

PIANIFICAZIONE E MOBILITÀ SOSTENIBILE (CUP E72C19000050006)

SERVIZI ATTINENTI ALL'ARCHITETTURA E ALL'INGEGNERIA PER LA REDAZIONE DEL MASTERPLAN DELLE PISTE CICLABILI DEL VENETO ORIENTALE

Comune di San Donà di Piave (Capofila dei Comuni aderenti alla Conferenza dei Sindaci della Venezia Orientale)



Gruppo di lavoro

dott. ing. Baldovino Montebovi (RUP – Comune di San Donà di Piave)
dott. ing. Marco Passigato (Netmobility)

Progettista incaricato



NETMOBILITY S.R.L.
Via G. Morgagni, 24 37135 VERONA (VR)
Tel./Fax 045 8250176
netmobility@netmobility.it
netmobility@pec.it

dott. ing. Marco Passigato (coordinatore)
dott. ing. Francesco Seneci

Collaboratori:
dott. arch. Flavio Boccato
dott. Licia Bernini
dott. Michele Bresola

Comuni Conferenza Sindaci della Venezia Orientale

Comune di Annone Veneto
Comune di Caorle
Comune di Cavallino-Treporti*
Comune di Ceggia
Comune di Cinto Caomaggiore
Comune di Concordia Sagittaria
Comune di Eraclea
Comune di Fossalta di Piave
Comune di Fossalta di Portogruaro
Comune di Guaro
Comune di Jesolo
Comune di Meolo
Comune di Musile di Piave
Comune di Noventa di Piave
Comune di Portogruaro
Comune di Pramaggiore
Comune di Quarto d'Altino*
Comune di S. Donà di Piave
Comune di S. Michele al Tagliamento
Comune di S. Stino di Livenza
Comune di Teglio Veneto
Comune di Torre di Mosto

*Comuni extra ambito LR 16/1993



Interventi cofinanziati LR 16/1993



RELAZIONI

RELAZIONE GENERALE

A.1

DATA
18/11/2019

Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale
Pianificazione e progetto della mobilità sostenibile
Master Plan delle piste ciclabili del Veneto Orientale
Comune capofila San Donà di Piave
Relazione Generale

INDICE

Parte prima – Presentazione dello studio	4
1.1 – Obiettivi	4
1.2 – Contesto di riferimento	5
1.3 – La mobilità ciclistica all'interno della mobilità sostenibile	7
1.4 – Il processo metodologico	10
 Parte seconda – Analizzare le specificità del territorio	 11
2.1 – Dimensione ed organizzazione del territorio	11
2.2 – La Venezia Orientale in cifre	13
2.3 – Eurovelo, Bicalta, Piani regionali e locali	14
2.4 – Nuovi turismi e Ciclovie Turistiche Nazionali	17
2.5 – Un turismo in bicicletta che valorizzi i paesaggi come Bene Comune	17
2.6 – Le Tavole di Analisi	18
2.7 – L'elenco dei punti notevoli	27
2.8 – Valutazione dei principali percorsi cicloturistici esistenti	34
 Parte terza – Un piano condiviso	 36
3.1 – Il processo di ascolto dei portatori di interesse	36
3.2 – Puntare ad aggregare servizi di più Comuni	39
3.3 – Il questionario e le interviste ai Comuni	39
3.4 – Gli incontri con gli altri Enti	39
 Parte quarta – La proposta del Master Plan	 41
4.1 – I sistemi ciclabili urbani ed extraurbani esistenti	41
4.2 – Realizzare un unico sistema coordinato e riconoscibile – il Parco Ciclistico	45
4.3 – Concatenare le eccellenze, privilegiando le diversità dei paesaggi	46
4.4 – Valorizzare l'intermodalità come elemento di supporto	46
4.5 – Valorizzare la mobilità ciclistica casa scuola lavoro e tra comuni contermini	47

Parte quinta – Le politiche, le strategie e le azioni	61
5.1 – I decaloghi per Comuni e Regioni per promuovere la mobilità ciclistica	61
5.2 – Azioni soft, educare e sensibilizzare	63
5.3 – Azioni hard costruire e strutturare	64
5.4 – Gli investimenti per la mobilità ciclistica	64
5.5 – Ritorno economico al territorio	65

Elenco elaborati che compongono lo studio

A - Relazione

A.1 – Relazione generale

A.1.1 – Quaderno tecnico di indirizzo

A.2 - Relazione di sintesi

A.3.1 – Questionario

A.3.2 – Report relativo al questionario riguardante l'analisi dell'organizzazione esistente dei Comuni e delle esigenze e dei carichi di lavoro dei Comuni del Veneto Orientale per la pianificazione urbanistica in materia di mobilità sostenibile sovracomunale

B – Tavole di Analisi – scala 1:175.000 in A3

B.1 – Sistema insediativo ed infrastrutturale

B.2 – I comuni delimitati dalle vie d'acqua

B.3 – Sistema delle acque e la navigabilità

B.4 – Sistema delle acque e della bonifica

B.5 – Sistema ambientale SIC, ZPS, parchi, boschi planiziali, boschi di impianto recente, pinete sulla costa

B.6 – I tanti paesaggi

B.7 – Emergenze storicoartistiche ed ambientali

B.8 – I luoghi suggestivi

B.9 – Le risorse da interventi del Consorzio di Bonifica su argini e da canalette pensili obsolete

C – Tavole di dettaglio – scala 1:50.000 in A0 allungato

C.1 – Tavola generale riassuntiva dell'esistente e desiderato

C.2 – Tavola generale riassuntiva del Master Plan

D – Tavole di Sintesi – scala 1:175.000 in A3

D.1 – Creare un sistema a reti

D.2 – Il sistema ciclabile urbano proposto

D.3 – Il sistema ciclabile extra-urbano proposto

D.4 – Il sistema ciclabile urbano ed extra-urbano proposto

Parte prima – Presentazione dello studio

1.1 - Obiettivi

La Legge regionale del Veneto n. 16/1993 finalizzata a rafforzare l'assetto istituzionale del territorio, e più specificatamente la delibera di Giunta Regionale n. 781 dell'11.6.2019, prevedono la possibilità di sostenere progetti in materia di riordino territoriale e avviare e riorganizzare gestioni associate per l'esercizio delle funzioni e servizi comunali, volte a rafforzare l'assetto istituzionale del territorio.

La Conferenza dei Sindaci della Venezia Orientale ha promosso, nell'ambito delle iniziative previste per l'annualità 2019, il progetto "Pianificazione e mobilità sostenibile", che mira a favorire la condivisione ed omogeneizzazione di strumenti di lavoro delle attività di pianificazione correlata alla mobilità sostenibile, al fine di promuovere una gestione associata dei servizi nel territorio della Venezia Orientale. Obiettivi specifici del progetto sono: garantire una distribuzione uniforme dei servizi in tutto il territorio; innalzare la qualità organizzativa; migliorare le dotazioni infrastrutturali per la mobilità sostenibile e la relativa gestione e manutenzione nel territorio.

La gestione di servizi generali, urbanistici e turistici richiede infatti una visione che superi i confini comunali: il presente progetto interessa i 20 Comuni ambito della LR n. 16/1993 (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); nelle prime fasi di attività sono stati coinvolti anche i Comuni di Cavallino-Treporti e di Quarto d'Altino in quanto indispensabili elementi di raccordo con il Comune di Venezia, porta est del Veneto Orientale.

Il progetto ha permesso:

- la raccolta di informazioni sul livello di organizzazione e dotazione di banche dati e di personale dei comuni aderenti alla Conferenza dei Sindaci della Venezia Orientale, focalizzando l'attenzione sul tema della mobilità sostenibile ed in particolare sulla mobilità ciclistica: tale attività si è svolta attraverso la somministrazione e l'analisi di un questionario alle amministrazioni comunali ambito del progetto, analizzato poi in uno specifico report;
- la stesura di un "Master Plan sulla mobilità sostenibile" e più specificatamente sulla mobilità ciclistica.

Per quanto riguarda il "Master Plan sulla mobilità sostenibile", gli obiettivi individuati sono:

- **Primo obiettivo:** capire la dotazione del territorio in fatto di trasporto pubblico su gomma e ferro e qual è la dotazione di piste e percorsi ciclabili e la sensibilità del territorio verso questo cambiamento di mobilità;
- **Secondo obiettivo:** immaginare un potenziamento del sistema ciclabile, sia urbano che extraurbano – cicloturistico, per disegnare delle nuove linee di mobilità che possano dare impulso ad un nuovo modello / sviluppo turistico dell'intero territorio facendo emergere le potenzialità turistiche conformi alle nuove linee di desiderio dei nuovi turismi;
- **Terzo obiettivo:** realizzare uno strumento che sia di supporto per i successivi Bici Plan comunali;
- **Quarto obiettivo:** disporre di un piano programma di interventi coordinati e condivisi per intercettare i possibili finanziamenti in questi settori;
- **Quinto obiettivo:** sviluppare e favorire il dialogo tra i vari Comuni ed i vari Enti per abituarsi a costruire assieme visioni e piani;
- **Sesto obiettivo:** immaginare una struttura operativa che aiuti i singoli Comuni a realizzare sul territorio della Venezia Orientale azioni e progetti per la mobilità ciclistica, una sorta di Ufficio per la mobilità sostenibile e/o ciclistica.

Per quanto riguarda il **primo obiettivo** si rimanda al report del questionario ed alle interviste con ATVO e Città metropolitana di Venezia.

Per quanto attiene il **secondo obiettivo** si potrebbe sintetizzare con la seguente frase **“legare la costa alle aree interne in un unico prodotto turistico”**, si rimanda alle parti successive del Presente studio.

Circa il **terzo obiettivo** è evidente che ogni Comune, nello sviluppare i propri futuri Bici Plan, disporrà di una cornice di riferimento territoriale che ne favorirà l'indirizzo.

Riguardo il **quarto obiettivo** si rimanda alle tavole di sintesi urbana ed extraurbana che evidenziano le direttrici ciclabili programmate. I possibili canali di finanziamento per interventi a favore della mobilità ciclistica sono:

- 1 – la prevista Ciclovia nazionale Trieste-Lignano-Venezia;
- 2 – il Progetto strategico regionale “Green Tour - Verde in Movimento”;
- 3 – la Città metropolitana, in particolare per il finanziamento di collegamenti tra centri abitati e stazioni ferroviarie, con il capoluogo (Venezia, Mestre, Tessera, San Giuliano) e la navigazione in laguna;
- 4 – il Consorzio di Bonifica per migliorare / alzare gli argini e sostituire canalette pensili obsolete con tubazioni interrato;
- 5 – Piano di Sviluppo Rurale – per riqualificare il sistema territoriale al contorno;
- 6 – l'iniziativa Interreg del fondo europeo di sviluppo regionale per la mobilità sulla costa e l'intermodalità;
- 7 – il Consorzio BIM Basso Piave con riqualificazione degli argini e il percorso dalla Ferrovia al Mare;
- 8 – le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 che avranno Cortina come Polo importante e Tessera come scalo;
- 9 – Veneto Agricoltura con interventi su Vallevicchia;
- 10 – Genagricola a Caorle e H-Farm/H-Campus a Portogruaro come motori di trasformazioni e di attrattività.

