



**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**

**5.**

### **CLASSIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITA'**

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](mailto:gea.engineering.ap@gmail.com)



## **INDICE**

|                      |   |
|----------------------|---|
| 1. Metodologia ..... | 4 |
| 2. Priorità.....     | 7 |

## 1. Metodologia

La definizione delle priorità degli interventi rappresenta un passaggio amministrativo importante per l'attuazione del Piano Comunale della Mobilità Dolce.

Dal punto di vista tecnico è stato scelto un approccio multicriteriale mediante il quale sintetizzare la valenza di ciascun intervento e definire le fasi di attuazione del Piano. Si è proceduto all'individuazione e alla quantificazione di una serie di "criteri" attraverso i quali interpretare i singoli interventi, assegnando a ciascuno fattori di premialità (o di penalizzazione) sulla base dei punti di forza o di debolezza che li caratterizzano.

I criteri di premialità individuati sono:

1. Valenza programmatica dell'intervento.
2. Funzionalità infrastrutturale.
3. Temporalità.
4. Onerosità.
5. Valorizzazione territoriale.
6. Equità.

### Valenza programmatica

La valenza programmatica si riferisce alla significatività dell'intervento in relazione alle indicazioni della programmazione di settore a livello regionale, provinciale e comunale. È stato definito il seguente sistema di punteggi.

---

#### Valenza programmatica

---

|                                                                                             |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Intervento presente nella programmazione regionale                                          | 4 |
| Intervento presente nella programmazione provinciale                                        | 3 |
| Intervento non presente nella programmazione regionale e/o provinciale ma ad esse collegato | 2 |
| Intervento privo di relazioni con la programmazione regionale e/o provinciale               | 1 |

---

### **Funzionalità infrastrutturale**

Al fine di rispondere alla necessità di massimizzare l'efficacia del Piano si è ritenuto opportuno favorire gli interventi che completino l'assetto di significative sezioni del sistema, assegnando un opportuno vantaggio a quelli che meglio sono in grado di sfruttare quanto realizzato.

---

### **Funzionalità infrastrutturale**

|                                                                                     |   |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Intervento di carattere sovralocale                                                 | 4 |
| Intervento di collegamento tra nuclei urbani                                        | 3 |
| Intervento di collegamento tra polarità attrattive                                  | 2 |
| Intervento volto a soddisfare esigenze di mobilità dolce limitate al nucleo abitato | 1 |

---

### **Temporalità**

Il Piano Comunale della Mobilità Dolce prevede la realizzazione di un sistema di opere che hanno caratteristiche differenti e che possono essere realizzate con una diversa cadenza temporale. L'efficacia di alcuni interventi è condizionata dalla preventiva realizzazione di altri. Pertanto, è stato definito un sistema di premialità a favore degli interventi che risultino essere prodromici ad altri.

---

### **Temporalità**

|                                                          |   |
|----------------------------------------------------------|---|
| Intervento prodromico alla realizzazione di altre azioni | 4 |
| Intervento vincolato alla realizzazione di altre azioni  | 3 |
| Intervento autoreferenziale a scala sovralocale          | 2 |
| Intervento autoreferenziale a scala locale               | 1 |

---

### **Onerosità**

La fattibilità di un'opera non può essere condizionata al maggiore o minore costo della stessa, ma si dovrà tenere conto anche della strategicità della medesima, in termini di interesse pubblico. Il criterio assunto compie una prima classificazione degli interventi per ordine di costo, ponderandola successivamente con i coefficienti legati alla strategicità.

---

### **Onerosità**

|                                                                        |   |
|------------------------------------------------------------------------|---|
| Costo complessivo dell'opera inferiore a 40.000,00 Euro                | 4 |
| Costo complessivo dell'opera compreso tra 40.000,01 e 100.000,00 Euro  | 3 |
| Costo complessivo dell'opera compreso tra 100.000,01 e 500.000,00 Euro | 2 |
| Costo complessivo dell'opera maggiore a 500.000,00 Euro                | 1 |

---

A ciascuna delle sopra citate categorie sono applicati i fattori di modulazione, intervento per intervento, sulla base di quanto segue.

---

### **Fattori di riduzione**

|                                                |      |
|------------------------------------------------|------|
| Interesse strategico a scala sovralocale       | 1,20 |
| Interesse strategico a scala comunale          | 1,00 |
| Interesse strategico limitato al nucleo urbano | 0,80 |
| Basso interesse strategico                     | 0,60 |

---

### **Valorizzazione territoriale**

La rilevanza di un percorso ciclopedonale è legata anche alla sua capacità di valorizzare il territorio in termini di visibilità e connettività. Sono premiati gli interventi che contribuiscono a mettere in rete gli elementi del patrimonio ambientale, storico, archeologico ed architettonico, nonché favoriscono una maggiore visibilità e fruibilità.

