




Progetto Contributo della Zona omogenea del Veneto Orientale al Piano Strategico della Città Metropolitana di Venezia

PRIME LINEE DI INDIRIZZO

 **VeGAL**
via Cimetta, 1 30026 Portogruaro (Ve)
Tel. 0421.394202
mail: vegal@vegal.net

Progettista
Francesco Finotto
Con
Alessandro Campalto

 **PROTECO**
engineering
via Cesare Battisti 39, 30027 San Donà di Piave (Ve)
tel. 0421.54589
mail: protecoeng@protecoeng.com

Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale – 29.3.2017

Sommario

Premessa	2
Scopo del progetto	3
Contesto normativo di riferimento	3
la Città Metropolitana nella legge 56/2014	3
il piano strategico nella riforma	4
Le “zone omogenee”	5
La pianificazione strategica nello statuto della Città Metropolitana di Venezia	6
La previsione delle zone omogenee nello statuto della Città Metropolitana di Venezia	7
Il Piano Strategico della Città Metropolitana di Venezia.....	9
Lo stato della Pianificazione strategica Veneziana.....	9
Lo scenario di riferimento	10
Il contesto territoriale della Venezia Orientale	14
La struttura demografica ed economica dell’area	14
Le caratteristiche territoriali della Venezia orientale.....	15
La fase preliminare	18
Il metodo adottato	19
Prime Linee di indirizzo.....	25
I progetti strategici per l’ambito agricolo.....	25
I progetti strategici per l’ambito Litoraneo	27
I progetti strategici per l’ambito urbanizzato.....	30
Contenuti del Piano	32

Premessa

Politiche pubbliche e progetti si localizzano nello spazio, interagendo con i caratteri fisici, economico-sociali e istituzionali tipici dei diversi territori. Allo stesso tempo, distinguendo le quantità, il rilievo, la specificità ed il grado di maturazione dei progetti si può determinare l'influenza degli stessi sulle diverse parti del territorio. Ricostruire il quadro della progettualità in campo, è dunque cruciale sia per definire la direzione della trasformazione metropolitana in corso, sia per calibrare le strategie e le politiche di intervento.

Si ritiene utile pertanto, riassumere preliminarmente il quadro degli **interventi di carattere strategico realizzati nel territorio della Venezia Orientale, oppure in ambiti esterni ma che hanno avuto una influenza diretta sullo stesso, nell'ultimo quarto di secolo**, come gli interventi di iniziativa privata attuati nell'ambito della pianificazione territoriale o locale (le Terme o i progetti della City Beach che hanno accompagnato il rinnovamento rispettivamente di Bibione e del Lido di Jesolo, o il design Outlet di Noventa di Piave) oppure le grandi opere infrastrutturali (il Passante di Mestre e la terza corsia sulla A4, la variante alla SS 14 di San Donà di Piave e di Portogruaro) o gli interventi pubblici nei centri storici, la realizzazione di contenitori culturali e l'implementazione di forme innovative di governance.

Quelle richiamate sono iniziative che si sono concretizzate nel tempo attraverso strumenti, programmi e finanziamenti di diversa natura e che hanno cambiato profondamente il territorio, accompagnandolo nella crescita economica produttiva e sociale. Esse richiamano una **visione della Venezia Orientale con la quale la nuova stagione della pianificazione strategica affidata alla Città Metropolitana deve opportunamente confrontarsi**.

Nondimeno, i cambiamenti avvenuti nell'ultimo decennio, condizionati da una diversa congiuntura economica impongono la definizione di uno scenario e di obiettivi diversi per il territorio. Oggi le condizioni sono cambiate, la crisi economica e sociale ha limitato lo sviluppo demografico, la crisi finanziaria, e non solo, ha sottratto gli investimenti infrastrutturali necessari per dare continuità e sostegno alle trasformazioni territoriali anche in questa parte del Veneto. Il Veneto di oggi, non è più quello del 2005 e del 2009 quando il PIL cresceva in modo costante di 1-2 punti percentuali l'anno. **La nuova pianificazione strategica pertanto deve fare riferimento non solo ad uno scenario economico profondamente cambiato ma deve innovare sul modello culturale e sociale di riferimento**.

Nel contesto attuale appaiono sempre più centrali questioni come la limitazione del consumo di suolo, la salvaguardia idrogeologica, la rigenerazione dei territori e degli insediamenti urbani industriali e commerciali, la realizzazione di infrastrutture sostenibili, la digitalizzazione e l'efficientamento della pubblica amministrazione, un'offerta turistica integrata, la valorizzazione dell'agrifood e dei prodotti locali e soprattutto la messa in valore del patrimonio culturale e ambientale.

È su questi valori Comuni che, il **“contributo della Venezia orientale al piano strategico della Città Metropolitana di Venezia” può diventare l'occasione per fissare, in un unico documento e con una visione integrata, obiettivi e interventi strategici appartenenti a settori diversi, ma connessi tra di loro**.

Scopo del progetto

Il progetto “Contributo della Venezia orientale al piano strategico della Città Metropolitana di Venezia” è stato finanziato dalla **Regione Veneto** con DGR n. 1605 del 21.10.2016, approvato dalla **Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale** ai sensi della LR 16/93, coordinato dal **Comune di Gruaro** in qualità di Comune capofila dei Comuni della Venezia orientale e attuato da **VeGAL**, Agenzia di sviluppo dell’area, con la consulenza tecnico-scientifico di **Proteco engineering srl**.

L’attività si configura come un supporto all’organismo di coordinamento della Zona Omogenea della Venezia orientale nella formulazione di proposte agli organi della Città Metropolitana di Venezia, sugli atti che la riguardano, e nell’incoraggiare la sottoscrizione di Accordi programmatici e di partenariato con soggetti pubblici e privati interessati alla progettazione e attuazione di interventi prioritari per l’ambito.

Il progetto interessa l’ambito dei **20 Comuni della Venezia orientale riconosciuti della LR 16/93 e i Comuni di Cavallino Treponti e di Quarto d’Altino**.

La costruzione di una visione strategica per la Zona Omogenea della Venezia orientale è l’occasione per **definire una visione di prospettiva, individuando un numero contenuto di proposte strategiche e realmente realizzabili**. Questa visione di lungo periodo, ma concretizzabile in progetti ben definiti richiede, forse per la prima volta, uno **sforzo di selettività, evitando di rivendicare un elenco indifferenziato di opere, ma individuando gli obiettivi prioritari, le modalità attuative e i relativi finanziamenti**.

Il risultato di questo processo dovrà poi innestarsi ed integrarsi nel più ampio percorso di costruzione del **Piano strategico metropolitano di Venezia**.

Contesto normativo di riferimento

LA CITTÀ METROPOLITANA NELLA LEGGE 56/2014

L’avvio concreto del processo di costituzione delle città metropolitane avviene nel 2014 con la legge n. 56 “Delrio”. Dopo decenni di dibattiti e di tentativi sul piano legislativo, l’impulso avviene in un contesto segnato da una stagione di concomitante crisi economica e insorgente domanda di riforme istituzionali.

Una riforma dell’organizzazione istituzionale in un periodo di spending review che in particolare a Venezia ha portato alla costruzione di una Città Metropolitana piuttosto differente da come la si era immaginata nel tempo.

Infatti, negli ultimi trent’anni in Veneto si è parlato di “Area” più che di Città metropolitana, individuando nel territorio compreso tra le tre città di Padova, Venezia e Treviso, appunto PATREVE, quello spazio di intensa attività economica e di relazioni materiali ed immateriali che crescendo nel tempo ha portato nei fatti alla formazione di un unico soggetto urbano. L’insieme di queste tre realtà al centro del Veneto rappresenta ad oggi, anche secondo i parametri dell’OCSE, uno dei più importanti sistemi industriali ed economici d’Europa, con distretti produttivi variegati e dall’alto valore aggiunto.

Questo dibattito che ha interessato la politica nazionale ma anche quella regionale degli ultimi decenni è stato accompagnato da tentativi istituzionali di dare concretezza alla questione metropolitana. La L. 142/1990, approcciando la

questione metropolitana in termini di architettura istituzionale, prevede per la prima volta la creazione delle città metropolitane, intese come Province dotate di poteri "speciali". Una legge che è rimasta sulla carta, nonostante la "costituzionalizzazione" della nuova istituzione avvenuta con la "Riforma del Titolo V" (Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3), fino alla straordinaria accelerazione imposta prima con il "Decreto Salva Italia" (L. 214/2011), che si proponeva un primo intervento di riordino delle Province, e successivamente con la Legge 135/2012 (cd. Spending review), nella quale, tra gli altri contenuti, si prevedeva il riordino delle Province (art. 17), l'istituzione delle città metropolitane (art. 18) e la definizione delle modalità di esercizio associato di funzioni e servizi comunali (art. 19).

Dopo una breve fase di "congelamento" del processo di riforma, determinato prima dalla mancata conversione del D.L. 188 del novembre 2012, poi dalla manovra "rimediale" effettuata attraverso la Legge di Stabilità 2013 (L. 228/2012, art. 1, comma 115), e infine dal pronunciamento della Corte Costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale di alcuni articoli della L. 214/11 e della L. 135/12 in tema di riordino delle Province e di istituzione delle città metropolitane, nell'estate del 2013 il Consiglio dei Ministri ha approvato il cosiddetto "DDL Delrio".

Il "DDL Delrio" è stato approvato, dopo una vivace discussione pubblica e parlamentare, nella L. 7 aprile 2014, n° 56 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di Comuni".

La legge rilancia un processo di riordino profondo dell'assetto delle autonomie locali del nostro Paese.

Per la "Delrio", le città metropolitane sono enti territoriali di area vasta, con le seguenti finalità istituzionali generali:

- Cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di Comunicazione di interesse della Città Metropolitana;
- Cura delle relazioni istituzionali afferenti il proprio livello, comprese quelle a livello europeo, ossia quelle con le città e le aree metropolitane europee.

Venezia rientra tra le dieci città metropolitane d'Italia ed è stabilito che il territorio di riferimento coincide con quello della provincia.

Tra le funzioni principali attribuite dalla legge c'è l' *"adozione e aggiornamento annuale di un Piano strategico triennale del territorio metropolitano, che costituisce atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei Comuni e delle unioni di Comuni compresi nel predetto territorio, anche in relazione all'esercizio di funzioni delegate o assegnate dalle regioni, nel rispetto delle leggi delle regioni nelle materie di loro competenza"* (art 1, comma 44, lettera a) della legge 7 aprile 2014, n. 56).

IL PIANO STRATEGICO NELLA RIFORMA

Il Piano strategico è dunque un "documento d'indirizzi", dal carattere intersettoriale, privo di valore espressamente cogente. Si segna così un'importante novità rispetto alla tradizione pianificatoria consolidata nel nostro Paese. Ci sono almeno quattro passaggi fondamentali.

Un primo elemento di valutazione attiene alla **temporalità dello strumento**. In passato i piani strategici lavoravano generalmente su un orizzonte di lungo periodo che permette di impostare una visione di maggior respiro.

Nel nuovo strumento, **l'orizzonte è triennale**, con obbligo di aggiornamento annuale. Si definisce, quindi, un documento di programmazione delle politiche e delle azioni nel breve periodo, connesso al bilancio di previsione. La limitatezza

della prospettiva temporale obbliga perciò a declinare il carattere strategico in azioni concrete ed attuabili.

Il secondo aspetto riguarda finalità del Piano strategico. **La natura di atto di indirizzo** conferma l'idea di una dimensione "leggera", con la finalità di orientare l'attività dell'ente e l'esercizio delle funzioni da parte dei Comuni. In questo passaggio si conferma la natura istituzionale dell'atto, che di fatto limita il campo degli attori alla Città Metropolitana e ai Comuni e loro Unioni, "sottovalutando" così la costellazione degli altri attori pubblici, istituzionali e privati che tipicamente caratterizzano i processi di pianificazione strategica.

Il terzo aspetto riguarda il campo territoriale di riferimento. **Il Piano strategico interviene all'interno confini della Città Metropolitana**. Come è noto, i fenomeni territoriali in cerca di governo metropolitano interessano invece, soprattutto nel caso di Venezia, spazialità che in molti casi superano i limiti della ex provincia.