Per quanto riguarda il **quinto obiettivo** si rimanda a tutto l'iter di svolgimento del presente processo e della Conferenza dei Sindaci in generale.

Per il **sesto obiettivo** è stata predisposta una convenzione tipo intercomunale.

1.2 – Contesto di riferimento

Il progetto “Pianificazione e mobilità sostenibile”, promosso dalla **Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale** e coordinato dal **Comune di San Donà di Piave**, si inserisce in un contesto territoriale che ha visto la recente realizzazione di studi ed interventi sul territorio per riqualificare testimonianze storiche culturali ed ambientali attraverso itinerari che si sviluppano prevalentemente lungo la costa e i principali corsi d'acqua.

L'area della Venezia Orientale è inoltre interessata da importanti **ciclovie di interesse regionale** (itinerari I3 e GreenTour), **nazionale** (es. Trieste-Lignano-Venezia) ed **internazionale** (Monaco-Venezia ed Eurovelo 8), da **itinerari di valenza locale** e di **collegamento costa-entroterra** lungo le dorsali fluviali (Sile, Piave, Livenza, Lemene e Tagliamento) e da **collegamenti di valenza**

locale/urbana e di collegamento casa-scuola-lavoro, verso il capoluogo metropolitano (Venezia) e le **aree limitrofe** (trevigiano, opitergino-mottense e pordenonese-basso Friuli).

La fruizione turistica del territorio, oltre le località balneari, prende il via negli anni '90, puntando su una serie integrata di attività promosse con **processi di tipo “bottom up”**, ovvero dal basso da varie istituzioni del territorio:

- recupero di **manufatti** (mulini, musei, manufatti di interesse storico-culturale);
- valorizzazione ambientale di **aree naturali e urbane** (boschi, valle, parchi, ecc.);
- realizzazione di **itinerari**;
- azioni di **animazione/formazione/comunicazione**.

Parallelamente gli EELL presero atto della necessità di attivare dei processi sinergici e di creare delle progettualità per realizzare degli **itinerari a valenza sovracomunale** (in particolare con il progetto «C'era una volta il mare» e con gli itinerari lungo i fiumi Piave e Sile), realizzando progressivamente tratti locali significativi di ciclabili ed itinerari sovracomunali (che in seguito andranno a comporre i percorsi «GiraLivenza», «GiraLagune», «GiraLemene», «GiraTagliamento» e «GiraPiave»).

Tale visione è stata supportata dalla realizzazione di alcuni **studi/censimenti** e da attività di **pianificazione di area vasta**, coordinate dalla Conferenza dei Sindaci, VeGAL e Comune di S. Donà di Piave, tra i quali si citano in particolare:

- “La Venezia Orientale. Comunicazione, itinerari e segnaletica”, 2006 - arch. Datei, Nani, La Caprara, Varini;
- “La progettazione strategica nel territorio: il progetto integrato dei percorsi ciclopedonali nella Venezia Orientale. Piano generale per le sub aree del sandonatese e del portogruarese”, 2007 - studi Terra e Zamborlini;
- “Piano mobilità ciclistica”, 2012 - arch. Miollo;
- “Piano di sviluppo strategico del Veneto Orientale. Priorità Itinerari turistici”, 2013 - arch. Costa, arch. Tonero, dott. Agr. Ziliotto.

La connessione tra gli itinerari è stata inoltre oggetto dei Programmi di Sviluppo Locale promossi da VeGAL sul territorio, in particolare con il **PSL 2007/13** “Itinerari, paesaggi e prodotti della terra” e con il **PSL 2014/20** “Punti Superfici Linee”, volti a consolidare gli itinerari (costa-entroterra e costiero), valorizzando il paesaggio e il patrimonio rurale e per rispondere ad una crescente domanda di turismo «lento», «culturale» e «destagionalizzato»; in particolare, nell'ambito del PSL 2014/20 è previsto il **Progetto chiave “Itinerari”**, volto a mettere in risalto le principali valenze territoriali o “poli d'interesse” (le lagune, il paesaggio della bonifica, i centri storici, i boschi, i manufatti di maggior pregio e valore storico-testimoniale) lungo gli itinerari GiraLagune, GiraLemene, GiraLivenza e GiraTagliamento, anche mediante una serie di **iniziative promoinformative** attuate da VeGAL e dai Comuni dell'area.

VeGAL ha inoltre in corso di attuazione il progetto Italia-Slovenia “Interbikell”, nell'ambito del quale sta effettuando delle azioni pilota sperimentali finalizzate a favorire l'**intermodalità degli itinerari**.

Le iniziative si inseriscono infine nel **Documento Programmatico d'Area 2014/20** dell'Intesa Programmatica d'Area della Venezia Orientale, che prevede i progetti strategici n.3 “Ciclabilità” (ed in particolare il Progetto Pilota n.3.1 “Masterplan sulle piste ciclabili”) e n.4 “Navigabilità”.

1.3 – La mobilità ciclistica all'interno della mobilità sostenibile

Per mobilità sostenibile, in estrema sintesi, si intende la mobilità pedonale, ciclabile, il trasporto pubblico su gomma e ferro, cioè tutte quelle forme di mobilità che minimizzano le emissioni di inquinanti, di gas climalteranti e che contengono il rumore e lo spazio pubblico occupato. Per differenza la mobilità non sostenibile è rappresentata dall'auto privata che, secondo orientamenti moderni ed europei dovrebbe essere utilizzata solo per quegli spostamenti nei quali non sono ragionevoli / disponibili altri mezzi di trasporto.

Nel territorio in esame, oltre al TPL su gomma e ferro diventa significativa anche la navigazione, ossia le linee di TPL permanenti annuali, quelle estive turistiche, passi barca, pontili per canoe, houseboat, navigazione elettrica ecc. con i relativi servizi di informazione e dotazione tecnologica.

All'interno della Conferenza dei Sindaci della Venezia Orientale si sono individuati come bisogni del territorio tre grandi scenari:

- **la mobilità ciclistica urbana** di tipo sistematico o comunque funzione alle attività sociali a carattere comunale / intercomunale;
- **la mobilità ciclistica di area vasta**, intercomunale dei residenti con funzioni ricreative o di socializzazione tra le persone e conoscenza e dei propri territori;
- **la mobilità cicloturistica**, di area vasta o di attraversamento del territorio capace di attivare economie nuove.

Si riassumono di seguito le funzioni della rete per la mobilità ciclistica che si può segmentare in 3 macro categorie: trasportistica, ricreativa locale e cicloturistica; per ognuna di esse esamineremo funzioni, vantaggi e ricadute sul territorio.



La rete trasportistica ha la finalità di affiancarsi/sostituire la mobilità automobilistica sia negli spostamenti sistematici che in quelli occasionali; fa riferimento ad una distanza di percorrenza media che possiamo definire in massimo 4-6 km, cioè la distanza che in ambito urbano/peri-urbano una persona percorre in bicicletta alla velocità media di circa 12/15 km in circa 15/20 minuti; solamente soggetti particolarmente motivati pedalano per più di 30 minuti con abiti e biciclette da città/ufficio. I percorsi con finalità trasportistica collegano poli attrattori primari del territorio comunale e intercomunale ubicati a distanza di non oltre 4-6 km, se più lunghi rischiano di non avere più quel tipo di utilizzatori. I percorsi con finalità trasportistica devono essere illuminati e pavimentati in asfalto o comunque pavimentazione che garantisca la percorribilità in bici anche durante e subito dopo una pioggia; detti percorsi devono concatenare e servire il maggior numero di punti di destinazione possibili come aree industriali, artigianali, sportive, commerciali, scolastiche e residenziali; è importante che ad essi si possa attribuire una sicurezza intrinseca, ovvero che siano sempre visibili, non attraversino zone isolate o nascoste che potrebbero riservare cattive sorprese a qualche categoria di utilizzatori. Per i percorsi trasportistici sono da preferirsi i percorsi in sede propria comunque protetta e con un buon livello di scorrevolezza e comfort.

Alcuni sistemi urbani come San Donà ed i Comuni contermini possono sviluppare una significativa mobilità ciclistica sistematica per le funzioni quotidiane verso i principali poli attrattori del territorio, quali scuole, stazione ferroviaria, sedi ospedaliere e sanitarie, ambiti commerciali, artigianali o industriali.

La rete ricreativa locale può utilizzare anche in parte la rete trasportistica, ma si caratterizza per avere destinazioni quali ambiti territoriali o paesaggistici di tranquillità e pregio. Anche i percorsi di grande panoramicità lungo gli argini ricadono in queste tipologie. Il percorso ricreativo locale viene utilizzato con abbigliamento spesso tendente allo sportivo e con bici di differenti tipologie; se orientato alla bicicletta da corsa la pavimentazione dovrà essere liscia. Non è necessaria l'illuminazione, piuttosto una segnaletica di direzione ed accompagnamento ed una cartellonistica di inquadramento del territorio con gli itinerari e le valenze storico–artistico–naturalistiche di rilievo e descritte. Detti interventi non sono in grado di attivare economia locale, ma contribuiscono sicuramente a migliorare gli stili di vita, la salute delle persone, la conoscenza e l'attenzione al proprio territorio, pertanto sono “a servizio del territorio”. La rete ricreativa locale utilizza percorsi in sede propria e su strade a basso traffico e bassa pericolosità.

La mobilità ricreativa, di tempo libero e fuori porta, che utilizza in genere la rete ricreativa locale, interessa una parte consistente della popolazione e può sviluppare percorsi da 10 a 50 e più km con durate variabili da una a svariate ore. Dal punto di vista pianificatorio–infrastrutturale la mobilità ricreativa, di tempo libero e fuori porta richiede tracciati sulla viabilità minore, a rete, che consentano una mobilità diffusa e sicura, riportata su una cartografia d'insieme disponibile ed utile per pianificare i propri percorsi.

La rete cicloturistica può utilizzare tratti di rete trasportistica e ricreativa locale, ma si caratterizza per raccordare ambiti di pregio riconosciuto su area vasta con una funzione di attraversamento di lunga distanza; attesta ipotetiche tappe su ambiti di buona ricettività turistica, con alberghi da 10 a 50 posti circa e viene ideata e promossa secondo logiche di turismo, sia come servizi con ospitalità, trasporto bagagli, collegamento con l'intermodalità, centri urbani pregevoli e di interesse ove trascorrere la sera, dopo cena.

