



Comune di Breda di Piave

Provincia di Treviso

Regione del Veneto

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (PAT) A VALENZA PAESAGGISTICA

PIANO COMUNALE DELLA MOBILITA' DOLCE

1.	RELAZIONE TECNICA
-----------	--------------------------

Sindaco

Moreno Rossetto

Segretario Comunale

Giorgio Ferrari

Responsabile U.O. Urbanistica

Lorenzo Barbon

Aprile 2016

GEA
ENGINEERING

Calmaggiore, 18 - 31100 Treviso (TV)
email: gea.engineering.ap@gmail.com

INDICE

1. Premessa.....	4
2. Piano Comunale della Mobilità Dolce nel quadro del Piano di Assetto del Territorio (PAT) a Valenza Paesaggistica	4
3. Riferimenti normativi.....	5
4. Contestualizzazione geografica del Comune di Breda di Piave.....	12
4.1. Infrastrutture per la mobilità dolce nel Comune di Breda di Piave	13
5. Prospettive di sviluppo della mobilità dolce nel Comune di Breda di Piave	18
5.1. Mobilità e spostamenti interni.....	18
5.2. Mobilità dolce a scala territoriale.....	22
6. Il collegamento fra la pista ciclabile “La Piave” ed il Green Tour, in corrispondenza della Città di Treviso.....	23

1. Premessa

Il Comune di Breda di Piave ha scelto di dotarsi di un Piano Comunale della Mobilità Dolce, perseguendo la duplice finalità di contribuire allo sviluppo sostenibile del territorio e di favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con i territori contermini.

L'obiettivo è di realizzare una concreta offerta di mobilità dolce che tenga conto delle risorse ambientali, sociali ed economiche e che contribuisca ad inserire il Comune di Breda di Piave in una dimensione territoriale di valorizzazione della qualità della vita e del benessere dei cittadini.

In primo luogo, per dare risposta alla mobilità dolce "sistematica", alimentata dagli spostamenti quotidiani interni al territorio comunale, favorendo la continuità dei percorsi e la loro utilizzazione in sicurezza.

In secondo luogo, realizzando una rete pedonale e ciclabile turistica e per il tempo libero, mediante la quale valorizzare il territorio comunale, anche ad una dimensione sopra locale.

2. Piano Comunale della Mobilità Dolce nel quadro del Piano di Assetto del Territorio (PAT) a Valenza Paesaggistica

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) a Valenza Paesaggistica del Comune di Breda di Piave comprende, nel quadro delle proprie finalità strategiche, i sistemi per la mobilità: dagli assi delle grandi comunicazioni interregionali ed intercomunali fino alla mobilità locale, compresa quella ciclabile e pedonale.

Ad integrazione funzionale delle possibili forme della mobilità, i percorsi ciclabili e pedonali rappresentano un'opportunità per gli spostamenti locali ed una forma di valorizzazione e promozione del territorio urbano e di pregio paesaggistico ed ambientale.

Nella struttura di uno strumento urbanistico capace di leggere le dimensioni delle relazioni territoriali, nonchè di giungere alla scala della mobilità ciclabile e pedonale, si delineano le caratteristiche fisiche e funzionali del "Piano Comunale della Mobilità Dolce", che utilizza

direttrici e sedi alternative o solo parzialmente coincidenti con le principali direttrici della mobilità.

Il "Piano Comunale della Mobilità Dolce" individua il sistema delle relazioni ciclo pedonali che si sono prodotte sul territorio per porre in comunicazione i principali centri urbani fra loro e con quelli minori, fino ai gruppi di case e al tessuto insediativo diffuso, che caratterizza larga parte delle zone agricole comunali.

Sistemi a rete e relativi nodi di connessione che si adattano agli aspetti della morfologia territoriale, enfatizzando antichi segni del territorio, siepi arboree ed arbustive, corsi d'acqua di risorgiva o di raccolta meteorica.

Il "Piano Comunale della Mobilità Dolce" risulta qualificato dalla diversificazione dei propri tracciati rispetto a quelli delle principali direttrici della comunicazione e delle relazioni. Sottolineando i valori ambientali e paesaggistici del territorio urbano, ma, soprattutto, di quello rurale; nonché le risorse naturali, le vestigia della storica presenza antropica, le conseguenze indotte dalle attività economiche sviluppate dall'uomo.

Alla ricognizione delle reti, alla ricostruzione dei tracciati storici, all'identificazione di nuovi collegamenti, viene accostata la classificazione delle relazioni e dei rispettivi assi e poli di riferimento sul territorio, cui corrisponde una qualificazione tecnica funzionale delle sedi, dei parametri costruttivi e delle opere accessorie: dai fossati alle piantate; dalle siepi spontanee alle opere destinate alla segnaletica ed alla quantificazione delle distanze; dai ripari alle forme della sacralità locale e delle dimore proprie di un ambiente comunale tuttora caratterizzato da un'elevata integrità rurale.

3. Riferimenti normativi

I principali riferimenti normativi e di indirizzo per la pianificazione e la progettazione della mobilità dolce sono:

- D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e suo Regolamento di esecuzione ed attuazione, DPR 16 dicembre 1992 e successive modificazioni.