Infine, il raggio d'azione del Piano viene definito, oltre che in rapporto alle funzioni fondamentali proprie e a quelle ereditate dalle ex province così come riformate, "anche in relazione all'esercizio di funzioni delegate o assegnate dalle regioni, nel rispetto delle leggi delle regioni nelle materie di loro competenza". Questo spettro di competenze lascia intendere come lo strumento abbia un **carattere multisettoriale**, di fatto articolato sul ventaglio di funzioni attribuite all'ente nel suo complesso.

Oltre a questi quattro punti, la normativa non fornisce ulteriori tracce o modelli, ma lascia la libertà agli enti "città metropolitane" lo stabilire all'interno dei rispettivi statuti e successive discipline, modalità e strumenti utili alla valorizzazione e sviluppo delle proprie potenzialità.

LE "ZONE OMOGENEE"

All'art. 1 comma 11 lett. c) la legge 56/2014 stabilisce che gli statuti delle singole Città metropolitane possono *"prevedere, anche su proposta della regione e comunque d'intesa con la medesima, la costituzione di zone omogenee, per specifiche funzioni e tenendo conto delle specificità territoriali, con organismi di coordinamento collegati agli organi della città metropolitana, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. La mancata intesa può essere superata con decisione della conferenza metropolitana a maggioranza dei due terzi dei componenti"*.

In questo quadro, la costituzione delle Zone omogenee rappresenta una rilevante opportunità per valorizzare gli ambiti di cooperazione intercomunale, al fine di mettere i servizi a valore comune, implementandone efficienza e qualità. In quest'ottica la città metropolitana si configurerà sempre più come ente di servizio, funzionale ad agevolare le forme di cooperazione intercomunale e la promozione delle gestioni associate, attraverso la messa a punto di adeguati strumenti, forme di assistenza e di facilitazione agli accordi, fino alla condivisione delle risorse per conseguire economie di scala e semplificare il quadro degli attori. Fondamentale sarà infine la capacità di valorizzare le differenti forme di partenariato, tra soggetti pubblici ma soprattutto con attori privati. In questo campo città metropolitana potrà giocare un ruolo chiave come soggetto aggregatore e facilitatore di numerose politiche.

A titolo esemplificativo la **Città metropolitana di Torino** si articola in **11 Zone omogenee**, le cui dimensioni demografiche e numero di Comuni variano molto a seconda delle caratteristiche territoriali (nell'area torinese: Torino città: Zona 1 Comune; Zona 2 Area Metropolitana Torino Ovest: 14 Comuni; Zona 3 Area

Metropolitana Torino Sud: 18 Comuni; Zona 4 Area Metropolitana Torino Nord: 7 Comuni; nel territorio: Zona 5 Pinerolese: 45 Comuni; Zona 6 Valli di Susa e Sangone: 40 Comuni; Zona 7 Ciriacese-Valli di Lanzo: 40 Comuni; Zona 8 Canavese occidentale: 46 Comuni; Zona 9 Eporediese: 58 Comuni; Zona 10 Chivassese: 24 Comuni; Zona 11 Chierese-Carmagnolese: 22 Comuni). La **Città metropolitana di Milano** si articola invece in **7 zone omogenee**: Zona 1: Alto milanese: 22 Comuni; Zona 2: Magentino e Abbiatense: 30 Comuni; Zona 3: Sud Ovest: 16 Comuni; Zona 4: Sud Est: 15 Comuni; Zona 5: Adda Martesana: 28 Comuni; Zona 6: Nord Ovest: 17 Comuni; Zona 7: nord Milano: 7 Comuni.

LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA NELLO STATUTO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

Le disposizioni della normativa nazionale sono state recepite ed ulteriormente disciplinate nello Statuto della Città Metropolitana approvato in data 20/01/2016.

All'art. 7 comma 1 il Piano Strategico di valenza triennale è riconosciuto come "funzione fondamentale della Città Metropolitana di Venezia". Lo stesso "definisce la visione futura del suo territorio, fondando le proprie analisi e prospettive sulle vocazioni ed eccellenze che lo contraddistinguono e favorendone la competitività ed attrattività nel rispetto della sua tradizione storico-culturale".

Nella lett. a) del comma 1 vengono dettagliati i contenuti anche operativi del piano strategico che "definisce gli obiettivi settoriali e trasversali di impatto sull'area metropolitana, individuando le priorità di intervento, le modalità di attuazione, i criteri generali di riparto territoriale delle risorse stimate necessarie al loro perseguimento, comprese quelle previste nei programmi finanziati dall'Unione Europea, i soggetti responsabili, i tempi ed il metodo di verifica della loro attuazione".

Nella let. b) sempre del comma 1 viene stabilito il raccordo con la strumentazione e programmazione dei livelli istituzionali sovra/sotto ordinati "ricerca compatibilità e sinergie con il processo di integrazione europea, con le fonti di finanziamento europee ed internazionali, con la legislazione speciale per Venezia e la programmazione regionale, avendo particolare riferimento alle funzioni attribuite in sede di riordino. Allo scopo, in tutto o in parte, può essere concordato con la Regione e contenere condivisi documenti di conciliazione;"

Infine nella let. c) si richiama la necessità di coerenza tra Piano strategico e l'insieme degli atti di pianificazione di Città metropolitana e dei Comuni. Il Piano strategico diviene un "atto di indirizzo vincolante per l'attività della Città metropolitana e cornice di riferimento per l'azione delle amministrazioni locali. Il mancato adeguamento della propria pianificazione, da parte del singolo Comune, agli obiettivi di riferimento del Piano strategico, ne comporta l'esclusione dai relativi interventi e finanziamenti."

Al comma 3 sempre dell'art. 7, è definito l'aspetto temporale del piano, approvato annualmente a scorrimento, ed è articolato in linee di programma per il raggiungimento di obiettivi di medio e lungo termine. Tra questi obiettivi si fa riferimento a quelli "per la configurazione dei propri confini territoriali e la strutturazione organizzativa della Città metropolitana per l'ottimale svolgimento delle proprie funzioni ed il conseguimento dei propri obiettivi".

Il comma 4 fa riferimento alla possibilità che le linee di programma del Piano siano "supportate da accordi programmatici e di partenariato con soggetti pubblici e privati interessati alla loro attuazione e da specifica progettazione, qualora venga assistita dall'individuazione e sostenibilità delle relative fonti di finanziamento."

Il comma 5 riporta l'aspetto di inclusività nella definizione delle strategie metropolitane, in quanto l'adozione del Piano da parte del consigli metropolitano, deve avvenire "sentiti i rappresentanti delle zone omogenee". Inoltre è sottoposto alle osservazioni dei diversi stakeholders nei successivi trenta giorni dall'adozione.

Al comma 7 si stabilisce che in caso di parere contrario della conferenza metropolitana (si veda l'art. 7 comma 6), "il Piano strategico può essere nuovamente ripresentato alla Conferenza oppure approvato con il voto favorevole di almeno due terzi dei componenti in carica del Consiglio, escluso il Sindaco metropolitano".

Il Piano strategico, così come delineato dal complesso della normativa di riferimento, mostra un profilo per certi versi controverso, che richiede di essere opportunamente declinato, anche in relazione alle specificità dei contesti socioeconomico e territoriali che compongono il territorio dell'ambito metropolitano di Venezia, un territorio esteso, complesso ed eterogeneo sotto una pluralità di aspetti sulla quale il piano è chiamato a intervenire.

Fondamentale in questo processo sarà il ruolo delle Zone omogenee, che, attraverso i progetti del Piano strategico, diventeranno veri e propri laboratori di pratiche di intercomunalità, con la finalità di sostenere lo sviluppo economico, tutelare e valorizzare il territorio, migliorare i servizi di mobilità, erogare servizi sempre più efficienti a cittadini e imprese.

Su questo aspetto va ricordato che lo statuto della Città Metropolitana di Venezia all'art. 2 comma 4 lett. a) riconosce come zona omogenea l'ambito territoriale della Venezia Orientale, in quanto considerato dalla LR 16/93. Va ricordato che la citata legge riconosce un percorso di concertazione ed aggregazione territoriale che ha visto la Venezia Orientale diventare strategica nelle relazioni tra Veneto, Venezia, Friuli Venezia Giulia ed Est Europa già a partire dagli anni '90. Tale percorso, guidato dalla **Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale**, rappresentativa dei Comuni, ha raccolto nel suo processo le parti sociali economiche territoriali in diversi tavoli di lavoro: il **Patto territoriale** prima e successivamente ed attualmente il Tavolo di Concertazione **dell'Intesa Programmatica di Area IPA della Venezia Orientale**, come luoghi di programmazione e concertazione, dove **VeGAL** ha svolto il ruolo di struttura di assistenza tecnica, co-progettazione e ricerca finanziamenti.

In conclusione il Piano Strategico rappresenta una significativa opportunità per dare impulso all'azione della Città metropolitana attraverso la configurazione/orientamento delle politiche pubbliche proprie e di quelle dei Comuni.

In ogni caso, è la prima volta che un simile strumento viene messo a disposizione degli enti locali del nostro Paese, rappresentando la prima occasione per caratterizzare in modo originale l'azione della Città metropolitana rispetto a quella della "vecchia" Provincia.

LA PREVISIONE DELLE ZONE OMOGENEE NELLO STATUTO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

Lo Statuto della Città metropolitana di Venezia è stato approvato con deliberazione della Conferenza metropolitana n. 1 del 20 gennaio 2016 ed è entrato in vigore il 22 febbraio 2016. L'articolo 2 dello statuto "Territorio e sede", in particolare prevede:

- al comma 4 che “l’organizzazione della Città metropolitana si articola in una o più zone omogenee. Il Consiglio metropolitano, nei modi ed alle condizioni previste dalla legge e dallo statuto, provvede: a. al riconoscimento, quale zona omogenea, degli ambiti territoriali considerati dalla legge regionale 22 giugno 1993, n. 16, e di ogni altro ambito territoriale individuato dai Comuni per l’esercizio associato di loro funzioni e servizi; b. al riconoscimento di zone omogenee anche sulla base di apposita deliberazione dei Consigli dei Comuni che intendono farvi parte, ove vengano concordemente riconosciute le specificità che ne accomunano il territorio, le funzioni che utilmente potrebbero essere valorizzate, associate o delegate sulla base di tali specificità e le modalità di rappresentanza e relazione richieste presso gli organi della Città metropolitana”;
- al comma 5 che “Il riconoscimento delle zone omogenee avviene comunque sulla base di una delimitazione territoriale avente caratteristiche geografiche, demografiche, storiche, economiche ed istituzionali tali da farne l’ambito ottimale per l’esercizio sia in forma associata di servizi comunali sia delegato di funzioni metropolitane”;
- al comma 6 che “L’esercizio associato di servizi o delegato di funzioni nell’ambito delle zone omogenee viene incentivato, anche economicamente, mediante forme di integrazione dei servizi metropolitani con quelli dei Comuni ricompresi nelle zone omogenee”;
- al comma 7 che “Il Piano strategico, il Piano territoriale ed il Documento Unico di Programmazione della Città metropolitana sono articolati tenuto conto delle zone omogenee e, nei relativi ambiti, con il loro accordo”;
- ed infine al comma 8 che “Gli organismi di coordinamento delle zone omogenee possono formulare proposte agli organi ed esprimere pareri sugli atti della Città metropolitana che le riguardano”.

In fase preliminare alla definizione dello Statuto metropolitano, il Comune di Venezia, la Provincia di Venezia, la Conferenza dei Sindaci del Veneto e le Conferenze della Sanità dei Comuni nella parte rimanente del territorio provinciale, nel 2015 hanno promosso una serie di iniziative di coordinamento ed in particolare tre giornate di studio e aggiornamento rivolte agli Amministratori locali dell’ambito metropolitano, al fine di individuare - con il contributo dei portatori d’interesse locali e di soggetti esperti - le opportunità che si prospettano per una più efficace azione di governo della futura Città Metropolitana veneziana. Tali iniziative, denominate “**Stati Generali della Città Metropolitana**”, si sono concretizzate in tre momenti seminariali distinti: 18 marzo 2015 - La Città Metropolitana nell’ordinamento giuridico istituzionale, con particolare riferimento alle modalità e strumenti di coordinamento dell’azione complessiva di governo del territorio metropolitano (L. 56/2014, art.1, comma 11); 1 aprile 2015 - Il Piano Strategico metropolitano e la programmazione dello sviluppo di area vasta (L. 56/2014, art.1, comma 44, lett. a); 15 aprile 2015 - Le funzioni fondamentali della Città Metropolitana, con particolare riferimento alla funzione di sviluppo economico (L. 56/2014, art.1, comma 44, lett.). I contributi illustrati durante ciascun incontro e le principali indicazioni emerse dal dibattito si sono sostanziati in un position paper tematico sintetico vademecum messo a disposizione degli Amministratori locali.