La rete cicloturistica utilizza percorsi in sede propria ed a bassa pericolosità, deve essere accompagnata da una segnaletica di direzione dedicata, tenuta in manutenzione e promossa su siti e mercati turistici da un ente-organismo che ha la responsabilità funzionale e commerciale dell'investimento. Per essa deve esistere un road book e/o una cartografia acquistabile in loco o scaricabile da internet assieme alla corrispondente traccia in GPS. La rete cicloturistica, oltre ad offrire svago ai residenti locali è pianificata espressamente per essere di richiamo e di attrazione turistica per un pubblico di area vasta che deve essere contattato e invogliato a venire con i più

moderni metodi di marketing, al fine di far ricadere a regime sul territorio ogni 1–2 anni una cifra equivalente a quella spesa per realizzare l'infrastruttura.

La mobilità cicloturistica è caratterizzata da spostamenti dell'ordine dei 40-60-80 km e della durata da tre a più ore, predilige la viabilità minore o i percorsi ciclabili in sede propria. I benefici di questa attività sul territorio possono essere di ordine economico come ricadute della spesa per pernottamento e ristorazione dei cicloturisti. Questi flussi turistici capaci di dare uno sviluppo economico si realizzano quando i percorsi sono sufficientemente belli e sicuri e incontrano elementi turistici di rilievo.

Un elemento di novità che negli anni trasformerà le modalità consolidate di utilizzare la bicicletta è la diffusione delle e-bike (ovvero le biciclette elettriche) perchè allungheranno gli spostamenti giornalieri fino a 6-8-10 km con velocità medie di circa 23-25 km/h ed anche nel cicloturismo si percorreranno tranquillamente tappe di 100/120 km anche da parte di persone non allenate.

Per quanto attiene alla modalità cicloturistica, o meglio del turismo in bicicletta, l'importante è che i comuni percepiscano una nuova identità del territorio legata alle potenzialità turistiche emergenti collegate al paesaggio, alle acque, alle lagune, alla bonifica, ai boschi, alle idrovore, ai musei ed ai siti archeologici. Questo paesaggio è un bene condiviso che i Comuni devono amministrare puntando ad un interesse collettivo partecipato. Al fine di aiutare i territori a vedere e sentire propri gli elementi rilevanti del territorio nei successivi capitoli si elencheranno punti notevoli, suggestivi, culturali e storico artistici del territorio, ove le acque regimate in lagune e bonifica assumono un ruolo unico.

La sostenibilità come fattore strategico, la bici è uno degli strumenti

Mobilità ed ambiente coniugate in un ambito di area vasta, saranno gli elementi di successo per i territori e dove in futuro ci saranno contributi in un quadro di sostenibilità.



Gli obiettivi 2030 della Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile, la Bicicletta ne coinvolge 9 su 17

1.4 – Il processo metodologico

In fase di avvio del progetto è stato chiesto a ciascuna Amministrazione comunale interessata di segnalare un **Referente politico** e un **Referente tecnico** per ciascun Comune dell'ambito territoriale del progetto.

Il Comune di San Donà di Piave, capofila del progetto, ha quindi provveduto alla creazione di uno **Staff tecnico incaricato dell'attuazione** (Netmobility e VeGAL).

È stato quindi predisposto un **Questionario di raccolta dati/informazioni**, per l'analisi:

- dell'organizzazione esistente dei Comuni dell'area;
- delle pianificazioni esistenti e in fase di redazione;
- dello stato di fatto in materia di mobilità sostenibile per l'individuazione delle priorità infrastrutturali;
- delle esigenze/carichi di lavoro degli Uffici comunali per la gestione della mobilità.

Per completare la raccolta dei dati raccolti con i questionari sono stati organizzati degli **incontri territoriali di consultazione dei Comuni**.

Oltre ai Comuni sono stati inoltre incontrati anche i seguenti Enti e portatori di interesse:

- Città metropolitana di Venezia;
- Conferenza dei Sindaci del Litorale Veneto (Proteco, studio incaricato della redazione del masterplan);
- aziende pubbliche: ATVO, Consorzio di Bonifica, Acquedotto LTA, Consorzio BIM Basso Piave;
- associazioni: FIAB Vivilabici e Legambiente.

Per una condivisione dei contenuti del progetto ed un confronto con gli stakeholders, sono inoltre stati organizzati tre seminari: 12.11.2019, "Analisi organizzativa dei Comuni e proposte per una convenzione tipo intercomunale per i servizi alla mobilità sostenibile" (San Donà di Piave - Sala Consiliare); 13.11.2019, "Il Veneto Orientale, tra Veneto e FVG" (Portogruaro - sede VeGAL); 18.11.2019, "Visita studio al percorso cicloturistico di Ca' Corniani" (Caorle - Genagricola - Ca' Corniani).

Il **Master Plan** è stato presentato in versione preliminare nella seduta della Conferenza dei Sindaci del 30.10.2019 ed infine approvato in versione definitiva nella seduta della Conferenza dei Sindaci del 20.11.2019, versione che ha recepito le osservazioni formulate dai Comuni entro il termine dell'8.11.2019. Nella stessa seduta della Conferenza dei Sindaci del 20.11.2019 è stata inoltre presentata la **Convenzione** tipo intercomunale, precedentemente condivisa nel seminario tenutosi il 12.11.2019.

Seconda parte – Analizzare le specificità del territorio

2.1 – Dimensione ed organizzazione del territorio

Il territorio in esame è costituito dai 20 comuni della Venezia Orientale, per complessivi circa 215.000 abitanti e circa 1.066 kmq., oltre ai comuni di Cavallino-Treporti e di Quarto d'Altino.

6	Eraclea	12.206	5,68	95,45	8,95
7	Fossalta di Piave	4.166	1,94	9,64	0,90
8	Fossalta di Portogruaro	6.143	2,86	31,10	2,92
9	Gruaro	2.765	1,29	17,49	1,64
10	Jesolo	26.563	12,35	96,40	9,04
11	Meolo	6.353	2,95	26,61	2,49
12	Musile di Piave	11.505	5,35	44,87	4,21
13	Noventa di Piave	6.970	3,24	18,00	1,69
14	Portogruaro	24.909	11,58	102,31	9,59
15	Pramaggiore	4.664	2,17	24,22	2,27
16	S. Donà di Piave	41.843	19,46	78,88	7,39
17	S. Michele al Tagliamento Bibione	11.863	5,52	114,39	10,72
18	S. Stino di Livenza	12.928	6,01	67,97	6,37
19	Teglio Veneto	2.291	1,07	11,44	1,07
20	Torre di Mosto	4.776	2,22	38,00	3,56
	sommano	215.042	100,00	1.066,81	100,00
21	Cavallino - Treporti	13.526		44,71	
22	Quarto d'Altino	8.164		28,33	
	sommano	236.732		1.139,85	

Dal punto di vista organizzativo del territorio si possono **individuare 4 poli principali**:

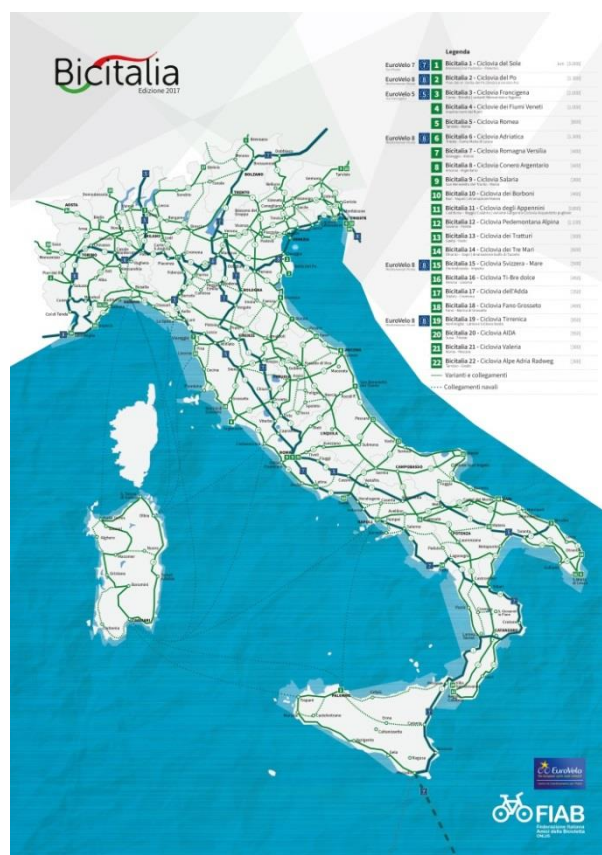
	comune	abitanti	%	superficie kmq	%
	Polo San Donà di Piave				
7	Fossalta di Piave	4.166	1,94	9,64	0,90
11	Meolo	6.353	2,95	26,61	2,49
12	Musile di Piave	11.505	5,35	44,87	4,21
13	Noventa di Piave	6.970	3,24	18,00	1,69
16	S. Donà di Piave	41.843	19,46	78,88	7,39
	sommano	70.837	32,94	178,00	16,69
	Polo San Stino di Livenza				
1	Annone Veneto	3.849	1,79	25,94	2,43
3	Ceggia	6.110	2,84	22,10	2,07
18	S. Stino di Livenza	12.928	6,01	67,97	6,37
20	Torre di Mosto	4.776	2,22	38,00	3,56
	sommano	27.663	12,86	154,01	14,44
	Polo Portogruaro				
4	Cinto Caomaggiore	3.232	1,50	21,32	2,00
5	Concordia Sagittaria	10.383	4,83	66,84	6,27
8	Fossalta di Portogruaro	6.143	2,86	31,10	2,92
9	Gruaro	2.765	1,29	17,49	1,64
14	Portogruaro	24.909	11,58	102,31	9,59
15	Pramaggiore	4.664	2,17	24,22	2,27
17	S. Michele al Tagliamento	11.863	5,52	114,39	10,72
19	Teglio Veneto	2.291	1,07	11,44	1,07
	sommano	66.250	30,81	389,11	36,47
	Polo Jesolo				
2	Caorle	11.523	5,36	153,84	14,42
6	Eraclea	12.206	5,68	95,45	8,95
10	Jesolo	26.563	12,35	96,40	9,04
	sommano	50.292	23,39	345,69	32,40
	verifica somme	215.042	100,00	1.066,81	100,00
21	Cavallino-Treporti	13.526		44,71	
22	Quarto d'Altino	8.164		28,33	

2.2 – La Venezia Orientale in cifre

Può essere interessante inquadrare il contesto territoriale anche con alcune cifre indicative:

- **22 comuni con oltre 230.000 residenti e oltre 1.100 kmq**
- **un territorio con moltissime attrattività**
- 13 ambiti archeologici
- 31 tra boschi e pinete
- 81 idrovore
- 11 Musei di cui 3 Nazionali
- Una decina di ponti tra girevoli, a bilanciere, di barche e scorrevoli
- Una decina di sostegni e porte vinciane
- Una sessantina di luoghi suggestivi
- Una quindicina di paesaggi culminanti nelle lagune e nella bonifica
- Un importante sistema di navigazione con numerosi pontili di attracco
- Un centinaio di edifici storici significativi
- Numerose imprese leader inerenti il settore agricolo primario
- Un sistema autostradale, ferroviario ed un aeroporto
- 50 km di spiagge con 22 milioni di presenze turistiche
- Servizi alla mobilità ciclistica come conta bici, ciclo stazione, bici-grill
- **Oltre 500 km di piste e percorsi ciclabili**

2.3 – Eurovelo, Bicalitalia, Piani regionali e locali



Le reti di Eurovelo e Bicalitalia.