- Legge 19 ottobre 98, n. 366, “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica” e suo Regolamento (D.M. 30 novembre 1999, n. 557 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili).

Altre norme o indirizzi di riferimento sono:

- le Norme per la realizzazione dei Piani Urbani del Traffico (Direttive per la redazione, l’adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico - Suppl. ordinario alla G.U. serie generale del 24.06.95, n. 146).
- Le indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
- Il D.M. 5 aprile 2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”.
- Norme riguardanti le barriere architettoniche (DM 14 giugno 1989, n. 236 “Regolamento per l’eliminazione delle barriere architettoniche” e DPR 24 luglio 1996, n. 503 “Eliminazione delle barriere architettoniche in spazi pubblici”).

Di seguito, si riportano i principali riferimenti normativi:

- D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada” e s.m. e i.

“Art. 88 (Art. 39 Cod. Str.)

Segnali di attraversamento tranviario, attraversamento pedonale e attraversamento ciclabile ...omissis...

*2. Il segnale **ATTRAVERSAMENTO PEDONALE** deve essere usato per presegnalare un passaggio di pedoni, contraddistinto dagli appositi segni sulla carreggiata, nelle strade extraurbane ed in quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1, del Codice.*

*3. Il segnale **ATTRAVERSAMENTO CICLABILE** deve essere usato per presegnalare un passaggio di velocipedi, contraddistinto dagli appositi segni sulla carreggiata, nelle strade extraurbane ed in quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1, del Codice.*

4. Il segnale di cui ai commi 2 e 3 può essere usato nelle altre strade dei centri abitati solo quando le condizioni del traffico ne consigliano l'impiego per motivi di sicurezza.”

“Art. 122 (Art. 39 Cod. Str.)

Segnali di obbligo generico

...omissis...

9. *I segnali di CIRCOLAZIONE RISERVATA A DETERMINATE CATEGORIE DI UTENTI il cui simbolo e' in essi contenuto indicano che la strada o parte di essa è riservata alla sola categoria di utenti prevista mentre è vietata alle altre. Tali segnali sono:*

a) il segnale PERCORSO PEDONALE che deve essere posto all'inizio di un viale, di un itinerario o di un percorso riservato ai soli pedoni da impiegare solo quando non risulta evidente la destinazione al transito pedonale;

b) il segnale PISTA CICLABILE che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni;

c) il segnale PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE e PERCORSO PEDONALE E CICLABILE che deve essere posto all'inizio di un percorso riservato ai pedoni e alla circolazione dei velocipedi e deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni.”

“Art. 135 (Art. 39 Cod. Str.)

Segnali utili per la guida

...omissis...

15. *Il segnale ATTRAVERSAMENTO CICLABILE localizza un attraversamento della carreggiata da parte di una pista ciclabile, contraddistinta da apposita segnaletica orizzontale. Sulle strade extraurbane e sulle strade urbane di scorrimento deve essere preceduto dal segnale triangolare di pericolo di cui alla figura II.14. Il segnale può essere impiegato in versione con illuminazione propria e in tal caso ne è consigliata la combinazione con apposite sorgenti di luce, per l'illuminazione concentrata sulla segnaletica orizzontale. Può essere installato a doppia faccia, ai due lati della carreggiata ovvero al di sopra della stessa. È sempre disposto in corrispondenza dell'attraversamento.”*

“Art. 140 (Art. 40 Cod. Str.)

Strisce di corsia

...omissis...

7. Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile (fig. II.427/b)."

"Art. 146 (Art. 40 Cod. Str.)

Attraversamenti ciclabili

1. Gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione.

2. Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza di 50 cm; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali e' di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso

3. Analogamente a quanto previsto dall'articolo 145, comma 4, sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei velocipedi che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti ciclabili possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag, del tipo di quella di cui all'articolo 151, comma 3, di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità."

· Legge n. 366/1998 - Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica

"Articolo 1

1. La presente legge detta norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica."

"Articolo 6

1. Gli interventi, finalizzati al conseguimento dell'obiettivo di cui all'articolo 1, possono essere i seguenti:

- a) realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali; di ponti e sottopassi ciclabili; di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato;
- b) costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette;
- c) messa in opera di segnaletica luminosa, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico;
- d) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
- e) redazione di cartografia specializzata; posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili; attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
- f) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a promuovere la conversione dal trasporto motorizzato a quello ciclistico;
- g) progettazione e realizzazione di itinerari ciclabili turistici e delle infrastrutture ad essi connesse; a tal fine i progetti possono essere inseriti nei programmi elaborati ai sensi dei regolamenti (CEE) n. 2080/93, n. 2081/93, n. 2082/93, n. 2083/93, n. 2084/93 e n. 2085/93, del Consiglio, del 20 luglio 1993, al fine di accedere al cofinanziamento dei fondi strutturali stanziati dall'Unione europea;
- h) realizzazione di intese con le Ferrovie dello Stato SpA al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare con la dislocazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;
- i) realizzazione di intese con le aziende di trasporto pubblico o in concessione per l'integrazione fra detto trasporto e l'uso della bicicletta, nonché predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- l) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.”