Il Piano Strategico della Città Metropolitana di Venezia

LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA VENEZIANA

L'ente Città Metropolitana di Venezia, ha avviato un percorso di pianificazione strategica che si concretizza in una prima dimensione preliminare, per avere una concreta base di partenza, sviluppo e confronto permanente che possa assumere, nel corso del mandato e attraverso gli aggiornamenti annuali, valenza di pianificazione di medio e lungo periodo autentica piattaforma per lo sviluppo socio-economico metropolitano.

Le fasi da attivare sono le seguenti:



Presentazione documento preliminare di piano;
Fase di ascolto e coinvolgimento;
Adozione documento preliminare di Piano in consiglio;
Raccolta delle osservazioni provenienti dal Forum;
Parere della Conferenza dei Sindaci;
Approvazione Piano strategico 2018-2019-2020.

Nel corso del 2016 e nei primi mesi del 2017 si sono svolti nel territorio metropolitano una serie di incontri tra Sindaco metropolitano (in particolare il 19 maggio 2016 a San Donà di Piave e a Portogruaro) e le amministrazioni comunali e con stakeholders qualificati al fine di raccogliere contributi per la fase preliminare e dare avvio al processo di pianificazione strategica.

A questo proposito è stato impostato il seguente schema metodologico:

Un contesto progettuale, basato su linee di programma, che rappresentano la vision metropolitana in predefiniti settori di intervento, nell'ambito delle quali si innestano, al fine di concretizzarla, progetti ed interventi a vario livello;

Un livello realizzativo, che vede lo sviluppo del Piano su tre livelli:

- Il livello MACRO, che comprende gli interventi sovra metropolitani, rispetto ai quali, pur non avendo possibilità di incidere direttamente, si prevedono azioni di orientamento, sinergia e resilienza;
- Il livello METRO, che comprende interventi di impatto, realizzabili in ambito metropolitano (sostenuti non solo con il bilancio della CM e dei Comuni ma, possibilmente anche con i fondi della U.E. od attraverso la partnership P.P.);
- Il livello MICRO, che comprende gli interventi di rigenerazione, consolidamento e manutenzione, con una azione costante e diffusa sul territorio (da realizzare anche con fondi della Città metropolitane e dei Comuni aderenti).

La dimensione partecipata, che richiede il vaglio e recepimento delle proposte dei Comuni, delle Università, della Camera di Commercio, delle Categorie, degli Ordini e della società civile, attraverso la strutturazione di un efficace e trasparente percorso di ascolto del territorio da parte del Sindaco e dei suoi delegati e l'utilizzo del Forum previsto dallo Statuto;

I rapporti inter istituzionali, nel cui ambito si cerca la conciliazione tra la programmazione Comunitaria, dello Stato (attraverso la legge finanziaria, le leggi

di settore, etc), della Regione (attraverso il Piano di sviluppo regionale, il Piano territoriale regionale di coordinamento, le leggi di settore, gli accordi attuativi delle funzioni attribuite e delegate ...) ed infine, quella dei Comuni (attraverso i rispettivi D.U.P.);

La collaborazione pubblico-privato (P.P.P.), ove si integra la progettazione e realizzazione del Piano con gli apporti dei privati derivanti dagli strumenti attivati a livello di partnership;

La configurazione a matrice, che vede le linee di programma incidere su molteplici ambiti ed i singoli progetti operare su diverse linee di programma;

L'ambito temporale, che prende in considerazione sia il lungo periodo (considerato nelle linee di programma) che il medio e breve (interventi prontamente realizzabili e progetti cantierabili), nel rispetto del principio secondo cui una strategia deve adeguarsi alle mutevoli condizioni che la strutturano e dunque essere resiliente;

La ricerca ed acquisizione delle fonti di finanziamento, sfruttando tutte le opportunità offerte a livello internazionale, nazionale, regionale e dal cofinanziamento da parte dei Comuni e a livello di partnership pubblico-privato.

In sostanza, l'elemento qualificante del Piano strategico di Venezia è riuscire a combinare in termini virtuosi i diversi fattori, livelli ed ambiti di intervento. Questo approccio è peraltro frutto dell'interpretazione della legge di riforma "Delrio" che considera non casuale la mancata definizione normativa dei paradigmi del Piano strategico: lasciando libertà di configurazione, il legislatore ha voluto liberare proprio la molteplice possibile combinazione di tutti gli elementi utilizzabili, con valorizzazione delle loro peculiarità e potenzialità, demandando alla rispettiva governance la responsabilità e le fortune del proprio sviluppo.

LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

Le scelte del Piano Strategico Metropolitaniano dovranno scaturire da un confronto su uno scenario territoriale di riferimento: un concreto tavolo di lavoro nel quale ciascun attore chiamato a partecipare, possa indicare valori da confermare, esigenze da soddisfare e opportunità da cogliere.

Il confronto, che dovrà avvenire su più dimensioni, da quella economica a quella sociale, da quella urbana a quella ambientale, da quella culturale a quella dell'innovazione, potrà poggiarsi su un "foglio di lavoro" comune dato dal contesto territoriale di riferimento.

Non ci sono confini predefiniti, se non quelli di partenza che derivano dall'ente provincia, non ci sono zone omogenee preconfezionate, ma un territorio per natura dinamico che troverà concretezza man mano che si svilupperanno idee, matureranno obiettivi e conseguentemente azioni.

Sistema relazionale, caratteristiche ambientali e poli insediativi determinano pertanto un assetto eterogeneo che, per diventare metropolitaniano, necessita di svilupparsi coerentemente con le peculiarità fisiche, sociali ed economiche delle diverse realtà che compongono la futura "porta orientale d'Italia".

Il dialogo con i territori dovrà pertanto partire da un sistema che considera le criticità e le opportunità di ciascun territorio, andando a definire ambiti omogenei di progettazione che declineranno le scelte strategiche del piano in coerenza con le decisioni assunte a livello metropolitaniano.



Fig. 1 - Sistema Infrastrutturale

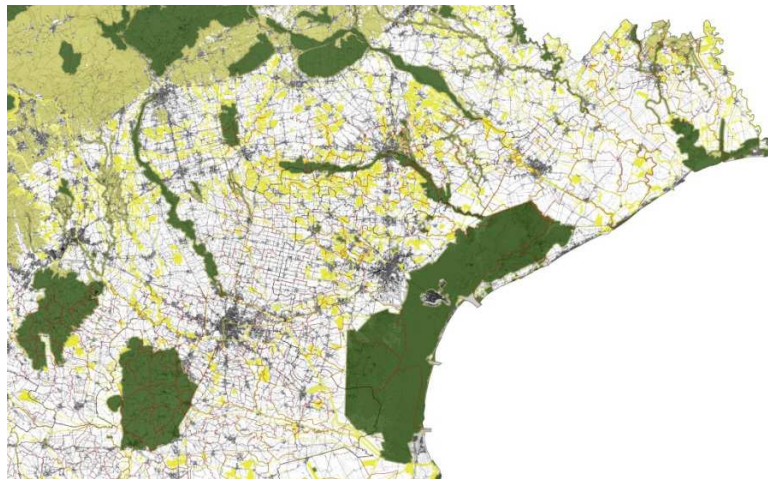


Fig. 2 - Sistema Ambientale

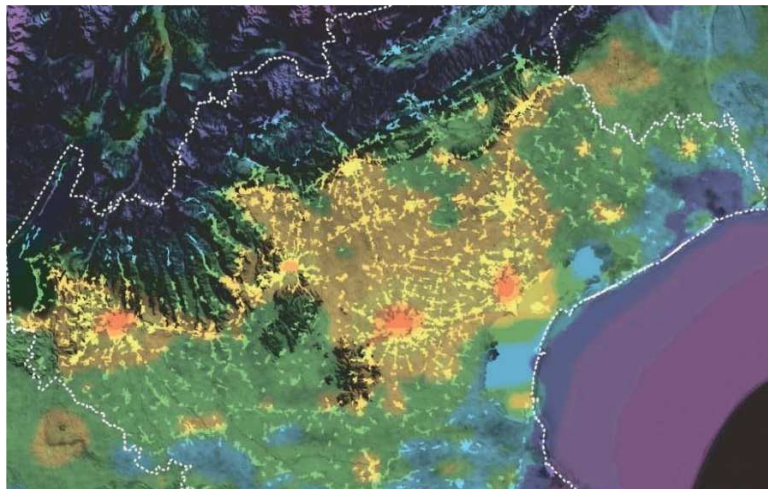


Fig. 3 - Sistema urbano

E' pertanto necessario individuare per un ambito territoriale "oltre i confini provinciali" contesti di riferimento fisici quali:

- **Un sistema infrastrutturale**, che identifica l'assetto dei trasporti e dei movimenti delle persone e delle cose: l'obiettivo per un territorio che poggia sul corridoio europeo è quello di intercettare i flussi e non rimanere territorio di transito, ottimizzando il sistema dei trasporti pubblici e privati e privilegiando un sistema a rete ed intermodale;
- **Un sistema ambientale** costituito dal sistema dei fiumi dell'alto Adriatico, dal bacino scolante e dalle Lagune, dal mare, fragile e in continuo pericolo, da valorizzare e sviluppare come risorsa ed opportunità non per una bellezza sterile, ma per la sicurezza dei cittadini metropolitani e dei turisti e il miglioramento della qualità della vita.
- **Un sistema urbano** che deve reinventarsi, in primis nei rapporti tra capoluoghi, sfruttando le sinergie che possono derivare dal connubio tra città (Venezia - Padova - Treviso), dalla caratterizzazione dei luoghi, sfruttando le peculiarità e le opportunità, dalla vocazione territoriale delle realtà che da sempre producono ricchezza (con l'agricoltura, con turismo, con produzione della piccola media-impresa).

La capacità "incisiva della Città Metropolitana" sui 3 livelli strutturali sopra descritti, potrà peraltro trovare efficacia sviluppando specifiche zone omogenee che affrontano temi Comuni e partecipano allo sviluppo metropolitano con strumenti e modalità diverse, ("ascoltando" iniziative già promosse da tempo (GAL, VENETO ORIENTALE, IPA, Patti territoriali ...) ed indicando con l'aiuto dei principali stakeholders delle realtà locali, le principali esigenze di ciascun ambito. Infatti, oltre allo Stato ed ai suoi organismi territoriali, alla Regione, sono importanti protagonisti dello sviluppo del territorio noti attori, quali l'autorità portuale (APV); il gestore dell'Aeroporto (SAVE), le società di gestione autostradale, quelle ferroviarie (Trenitalia, Sistemi Territoriali); le Aziende di TPL (AVM, ACTV, ATVO); le Università; le Aziende Sanitarie; i Consorzi di Bonifica le società Multi utility o gestori di reti di servizi (ENEL, Telecom, Veritas, Snam, Italgas, Acquedotto Basso Livenza ecc), le grandi aziende insediate a Porto Marghera (ENI, Syndial, ENEL, EDISON, etc)

Ai sensi dell'art. 7, comma 1, dello Statuto, "*...Il Piano strategico si basa su appropriati ed accertati dati conoscitivi* ", andranno dunque a maggior ragione valorizzati i dati delle indagini e degli studi ad oggi condotti sul tema metropolitano, tra i principali quelli dell'OCSE, della Fondazione Venezia; delle Università, della Fondazione Gianni Pellicani, degli Ordini professionali" e dei "Centri studi delle Rappresentanze sindacali", gli studi dell'associazione Ambrosetti, dello Studio Sintesi, CCIAA Venezia e Rovigo, dalla Fondazione Venezia, LAN e di VeGAL - Nomisma) e sviluppati in chiave prospettica-dinamica attraverso collaborazioni con le Università. In particolare andranno analizzate le strategie nazionali e internazionali che riguardano il territorio metropolitano a valere sui seguenti settori:

- agenda digitale;
- rigenerazione delle periferie;
- piano dei trasporti nazionale e regionale;
- piano della logistica;
- piani in materia di energia e cambiamenti climatici;
- pianificazione territoriale di area vasta (anche a valenza paesaggistica);
- funzioni di programmazione e coordinamento esercitate dalla Regione del Veneto in materia turistica con il Programma Regionale per il Turismo

(PRT), il Piano Turistico Annuale (PTA), nonché con il Programma Promozionale del Settore Primario (PPSP);

- pianificazione e programmazione regionale in materia di commercio;
- piano di gestione del sito Unesco Venezia e la sua Laguna;
- pianificazione del settore costiero, del settore primario e della pesca, in raccordo con i piani di sviluppo locale CLLD (Leader e GAC).