Principali itinerari: Bicalitalia 4 fiume Piave e Bicalitalia 6 = Eurovelo 8 Adriatica.

Le ciclovie Monaco - Venezia e Claudia Augusta si sviluppano su tre nazioni: Germania, Austria e Italia, interessano il territorio della Venezia Orientale.



Nella Venezia Orientale sono presenti numerosi itinerari dotati di segnaletica cicloturistica secondo lo standard **regionale**:

- il percorso interprovinciale I3 da Cavallino a Bibione;
- il percorso E4 Gira Sile;
- numerosi altri Gira come il Gira Piave, Gira Livorno, Gira Lemene, Gira Tagliamento e Gira Lagune.

Rete escursionistica del Veneto Orientale



15

Esiste inoltre il percorso regionale Green Tour che nella Venezia Orientale percorre la gronda lagunare da Portograndi, per Caposile fino a Jesolo e Punta Sabbioni.

Nella Venezia Orientale oltre ai lunghi percorsi cicloturistici esistono cammini come la Romea Strata.

Leggermente a nord del territorio della Venezia Orientale si sta affermando una nuova ciclovia a carattere nazionale denominata **AIDA** che collegherà la Val di Susa a Trieste, transiterà per i principali centri urbani dell'alta Italia e consentirà a molti cicloturisti di raggiungere i nostri territori direttamente con la bicicletta.

Il Master Plan del 2010

Nel 2010 il Comune di San Donà di Piave, per conto di un raggruppamento di comuni che riguardava il medesimo territorio e aggregati mediante una apposita convenzione, aveva sviluppato uno studio dal titolo **“Piano territoriale della mobilità ciclistica l.r.39/91 – DGR 3640 del 30/11/2009 interventi a favore della mobilità su biciclette da finanziare”**.

Detto piano riguardava 18 comuni, e individua 19 schede di intervento; a distanza 9 anni ne risultano realizzati 12 con un investimento di circa 4,5 milioni di euro.

Il ruolo svolto dalla Regione del Veneto per la mobilità ciclistica

Nell'anno 2004 la Regione Veneto commissionò a FIAB la redazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, il quale fu coordinato dall'ing. Marco Passigato ed approvato l'anno successivo. Tale masterplan è stato poi aggiornato nel 2014, sempre dall'ing. Marco Passigato. Negli anni 2010 la Regione Veneto tramite Veneto Strade come stazione appaltante e FIAB con tecnico coordinatore l'ing. Marco Passigato ha provveduto a realizzare un piano di segnalamento su 7 escursioni tra le quali la E4 del Sile e nel 2012 su 4 itinerari di lunga percorrenza di cui l'13 interessa il presente territorio da Cavallino a Bibione.

2.4 – Nuovi turismi e Ciclovie Turistiche Nazionali

Negli ultimi anni stanno cambiando i desideri dei turisti che gradiscono sempre più alternare giornate di riposo sulle spiagge a giornate di vacanza attiva con la bicicletta. La vacanza di sola bicicletta destagionalizza i servizi turistici e consente di visitare, oltre al litorale, anche i territori interni, i musei, il paesaggio di bonifica, le valenze ambientali come boschi e parchi e, non per ultimo, godere dei valori agroalimentari espressione del territorio, ben esemplificati dalle numerose cantine di qualità presenti nel territorio del Veneto orientale. Queste possibilità di fruizione del territorio sono in grado di consentire un turismo declinato in quasi tutte le stagioni.

In questo contesto di nuove proposte turistiche, a livello nazionale **il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un programma di dieci Ciclovie Turistiche Nazionali ed una di queste prevede il collegamento di Venezia con Trieste.**

2.5 - Un turismo in bicicletta che valorizzi i paesaggi come Bene Comune

Per quanto attiene alla modalità cicloturistica, o meglio del turismo in bicicletta, **è importante che i comuni percepiscano una nuova identità del territorio legata alle potenzialità dei turismi emergenti** collegati al paesaggio, alle acque, alle lagune, alla bonifica, ai boschi alle idrovore, ai musei ed ai siti archeologici. Questo paesaggio è un **bene comune** che i Comuni devono amministrare puntando ad un **interesse collettivo condiviso.**

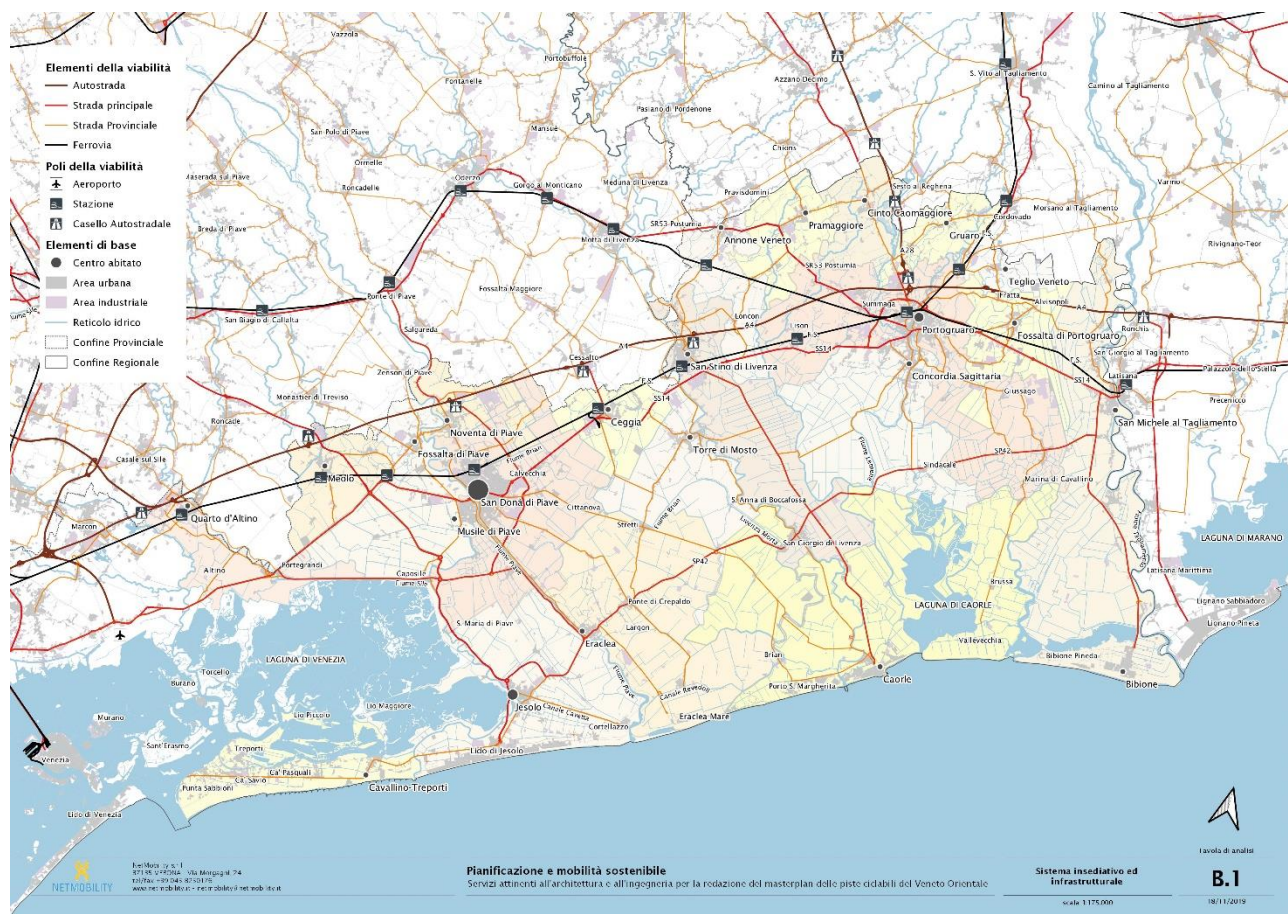
2.6 – Le Tavole di Analisi

Prima di addentrarsi negli approfondimenti di dettaglio è bene evidenziare con tavole di analisi una decina di macro-temi che aiuteranno a costruire un'immagine complessiva del sistema a scala territoriale. L'elemento che caratterizza il territorio sono le acque con la loro regimazione in Lagune, Canali e Bonifiche.

Le Tavole di Analisi sono presentate su foglio A3 con scala 1:175.000 ed hanno la funzione di schematizzare il territorio per famiglie di elementi.