“Articolo 7

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, é

emanato un regolamento con il quale sono definite le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.”

“Articolo 8

1. L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso é utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili. Alle regioni é demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi

2. Gli argini dei fiumi e dei torrenti possono essere utilizzati, fatto salvo il rispetto della normativa vigente, per la realizzazione di piste ciclabili.”

Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 - Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili

“Art. 1 Premessa

1. Nella presente sezione sono individuate le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale). Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi.”

“Art. 2.Finalità e criteri di progettazione

1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini,

che si ritiene possa raggiungersi dalle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;

b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;

c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;

d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.”

“Art. 4 Ulteriori elementi per la progettazione

1. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

a) piste ciclabili in sede propria;

b) piste ciclabili su corsia riservata;

c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;

d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.”

“Art. 6. Definizioni, tipologia e localizzazione

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;

b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in

destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.”

“Art. 7. Larghezza delle corsie e degli spartitraffico

1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.

2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.

3. Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

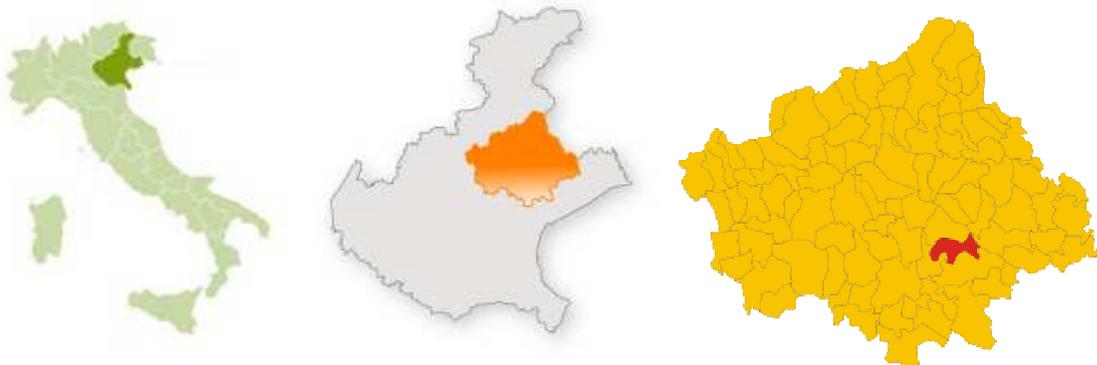
4. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.”.

4. Contestualizzazione geografica del Comune di Breda di Piave

Il Comune di Breda di Piave, situato a circa 10 Km a Nord-Est della Città di Treviso, è posto ad una altitudine media di 23 m.s.l.m. ed occupa una superficie di circa 25,60 km².

Vi risiedono 7.852 abitanti, con una densità media di 306,72 ab/ km² (dato aggiornato al 31 dicembre 2010).

Confina con i comuni di: Maserada sul Piave a Nord, Ponte di Piave ad Est, San Biagio di Callalta a Sud, Carbonera ad Ovest.



Inquadramento del territorio comunale di Breda di Piave
nel contesto nazionale, regionale e provinciale.

Il territorio comunale è situato nel contesto della pianura trevigiana e risulta interessato, ad Est, dal corso del Fiume Piave, che funge da confine con il Comune di Ponte di Piave.

Oltre al centro urbano del Capoluogo, si registra la presenza di altre quattro frazioni: Pero, Saletto, San Bartolomeo e Vacil. C'è, inoltre, la località Campagne.

Il Capoluogo si sviluppa nella parte centro-occidentale del territorio comunale. A Sud-Ovest del Capoluogo, sempre nella parte occidentale, si trova la frazione di Vacil; mentre, poco più ad Est quella di Pero.

Saletto e San Bartolomeo si collocano nella parte orientale del territorio comunale, in prossimità del corso del fiume Piave.

4.1. Infrastrutture per la mobilità dolce nel Comune di Breda di Piave

Per il perseguimento degli obiettivi enunciati in premessa si è resa necessaria un'indagine sullo stato attuale delle mobilità dolce nel Comune di Breda di Piave, volta a descrivere la

disponibilità di percorsi e a riconoscere le polarità attrattive e generatrici di spostamenti all'interno del territorio comunale.

L'analisi si è articolata su tre livelli:

1. inquadramento del territorio comunale nella rete della mobilità dolce di livello provinciale, regionale, nazionale ed europeo;
2. censimento della rete comunale;
3. individuazione delle polarità attrattive.

Per quanto concerne la mobilità dolce a livello sovra comunale, il Comune di Breda di Piave è interessato dalla presenza di percorsi di rilievo provinciale, regionale, nazionale ed europeo.

Il Piano Comunale della Mobilità Dolce si pone l'obiettivo primario di inserire il Comune di Breda di Piave nella cornice europea, nazionale e regionale della mobilità dolce, con particolare riguardo al collegamento tra la Baviera e l'Adriatico, passando attraverso le Dolomiti e Treviso, fino alla Laguna di Venezia.

Il fiume Piave, in particolare, costituisce un'importante risorsa e opportunità di sviluppo sia per il territorio comunale quanto per la regione stessa, in quanto asse privilegiato di connessione tra il compendio dolomitico e la laguna veneta.