Vanno individuate le grandi opere di livello nazionale e regionale, riguardanti il territorio metropolitano, rispetto ad ognuna delle quali andranno studiate azioni di influenza ed orientamento:

- Corridoio adriatico;
- Alta velocità - alta capacità ferroviaria;
- Sviluppo portuale (off shore), aeroportuale (anche tramite terminal di Treviso e Verona);
- Accesso delle Grandi Navi;
- Mondiali invernali di Cortina 2021;
- Zona franca portuale;
- Collegamento ferroviario con aeroporto M. Polo;
- MOSE;
- Bonifiche;
- Nuovo asse plurimodale Padova-Venezia;
- Corridoio infrastruttura le Monaco-Venezia;
- Collegamento ferroviario "Chioggia - Padova" e velocizzazione Chioggia-Venezia;
- contrasto dell'erosione costiera;
- navigabilità interna e ciclovie.

Andrà analizzata e valutata in prospettiva strategica la legislazione maggiormente impattante sulla pubblica amministrazione, a partire dalla c.d. "legge Madia" (legge 7 agosto 2015, n. 124 - Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche) ed i relativi decreti delegati, riguardanti, in particolare:

- riforma dei servizi pubblici;
- riassetto società partecipate;
- rapporto di lavoro dipendenti pubblici;
- cittadinanza digitale;
- nuovo codice dei contratti;
- nuova legge speciale per Venezia e la sua Laguna;
- riassetto delle competenze del Magistrato alle Acque di Venezia, L.114/14.

Il riordino delle funzioni regionali (legge regionale Veneto 29 ottobre 2015, n. 19 Disposizioni per il riordino delle funzioni amministrative provinciali con particolare attenzione ai suoi accordi attuativi per singola funzione tra Regione/Province/CM.

Sempre a livello regionale altri documenti legislativi di riferimento sono:

- la nuova legge regionale sul turismo (la L.R. n. 11/2013 "Sviluppo e sostenibilità del turismo veneto");
- Piano regionale per lo sviluppo della banda ultra larga nel Veneto;
- il nuovo Piano energetico regionale - fonti rinnovabili - risparmio energetico - efficienza energetica" (PERFER) della Regione Veneto;
- Smart Specialisation Strategy.

Il contesto territoriale della Venezia Orientale

In questo capitolo si focalizza lo sguardo sul contesto della Venezia orientale. Si tratta di un primo approccio per la lettura dei caratteri demografici, economici, fisici ed evolutivi, ma anche degli istituti di governance attualmente presenti, dei possibili scenari di sviluppo definiti negli atti assunti dai diversi livelli istituzionali.

LA STRUTTURA DEMOGRAFICA ED ECONOMICA DELL'AREA

Il Veneto Orientale indica un'area geografica di 1.135 Km² posta a nord-est del Comune di Venezia sulla quale insistono **22 Comuni**: Annone Veneto, Caorle, Ceggia, Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Eraclea, Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Jesolo, Meolo, Musile di Piave, Noventa di Piave, Portogruaro, Pramaggiore, S. Donà di Piave, S. Michele al Tagliamento, S. Stino di Livenza, Teglio Veneto, Torre di Mosto, Cavallino-Treporti e Quarto d'Altino.

I Comuni sopra citati sono caratterizzati da una forte coesione interna sotto il profilo storico-culturale ed economico e, di contro, si differenziano dal contesto cittadino veneziano, avvicinandosi maggiormente alle aree circostanti quali il trevigiano a nord-ovest, il pordenonese a nord e la Bassa friulana verso nord-est.

Al 1° gennaio 2014, presentano **una** popolazione di 237.866 persone il 27,7% della popolazione della Città Metropolitana di Venezia.

Come per molti contesti urbani e periurbani, anche quello veneziano ha subito negli ultimi anni delle spinte centrifughe che hanno portato alla crescita demografica dei territori circostanti la Città. Tra il 2007 e il 2014, infatti, la popolazione della Città di Venezia è rimasta pressoché stabile (+0,9%), mentre sia l'area a sud-ovest della stessa (+5,6%) che il Veneto Orientale (+4,9%) hanno mostrato un deciso incremento, come testimoniato dal dato complessivo provinciale (+3,9%). Andando nel dettaglio del Veneto Orientale, i Comuni più popolosi del Veneto Orientale sono, sempre al 2014, San Dona di Piave (41.706), terzo comune della provincia dopo Venezia e Chioggia, Jesolo (25.625 - 7°) e Portogruaro (25.346 - 8°), ai quali ascrivibile il 39% della popolazione dell'area vasta di riferimento.

In termini dinamici, sempre tra il 2007 e il 2014, sono i territori di Noventa di Piave e Ceggia, entrambi confinanti con la provincia di Treviso, a far segnale i maggiori incrementi di popolazione dell'area ovvero, rispettivamente, +11,3% e +11%. Viceversa, gli unici contesti comunali a perdere lievemente popolazione sono stati Eraclea (-0,7%), Fossalta di Piave (-1,1%) e Concordia Sagittaria (-1,3%).

Per quanto riguarda poi la struttura economica locale, **il contributo del Veneto Orientale in termini di numerosità del tessuto imprenditoriale è pari al 32% complessivo della Città Metropolitana**. In relazione alle specializzazioni settoriali emerge una preponderanza, rispetto alla restante parte del contesto metropolitano veneziano, di una forte presenza nell'agricoltura e nelle costruzioni; meno rappresentate l'industria in senso stretto e il terziario.

Relativamente alle dinamiche, il Veneto Orientale è il contesto che ha subito il maggior arretramento tra 2010 e 2013; ad essere stati colpiti sono stati proprio i settori specializzati (agricoltura -12% e costruzioni -9%). Viceversa l'unico contesto in cui il commercio ha tenuto il Veneto Orientale, mentre per quanto riguarda gli «altri servizi» vi stata una crescita in linea con la media metropolitana.

La crescita del volume di affari delle imprese dell'area IPA (+1%) dal 2007 al 2013 è frutto di dinamiche eterogenee sotto il profilo settoriale. Da un lato, infatti, vi

sono settori in crescita come i comparti primario (+38%), ricettivo (+29%), l'aggregato «altri servizi» (+25%) e quello commerciale (+12%); dall'altro, invece, troviamo le attività immobiliari (-1%), quelle manifatturiere (-3%) e il comparto edile (-32%).

A sostenere il settore primario sono stati le attività di allevamento di pollame e le attività di supporto alle produzioni vegetali, specie nei territori di San Donà di Piave, San Stino di Livenza e Fossalta di Portogruaro; la ricettività ha avuto buone performance nell'ambito dei villaggi turistici, in particolare a Caorle, Jesolo e San Michele al Tagliamento; il commercio nella sua componente all'ingrosso, specie in riferimento alle materie prime agricole e nei prodotti alimentari non specializzati nei territori di Portogruaro, Noventa di Piave ed Eraclea. Nelle performance negative, invece, hanno avuto un peso rilevante le flessioni manifatturiere, soprattutto per le imprese edili, che, salvo qualche eccezione, hanno condizionato le costruzioni in tutto il territorio di riferimento.

La Venezia Orientale è leader, nel Veneto, nel settore turistico. Nel 2014 ha registrato circa il 40% degli arrivi complessivi della Città Metropolitana di Venezia e il 20% di quelli regionali, il 64% delle presenze veneziane e il 35% di quelle regionali. Pur costituendo un'economia leader nel territorio si è in presenza di una distribuzione territoriale disequilibrata, essendo il fenomeno in prevalenza concentrato sulle località costiere. Il turismo che prevalentemente si offre è, infatti, quello balneare. Al balneare, si sta tentando di affiancare una serie di tematismi di visita, in cui esprime numerose eccellenze, organizzate in itinerari ancora poco noti, ma con grandi potenzialità. Ecco che è fondamentale, in una fase di ridefinizione della governance come quella che il piano strategico metropolitano offre, trovare nelle specificità locali, degli elementi unitari, delle innovazioni di metodo, di prodotto e di processo, da affiancare ad un percorso di valorizzazione paesaggistica in chiave turistica.

LE CARATTERISTICHE TERRITORIALI

I segni fisici che delimitano questo territorio sono a nord-est il fiume Tagliamento che costituisce anche il confine regionale, a nord-ovest la fascia delle risorgive, ad ovest la rete idrografica superficiale tra la Laguna di Venezia, il fiume Sile e il territorio di Roncade, a sud, oltre l'estesa pianura di recente bonifica, l'ambito è definito dalla fascia litoranea.

L'ambito della Venezia orientale è quindi un'estesa piattaforma territoriale che si estende dall'alta pianura sino alla costa con caratteristiche territoriali molto differenti. **La parte più a nord che si distende a monte del sistema infrastrutturale del CORRIDOIO V**, è maggiormente caratterizzata da un paesaggio agrario sufficientemente integro dove sono ancora presenti i tradizionali sistemi rurali costituiti da campi chiusi e dove si rileva più forte la produzione vitivinicola, soprattutto nell'ambito portogruarese.

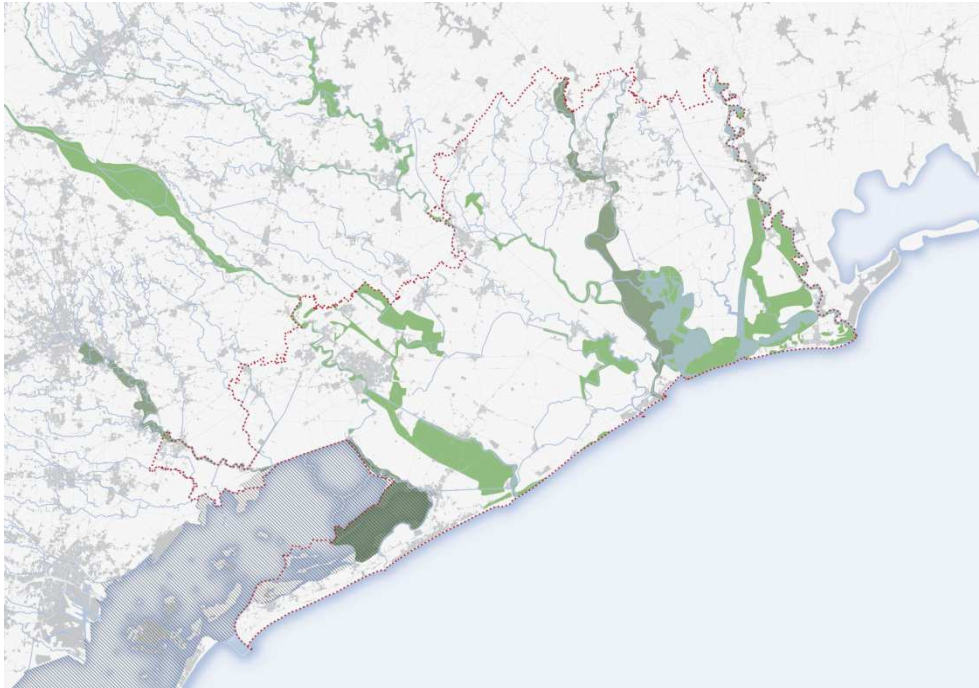


Fig. 4 - Sistema ambientale

La parte centrale, riferibile al sistema dei centri Quarto d'Altino, Meolo, San Donà di Piave, Ceggia, San Stino di Livenza e Portogruaro, è stata interessata maggiormente dallo sviluppo insediativo, sia residenziale che produttivo ed è caratterizzata da un paesaggio agrario più frammentato, che accanto agli appezzamenti agricoli di grandi estensioni evidenzia la presenza di proprietà fondiarie molto frazionate.

