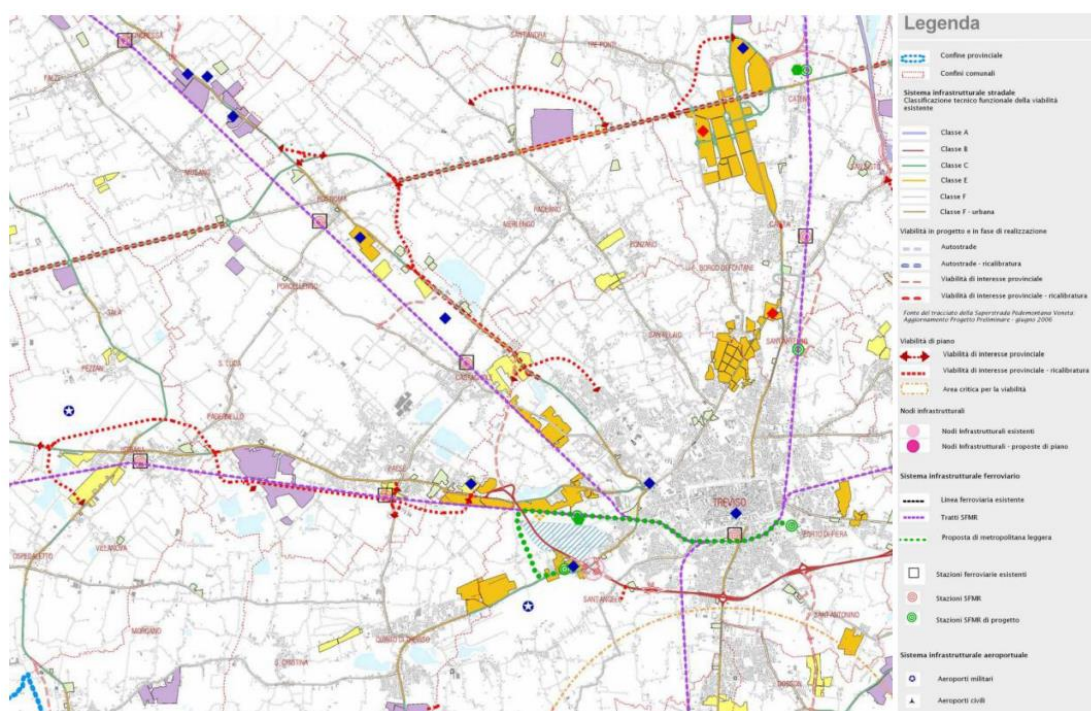


Figura 15 - Tavola 4-1 "Sistema insediativo - infrastrutturale" PTCP

2.5. 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.

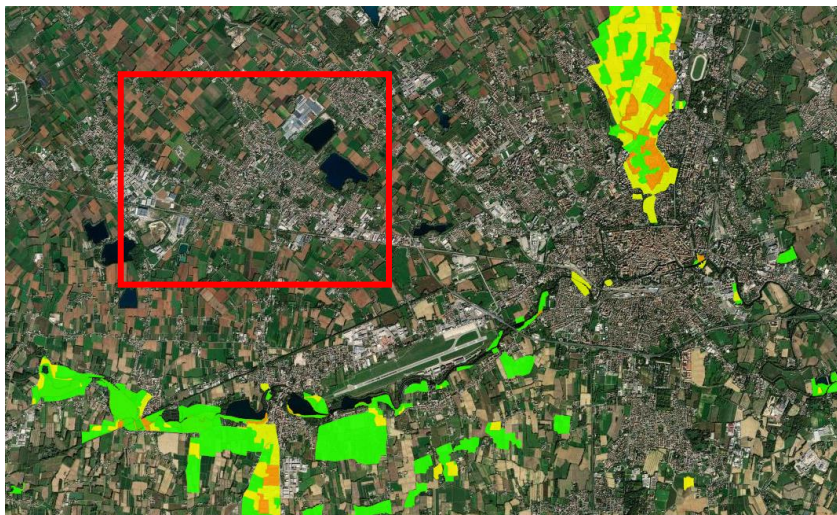


Figura 16- Estratto del PGRA 2021-2027 classi di rischio e pericolosità idraulica.