Ai fini della verifica del soddisfacimento del criterio sono stati considerati: i siti della Rete Natura 2000, le Ville Venete, gli edifici di valore storico/testimoniale, le aree di interesse archeologico e gli ambiti di interesse paesaggistico.

---

### **Valorizzazione territoriale**

|                                                                    |   |
|--------------------------------------------------------------------|---|
| Opera che si relaziona a più di 6 elementi di interesse            | 4 |
| Opera che si relaziona ad un numero di elementi compreso tra 3 e 5 | 3 |
| Opera che si relaziona ad un numero di elementi compreso tra 1 e 2 | 2 |
| Opera priva di relazioni con elementi di pregio                    | 1 |

---

## Equità

Una peculiarità dell'attività amministrativa consiste nella capacità di perseguire gli interessi pubblici e di redistribuire le risorse in modo omogeneo sul territorio.

## Equità

|                                                                                     |   |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Intervento con interesse pubblico prevalente rivolto all'intero territorio comunale | 4 |
| Intervento con interesse pubblico prevalente rivolto ad almeno tre frazioni         | 3 |
| Intervento con interesse pubblico prevalente rivolto ad almeno due frazioni         | 2 |
| Intervento con interesse pubblico prevalente limitato alla singola frazione         | 1 |

## 2. Priorità

Alla luce dei criteri espressi, segue una tabella riepilogativa dei punteggi conseguiti da ciascun intervento, al fine di assegnare a ciascun il rispettivo grado di priorità.

| Azione                                                                                                                                                          | Valenza programmatica | Funzionalità infrastrutturale | Temporalità | Onerosità | Valorizzazione territoriale | Equità | Valori parziali | Medie |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------|-------------|-----------|-----------------------------|--------|-----------------|-------|
| <b>A.1.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo e la frazione di Vacil. Attraversamenti e percorso tra Via Cal di Breda e Via Brugnotto.                           | 1                     | 3                             | 4           | 4         | 1                           | 2      | 15              | 14,50 |
| <b>A.2.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo e la frazione di Vacil. Percorso lungo la SP n. 59 "di Breda".                                                     | 1                     | 3                             | 3           | 2         | 3                           | 2      | 14              |       |
| <b>A.3.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo e la frazione di Vacil. Percorso lungo Via Trento e Trieste.                                                       | 1                     | 3                             | 3           | 3         | 2                           | 2      | 14              |       |
| <b>A.4.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo e la frazione di Vacil. Adeguamento banchina stradale ad Ovest dell'incrocio tra Via Trento e Trieste e Via Pio X. | 1                     | 3                             | 4           | 4         | 1                           | 2      | 15              |       |

COMUNE DI BREDA DI PIAVE  
 Provincia di Treviso Regione del Veneto  
**PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (PAT) A VALENZA PAESAGGISTICA**  
**PIANO COMUNALE DELLA MOBILITÀ DOLCE**  
**CLASSIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITÀ DEGLI INTERVENTI**

|                                                                                                                                            |   |   |   |      |   |   |       |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|------|---|---|-------|-------|
| <b>B.1.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo ed il proprio Cimitero. Corsia promiscua tra Via Roma e Via dei Bersaglieri.                  | 1 | 2 | 4 | 3,2  | 1 | 2 | 13,20 | 12,12 |
| <b>B.2.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo ed il proprio Cimitero. Corsia promiscua tra Via dei Bersaglieri fino al civico n. 23.        | 1 | 2 | 4 | 3,2  | 1 | 2 | 13,20 |       |
| <b>B.3.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo ed il proprio Cimitero. Percorso lungo Via Moretti dal civico n. 23 fino a quello esistente.  | 1 | 2 | 3 | 2,4  | 1 | 2 | 11,40 |       |
| <b>B.4.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo ed il proprio Cimitero. Percorso tra Via Monte Bianco e Via Levada.                           | 1 | 2 | 3 | 2,4  | 1 | 2 | 11,40 |       |
| <b>B.5.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo ed il proprio Cimitero. Passerella in prossimità dell'incrocio tra Via Moretti e Via Levada.  | 1 | 2 | 3 | 2,4  | 1 | 2 | 11,40 |       |
| <b>C</b><br>Percorso lungo Via Levada                                                                                                      | 1 | 1 | 1 | 2,4  | 2 | 1 | 8,40  | 8,40  |
| <b>D.1.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo ed il proprio Cimitero. Sistemazione strada bianca esistente.                                 | 1 | 2 | 3 | 2,4  | 1 | 2 | 11,40 | 11,40 |
| <b>D.2.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo ed il proprio Cimitero. Passaggio in corrispondenza dell'isola ecologica.                     | 1 | 2 | 3 | 2,4  | 1 | 2 | 11,40 |       |
| <b>D.3.</b><br>Collegamento tra il Capoluogo ed il proprio Cimitero. Corsia promiscua nell'area del parcheggio del Cimitero del Capoluogo. | 1 | 2 | 3 | 2,4  | 1 | 2 | 11,40 |       |
| <b>E</b><br>Riorganizzazione del marciapiede esistente lungo Via Pio X nel Capoluogo                                                       | 1 | 1 | 1 | 1,80 | 3 | 1 | 8,80  | 8,80  |
| <b>F</b><br>Collegamento della frazione di Pero al Cimitero e al Capoluogo                                                                 | 1 | 3 | 1 | 2    | 2 | 2 | 11,00 | 11,00 |