Si tratta di contesti paesaggistici di prim'ordine, percorrendo: paesaggi naturali (fiumi ed ambienti umidi, zone boscate), culturali (sistema insediativo storico, della tradizione, dell'arte), storici (Ville venete, Grande Guerra, reperti archeologici, testimonianze del periodo della dominazione della Serenissima Repubblica di Venezia) ed economici (agricoltura, prodotti tipici, distretti produttivi, turismo, ricettività, ristorazione) unici in Europa.

Il piano rappresenta pertanto anche un'opportunità di incentivazione dello sviluppo economico e culturale, valorizzando i territori interessati e portando il cicloturista a conoscere la storia, la cultura, le tradizioni, i prodotti ed il paesaggio trevigiano.

Al contempo, costituisce un'occasione di miglioramento e di coordinamento della rete dei percorsi cicloturistici esistenti nella Marca trevigiana (ad esempio, il Parco del Sile, l'ex ferrovia Treviso-Ostiglia, il Montello e l'Asolano) e in Provincia di Venezia (lungo il Piave stesso).

La "Ciclovía dell'Amicizia", l'itinerario cicloturistico "Via Claudia Augusta Altinate", l'Ippovia del Piave e il progetto "Pista ciclabile "La Piave", rappresentano la cornice

ambientale, sociale ed economica del compendio territoriale in cui è inserito il Comune di Breda di Piave.

Un cenno particolare va nei confronti della Pista ciclabile “La Piave”. Essa consiste nella realizzazione di 149 km. di percorsi ciclopedonali, 80 km. in riva sinistra e 69 km. in riva destra del Piave. Sono percorsi lineari ed a circuito, tra loro collegati dai ponti di Fener, di Vidor, della Priula e di Ponte di Piave. La maggior parte dei percorsi è ricavata mediante l’utilizzo dei sedimi viari esistenti (strade bianche, viabilità secondaria, ecc.). In alcuni punti è prevista la realizzazione di piccoli interventi strutturali (passerelle, parapetti, opere di consolidamento) volti a garantire la continuità dei percorsi e la loro sicurezza.

A supporto dei percorsi sono previste le “Riviere del Piave”, ovvero ambiti attrezzati con servizi di informazione, assistenza alle persone, agli animali, ai mezzi e per la balneazione. Di queste, una è prevista a Saletto di Breda di Piave, fungendo da “porta” del Comune per i fruitori della Pista ciclabile “La Piave”.

A scala provinciale si segnala la presenza dell’itinerario “Bicinvacanza”, il quale, per le parti che interessano Breda di Piave, ricalca parzialmente la Pista ciclabile “La Piave”, per poi attraversare il territorio comunale toccando la frazione di San Bartolomeo e la località Marche, sviluppandosi nella campagna fino a raggiungere il Capoluogo e ad oltrepassarlo in direzione di Varago in Comune di Maserada sul Piave.

Di particolare interesse è la presenza di un progetto di itinerario ciclistico denominato via Claudia Augusta Alinate, promosso nel 2004 dalla Regione del Veneto e dal CONI all’interno del Programma Interreg 3b “Spazio Alpino”. Il tracciato attraversa il Comune di Breda di Piave nella parte occidentale, lungo la direttrice Nord-Sud. In particolare, da Varago, entra nel territorio comunale da Via Parè, lambisce i margini settentrionale e orientale del Capoluogo per proseguire e attraversare Pero, fino a uscire su Via Vittorio Veneto in direzione di Mignagola.

Allargando lo sguardo alla Città di Treviso, si registra la presenza di due importanti infrastrutture della mobilità dolce: la ciclovia “Girasile” e l’ex ferrovia “Treviso-Ostiglia”.

La prima, sviluppandosi prevalentemente sulle Alzaie del fiume Sile, mette in comunicazione Treviso con la laguna veneta; la seconda, con il territorio padovano.

Di recente realizzazione e di importante connessione con la mobilità dolce è la linea di trasporto pubblico che, partendo e ritornando alla Città di Treviso, interessa il Capoluogo e le frazioni di Vacil, Pero, Saletto e San Bartolomeo.

Per quanto riguarda il sistema delle reti di trasporto territoriale, il suolo comunale non è interessato dall'attraversamento di assi autostradali o ferroviari.

Le stazioni ferroviarie più prossime al territorio comunale sono quelle di San Biagio di Callalta e Fagarè, poste a circa 3/4 km a Sud, sulla linea Treviso-Portogruaro. Da citare anche la stazione di Lancenigo, a 4 km. ad Ovest del territorio comunale, sulla linea Venezia-Udine.

Il casello autostradale più vicino è quello di Treviso Nord, a circa 3 km. ad Ovest dal Capoluogo.

Per quanto riguarda la rete della mobilità dolce all'interno del territorio comunale è stato fatto un censimento, la cui rappresentazione è riportata negli elaborati cartografici del Piano Comunale della Mobilità Dolce, ai sensi del Nuovo Codice della Strada, secondo le seguenti categorie:

- piste ciclabili, mono e bidirezionali, contraddistinte da elemento separatore rispetto al traffico veicolare;
- corsie ciclabili, mono e bidirezionali, definite da segnaletica orizzontale;
- percorsi promiscui ciclopeditoni, mono e bidirezionali, contraddistinti da elemento separatore rispetto al traffico veicolare;
- percorsi promiscui ciclopeditoni, mono e bidirezionali, delimitati da segnaletica orizzontale;
- percorsi pedonali / marciapiedi;
- percorsi pedonali a raso.