Figura 17 – Estratto del PGRA 2021-2027 individuazione tiranti.

2.6. 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 l'impatto e la 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 specificatamente 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;
- 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 ciclopeditoni, 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 ciclopeditono.

2.7. 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.

3. Siti Natura 2000 ricadenti all'interno del territorio comunale³

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

I siti più vicini geograficamente si trovano a sud del confine amministrativo interessando direttamente i comuni di Veduggio, Istrana, Morgano, Quinto di Treviso e Treviso. Detti siti sono:

- SIC IT3240028 “Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest”,
- ZPS IT3240011 “Sile: sorgenti, paludi di Morgano e S. Cristina”.

La distanza lineare tra il confine amministrativo del comune di Paese, sul lato sud, è di circa 2 km.

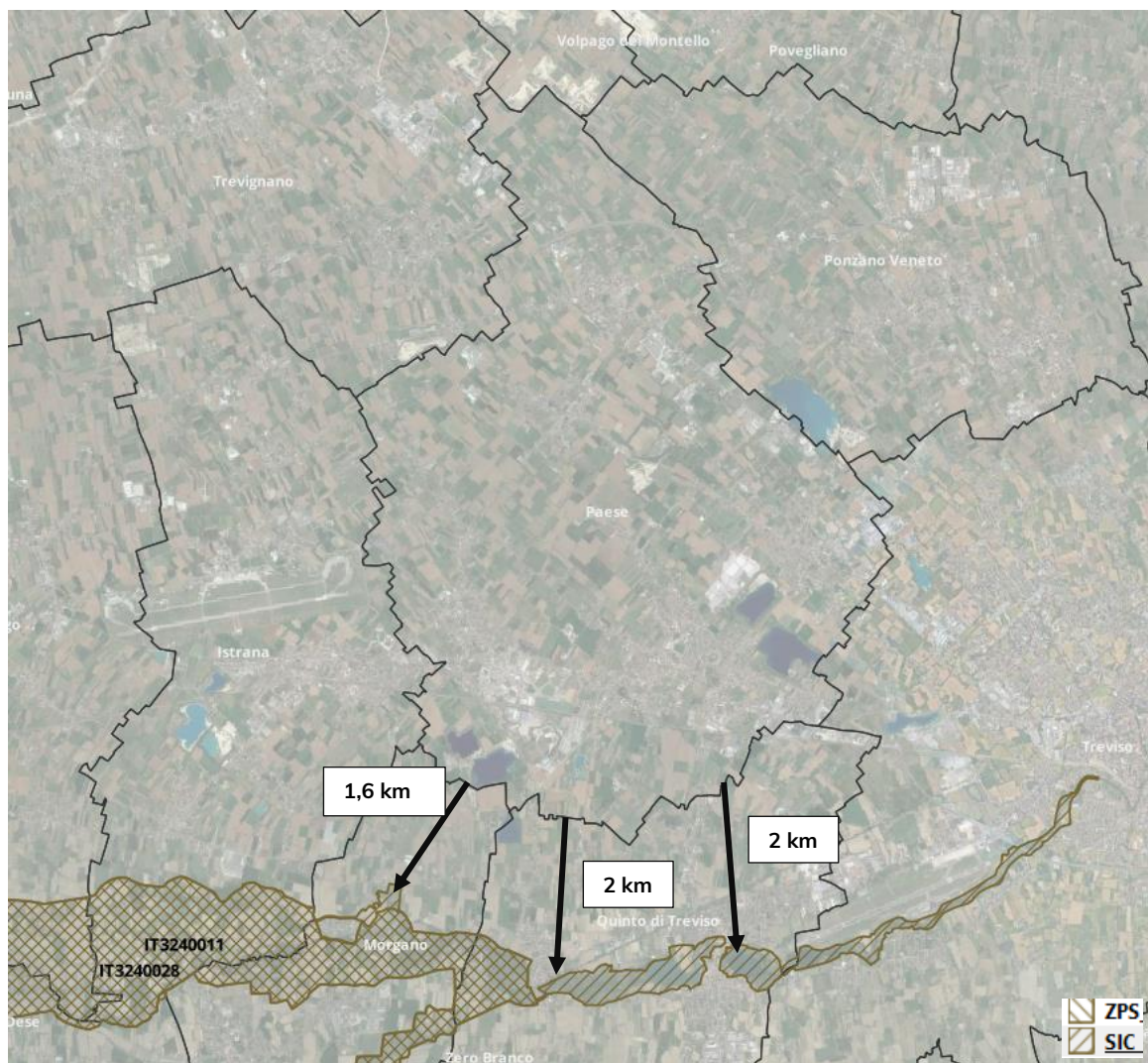


Figura 18 - Individuazione dei Siti Natura 2000 su base ortofoto

L'azione di Piano più vicina geograficamente è localizzata a 1,6 km dal SIC IT3240028 “Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest”. Si tratta di un percorso ciclopeditone/ciclabile di progetto che collega Via Vercelli – 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”.

³ Paragrafo integrato a seguito della richiesta pervenuta dalla Direzione Valutazioni Ambientali, supporto giuridico e contenzioso U.O. VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV- prot. 450917 del 23/08/2023