Il corridoio V, che attraversa questa parte di territorio in direzione est – ovest, rappresenta l'asse ordinatore dei centri disposti lungo il suo percorso. Anche se originariamente sono state le intersezioni tra le vie d'acqua e le rotte di terra a determinare la nascita dei nuclei urbani (come Concordia Sagittaria, in epoca romana, o Portogruaro nel medioevo), oggi la loro forza è costituita dall'essere compresi all'interno di un sistema ad elevata vocazione intermodale. L'asse plurimodale tende a polarizzare lungo il suo tracciato agglomerati produttivi soprattutto in corrispondenza dei caselli ed in prossimità delle aree urbane ma anche degli incroci delle direttrici. I principali esempi sono Noventa di Piave/San Donà di Piave, Santo Stino di Livenza, Portogruaro e il sistema Latisana/San Michele al Tagliamento, che interessa il corridoio del fiume Tagliamento.

Tra il corridoio infrastrutturale e insediativo e la fascia litoranea, si estende il **territorio meno urbanizzato delle bonifiche recenti**. Quest'ultimo si presenta come una porzione della pianura veneta, caratterizzata da un'agricoltura fortemente sviluppata, dove, in un quadro dominato da fragilità idrogeologiche, gli abitati rarefatti si sono disposti sui rilevati morfologici naturali o artificiali, spesso collocati nei nodi dell'ampia maglia stradale che qui si dirama.

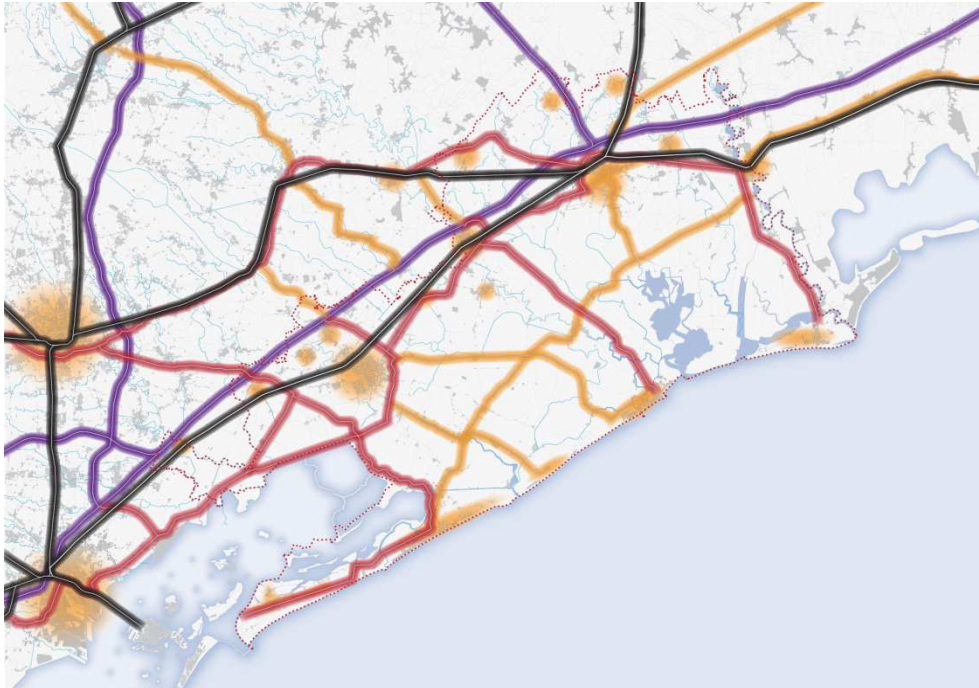


Fig. 5 - Sistema antropico – infrastrutturale

Infine, la parte più **a sud riguarda la fascia costiera più densamente urbanizzata**. Qui l'affermarsi dell'industria turistica e la conseguente crescita dei centri balneari ha portato alla formazione di un sistema urbano articolato e differenziato, anche in relazione alle diverse specializzazioni funzionali che i centri sono andati consolidando nel corso degli ultimi anni: Bibione per le terme e il salutismo, Caorle per la portualità, lo sport e la caratterizzazione storica, Eraclea per l'ambiente, Jesolo per il divertimento.

A servizio di questo sistema costiero esiste inoltre un importante sistema infrastrutturale costituito da strade poste in direzione nord-sud, che collega il sistema policentrico del litorale ai centri di seconda fascia, all'asse plurimodale del CORRIDOIO V e attraverso la SR 89 Treviso Mare, la SR 53 Postumia, la SR 251, la SR 463 e SP40 consente le relazioni con i centri della Marca Trevigiana e della più ampia regione friulana.

Caratteristica di tutto il territorio è la rilevante **rete dei corsi d'acqua e di vie navigabili** che attraversa il territorio: i principali fiumi alpini e quelli di risorgiva (il Tagliamento, il Piave, il Livenza, il Sile, il Lemene) con i loro affluenti e i canali costruiti nel corso del tempo, confluiscono sull'Idrovia **Litoranea Veneta**, che attraversa la Laguna di Venezia e raggiunge Monfalcone. In corrispondenza delle foci dei fiumi permangono importanti varchi (foce del Tagliamento, Laguna di Caorle, foce del Piave e Laguna del Mort, in cui si innesta il sistema vallivo e, a sud, la Laguna nord di Venezia) che, tra i centri di Bibione, Caorle, Eraclea Mare, Jesolo e Cavallino-Treporti mantengono la connessione tra il territorio agricolo e il mare.

La fase preliminare

Il progetto “Contributo della Zona Omogenea della Venezia orientale al Piano strategico della Città Metropolitana di Venezia” si articola nelle seguenti fasi operative.

Attività	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4
Fase	Avvio processo	Consultazione	Elaborazione	Comunicazione
Periodo	Feb-mar 2017	Aprile 2017	Maggio 2017	Da giugno 2017
Processo	Ricognizione quadro progetti strategici	<u>Incontri singoli con i 22 Comuni (10-20.5.2017)</u>	Redazione elaborati	Organizzazione di iniziative di Comunicazione del Contributo della ZO del V.O. al PS della CM di VE
	Catalogo delle scelte e dei progetti di scala metropolitana in corso	Consultazione delle istituzioni pubbliche e private: presentazione al <u>TdC dell'IPA (19.4.2017)</u>	Presentazione e approvazione del contributo della ZO del V.O. al PS della CM di VE in Conferenza dei Sindaci	
	Presentazione del documento “Prime linee di intervento” alla <u>Conferenza dei Sindaci (29.3.2017)</u>	Presentazione del “Documento intermedio” in <u>Conferenza dei Sindaci (3.5.2017)</u> e al <u>Sindaco Metropolitano</u>	Presentazione e approvazione del “Contributo della ZO del V.O. al PS della CM di VE” in <u>Conferenza dei Sindaci (31.5.2017)</u>	
Documenti	Prime linee di intervento	Elaborazione documento intermedio	Contributo della ZO del V.O. al PS della CM di VE	Supporti alla Comunicazione
			Elaborati di Piano	

Quadro riassuntivo delle attività proposte nelle varie fasi di attuazione

Nella prima fase sono definiti gli aspetti di natura organizzativa e metodologica (nell’ambito del presente documento “Prime linee di indirizzo”), simulando il funzionamento di quello che sarà l’organismo di coordinamento della Zona omogenea “Venezia Orientale” a supporto del processo di costruzione del Piano strategico.

Parallelamente la Conferenza dei Sindaci si interfacerà con gli altri organi della Città Metropolitana di Venezia ed in particolare con:

- i rappresentanti locali eletti nel Consiglio metropolitano;
- Vice sindaco metropolitano e Consiglieri delegati locali.

Seguirà un’attività di ricognizione delle scelte e dei progetti di scala metropolitana già assunti dai livelli decisionali della Venezia orientale, mediante l’ascolto di ciascun Comune della Zona omogenea e delle istituzioni pubbliche e private facenti parte del TdC dell’IPA, oltre ad altri organismi rilevanti di riferimento (ATVO, AULSS, Autovie Venete, Consorzio di bonifica, enti strumentali regionali, Università e centri di ricerca, aziende rilevanti, OGD, ecc.), anche mediante consultazione online: da questo primo confronto verrà redatto un “documento intermedio” entro fine aprile 2017, cui seguirà entro maggio 2017 la predisposizione degli elaborati di piano e il Contributo della ZO del V.O. al PS della CM di VE. Un percorso che prevede quindi una fase di consultazione sul territorio

con amministrazioni pubbliche e altri stakeholders anche attraverso la piattaforma online con la possibilità da parte del pubblico di interagire con propri contributi sui documenti prodotti.

IL METODO ADOTTATO

Il territorio dei 22 Comuni di riferimento si estende da Quarto d'Altino a San Michele al Tagliamento e viene qui suddiviso in tre macro ambiti:

Ambito Agricolo caratterizzato dal paesaggio non urbano: quello storico dell'alta pianura che si estende a nord di Portogruaro e quello della bonifica recente compreso tra il CORRIDOIO V e la costa. All'interno troviamo alcune componenti tematiche di carattere strategico quali la promozione dell'agroalimentare e dell'agrifood di qualità, la rete degli ecomusei, la valorizzazione del patrimonio archeologico, il completamento della rete della mobilità lenta cicloturistica e fluviale.

Ambito Urbanizzato che gravita attorno al CORRIDOIO V. All'interno di questo ambito, che corre da est ad ovest parallelo alla linea di costa interessando i più importanti poli urbani e produttivi di riferimento della Venezia orientale, si localizzano le principali azioni di rigenerazione urbana: la riqualificazione dei nuclei urbani centrali, delle aree produttive e commerciali, il potenziamento degli snodi logistici, la valorizzazione delle opere pubbliche culturali, le infrastrutture strategiche.

Ambito Litoraneo che racchiude valenze ambientali e centri turistici organizzati lungo una linea che va da Cavallino Treporti a Bibione. È un ambito definito spazialmente ma con deboli connessioni funzionali al proprio interno, poiché tendono a prevalere le relazioni con l'entroterra e i centri di seconda fascia. Le azioni più significative avviate prevedono la riqualificazione e diversificazione del sistema ricettivo turistico, l'organizzazione in rete della mobilità lenta di costa (costiera e verso l'entroterra lungo i corridoi fluviali), la valorizzazione paesaggistica ed ambientale.

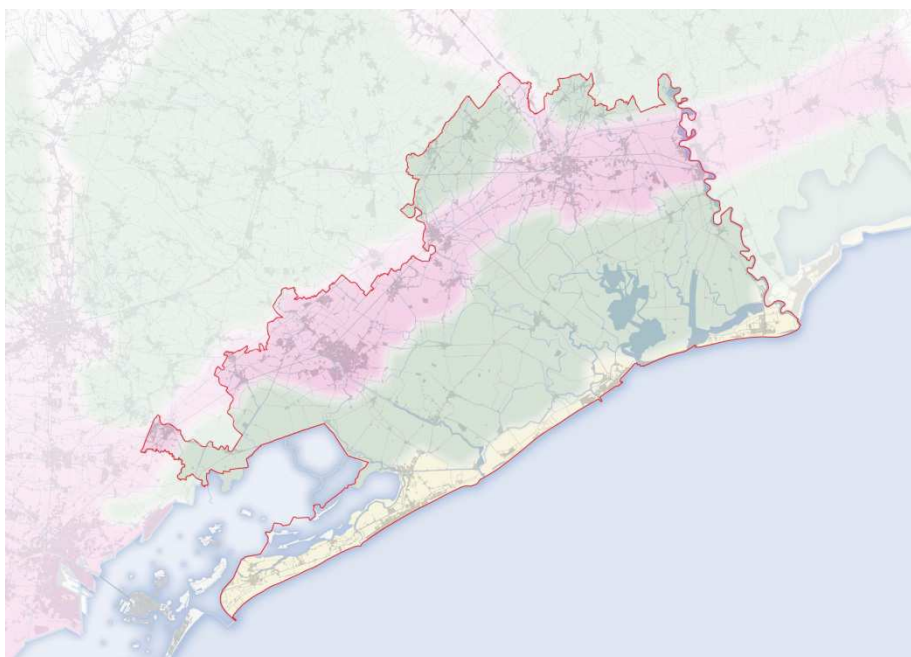


Fig. 6 – I tre macro ambiti della Zona Omogenea

Per ogni macro ambito si è indicato lo stato di fatto, ovvero una selezione degli interventi di maggiore rilevanza strategica per l'area della Venezia Orientale realizzati tra il 1994 e 2014.