Contestualmente ai percorsi della mobilità dolce sono stati anche individuati:

- gli attraversamenti pedonali, evidenziando se a raso, rialzati o protetti;
- i dissuasori di velocità;
- i rilevatori di velocità;
- gli incroci rialzati;
- gli spazi per la sosta delle biciclette.

Complessivamente, si tratta di una discreta dotazione di infrastrutture per la mobilità, anche se sono numerosi gli elementi di discontinuità e significativa la mancanza di una visione unitaria.

Infine, sono state individuate le polarità attrattive, intendendo con questa accezione tutti i luoghi presenti nel territorio comunale, capaci di essere origine o destinazione di spostamenti ciclabili e/o pedonali.

Si è trattato di individuare sia i poli della quotidianità quanto quelli “straordinari” finalizzati ad una valorizzazione turistica del territorio. Specificatamente sono stati censiti:

- tre centri storici: Breda Capoluogo, Pero e Saletto.
- Cinque ville venete: Villa Olivi, Villa Spineda-Dal Vesco, Villa Zangrando, Villa Lorenzon, Villa Mazzolà-Negrelli.
- Cinquantasette edifici tutelati distribuiti su tutto il territorio.
- Due mulini storici, uno in Via Molino lungo il confine con San Biagio di Callalta e l'altro a Sud del Capoluogo lungo il corso del Musestre.
- Cinque elementi di interesse storico: un'area di interesse archeologico in località Campagne, una trincea della Grande Guerra ed i resti di un attracco sul Piave risalenti al periodo del dominio veneziano in Via dei Casoni, una postazione bellica della Grande Guerra in vVia del Passo e l'area di valore storico testimoniale del Mulino della Sega.
- Aree attrezzate a parco, gioco e sport, come desunte dal Piano Regolatore Generale (PRG) vigente.
- Pertinenze di interesse paesaggistico ed ambientale (aree a Verde Privato del Piano Regolatore Generale (PRG) vigente).
- Corsi d'acqua: fiume Piave, canale Piavesella, fiume Musestre, fiume Vallio, rio Pero, fiume Meolo, fosso Meoletto, fiume Mignagola, rio Fossalon, rio Bagnon e fosso della Vacca.
- Una biblioteca sita nel Capoluogo.
- Sei luoghi legati alla tradizione religiosa: la chiesa parrocchiale di San Paolo e l'oratorio della Madonna delle Grazie nel Capoluogo, la chiesa di S. Colombano Abate e la chiesetta di S. Giovanni Battista a Pero, la chiesa di San Bartolomeo, la chiesa dell'Immacolata a Saletto e la cappella gentilizia di Villa Lorenzon a Vacil.

- Due cimiteri: uno a Sud del Capoluogo, in direzione Pero; l'altro a Sud-Ovest di Saletto.
- Due farmacie: una nel Capoluogo e l'altra a Saletto.
- Fermate del trasporto pubblico locale e del servizio scuolabus.
- Impianti sportivi pubblici e privati.
- Municipio (nel Capoluogo).
- Parcheggi (come indicati dal Piano Regolatore Generale (PRG) vigente).
- Polizia municipale (a Breda di Piave).
- Due uffici postali: uno nel Capoluogo, l'altro a Saletto.
- Scuole. Nel Capoluogo sono presenti: la Scuola d'infanzia "Mons. Zangrado", la Scuola elementare "G. Puccini" e la Scuola media statale "G. Galilei". A Pero sono presenti: la Scuola d'infanzia "S. Giuseppe" e la Scuola elementare "Anna Frank". A Saletto e San Bartolomeo sono presenti: la Scuola d'Infanzia "Monumento ai Caduti" e la Scuola elementare "Eroi del Piave". A Vacil è presente la Scuola dell'infanzia statale.
- Luoghi di generale interesse pubblico (circoli, spazi associativi e aggregativi).

5. Prospettive di sviluppo della mobilità dolce nel Comune di Breda di Piave

5.1. Mobilità e spostamenti interni

Uno degli obiettivi del Piano Comunale della Mobilità Dolce è di incentivare la cittadinanza a prediligere modalità di spostamento a basso impatto in sostituzione di quella veicolare. Affinchè ciò avvenga è necessario creare un sistema di infrastrutture per la mobilità dolce, capace di dare risposta all'attuale domanda e, al contempo, di incrementarla.

I fattori determinanti per garantire l'appetibilità dei percorsi pedonali e ciclabili sono la continuità e la sicurezza.

Continuità, nel senso che un percorso, per essere funzionale, deve fungere da collegamento tra le origini e le destinazioni degli spostamenti. In ambito urbano i punti di origine/destinazione sono costituiti dalle aree residenziali, dai servizi pubblici (scuole, biblioteche, Enti, impianti

sportivi, ecc.) e dai luoghi di aggregazione. Il livello di efficacia sarà tanto maggiore quanto più elevato sarà il numero delle polarità che il percorso riuscirà a mettere in connessione.