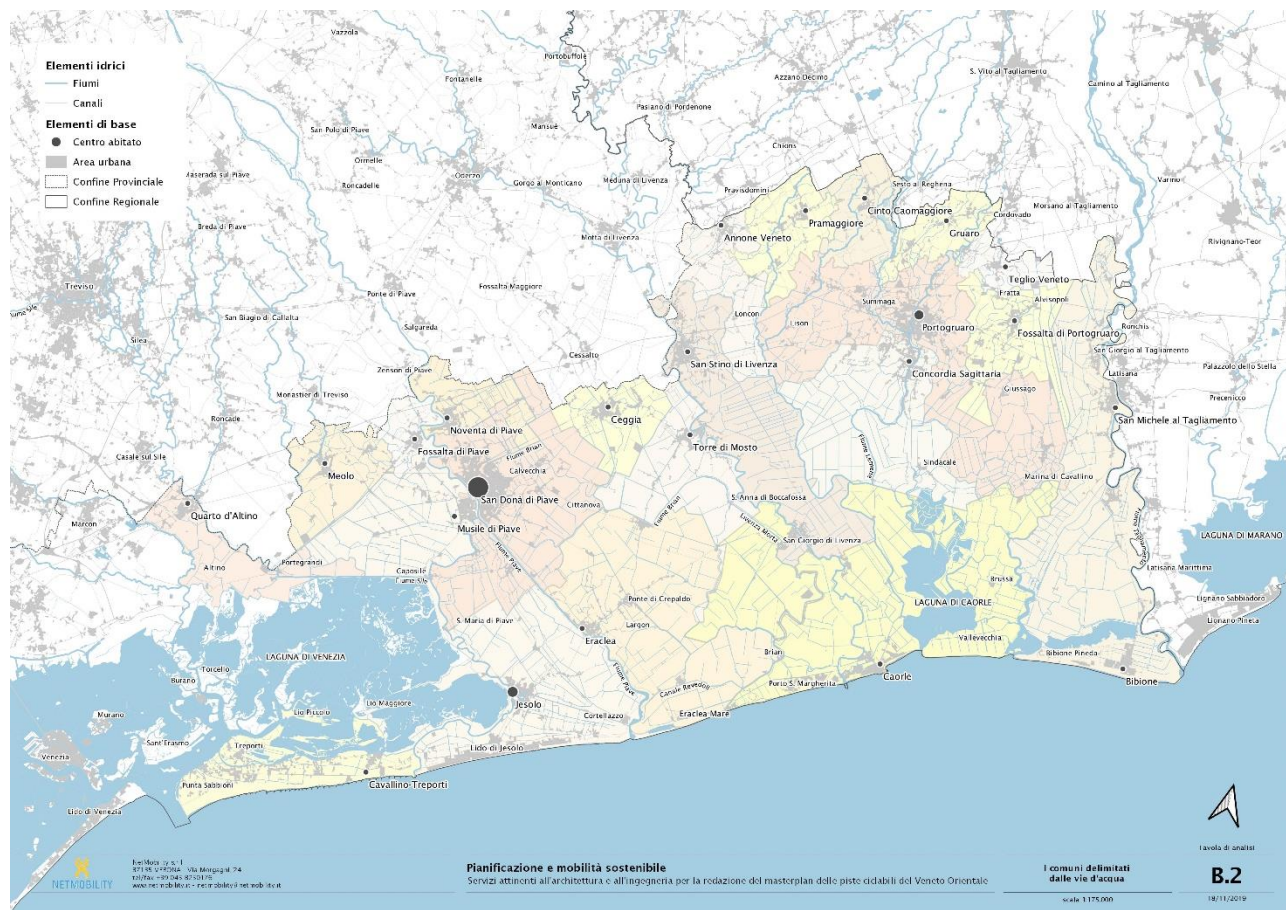
B.1 – Sistema insediativo ed infrastrutturale

La tavola riporta i principali centri abitati, il sistema della viabilità autostradale e di rango inferiore ma comunque principale, la ferrovia con le stazioni a maggior frequenza di fermata di treni e quelle utilizzate solo dai regionali.



B.2 – I comuni delimitati dalle vie d'acqua

Il tema dell'acqua inizia ad acquistare importanza quando si nota che molti confini comunali sono definiti da corsi d'acqua o bacini di bonifica, come il Piave, la Livenza, il Loncon, ed altri corsi d'acqua minori. È interessante notare che Torre di Mosto ha una striscia di territorio sulla località Senzielli e San Stino di Livenza un lembo lungo la Livenza Morta: entrambi fanno capire che nel passato era importante essere i proprietari delle vie d'acqua per garantirsi la navigazione.



La tavola evidenzia una delle maggiori specificità del territorio, cioè la navigabilità dei fiumi che ancora oggi è elemento di grande attenzione e d'identità.

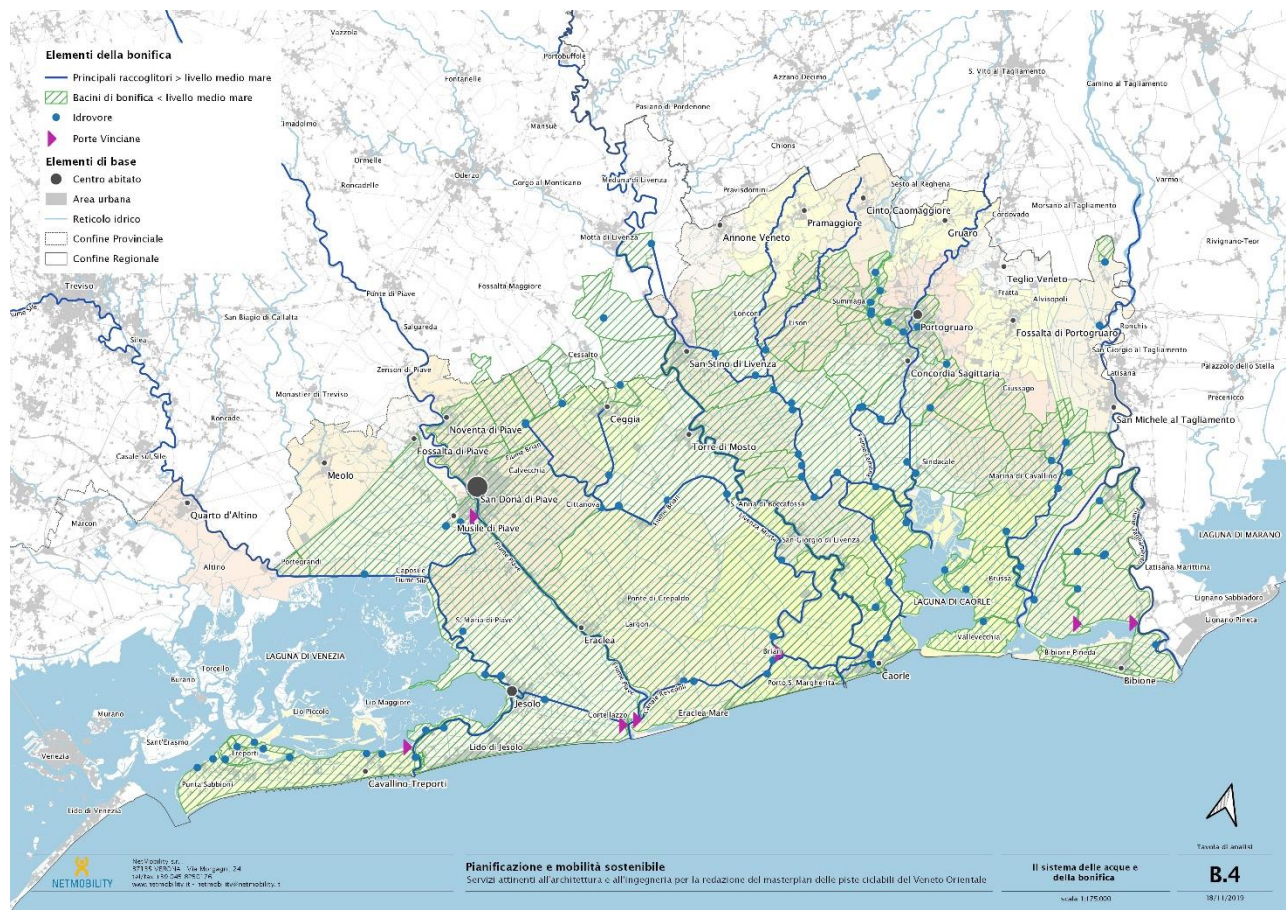
Il tema dei collegamenti con la navigazione turistica lungo la linea di costa, attrezzati anche per il trasporto biciclette, è un tema strategico ed in evoluzione: Lignano-Bibione è attivo, Bibione-Vallevecchia in preparazione, Vallevecchia-Caorle da avviare, così come il passo barca in zona Isola dei Pescatori tra San Gaetano e Caorle.

Il tema della navigabilità influisce sui ponti che spesso sono girevoli, apribili a bilancia, di barche ma apribili o scorrevoli lateralmente come quello di Portegrandi.



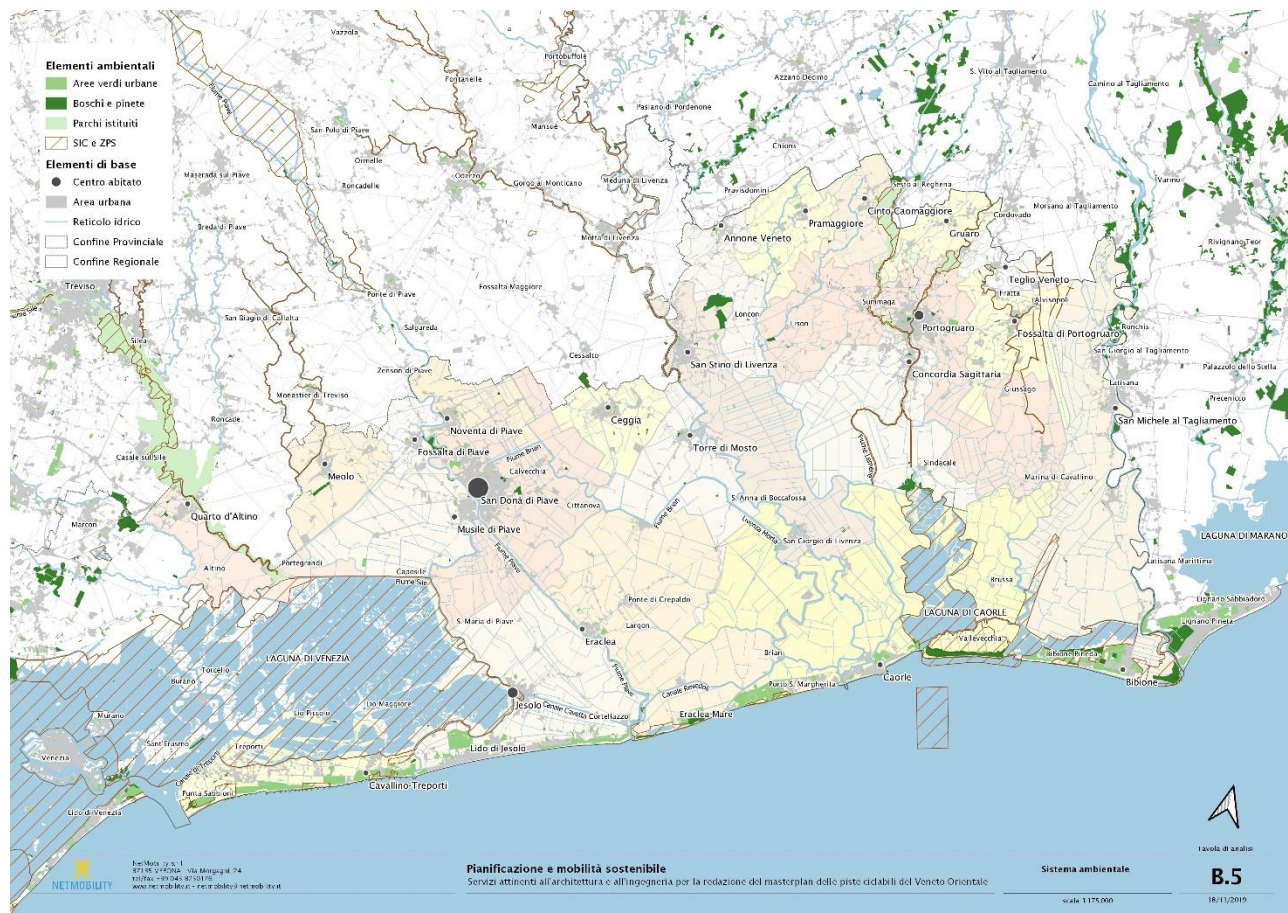
B.4 – Sistema delle acque e della bonifica