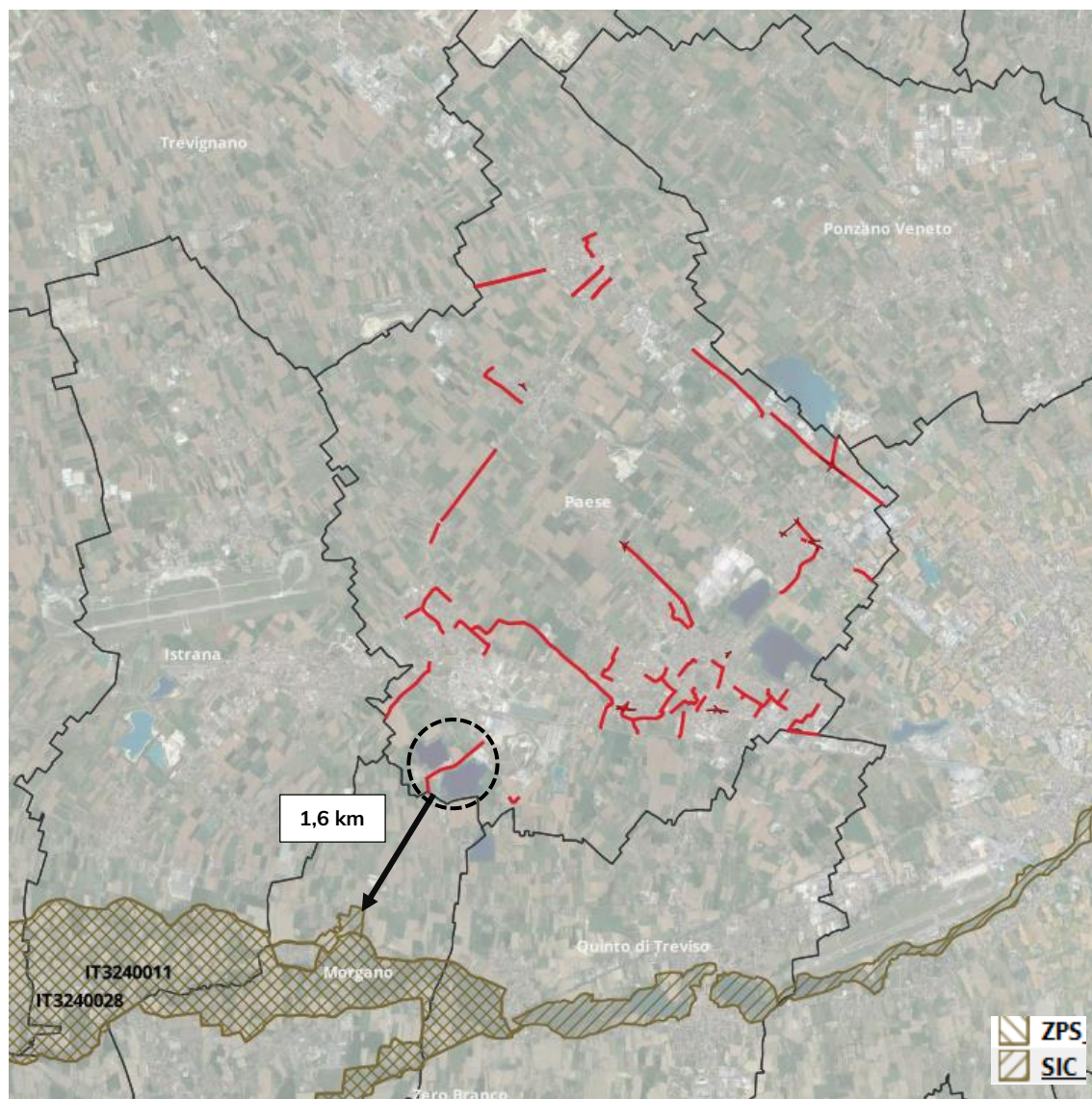


Figura 19 - Localizzazione delle azioni di Piano in rosso.

4. Banca dati delle azioni di Piano⁴

Al fine di consentire la verifica della possibilità di incidenze significative negative sui Siti Natura 2000 geograficamente più vicini, è stata fornita all'autorità verificatore l'individuazione delle azioni di Piano su base vettoriale. Il Piano ha suddiviso le azioni in:

- 01) Interventi sulla viabilità,
- 02) Interventi su rete ciclabile,
- 03) Interventi nei quartieri.

Gli interventi nei quartieri si riferiscono all'utilizzo di tecniche di moderazione del traffico quali uso di dossi, semaforizzazioni, etc. Si tratta di interventi tipologici non spazialmente localizzati dal Piano e dunque non vettorializzati.

⁴ Paragrafo integrato a seguito della richiesta pervenuta dalla Direzione Valutazioni Ambientali, supporto giuridico e contenzioso U.O. VAS,VINCA, Capitale Naturale e NUVV- prot. 450917 del 23/08/2023