Sicurezza, in quanto i pedoni ed i ciclisti costituiscono le fasce deboli della domanda di mobilità e devono essere tutelate mediante accorgimenti che siano in grado di ridurre al minimo i punti di conflitto con le modalità “forti”.

Le tecniche per incrementare la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili consistono in:

- individuazione di percorsi in sede propria;
- progettazione in sicurezza dei punti di intersezione tra le forme di mobilità. Potrà essere d’ausilio l’utilizzo dei colori (gli attraversamenti pedonali o ciclabili potranno essere evidenziati da colorazioni proprie); di dislivelli (dossi); di dissassamenti secondo le tecniche del *traffic calming* per ridurre la velocità dei veicoli; di fermate obbligate (semafori a chiamata);
- utilizzo della segnaletica orizzontale e verticale;
- impiego dell’illuminazione, in particolare dei punti di intersezione tra i percorsi ciclo-pedonali e la viabilità carrabile.

Un ulteriore elemento è il *comfort* generale della rete della mobilità lenta, inteso come qualità dei servizi ad essa connessi. Sarà importante, quindi, prevedere fermate del trasporto pubblico dotate di copertura; incrementare la disponibilità di spazi per la sosta delle biciclette sia in prossimità dei servizi pubblici che delle fermate del trasporto pubblico; prevedere, ove possibile, la messa a dimora di alberature per favorire l’ombreggiamento dei percorsi durante i mesi estivi; valorizzare coni ottici significativi.

A beneficiarne sarà anche il paesaggio urbano, perché, ad esempio, la collocazione di rastrelliere per il parcheggio delle biciclette consentirà di ovviare a modi di parcheggiare incontrollati, esteticamente poco piacevoli e, talvolta, pericolosi.

Allo stesso modo, una corretta distribuzione delle alberature potrà contribuire all’ombreggiamento dei percorsi, riducendo l’effetto “isola di calore”, nonché a creare quinte paesaggistiche o coni visuali significativi.

Il Piano Comunale della Mobilità Dolce alla scala comunale prevede:

- A. il completamento del collegamento del Capoluogo con la frazione di Vacil mediante:

- A.1. collegamento del percorso ciclopedonale promiscuo su sede propria presente lungo Via Cal di Breda con il percorso esistente lungo la Strada Provinciale n. 59 “di Breda”. Sono necessari: l’attraversamento ciclopedonale su Via Cal di Breda, coadiuvato dalla presenza dell’isola spartitraffico; il segmento di percorso ciclopedonale ai margini della rotatoria lungo la proprietà ricompresa tra Via Cal di Breda e Via Brugnotto; l’attraversamento ciclopedonale su Via Brugnotto. La lunghezza del nuovo percorso è di circa 40 m..
- A.2. Realizzazione di un percorso promiscuo ciclopedonale bidirezionale con elemento separatore della lunghezza di 675 m., lungo il lato orientale della Strada Provinciale n. 59 “di Breda”.
- A.3. Realizzazione di un percorso promiscuo ciclopedonale bidirezionale con elemento separatore della lunghezza di 190 m., lungo il lato occidentale di Via Roma e Via Trento e Trieste, nel tratto compreso tra la Chiesa parrocchiale “San Paolo” di Breda di Piave ed il civico n. 5 di Via Trento e Trieste. Dovrà essere realizzata una passerella ciclopedonale in corrispondenza del fiume Musestre.
- A.4. Adeguamento della banchina stradale esistente ad Ovest della rotatoria tra Via Trento e Trieste e Via Pio X, per fini ciclabili, con inserimento di un elemento separatore e la previsione di un attraversamento ciclo-pedonale.
- B. Il completamento del percorso ciclopedonale lungo Via Moretti, mediante la realizzazione dei seguenti interventi:
- B.1. previsione di una corsia promiscua ciclopedonale monodirezionale con segnaletica orizzontale dall’intersezione tra Via Roma fino a Via dei Bersaglieri. Lunghezza: 60 m..
- B.2. Previsione di una corsia promiscua ciclopedonale bidirezionale con elemento separatore dall’intersezione con Via dei Bersaglieri fino al civico n. 23. Lunghezza: 127 m..
- B.3. Realizzazione di un percorso promiscuo ciclopedonale bidirezionale con elemento separatore dal civico n. 23 fino all’innesto con il percorso esistente. Il percorso potrà essere realizzato anche mediante pavimentazione in terra battuta o ghiaia. Lunghezza: 192 m..