COMUNE DI BREDA DI PIAVE  
 Provincia di Treviso Regione del Veneto  
**PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (PAT) A VALENZA PAESAGGISTICA**  
**PIANO COMUNALE DELLA MOBILITÀ DOLCE**  
**CLASSIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DELLE PRIORITÀ DEGLI INTERVENTI**

---

|                                                                                                |   |   |   |      |   |   |       |       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|------|---|---|-------|-------|
| <b>G</b><br>Riorganizzazione del marciapiede esistente lungo Via Garibaldi a Pero              | 1 | 1 | 1 | 1,80 | 2 | 1 | 7,80  | 7,80  |
| <b>H</b><br>Collegamento delle frazioni di Saletto e San Bartolomeo al proprio Cimitero        | 1 | 2 | 1 | 1,60 | 2 | 1 | 8,60  | 8,60  |
| <b>I</b><br>Realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati in corrispondenza delle scuole  | 1 | 1 | 1 | 2,4  | 1 | 1 | 7,40  | 7,40  |
| <b>J</b><br>Posizionamento di rastrelliere per la sosta delle biciclette nei punti strategici  | 1 | 1 | 1 | 2,4  | 1 | 1 | 7,40  | 7,40  |
| <b>K</b><br>Collegamento fra la Riviera del Piave di Saletto ed il <i>Green Tour</i> a Treviso | 2 | 4 | 2 | 3,60 | 4 | 4 | 19,60 | 19,60 |

La valutazione multicriteriale sopra riportata è volta a definire un ordine di priorità per la realizzazione degli interventi. A tal proposito si deve specificare che, per quanto riguarda l'intervento K "Collegamento fra la Riviera del Piave di Saletto ed il *Green Tour* a Treviso", i valori espressi nella valutazione multicriteriale sono stati elaborati assumendo come realizzato l'itinerario ciclabile lungo il fiume Piave. Allo stato attuale, però, tale percorso risulta in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, con realizzazione prevista entro il 2018. Pertanto, il valore espresso nella valutazione multicriteriale non può essere in questa sede considerato, mancandone l'elemento generatore.

Alla luce di quanto espresso si assegna agli interventi il seguente ordine di priorità:

**Priorità 1. Interventi di rilevanza strategica:**

- Collegamento fra la Riviera del Piave di Saletto ed il *Green Tour* a Treviso (Azione K. Media 19,60). L'intervento, allo stato attuale, non è considerabile in quanto condizionato alla Pista ciclabile "La Piave", la cui realizzazione è prevista entro il 2018.

**Priorità 2. Interventi strutturali a valenza locale:**

- Collegamento ciclopedonale tra il Capoluogo e la frazione di Vacil (Azioni A1, A2, A3 e A4. Media 14,50).

- Collegamento ciclopedonale tra il Capoluogo ed il proprio Cimitero (Azioni B1, B2, B3, B4, B5, D1, D2 e D3. Medie 12,12 e 11,40).
- Collegamento ciclopedonale della frazione di Pero al Cimitero e, di conseguenza, al Capoluogo (Azione F. Media 11,00).

**Priorità 3. Interventi non strutturali a valenza locale:**

- Riorganizzazione del marciapiede esistente lungo Via Pio X nel Capoluogo (Azione E. Media 8,80).
- Collegamento ciclopedonale delle frazioni di Saletto e San Bartolomeo al proprio Cimitero (Azione H. Media 8,60).
- Percorso ciclopedonale lungo Via Levada (Azione C. Media 8,40).
- Riorganizzazione del marciapiede esistente lungo Via Garibaldi a Pero (Azione G. Media 7,80).

**Priorità 4. Interventi puntuali:**

- Posizionamento di rastrelliere per la sosta delle biciclette nei punti strategici (Azione J. Media 7,40).
- Realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati in corrispondenza delle scuole (Azione I. Media 7,40).