I dati vettoriali a corredo della presente relazione tecnica sono denominati come segue:

- **AzioniPianoL** (shp. di tipo lineare, localizza gli interventi previsti dal Piano sulla rete ciclabile);
- **AzioniPianoP** (shp. di tipo poligonale, localizza gli interventi descritti dal Piano denominati dall' 1 all'8).

Segue un estratto della loro conformazione tabellare.

ID_FaseP	Cod_ISTAT	Tipo_Azion	N_Azione	Descrizione	Area	RIF_PGUTU
02605501	026055	01	1	Interventi sulla viabilità	2554,18	INT 8
02605501	026055	01	2	Interventi sulla viabilità	1687,19	INT 3
02605501	026055	01	3	Interventi sulla viabilità	4526,55	INT 5
02605501	026055	01	4	Interventi sulla viabilità	6381,94	INT 1
02605501	026055	01	5	Interventi sulla viabilità	3875,43	INT 2
02605501	026055	01	6	Interventi sulla viabilità	3369,95	INT 7
02605501	026055	01	7	Interventi sulla viabilità	5610,85	INT 4
02605501	026055	01	8	Interventi sulla viabilità	1676,81	INT 6

Figura 20 - Estratto della tabella attributi del dato vettoriale denominato "AzioniPianoP"