- B.4. Realizzazione di un percorso promiscuo ciclopedonale con elemento separatore dall'intersezione con Via Monte Bianco fino a Via Levada. Una parte risulta ricavabile lungo il ciglio della strada (103 m.), mentre la parte rimanente (139 m.) interessa un fondo agricolo. Entrambi i segmenti potranno essere realizzati con pavimentazione in terra battuta o ghiaia.
- B.5. Realizzazione di una passerella ad Ovest dell'intersezione tra Via Moretti e Via Levada.
- C. Il completamento del percorso ciclopedonale lungo Via Levada dal civico n. 20 fino all'incrocio tra Via Moretti e Via Levada. Il percorso sarà bidirezionale e potrà essere realizzato sul margine orientale del fondo agricolo, con una pavimentazione in terra battuta o ghiaia. Lunghezza: 278 m..
- D. Il collegamento ciclopedonale del Cimitero del Capoluogo al Capoluogo stesso mediante:
- D.1. l'utilizzo della strada bianca esistente (111 m.).
- D.2. La previsione di un collegamento ciclo-pedonale di circa 20 m. tra la strada bianca e l'area a parcheggio interposta tra il Cimitero e l'isola ecologica. Si segnala un potenziale elemento di criticità dovuto alla presenza della recinzione dell'isola ecologica e di una proprietà privata che, allo stato attuale, impediscono la continuità del percorso.
- D.3. La tracciatura di una corsia promiscua ciclopedonale con segnaletica orizzontale fino all'ingresso del Cimitero (90 m.).
- E. Riorganizzazione del marciapiede esistente lungo il lato settentrionale di Via Pio X (758 m.) per adattarlo ad una fruizione anche ciclabile. In particolare, dovrà essere previsto lo spostamento dei pali per l'illuminazione stradale e il riassetto del profilo longitudinale del percorso, in modo tale da ridurre il continuo "saliscendi" dovuto alla presenza degli accessi carrai.
- F. Il collegamento ciclopedonale del Cimitero alla frazione di Pero, mediante la realizzazione di un percorso promiscuo bidirezionale con elemento separatore lungo Via XI Febbraio. Lunghezza: 1.250 m..
- G. La riorganizzazione del percorso pedonale esistente (413 m.) a Sud di Via Garibaldi a Pero, compreso tra Via XI Febbraio e la Chiesa parrocchiale "San Colombano Abate",

al fine di adeguarlo anche ad una fruizione ciclistica e conmetterlo con la pista ciclabile esistente lungo Via IV Novembre, fino a Cavrie. Si tratta di apportare interventi di sistemazione del fondo e di valutare il riassetto del profilo longitudinale del percorso per renderlo più scorrevole per l'uso ciclabile.

- H. Il collegamento ciclopedonale delle frazioni di Saletto e San Bartolomeo con il proprio Cimitero mediante un percorso ciclopedonale promiscuo bidirezionale in sede propria della lunghezza di 477 m. fino all'innesto con Via M. Davanzo.
- I. La realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati in corrispondenza degli ingressi delle scuole del Capoluogo, di Pero e di Saletto.
- J. Il posizionamento di rastrelliere per il parcheggio delle biciclette in prossimità delle fermate del trasporto pubblico, degli uffici postali, degli impianti sportivi e delle aree verdi, secondo quanto riportato dagli elaborati di progetto.

5.2. Mobilità dolce a scala territoriale

Il Piano Comunale della Mobilità Dolce si prefigge l'obiettivo di contribuire ad inserire il Comune di Breda di Piave all'interno delle reti europee, nazionali e regionali della mobilità dolce.

Gli elementi cardine per le scelte a scala locale sono da individuarsi principalmente:

- nell'asse del fiume Piave, che, con l'ippovia e la Pista ciclabile "La Piave", costituisce una direttrice di primo livello per gli spostamenti cicloturistici europei, rappresentando un collegamento del compendio dolomitico con la laguna di Venezia.
- Negli itinerari cicloturistici "Via Claudia Augusta Altinate", "Ciclovía dell'Amicizia Monaco-Venezia", l'itinerario provinciale "Bicinvacanza", attestando che il territorio ha una forte vocazione cicloturistica.
- Nella Città di Treviso, intesa come luogo di attrazione turistica e come nodo strategico di passaggio degli itinerari sopra citati, nonchè come punto di arrivo/partenza di altri percorsi come la pista ciclabile "Treviso-Ostiglia" e la ciclovía "Il GiraSile".
- Nella Riviera del Piave di Saletto. Posizionata strategicamente lungo il tracciato della Pista ciclabile "La Piave", consistente in un'area attrezzata con strutture di servizio per le persone (bar, info point), i mezzi (ricovero e riparazione biciclette) e gli animali

(stabulazione temporanea di cavalli), oltre che in spazi per la sosta e la balneazione. Essa rappresenta la porta di accesso al territorio di Breda di Piave da cui il cicloturista ha la possibilità di transitare anche per proseguire alla volta della Città di Treviso.

6. Il collegamento fra la Pista ciclabile “La Piave” ed il *Green Tour*, in corrispondenza della Città di Treviso

Il Piano Comunale della Mobilità Dolce ha anche il compito di definire lo scenario strategico per il collegamento fra la Riviera del Piave di Saletto ed il *Green Tour* in corrispondenza della Città di Treviso. È un percorso che si snoda tra i Comuni di Breda di Piave, Carbonera, Maserada, Villorba e Treviso, mettendo in relazione due realtà del cicloturismo veneto: la Pista ciclabile “La Piave” e il *Green Tour*.