L'elemento che forse caratterizza maggiormente il territorio sono le bonifiche, localizzate in un ampio areale del territorio del Veneto Orientale collocato sotto il livello del mare e circondate da corsi d'acqua più alti e caratterizzati dalle idrovore, macchine idrauliche gigantesche contenute in edifici spesso architettonicamente belli, imponenti e di pregio. Anche i sostegni e le porte vinciane ci aiutano a comprendere la complessità della regimazione delle acque e, assieme ai ponti girevoli od apribili a bilancia, rendono evidente la complessità del sistema integrato navigabilità e mobilità su terra.



B.5 – Sistema ambientale SIC, ZPS, parchi, boschi planiziali, boschi di impianto recente, pinete sul litorale

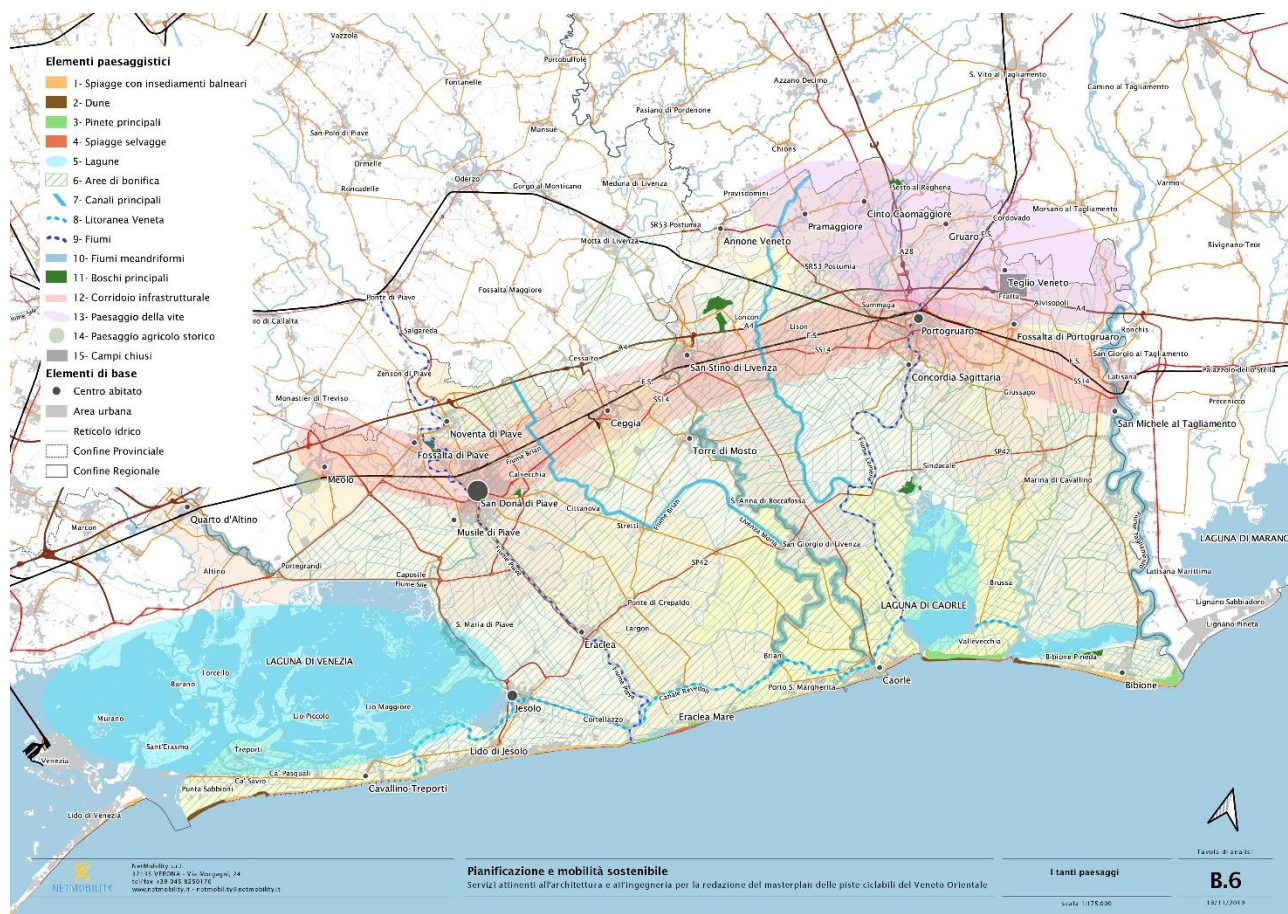
La tavola illustra le tante aree sensibili del territorio. Da notare che anche porzioni del corso dei fiumi sono protette come nel caso di Sile, Livenza e Lemene.



B.6 – I tanti paesaggi

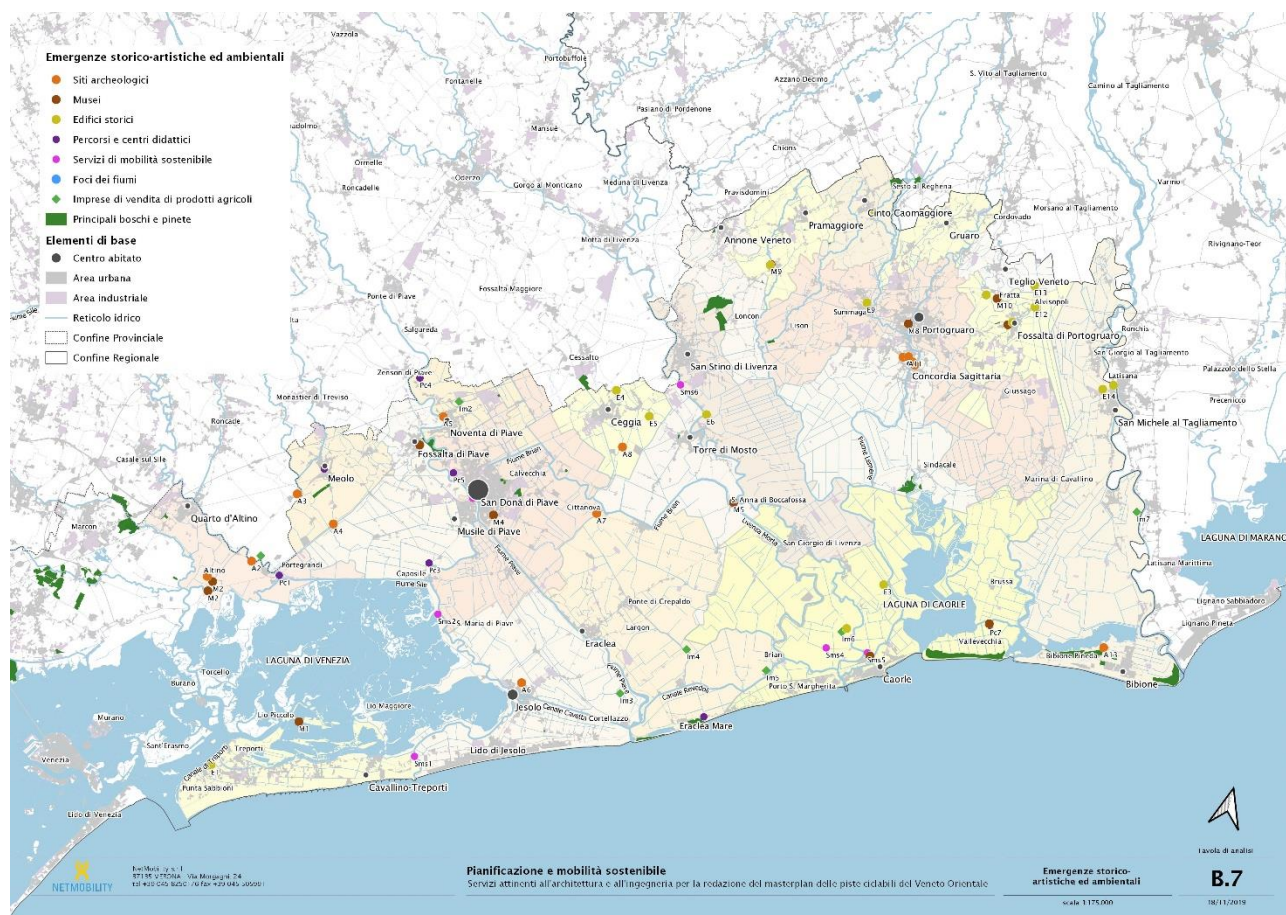
Il territorio della Venezia Orientale si caratterizza per molti paesaggi, almeno 15:

1. le spiagge con gli insediamenti balneari e la città allungata
2. le dune
3. le pinete principali
4. le lagune
5. le spiagge selvagge come a Vallevvecchia e alla laguna del Mort
6. le aree di bonifica
7. i Canali Principali
8. la Litoranea Veneta
9. i fiumi
10. i fiumi meandriformi
11. i boschi principali
12. il corridoio infrastrutturale-urbanizzato
13. il paesaggio della vite
14. il paesaggio agricolo storico
15. i campi chiusi