Sia per i progetti attuati nel ventennio 1994/2014 di riferimento, sia per i nuovi progetti di carattere strategico che si propongono di seguito, si è verificata la reale rispondenza agli obiettivi di crescita e sviluppo del territorio, che risultano i seguenti:

- **produttività, integrazione e connessione.** Il perseguimento dell'obiettivo è attuato attraverso azioni di Riqualificazione della produzione e del commercio, la realizzazione di infrastrutture strategiche per l'intero territorio e il potenziamento degli snodi logistici;
- **ospitalità e attrattività.** L'obiettivo di incrementare queste due vocazioni avviene attraverso azioni come la rivitalizzazione dei centri urbani, la riqualificazione del sistema turistico e ricettivo, la realizzazione di eventi, il completamento della rete della mobilità lenta cicloturistica e fluviale, il rafforzamento dell'offerta museale;
- **innovazione e coesione** avviene attraverso centri di ricerca e opere pubbliche e culturali.

Di seguito si riporta una matrice dei progetti rilevanti realizzati nel ventennio 1994-2014, definendone l'azione, il macro ambito di riferimento e i Comuni interessati.

Obiettivi	Azioni	Progetti	Promotori	Macro Ambito	Comuni
Produttività integrazione connessione	Riqualificazione produzione e commercio	Outlet Noventa	Imprese	Urbanizzato	San Donà di Piave
		Polins	Imprese	Urbanizzato	Portogruaro

		Biodistretto	Imprese	Agricolo	Annone, Pramaggiore, Portogruaro, Cessalto, Motta di L.
		Cantine Paladin	Imprese	Agricolo	Annone Veneto
		Pinot Grigio	Imprese	Agricolo	Comuni vari
		Prosecco DOC	Imprese	Agricolo	Comuni vari
	Infrastrutture strategiche	Passante di Mestre	Commissario	Urbanizzato	Quarto d' Altino
		A 28 Pordenone Conegliano	Commissario	Urbanizzato	Portogruaro, Gruaro
		Aeroporto di TV	Imprese	Urbanizzato	Treviso
		Autostazione ATVO Jesolo	Imprese	Litoraneo	Jesolo
		Casello di Meolo	Imprese	Urbanizzato	Meolo
		Variante SS 14 di San Donà-Musile	CM	Urbanizzato	San Donà di Piave
		Tangenziale Portogruaro	CM	Urbanizzato	Portogruaro
		Terza corsia A4 Quarto - San Donà	Commissario	Urbanizzato	Quarto d' Altino, Meolo, Fossalta di P., Noventa di P.
		Rotonda Picchi	CM	Litoraneo	Jesolo
		Secondo ponte sul Piave	CM	Urbanizzato	San Donà di Piave
Ospitalità e attrattività	Rivitalizzazione centri urbani	Centri storici di Portogruaro Concordia S. Caorle	Comune	Urbanizzato	Portogruaro, Concordia S., Caorle
		Piazza Indipendenza S. Donà	Comune	Litoraneo	San Michele al Tagliamento
	Riqualificazione sistema turistico ricettivo	Jesolo City Beach	Imprese	Litoraneo	Jesolo
		Terme Bibione	Imprese	Litoraneo	San Michele al Tagliamento
		Golf Jesolo	Imprese	Litoraneo	Jesolo
	Eventi	Itinerari Musicali S Cecilia	Comune	Urbanizzato	Concordia S.
		Mart Rovereto (mostra su L. Russolo)	Comune	Urbanizzato	Portogruaro
		Centenario Pascutto	Comune	Urbanizzato	San Stino di Livenza
		Centenario Hemingway Caorle	Comune	Litoraneo	Caorle
		Bodies Revealed Jesolo	Comune	Litoraneo	Jesolo
		Bell'Italia	Comune	Agricolo	Caorle, Concordia Sagittaria, Eraclea, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Portogruaro, San Michele al T., San Stino di Livenza, Torre di Mosto

	Rete della mobilità lenta cicloturistica e fluviale	Girasile			Comuni vari
		Pista i Salsi	Comune	Litoraneo	Jesolo
		Ciclabile via Fausta Cavallino	Comune	Litoraneo	Cavallino Treporti
		Pista sul Piave BIM		Agricolo	San Donà di Piave
Innovazione e coesione	Opere pubbliche culturali	Bosco di San Stino	Comune	Urbanizzato	San Stino di Livenza
		Valle Vecchia	Comune	Litoraneo	San Michele al Tagliamento
		Tegnùe di Caorle	Comune	Litoraneo	Caorle
		sede Vegal	Comune	Urbanizzato	Portogruaro
		Polo universitario Portogruaro	Comune	Urbanizzato	Portogruaro
		Cortino di Fratta	Comune	Urbanizzato	Fossalta di Portogruaro
		Teatro Pascutto	Comune	Urbanizzato	San Stino di Livenza
		Galleria Civica d'arte San Donà	Comune	Urbanizzato	San Donà di Piave
		Teatro Russolo	Comune	Urbanizzato	Portogruaro
		Teatro Astra	Comune	Urbanizzato	San Donà di Piave
		Faro Bibione	Comune	Litoraneo	San Michele al Tagliamento
		Museo Altino	Comune	Agricolo	Quarto d'Altino
		Museo Bafile	Comune	Litoraneo	Caorle

Tab. 1 – Progetti rilevanti nel periodo 1994-2014

Di seguito si riporta invece una prima ricognizione degli interventi di carattere strategico adatti a rientrare nella pianificazione strategica di scala metropolitana. Si tratta di:

- interventi presenti nel Documento Unico di Programmazione (DUP) della città metropolitana per l'ambito della Venezia Orientale;
- progetti ricavati dalla Pianificazione comunale attraverso l'analisi dei diversi strumenti urbanistici;
- prima selezione di alcuni dei progetti assunti tramite il DPA 2014-2020 riconosciuti di carattere strategico;
- progettualità definite in altri contesti decisionali.

Obiettivi	Azioni	Progetti	Promotori	Macro Ambito	Comune
Produttività integrazione connessione	Riqualificazi one produzione e commercio	Outlet Noventa	Imprese	Urbanizzato	San Donà di Piave
		Polins	Imprese	Urbanizzato	Portogruaro
		Biodistretto	Imprese	Agricolo	Annone, Pramaggiore, Portogruaro, Cessalto, Motta di L.
		Cantine Paladin	Imprese	Agricolo	Annone Veneto
		Pinot Grigio	Imprese	Agricolo	Comuni vari
		Prosecco DOC	Imprese	Agricolo	Comuni vari

	Infrastrutture strategiche	Passante di Mestre	Commissario	Urbanizzato	Quarto d' Altino	
		A 28 Pordenone Conegliano	Commissario	Urbanizzato	Portogruaro, Gruaro	
		Aeroporto di TV	Imprese	Urbanizzato	Treviso	
		Autostazione ATVO Jesolo	Imprese	Litoraneo	Jesolo	
		Casello di Meolo	Imprese	Urbanizzato	Meolo	
		Variante SS 14 di San Donà-Musile	CM	Urbanizzato	San Donà di Piave	
		Tangenziale Portogruaro	CM	Urbanizzato	Portogruaro	
		Terza corsia A4 Quarto - San Donà	Commissario	Urbanizzato	Quarto d' Altino, Meolo, Fossalta di P., Noventa di P.	
		Rotonda Picchi	CM	Litoraneo	Jesolo	
		Secondo ponte sul Piave	CM	Urbanizzato	San Donà di Piave	
		Ospitalità e attrattività	Rivitalizzazione centri urbani	Centri storici di Portogruaro Concordia S. Caorle	Comune	Urbanizzato
Piazza Indipendenza S. Donà	Comune			Litoraneo	San Michele al Tagliamento	
Riqualificazione sistema turistico ricettivo	Jesolo City Beach		Imprese	Litoraneo	Jesolo	
	Terme Bibione		Imprese	Litoraneo	San Michele al Tagliamento	
	Golf Jesolo		Imprese	Litoraneo	Jesolo	
Eventi	Itinerari Musicali S Cecilia		Comune	Urbanizzato	Concordia S.	
	Mart Rovereto (mostra su L. Russolo)		Comune	Urbanizzato	Portogruaro	
	Centenario Pasutto		Comune	Urbanizzato	San Stino di Livenza	
	Centenario Hemingway Caorle		Comune	Litoraneo	Caorle	
	Bodies Revealed Jesolo		Comune	Litoraneo	Jesolo	
	Bell'Italia		Comune	Agricolo	Caorle, Concordia Sagittaria, Eraclea, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Portogruaro, San Michele al T., San Stino di Livenza, Torre di Mosto	
Rete della mobilità lenta cicloturistica e fluviale	Girasile				Comuni vari	
	Pista i Salsi		Comune	Litoraneo	Jesolo	
	Ciclabile via Fausta Cavallino		Comune	Litoraneo	Cavallino Treporti	
	Pista sul Piave BIM			Agricolo	San Donà di Piave	
Innovazione e coesione	Opere pubbliche culturali		Bosco di San Stino	Comune	Urbanizzato	Santo Stino di Livenza
			Valle Vecchia	Comune	Litoraneo	San Michele al

				Tagliamento
	Tegnùe di Caorle	Comune	Litoraneo	Caorle
	sede Vegal	Comune	Urbanizzato	Portogruaro
	Polo universitario Portogruaro	Comune	Urbanizzato	Portogruaro
	Cortino di Fratta	Comune	Urbanizzato	Fossalta di Portogruaro
	Teatro Pascutto	Comune	Urbanizzato	Santo Stino di Livenza
	Galleria Civica d'arte San Donà	Comune	Urbanizzato	San Donà di Piave
	Teatro Russolo	Comune	Urbanizzato	Portogruaro
	Teatro Astra	Comune	Urbanizzato	San Donà di Piave
	Faro Bibione	Comune	Litoraneo	San Michele al Tagliamento
	Museo Altino	Comune	Agricolo	Quarto d'Altino
	Museo Bafile	Comune	Litoraneo	Caorle

Tab. 2 – Progetti strategici proposti/in corso

Prime Linee di indirizzo

I PROGETTI STRATEGICI PER L'AMBITO AGRICOLO

L'ambito territoriale agricolo rappresenta quella parte di Venezia Orientale nel quale più debole è stato il processo di urbanizzazione. Si può suddividere in due parti: quello storico dell'alta pianura a nord di Portogruaro, che interessa i territori di Teglio Veneto, Gruaro, Cinto Caomaggiore, Annone Veneto e Pramaggiore; quello a sud, compreso tra il CORRIDOIO V e il litorale, della bonifica recente.

Qui i progetti che di seguito si indicano mirano a favorire importanti comparti dell'economia locale attraverso la promozione dell'agroalimentare e dell'agrifood di qualità, accrescere l'attrattività turistica attraverso la valorizzazione del patrimonio culturale e archeologico e il completamento della rete della mobilità lenta cicloturistica e fluviale.

In questo contesto pubblico e privato hanno realizzato, in sintesi, due iniziative sinergiche: grazie agli importanti investimenti realizzati dalle **imprese** il territorio negli ultimi anni, ha puntato sul **vino**, rafforzando il sistema delle imprese, puntando sulle **produzioni biologiche**, cogliendo i vettori del **prosecco** e del **pinot grigio**, accompagnando la transizione dal Tocai alle **nuove DOCG** Lison e Malanotte e rafforzandosi sul **brand Venezia** (DOC Venezia), evidenziando la capacità di avviare un percorso di innovazione; dall'altro, il settore pubblico, ha avviato un importante processo di recupero e valorizzazione del territorio, recuperando **manufatti del patrimonio rurale**, ambiti di **paesaggio** e realizzando **itinerari ciclabili**.