Nel dettaglio prevede:

- l’individuazione di un itinerario che, con origine in corrispondenza della Riviera del Piave di Saletto, si dirige verso la Città di Treviso attraversando il territorio comunale, utilizzando la viabilità minore, le strade vicinali e, dove possibile, le pertinenze fluviali. In particolare: percorrendo Via del Passo, attraversando la Strada Provinciale n. 57 “Destra Piave”, affiancando la Chiesa di Saletto, correndo sulla pista ciclabile esistente lungo Via Davanzo per svoltare e inoltrarsi nella campagna lungo il Crespolo, fino all’intersezione con Via Bovon.

Raggiunge Via Meolo, fino all’incrocio con Via Code. Qui l’itinerario interseca “Bicinvacanza” e, dopo aver superato Via Vicinale Marche, presenta una diramazione.

La prima, in direzione Nord, si inoltra nella campagna, raggiunge Via delle Anime e percorre Via Levada e Via Moretti fino a raggiungere il Capoluogo comunale, costeggiando la Chiesa parrocchiale, Villa Zangrando, Villa Olivi e Villa Spineda-Dal Vesco. Qui, ricalcando il percorso della “Via Claudia Augusta Altinate” si dirige su Via Parè, Via Sartore e Via Ospedale fino a Varago di Maserada sul Piave. A questo punto, l’itinerario si unisce a quello di “Bicinvacanza” dirigendosi verso la Città di Treviso.

La seconda diramazione, invece, volge verso Sud su Via Code, la quale è percorsa per circa un chilometro prima di addentrarsi nella campagna per raggiungere Via Spesse. Questa, percorsa per la sua totalità, sfocia su Via XI Febbraio fino a Pero. Qui, dopo

aver attraversato il centro abitato, esce brevemente dal territorio comunale per superare San Giacomo di Musestrelle (in Comune di Carbonera) per poi rientrarvi da Via Monfenera fino a Via Vicinale Brugnotto, ad Ovest delle “Case Cavallaro”. Dal centro abitato di Pero fino a San Giacomo di Musestrelle il percorso si avvale della presenza di piste ciclabili e percorsi promiscui esistenti. L’itinerario percorre Via Brugnotto fino a Via Chiesetta, da dove si dirige verso il centro di Vacil mediante infrastrutture esistenti fino al confine comunale.

Entrato nel Comune di Carbonera, il tracciato costeggia la Strada Provinciale n. 59 “di Breda” e, compiendo un taglio prima dell’incrocio con Via Gino Rossi, prende via Piave, oltrepassa l’Autostrada “A27”, percorre Via Cal di Breda fino a Pezzan di Carbonera, dove si ricongiunge con la prima diramazione.

Tornato ad essere un unico itinerario, il percorso segue Via Cal di Breda in Comune di Treviso, attraversa da Nord a Sud il Parco della Storga, raggiunge Via Bibano e Viale Brigata Marche fino a Viale Vittorio Veneto.

Da qui, affiancandosi alla “Ciclovía dell’Amicizia”, alla “Claudia Augusta Altinate” e a “Bicinvacanza” arriva alle porte della Città di Treviso, entrando in relazione con gli itinerari del “GiraSile” e della “Treviso-Ostiglia”.

Da segnalare la possibilità di connettere i due itinerari mediante la prevista pista ciclabile lungo la Strada Provinciale n. 50 “di Breda”, che consente di collegare Vacil con il Capoluogo all’altezza della Chiesa parrocchiale.

- La definizione di una segnaletica dedicata che, oltre a guidare il cicloturista, consenta di valorizzare i territori attraversati, grazie a cartelli o pannelli informativi che descrivono le peculiarità storiche, paesaggistiche ed ambientali dei luoghi.

Una segnaletica chiara per rendere l’itinerario facilmente identificabile e maggiormente interessante. Nello specifico, un simbolo/logo dell’itinerario da apporre sui cartelli in modo da renderli facilmente riconoscibili. Il logo viene affiancato da differenti livelli di informazione:

1. semplice indicazione di direzione, da apporsi in prossimità di intersezioni o di interruzioni del tracciato.



2. Indicazione della direzione e della distanza dai principali centri urbani raggiungibili dall'itinerario, riportando in alto la destinazione più vicina ed in basso quella più lontana. Segnale da porre in corrispondenza delle intersezioni viarie più significative o delle diramazioni.



3. Cartelli di indicazione dei luoghi di interesse (monumenti, edifici di interesse storico-architettonico, musei, reperti archeologici, aree di interesse ambientale, ecc.). Con i medesimi cromatismi dei segnali precedenti, ma con una diversa articolazione, al fine di differenziare l'informazione trasmessa ai fruitori del tracciato.



4. Segnalazione di elementi significativi del patrimonio ambientale, storico ed architettonico. Cartello da apporre in concomitanza con le emergenze significative presenti sul territorio corredato da una scheda descrittiva del bene segnalato. Il cartello riconoscibile dalle forme e dalla presenza del logo dell'itinerario, è

previsto con cromatismi differenti proprio per sottolineare le tipologie delle informazioni trasmesse.



5. Pannelli informativi contenenti: i loghi degli Enti Locali aventi competenza territoriale, il logo dell'itinerario, la mappa di inquadramento, la planimetria con i luoghi di interesse visitabili, la descrizione del contesto territoriale di riferimento.