ID_FaseP	Cod_ISTAT	TipoAzione	N_Azione	Descrizione	Area	RIF_PGUTU
02605502	026055	02	1	Interventi su rete ciclabile	815,38	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	2	Interventi su rete ciclabile	481,26	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	3	Interventi su rete ciclabile	295,72	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	4	Interventi su rete ciclabile	815,38	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	5	Interventi su rete ciclabile	481,26	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	6	Interventi su rete ciclabile	295,72	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	7	Interventi su rete ciclabile	279,79	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	8	Interventi su rete ciclabile	151,52	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	9	Interventi su rete ciclabile	307,81	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	10	Interventi su rete ciclabile	49,22	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	11	Interventi su rete ciclabile	232,04	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	12	Interventi su rete ciclabile	674,77	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	13	Interventi su rete ciclabile	1027,43	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	14	Interventi su rete ciclabile	219,79	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	15	Interventi su rete ciclabile	912,73	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	16	Interventi su rete ciclabile	173,92	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	17	Interventi su rete ciclabile	524,08	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	18	Interventi su rete ciclabile	121,38	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	19	Interventi su rete ciclabile	2219,03	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	20	Interventi su rete ciclabile	267,21	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	21	Interventi su rete ciclabile	612,26	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	22	Interventi su rete ciclabile	153,29	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	23	Interventi su rete ciclabile	330,62	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	24	Interventi su rete ciclabile	160,71	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	25	Interventi su rete ciclabile	545,39	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	26	Interventi su rete ciclabile	338,85	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	27	Interventi su rete ciclabile	226,73	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	28	Interventi su rete ciclabile	294,55	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	29	Interventi su rete ciclabile	177,45	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	30	Interventi su rete ciclabile	609,12	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	31	Interventi su rete ciclabile	292,77	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	32	Interventi su rete ciclabile	226,38	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	33	Interventi su rete ciclabile	134,71	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	34	Interventi su rete ciclabile	182,75	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	35	Interventi su rete ciclabile	143,24	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	36	Interventi su rete ciclabile	272,28	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	37	Interventi su rete ciclabile	48,53	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	38	Interventi su rete ciclabile	183,06	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	39	Interventi su rete ciclabile	534,08	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	40	Interventi su rete ciclabile	395,02	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	41	Interventi su rete ciclabile	746,16	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	42	Interventi su rete ciclabile	784,56	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	43	Interventi su rete ciclabile	146,12	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	44	Interventi su rete ciclabile	901,71	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	45	Interventi su rete ciclabile	319,97	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	46	Interventi su rete ciclabile	407,58	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	47	Interventi su rete ciclabile	290,51	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	48	Interventi su rete ciclabile	717,99	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	49	Interventi su rete ciclabile	97,99	Percorsi di progetto in zona residenziale o strade a ridotto traffico veicolare
02605502	026055	02	50	Interventi su rete ciclabile	741,67	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	51	Interventi su rete ciclabile	878,14	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	52	Interventi su rete ciclabile	393,35	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	53	Interventi su rete ciclabile	44,29	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	54	Interventi su rete ciclabile	279,25	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	55	Interventi su rete ciclabile	290,43	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	56	Interventi su rete ciclabile	266,01	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto
02605502	026055	02	57	Interventi su rete ciclabile	201,97	Percorsi ciclopedonali/ciclabili di progetto

Figura 21 - Estratto della tabella attributi del dato vettoriale denominato "AzioniPianoL"

5. Valutazione sintetica delle possibili pressioni

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.

È utile sottolineare che il Piano non introduce azioni che hanno un effetto diretto sul regime giuridico dei suoli, 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;
- i Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU);
- il Piani Esecutivi del Traffico Urbano.

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

È utile sottolineare che gli interventi previsti dal Piano sulla rete ciclabile mirano ad ampliare l'offerta di mobilità sostenibile nel territorio comunale. Tale condizione è valutata positivamente in quanto l'intervento fornisce ai fruitori una ulteriore possibilità di spostamento che non ha ripercussioni sull'ambiente e più in generale sul territorio.

Come esplicitato nei paragrafi precedenti, il comune di Paese non è interessato da Siti Natura 2000, il più vicino geograficamente si trova sul lato sud del confine comunale ad una distanza di 1,6 km dal punto più sporgente. Si ritiene che la distanza sia sufficiente a escludere la possibilità di manifestazione di impatti negativi significativi sui Siti Natura 2000 che ricadono sui comuni limitrofi al territorio in esame.

6. Conclusioni

Sulla base delle valutazioni condotte e riportate nella presente relazione, relativamente al progetto in esame, si conclude che, con ragionevole certezza scientifica, si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.

Si ritiene pertanto di poter escludere la presente proposta d'intervento dalla procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, secondo quanto previsto dalla DGR 1400/2017.