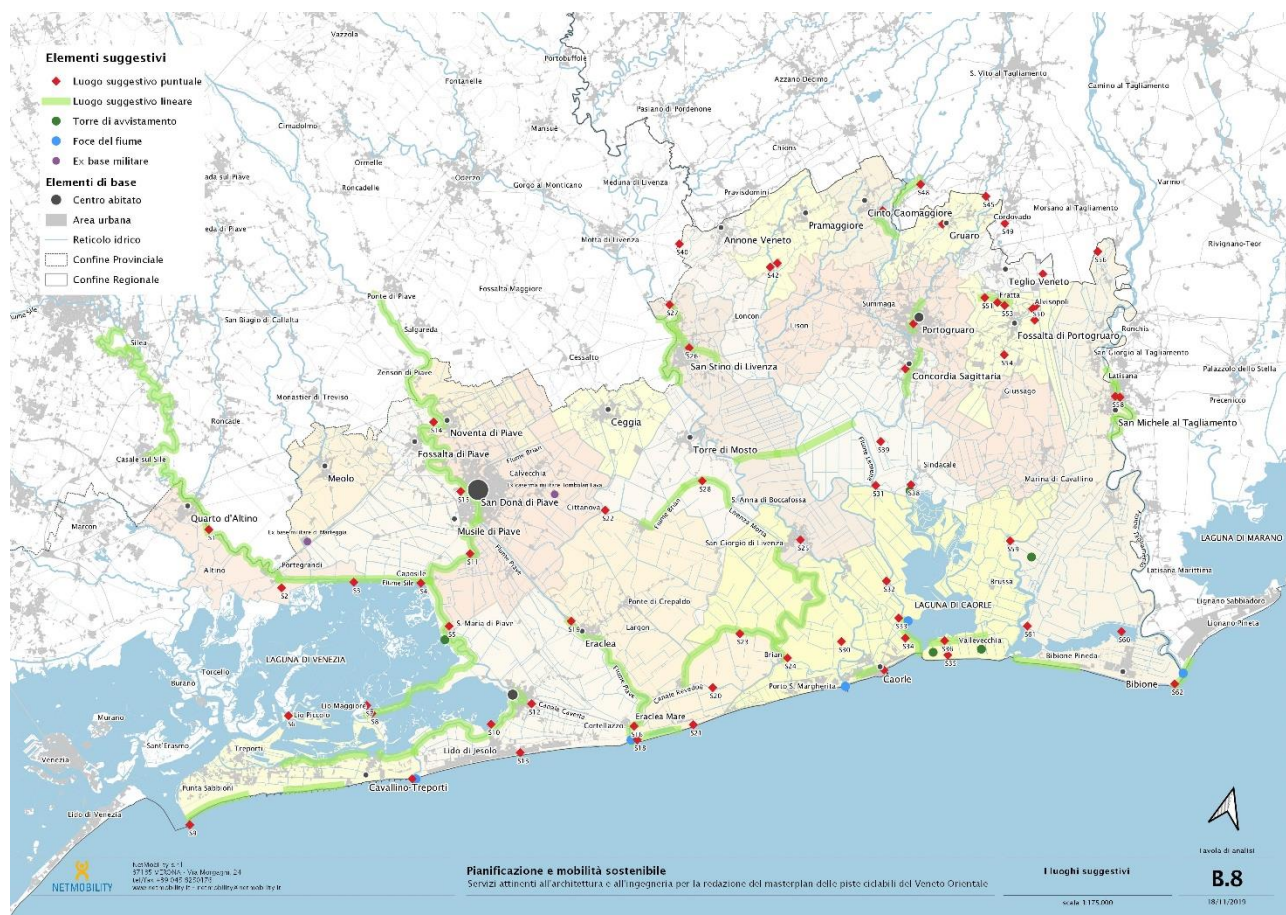
B.7 – Emergenze storico-artistiche ed ambientali

La tavola evidenzia numerose categorie di luoghi di interesse, circa 200 e più precisamente: archeologia, 13; boschi e pinete, 31; foci dei fiumi, 5; edifici storici, 15; caserme dismesse, 2; imprese e vendita prodotti agricoli, 7; idrovore 81 di cui 10 particolarmente interessanti; musei, 11; ponti girevoli/scorrevoli/bilanciere/di barche, 9; porte vinciane o sostegni, 7; percorsi e centri didattici, 7; torri di avvistamento-birdwatching, 4; luoghi suggestivi, 61; servizi di navigazione e stagionali esistenti, 7; altri servizi di mobilità sostenibile, 6.



B.8 – I luoghi suggestivi

La tavola evidenzia numerosi luoghi suggestivi puntuali e lineari, torri di avvistamento, foci di fiumi ed ex basi militari. Per luogo suggestivo si intende un luogo bello, affascinante che induce emozioni e aiuta la conoscenza dell'insieme. I luoghi suggestivi, circa una sessantina, sono raccolti in una lista più avanti inserita nel presente documento.

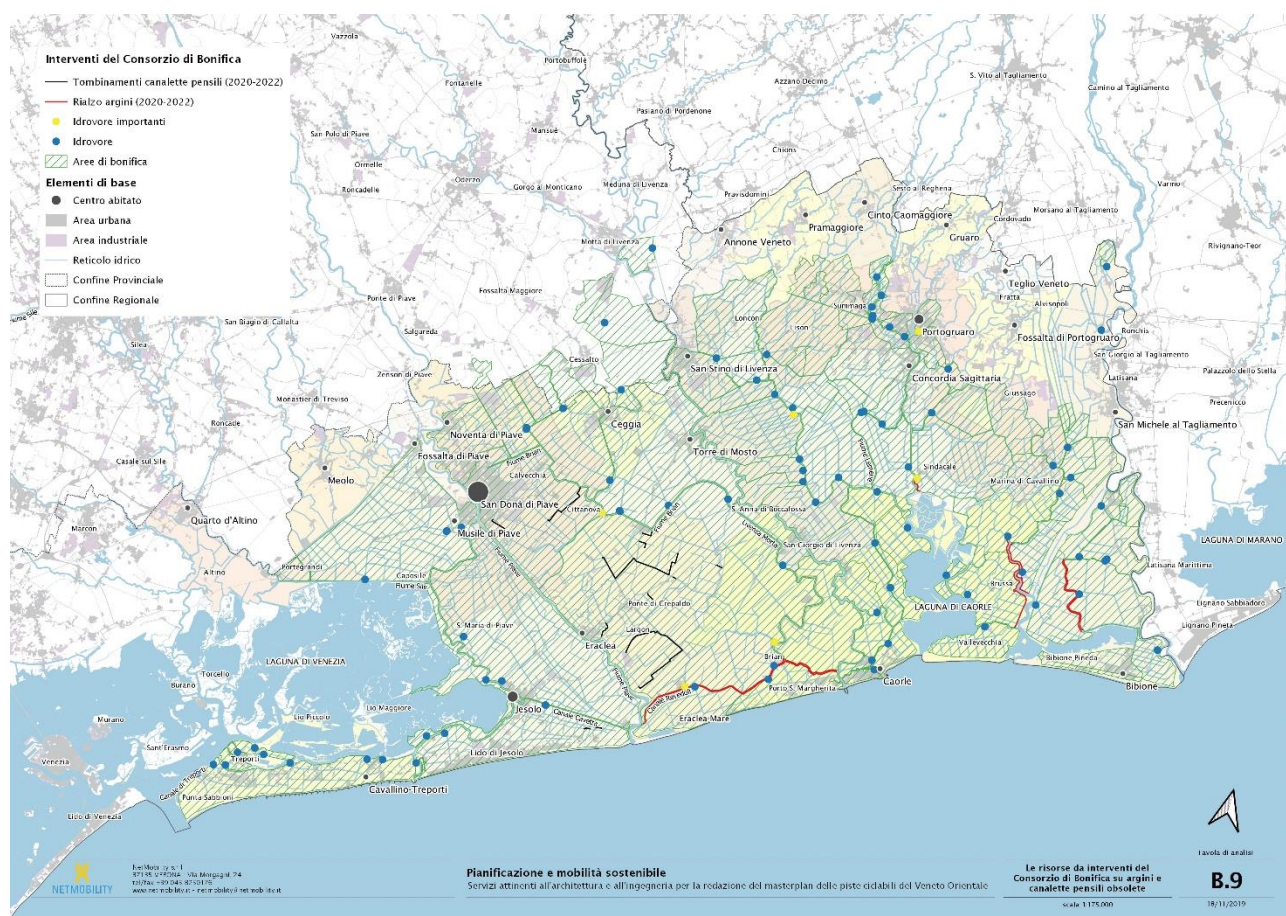


B.9 – Le risorse da interventi del Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale

Per ragioni di sicurezza idraulica, il Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale ha in previsione di alzare alcuni argini, in particolare quelli del sistema della litoranea Veneta da entrambi i lati, canali Revedoli, Largon e Commessere, oltre all'argine del Canal Nuovo e seguenti in zona Terzo Bacino e l'argine sul lato est del bordo della penisola della Brussa.

Detti argini, una volta allargati e rialzati, si potrebbero prestare facilmente ad ospitare percorsi ciclabili nuovi o miglioramenti di percorsi ciclabili limitrofi, e che assumerebbero maggior valore dal fatto di essere maggiormente elevati sul piano di campagna.

I miglioramenti nell'efficienza irrigua prevedono la trasformazione di canalette irrigue pensili in condotte in pressione interrate: dette trasformazioni potrebbero offrire dei nuovi sedimi abbastanza estesi e continui per realizzarvi sopra percorsi ciclabili anche in questo caso nuovi o migliorativi di altri limitrofi.



2.7 – L’elenco dei punti notevoli

In queste liste alcuni luoghi possono essere inseriti in più elenchi come ad esempio Ca’ Corniani che è luogo suggestivo, edificio storico e vendita di prodotti agricoli, così pure Alvisopoli è luogo suggestivo, composto di un complesso che vede la presenza di una villa storica e di bosco.

L’elenco è impostato con partenza da ovest.