Sul fronte delle imprese le **cantine** stanno promuovendo il prodotto enologico locale attraverso una riqualificazione materiale, architettonica e paesaggistica dei luoghi della produzione e del loro intorno. Ciò nella consapevolezza che il concetto del buono che caratterizza il vino si lega al concetto del bello dei luoghi in cui il vino nasce e si trasforma, cioè le vigne e le cantine, e in termini più ampi il paesaggio. L'esperienza, inizialmente avviata da poche imprese (es. Paladin), negli ultimi anni si è estesa ad una rete di cantine che oggi costituisce un primo punto di partenza per un itinerario enogastronomico.

Anche la ricerca e l'innovazione trovano posto nel territorio, innanzitutto con l'Azienda Pilota e Dimostrativa **Vallevecchia** (700 ettari e delimitata sui quattro versanti da acque marine, lagunari e fluviali, che contribuiscono a creare situazioni di notevole complessità ed interesse ecologico), importante struttura dell'Agenzia veneta regionale per l'innovazione nel settore primario. Ma anche con strutture private: **H farm** nata nel 2005 nel territorio di Roncade, ma non marginale rispetto al territorio della Venezia Orientale, è un'impresa che opera come un incubatore con l'obiettivo di far nascere altre imprese offrendo loro un luogo favorevole alla crescita. Una realtà in continua crescita che vede anche la partecipazione della stessa Regione Veneto e la collaborazione con l'università Ca' Foscari di Venezia, un progetto di valenza strategica per tutto il territorio.

In questo contesto le basi militari (in primis: Ceggia, Meolo, San Donà di Piave, Teglio Veneto), aree acquisite dalle amministrazioni comunali, stanno valutando possibili scenari nel campo della ricerca e della sperimentazione (ad es. a Ceggia

con l'intervento denominato **Research farm BTS**, per attività di ricerca in agricoltura).

In questa prospettiva si colloca anche il progetto **Agrivillage** proposto in comune di Musile di Piave, un progetto di sviluppo territoriale che unisce spazi di esposizione e promozione, una gestione innovativa della logistica ed una piattaforma e-commerce. Un format innovativo che si propone di ospitare l'eccellenza alimentare preservando la tradizione e stimolando lo scambio tra produttori, distributori e consumatori e che potrebbe costituire l'anima commerciale del progetto del "Parco alimentare".

All'agroalimentare il territorio sta accompagnando, vista anche la sua collocazione logistica, una **vocazione "agrifood"** che guarda alla trasformazione. In questo caso le sfide richiedono tracciabilità e sicurezza (ad es. con la certificazione di processo e di prodotto ed in particolare utilizzando il marchio regionale QV - Qualità Verificata)), packaging, biotecnologie, attenzione alle necessità del prodotto e del mercato, mantenendo però un forte legame al territorio, alla sua storia e al made in Italy.

Sempre più la produzione agroalimentare guarda al territorio di produzione: "*agricoltura e turismo vivono di territorio*", non sono delocalizzabili. Negli anni l'area ha individuato la sua **vocazione identitaria sul tema dell'acqua** (apripista in questo senso il progetto "**C'era una volta il mare**" e gli itinerari **GiraSile** prima e poi **GiraLagune**, **GiraPiave**, **GiraLivenza**, **GiraLemene** e **GiraTagliamento**. L'importante recupero del patrimonio (recupero dei Mulini, idrovore, edifici rurali, edifici religiosi, ambiti parco, boschi, ecc.) è stato effettuato mediante un **censimento del patrimonio rurale** e la metodologia dell'**Osservatorio locale regionale del paesaggio della bonifica del Veneto Orientale**.

Nell'ambito agricolo l'intervento pubblico potrebbe seguire le seguenti direzioni principali: archeologia, patrimonio rurale, itinerari e ambiti naturali/boschivi.

Tra gli elementi di valore culturale della Venezia Orientale ci sono infatti le permanenze archeologiche. I luoghi più importanti si trovano ad Altino, Portogruaro/Concordia Sagittaria e Caorle, ma anche in modo diffuso (es. a Jesolo Torre Caligo, ecc.). Con il progetto di **rete dei siti archeologici** si vuole incrementare la fruibilità attraverso interventi di miglioramento dell'accessibilità ai luoghi e di risanamento conservativo del patrimonio, valorizzando la presenza di tre musei nazionali (Altino, Concordiese e del Mare di Caorle), della Via Annia e delle sue connessioni (Claudia Augusta e Postumia).

Parte integrante del paesaggio della Venezia orientale sono le corti rurali. Esse rappresentano una chiave di lettura per un territorio rurale, che porta i segni delle numerose opere di bonifica che consentirono l'attività agricola. Per alcune di queste **Corti rurali**, tra cui villa Ivancich a San Michele al Tagliamento e Ca' Corniani a Caorle sono stati proposti progetti di riqualificazione che potrebbero essere estesi ad altri compendi presenti nel territorio. L'obiettivo è quello di recuperarle, come è in corso per l'ex azienda Chiggiato nella quale troverà posto il museo del mare di Caorle.

Dal punto di vista degli itinerari i progetti di completamento dei **percorsi** andranno privilegiati se collocati in ambiti di pregio, nelle vicinanze di corsi d'acqua e per le capacità di favorire la nascita di opportunità/imprese. Tra questi itinerari

indubbiamente, per qualità delle località attraversate, il principale risulta il “**GiraLemene**”, toccando i centri storici di Caorle, Concordia Sagittaria e Portogruaro, itinerario che, a livello metropolitano, può fare sistema con la Riviera del Brenta.

Un'altra importante valenza ambientale che potrebbe produrre ricadute sul settore del turismo escursionistico è il progetto del **Parco del Lemene e del Reghena** che coinvolge i Comuni di Portogruaro e Cinto Caomaggiore e già inserito nel DUP della Città Metropolitana di Venezia. Tale valenza (che si collega a quelle del litorale sulla Laguna di Caorle e Nord di Venezia), si collega anche con il Bosco di Prassacon e Bandiziol, importante recente ambito di riforestazione. Iniziative fondamentali per associare l'immagine dell'area alle produzioni “bio”.

In raccordo con il Consorzio di bonifica, nell'ambito delle sue funzioni, andranno definite le attività di programmazione e pianificazione degli **interventi volti alla difesa idraulica e del territorio**.

I PROGETTI STRATEGICI PER L'AMBITO LITORANEO

Per l'ambito litoraneo sono stati individuati alcuni progetti in grado di aumentare le connessioni con Venezia e tra i diversi centri litoranei e di seconda fascia (entroterra veneziano, costa friulana ed entroterra trevigiano), puntando su due itinerari:

- le **Blueways** navigabili;
- le **Greenways** ciclabili.

Per quanto riguarda le **Blueways**, si tratta di favorire la navigabilità lenta sui canali interni alla costa della **Litoranea Veneta** e la risalita dei **fiumi** verso l'entroterra. Ciò è possibile attraverso il miglioramento delle attrezzature e infrastrutture ad essa dedicate come ad esempio attracchi, ormeggi, cavane e pontili. I territori coinvolti sono: Cavallino Treporti con il canale Sacagnana e Casson, Jesolo con il tratto terminale del Sile e il canale Cavetta, Eraclea con il canale Revendoli, Caorle con i canali Commessera, dell'Orologio, Saetta e Nicesolo, Bibione con il Canale Lugugnana.

A questo proposito si cita come esempio riordino delle attrezzature fluviali attuato in Comune di Concordia Sagittaria, il progetto “Vivere le Lagune. Per lo sviluppo dell'accoglienza itti turistica nelle lagune di Venezia e di Caorle”, e la “variante agli specchi acquei” adottata dal Comune di Caorle. Sono provvedimenti che hanno l'obiettivo di attivare interventi di valorizzazione dell'ambiente fluviale e lagunare del territorio attraverso il riordino e valorizzazione dei manufatti tipici presenti.

Allo stesso modo sono fondamentali le connessioni fluviali con i centri dell'entroterra attraverso il **Sile** navigabile fino a Treviso, la **Piave** vecchia fino all'approdo sulla golena di Noventa di Piave, la **Livenza** ed infine il **Lemene** fino a Portogruaro.

Per quanto riguarda le **Greenways** andrà data priorità ai progetti di continuità della rete di itinerari che convergono sull'ossatura GiraLagune e le sue diramazioni (GiraSile, GiraPiave, GiraLivenza, GiraLemene e GiraTagliamento) e sulle sue proiezioni interregionali ed internazionali (diretrice Eurovelo 8 – Mediterranean Route e la sua componente Ven.To – Venezia/Torino; Venezia - Monaco; Ciclovía

Adriabike; l'anello regionale veneto "Green tour", nel quadro del sistema regionale "R.E.V.").

La priorità, considerata anche l'importanza della componente turistica balneare, andrà all'ossatura costiera, ossia ad un itinerario che raccordi tutto il litorale con la laguna di Venezia, intervenendo sui tratti di piste mancanti, sulle attrezzature di servizio, sui punti di interscambio auto-bici-barca con l'obiettivo di ampliare e diversificare la fruizione turistica dell'ambiente litoraneo. Un primo intervento, ad esempio riguarda il collegamento tra **Caorle – Valle Vecchia – Porto Baseleghe – Bibione**, sia per connettere Valle Vecchia alle località di Caorle e Bibione, sia per ridurre le distanze rispetto all'itinerario di gronda della Laguna di Caorle.

Anche gli itinerari verso il territorio a monte, attraverso le vie d'acqua consentono di mettere in rete i centri storici e luoghi di singolare pregio ambientale e paesaggistico.

Per quanto riguarda il GiraSile, si evidenziano come strategici due progetti. Il primo, già inserito nel DUP della Città Metropolitana di Venezia, prevede il collegamento tra Caposile e Portograndi lungo le sponde arginali del fiume. Il secondo, inserito tra le schede, progetto del DPA 2014-2020, prevede la messa in sicurezza degli argini che costituiscono il collegamento ciclopedonale tra Quarto d'Altino e Altino lungo la via Claudia Augusta e gli argini del fiume Zero. Questi due interventi, permettono di raccordare l'itinerario litoraneo, con la ciclovia Venezia-Monaco e con il sistema di navigazione interna della Laguna di Venezia utilizzando l'approdo presente sul canale Santa Maria di Altino.

Anche il progetto GiraLemene potrà raccordare i mulini di Stalis di Gruaro a Falconera attraversando i centri storici di Portogruaro, Concordia e Caorle.

Nel sistema costituito dall'itinerario Blueway e Greenway, si inseriscono anche i progetti di valorizzazione ciclabile e fluviale sul Piave, sul Tagliamento e sulla Livenza.

Su questa intelaiatura reticolare della mobilità lenta si innestano altri progetti puntuali strategici per aumentare l'attrattività turistica del territorio. Sono qui di seguito organizzati in base ad attinenze tematiche.

Progetto di riordino e riqualificazione dei fronti acquei: **Waterfront e Riverfront.**

Il primo sistema comprende interventi in comune di Cavallino Treporti di miglioramento degli affacci sulla laguna che riguardano il lungomare Dante Alighieri e la porta d'acqua del Terminal di Treporti. Entrambi gli interventi hanno come obiettivo la riconfigurazione fisica, funzionale, paesaggistica e la costituzione di porte d'acqua in modo da gestire con maggiore efficacia i rapporti intra lagunari e le diverse forme di uso e frequentazione anche turistica.

Il secondo sistema interessa la riqualificazione del fronte acqueo a Porto Baseleghe a Bibione con la riqualificazione delle strutture nautiche e la realizzazione di una piazza pubblica che migliori l'affaccio di Bibione Pineda sulla Laguna e le Valli. Un analogo intervento interessa l'affaccio sul Sile in prossimità della foce a Jesolo lido. In questo caso l'obiettivo è la riqualificazione dei margini edificati e le relazioni visive con il paesaggio fluviale.

Sono interventi che si rifanno ad esempi di successo operati nel recente passato in importanti città (Oporto sul fiume Duero, Budapest sul Danubio) dove sono state rivitalizzate le parti marginali, ricucendo le relazioni tra ambiti urbani e naturali.

Tutti gli interventi qui riportati sono inseriti nella pianificazione urbanistica dei Comuni e possono fungere anche da nodi di quella rete della mobilità lenta precedentemente descritta.

Il progetto di un **Parco delle Dune Fossili** potrebbe mettere in relazione ciò che è già contenuto della pianificazione strategica di alcuni Comuni litoranei, mettendo in rete e valorizzando le emergenze geomorfologiche presenti a Cavallino, Cortellazzo, Eraclea e a Bibione (all'interno di Valgrande).

La **riqualificazione degli assi ordinatori** dei centri balneari potrebbe essere un progetto che integra alcuni interventi, alcuni in parte già previsti altri in corso di definizione, che mirano al rinnovo del litorale (in analogia a quanto si sta facendo a Lignano con il rifacimento del Lungomare Trieste). Rientrano qui alcuni interventi già previsti nei diversi piani urbanistici comunali e anche nel DPA 2014 – 2020 come: la riqualificazione di via Bafile a Jesolo; di viale S. Margherita, lungomare Trieste e Piazza Miramare a Caorle; di Corso del Sole a Bibione. Tutti gli interventi prevedono il riordino della viabilità comunale, con benefici diretti sulle attività commerciali, ricettive e di ristorazione. Inoltre, gli interventi pubblici su questi assi ordinatori, possono a loro volta innescare processi più generali di riqualificazione delle strutture private (alberghi, negozi, ecc.).

Sono da ricordare gli **interventi strategici per il turismo** in comune di Jesolo già presentati ai sensi della LR n° 11/2013 e relativi all'ampliamento del **Golf** e alla **riqualificazione della zona dei "laghetti"**.

Una riflessione particolare merita la recente legge regionale del Veneto sul turismo n° 11/2013. Quest'ultima fornisce, tra gli altri, lo strumento del contratto di rete d'impresе che, nella Venezia Orientale, potrebbe essere importante per rilanciare un'offerta turistica non improntata esclusivamente sui servizi di tipo balneare presenti nel litorale ma anche su iniziative che coinvolgano la fascia di entroterra (con particolare riferimento a potenziali club di prodotto bike, golf, navigabile, family, divertimento, esperienziale/slow).

La valorizzazione dell'area di **Valgrande a Bibione** potrebbe costituire l'esempio di un'iniziativa imprenditoriale integrata in un progetto di rete tra imprese che coinvolga più in generale il sistema vallivo tra le lagune di Caorle e Nord di Venezia. Ciò consentirebbe, oltre alla possibilità di attingere a finanziamenti, contributi ed agevolazioni, la gestione sistematica di asset turistici diversi: balneare, escursionistico-naturalistico, enogastronomico ecc. Ecco che, ad esempio, iniziative innovative sul fronte del turismo potrebbero concretizzarsi sul mercato utilizzando la ricettività già disponibile e quindi senza fare concorrenza alle attività già esistenti. All'interno di un progetto di sistema come quello descritto, potrebbero essere inserite oltre alla valorizzazione di Valgrande, anche la **riqualificazione ambientale di Falconera, della foce del Tagliamento e della Valle del Mort alla foce del Piave**. A questo proposito, si riporta come riferimento, l'isola della Cona sulla foce dell'Isonzo che, con il suo centro visite, è uno tra i siti di maggiore interesse didattico, scientifico e naturalistico a livello internazionale.

In raccordo con la Regione del Veneto, nell'ambito delle sue funzioni e la Conferenza dei sindaci del litorale, andranno definite le attività di programmazione e pianificazione degli **interventi volti ad assicurare la difesa dei litorali dall'erosione, il dragaggio delle foci fluviali e la riqualificazione ambientale della fascia costiera**.

Coerentemente con i DMP (Destination Management Plan) delle 4 OGD (Organizzazioni di Gestione delle Destinazioni) istituite e riconosciute ai sensi della LR n. 11/2013 che interessano l'area (Bibione - San Michele al Tagliamento; Caorle, Concordia Sagittaria; Cavallino; Jesolo, Eraclea) l'ambito litoraneo, deve infine affiancare delle **iniziative di gestione e promozione** che innovino aree definibili come "turisticamente mature", rafforzino le connessioni (verso Venezia e l'entroterra) e sviluppino sinergie intersettoriali (verso attività del settore primario, dell'artigianato, dei servizi e della cultura).

I PROGETTI STRATEGICI PER L'AMBITO URBANIZZATO

L'ambito afferente al corridoio V è la parte più dinamica del territorio della Venezia Orientale. Un territorio dotato di grande accessibilità alla rete infrastrutturale dove, a partire dai due centri urbani di riferimento di San Donà di Piave e di Portogruaro, si sono rafforzate le aree commerciali e produttive più importanti.

L'ambito ha visto realizzarsi una pluralità d'interventi strategici di tipo viabilistico, opere pubbliche culturali, poli commerciali, rigenerazione urbanistica dei centri. In prospettiva si tratta di completare questo quadro selezionando i progetti più importanti.

Si indicano di seguito i principali progetti infrastrutturali previsti dalla pianificazione comunale e di settore:

- il **nuovo casello a San Michele al Tagliamento** che raccordi con apposita bretella la SR 14 con l'autostrada A4, previsto nell'ambito della realizzazione della terza corsia;
- lo **spostamento del casello di San Stino di Livenza** in territorio di Annone Veneto già presente nei PAT dei due Comuni e concertato con Autovie Venete nell'ambito del progetto della 3° corsia autostradale.
- il collegamento tra **SP 251 e la SR 14 che interessa i Comuni di Portogruaro e Gruaro**, già concertato con i Comuni e la Regione, per deviare il traffico diretto verso sud proveniente dall'attuale uscita autostradale e liberare così il primo tratto di via Pordenone dai flussi di veicolari di attraversamento;
- il completamento della **circonvallazione di San Stino di Livenza** dalla rotatoria sulla SR 14 fino alla SP 59 per agevolare i flussi viari diretti verso il litorale;
- il **collegamento diretto tra la zona produttiva di Ceggia e il casello di Cessalto**, al fine di liberare il centro dal traffico;
- la riqualificazione **del nodo infrastrutturale di Noventa di Piave** in prossimità del casello autostradale (progetto individuato tra le azioni della Mobilità e trasporti del DPA 2014-2020).

Il completamento della 3° corsia sull'autostrada A4 da Noventa di Piave a Portogruaro, pur essendo stato posticipato, appare comunque di grande utilità per adeguare l'infrastruttura ai volumi di traffico attuali. Infine è prevista la realizzazione della Superstrada denominata "Via del mare" con lo scopo di collegare direttamente il sistema Jesolo/Cavallino con l'autostrada A4.

Infine, si indica come strategico il **potenziamento del corridoio ferroviario Venezia Trieste (AC/AV)** al fine di ottenere transiti più veloci per i passeggeri e aumentare la capacità del trasporto merci da e per l'est Europa.

Di pari passo al completamento della rete infrastrutturale si stanno rinnovando (nel quadro dei progetti per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie, DPCM 6 dicembre 2016) i nodi di interscambio passeggeri e rafforzando i poli i logistici di riferimento per le merci. I progetti che interessano questo sistema riguardano l'area di **Porta Nord** a San Donà di Piave, a partire dalla nuova stazione ferroviaria e degli autobus, caposaldo di una dorsale di rinnovo urbano che arriva fino al ponte della Vittoria, il completamento degli interventi nell'area "**ex perfosfati**" a Portogruaro con l'inserimento di funzioni direzionali espositive e a servizi, il potenziamento dell'**interporto di Portogruaro** con l'obiettivo di accrescere le strutture di movimentazione, il magazzinaggio delle merci e la capacità della gestione delle stesse. Quest'ultimo progetto, non solo può contribuire al rinforzo degli insediamenti produttivi esistenti nel territorio, ma potrebbe diventare una porta ad est del sistema logistico dell'intera Città Metropolitana di Venezia.

Altre iniziative prioritarie riguardano il rafforzamento dei **poli culturali**:

- dal punto di vista formativo sono tre i principali poli formativi: San Donà di Piave, Portogruaro e Jesolo. A San Donà di Piave, è previsto lo spostamento dell'attuale sede della Confartigianato, per consentire la costruzione del nuovo liceo "Montale", **completando così la Cittadella scolastica** (progetto inserito nel DPA 2014-2020 dalla Città Metropolitana di Venezia); .a Portogruaro è previsto il **rafforzamento del polo universitario**;
- la rete dei teatri esistenti (Portogruaro, San Donà di Piave, Jesolo e Santo Stino di Livenza), anche in un'ottica e sistema metropolitano già avviato con il Teatro La Fenice con l'Opera metropolitana, prevede il **completamento dei due teatri di Caorle e Portogruaro**;
- la rete museale, basata sui tre musei nazionali di Altino, Concordiese e del mare, sarà integrata con le **Batterie Amalfi/Pisani**, una rete ecomuseale (con i due poli del **MUPA** e del **MAV** e il **Museo della bonifica**).

In raccordo con la Regione Veneto, nell'ambito delle sue funzioni, andranno definite le attività di programmazione e pianificazione degli interventi volti a sfruttare al meglio il potenziale delle **tecnologie dell'informazione e della Comunicazione (TIC o ICT)** per favorire l'innovazione, la crescita economica e la competitività. difesa idraulica e del territorio (agenda digitale e banda ultralarga), con particolare riferimento all'ambito urbanizzato e all'ambito costiero.

Contenuti del Piano

Conclusa la fase preliminare di consultazione (aprile 2017) e di approvazione negli organi competenti (maggio 2017), il progetto “Contributo della Venezia orientale al piano strategico della Città Metropolitana di Venezia”, si articolerà nelle seguenti attività ed elaborati che costituiscono il progetto:

- **Elaborati di analisi:**
 - Prime linee di indirizzo (oggetto del presente documento);
 - Carta dei progetti rilevanti nel periodo 1994-2014;
 - Carta dei progetti strategici proposti/in corso;
 - Documento intermedio (sviluppo del presente documento, in seguito all'esito delle consultazioni pubblico-private che si realizzeranno nel mese di aprile 2017);
 - Carta dell'Ecosistema: rappresentazione del patrimonio e delle aree di interesse naturale e/o paesistico, degli interventi di valorizzazione e riqualificazione in corso e in progetto;
 - Carta del suolo antropizzato e delle infrastrutture: rappresentazione della crescita del suolo antropizzato, differenziato per aree urbanizzate, insediamenti produttivi-commerciali e le reti infrastrutturali;
 - Carta delle forme di cooperazione di livello intercomunale: rappresentazione delle esperienze di gestione associata di funzioni e servizi già in essere nel territorio. Saranno leggibili le tipologie di servizio e i soggetti coinvolti (a solo titolo di esempio: i servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, i servizi alla persona, le strutture intercomunali di protezione civile, gestione associata degli uffici comunali, gestione associata dei servizi scolastici ecc.).

- **Elaborati di progetto:**
 - Carta localizzazione interventi strategici: rappresentazione nello spazio dei progetti da attuare, la loro strategicità, i finanziamenti, i soggetti attuatori;
 - Relazione finale “Contributo della zona omogenea della Venezia Orientale al Piano strategico della Città Metropolitana di Venezia” nel quale sono descritti obiettivi, azioni e specificati i progetti di carattere strategico e proposte di Accordi programmatici e di partenariato con soggetti pubblici e privati interessati alla progettazione e attuazione degli interventi prioritari.

- **Attività di Comunicazione:**
 - Organizzazione di incontri: presentazioni alla Conferenza dei Sindaci, al TdC dell'IPA, ad attori rilevanti e ai Comuni della Zona omogenea;
 - Materiali in-formativi: messa a disposizione di materiali in formato presentazione, per divulgazione on-line;
 - Stesura di una Sintesi della Relazione finale: elaborato sintetico di presentazione del “Contributo della zona omogenea della Venezia Orientale al Piano strategico della Città Metropolitana di Venezia” per eventuale divulgazione a livello metropolitano, per gli stakeholders e i rappresentanti istituzionali.