Archeologia - A

- A1 – Altino (Quarto d’Altino)
- A2 – Resti ponte romano sul fiume Sile (Quarto d’Altino)
- A3 – Insediamenti rustici a Ca’ Tron (Roncade, TV)
- A4 – Resti ponte romano a Marteggia (Meolo)
- A5 – Area archeologica a S. Mauro (Noventa di Piave)
- A6 – Antiche Mura di Jesolo (Jesolo)
- A7 – Resti ponte romano sul Grassaga (S. Donà di Piave)
- A8 – Resti ponte romano sulla via Annia a Ceggia (Ceggia)
- A9 – Concordia Sagittaria (Concordia Sagittaria)
- A10 – Ponte sulla via Annia a Concordia (Concordia Sagittaria)
- A11 – Area archeologica del Parco dei Signini (Concordia Sagittaria)
- A12 – Sepolcreto dei Militi (Concordia Sagittaria)
- A13 – Mutteron dei Frati (S. Michele al Tagliamento)

Boschi - B

- B1 – Bosco de Le Crete (Quarto d’Altino)
- B2 – Zona umida S. Michele (Quarto d’Altino)
- B3 – Oasi naturalistica di Trepalade (Quarto d’Altino)
- B4 – Bosco Belvedere di Meolo (Meolo)
- B5 – Parco fluviale Hemingway (Fossalta di Piave)
- B6 - Parco fluviale (Noventa di Piave)
- B7 – Parco Nord Noventa di Piave (Noventa di Piave)
- B8 - Parco fluviale (S. Donà di Piave)
- B9 – Parco dei diritti delle Bambine e dei Bambini (S. Donà di Piave)
- B10 - Bosco Fellini (S. Donà di Piave)
- B11 - Parco Vittorio Ronchi (S. Donà di Piave)
- B12 – Bosco di Cessalto (Cessalto, TV)
- B13 – Pineta Laguna del Mort (Jesolo)
- B14 – Pineta di Eraclea mare (Eraclea)
- B15 – Pineta di Vallevechia (Caorle)

- B16 – Bosco Belvedere di Torre di Mosto (Torre di Mosto)
- B17 – Bosco delle Lame a Sindacale (Concordia Sagittaria)
- B18 – Bosco Viola a Sindacale (Concordia Sagittaria)
- B19 – Bosco di Prassaccon (S. Stino di Livenza)
- B20 – Bosco di Bandiziol (S. Stino di Livenza)
- B21 – Bosco Stazione (Annone Veneto)
- B22 – Bosco del Fosson (Annone Veneto)
- B23 – Bosco Comugne (Pramaggiore)
- B24 – Bosco di Lison a Portogruaro (Portogruaro)
- B25 – Bosco Zacchi (Cinto Caomaggiore)
- B26 - Bosco di Alvisopoli (Fossalta di Portogruaro)
- B27 – Bosco Baseleghe (S. Michele al Tagliamento)
- B28 – Bosco Lino delle Fate (S. Michele al Tagliamento)
- B29 – Bosco del Sagittario (S. Michele al Tagliamento)
- B30 – Pineta di Bibione (S. Michele al Tagliamento)
- B31 - Pineta al Faro di Bibione (S. Michele al Tagliamento)

Foci dei fiumi - F

- F1- Foce fiume Sile (Cavallino-Treporti/Jesolo)
- F2- Foce fiume Piave (Jesolo)
- F3- Foce fiume Livenza (Caorle)
- F4- Foce fiume Lemene (Caorle)
- F5- Foce fiume Tagliamento (S. Michele al Tagliamento/Lignano)

Edifici storici - E

- E1 – Forte Treporti (Cavallino-Treporti)
- E2 - Ca' Corniani (Genagricola) (Caorle)
- E3 – San Gaetano a Caorle (Caorle)
- E4 - Villa Zeno (palladiana a Cessalto) (Cessalto, TV)
- E5 – Villa Marcello Loredan Franchin (Ceggia)
- E6 – Villa Correr Agazzi (S. Stino di Livenza)
- E7 – Villa Dalla Pasqua Venier (Pramaggiore)
- E8 – Villa Bornancini (Cinto Caomaggiore)
- E9 – Abbazia di Summaga (Portogruaro)
- E10 – Chiesetta di S. Cristina (Fossalta di Portogruaro)
- E11 – Villa Sidran (Fossalta di Portogruaro)
- E12 – Villa Mocenigo di Alvisopoli (Fossalta di Portogruaro)

- E13 – Site Castor (ex polveriera) (Teglio Veneto)
- E14 - Cimitero austro-ungarico (S. Michele al Tagliamento)
- E15 – Villa Moncenigo Ivancich (S. Michele al Tagliamento)

Caserme dismesse- Cd

- Cd1 - Ex base missilistica a Marteggia “Zona lancio 56 GR.IT” (Meolo)
- Cd2 - Caserma Tombolan-Fava a Fiorentina (S. Donà di Piave)

Imprese e vendita prodotti agricoli - Im

- Im1 – H-Farm a Ca’ Tron, Roncade (Roncade, TV)
- Im2 – Outlet a Noventa di Piave (Noventa di Piave)
- Im3 – Az. agr. San Michele a Cortellazzo (Jesolo)
- Im4 – Az. agr. Spiga a Torre di Fine (Eraclea)
- Im5 – Risaia La Fagiana a Brian (Eraclea)
- Im6 – Ca’ Corniani (Genagricola) (Caorle)
- Im7 – Agriturismi lungo il Tagliamento (S. Michele al Tagliamento)

Idrovore - Id

- Id1 – Idrovora Lanzoni (Musile di Piave)
- Id2 – Idrovora Jesolo (Jesolo)
- Id3 – Idrovora Cittanova (S. Donà di Piave)
- Id4 – Idrovora Torre di Fine (Eraclea)
- Id5 – Idrovora Termine-Brian sul canale Termine (Caorle)
- Id6 - Idrovora Valle Tagli (Caorle)
- Id7 – Idrovora Sette Sorelle a S. Stino sul Loncon (S. Stino di Livenza)
- Id8 – Idrovora Ronchi (Portogruaro)
- Id9 – Idrovora Sindacale (Concordia Sagittaria)
- Id10 – Idrovora Villa (S. Michele al Tagliamento)

Musei - M

- M1 – Centro Espositivo del Borgo di Lio Piccolo (Cavallino-Treporti)
- M2 – Museo Archeologico Nazionale di Altino (Quarto d’Altino)
- M3 - Ecomuseo di Hemingway (Fossalta di Piave)
- M4 – MUB - Museo della Bonifica (S. Donà di Piave)
- M5 – MUPA - Museo del Paesaggio (Torre di Mosto)
- M6 – Museo Nazionale di Archeologia del Mare (Caorle)
- M7 – MAV di Vallevicchia (Caorle)

- M8 – Museo Archeologico Nazionale Concordiese (Portogruaro)
- M9 – Museo Etnografico “Mulino di Belfiore” (Pramaggiore)
- M10 - Museo Letterario Ippolito Nievo a Fratta (Fossalta di Portogruaro)
- M11 – Museo Etnografico (Fossalta di Portogruaro)

Ponti girevoli/scorrevoli/bilanciere/di barche - Pg

- Pg1 - Ponte girevole Treporti (Cavallino-Treporti)
- Pg2 – Ponte scorrevole Portegrandi (Quarto d’Altino)
- Pg3 – Ponte di Fossalta (Fossalta di Piave)
- Pg4 – Ponte a bilanciere Caposile (S. Donà di Piave)
- Pg5 – Ponte Caposile (Musile di Piave)
- Pg6 – Ponte di barche a Cortellazzo (Jesolo)
- Pg7 – Ponte bloccato Brian (Eraclea)
- Pg8 - Ponte girevole sul canale Saetta (Caorle)
- Pg9 - Ponte girevole sul Lemene (Concordia Sagittaria)

Porte Vinciane o Sostegni (costituiscono la Litoranea Veneta navigabile) – Pv

- Pv1 – Cavallino sul Canale lato Laguna (Cavallino-Treporti)
- Pv2 – Cortellazzo sul Canale Cavetta (Jesolo)
- Pv3 – Cortellazzo sul Canale Revedoli (Eraclea)
- Pv4 – Porte sul Livenza a Brian (Eraclea)
- Pv5 – Intestadura (Musile di Piave)
- Pv6 - Terzo Bacino a Bibione (S. Michele al Tagliamento)
- Pv7 – Bevazzana (S. Michele al Tagliamento)

Percorsi e Centri Didattici – Pc

- Pc1 – Centro di Documentazione Ambientale Airone di Portegrandi (Quarto d’Altino)
- Pc2 - Centro di Documentazione Pavanello (Meolo)
- Pc3 - Centro di Educazione Ambientale “La Piave Vecchia” a Castaldia (Musile di Piave)
- Pc4 - Centro didattico naturalistico "Il Pendolino" (Noventa di Piave)
- Pc5 - Parco della Scultura in Architettura (S. Donà di Piave)
- Pc6 - CEA Eraclea Mare (Eraclea)
- Pc7 - Centro Educazione Ambientale Vallevicchia (Caorle)

Torri di Avvistamento-Birdwatching – Tb

- Tb1 – Torre Vallevicchia (Caorle)
- Tb2 - Torre Vallevicchia (Caorle)

Tb3 – Torri Bosco delle Lame (Concordia Sagittaria)

Tb4 – Birdwatching Prati Nuovi (S. Michele al Tagliamento)

Luoghi Suggestivi - S

S1 - il Sile con i burci (Roncade)

S2 – Portegrandi (Quarto d'Altino)

S3 – Portegrandi – Caposile (Quarto d'Altino, Musile di Piave, S. Donà di Piave)

S4 – Caposile (Musile di Piave, S. Donà di Piave)

S5 – Santa Maria di Piave (S. Donà di Piave)

S6 – Lio Maggiore (Jesolo)

S7 – Agriturismo La Barena (Jesolo)

S8 – Faro di Punta Sabbioni (Cavallino-Treporti)

S9 – Via Cristo Re (Jesolo)

S10 – la Piave Vecchia a Chiesanuova (S. Donà di Piave)

S11 – Jesolo Paese, l'ansa del Sile (Jesolo)

S12 – Litorale di Jesolo lido (Jesolo)

S13 – il Piave a Noventa e Fossalta (Noventa di Piave-Fossalta di Piave)

S14 – il Piave a San Donà e Musile (S. Donà di Piave-Musile di Piave)

S15 – il Piave a Cortellazzo (Jesolo-Eraclea)

S16 – Faro di Piave Vecchia (Jesolo)

S17 – La pineta del Lago del Mort (Jesolo)

S18 - Il Piave a Eraclea (Eraclea)

S19 – Canale Revedoli a Eraclea (Eraclea)

S20 – La pineta di Eraclea mare (Eraclea)

S21 – Cittanova e Fiumicino (S. Donà di Piave-Torre di Mosto)

S22 – Lungo canale Ongaro Termine da Brian a Spiga (Eraclea)

S23 – Brian (Eraclea-Caorle)

S24 – Il Livenza ed il Loncon a S. Giorgio di Livenza e la Salute di Livenza (S. Stino di Livenza-Caorle)

S25 – Il Livenza ed il Loncon a S. Stino (S. Stino di Livenza)

S26 – Cascata a Corbolone sul Malgher (S. Stino di Livenza)

S27 – Lungo canale Grassaga, Brian, Livenza morta da Sant'Anna di Boccafossa a Stretti (Torre di Mosto)

S28 – Caorle centro e il mare (Caorle)

S29 – Ca' Corniani (Genagricola) (Caorle)

S30 – Ponte Maranghetto (Caorle)

S31 – S. Gaetano a Caorle (Caorle)

S32 – Passo Barca verso i Casoni a Porto Falconera (Caorle)

- S33 – I Casoni di Porto Falconera (Caorle)
- S34 – Vallevvecchia Pineta (Caorle)
- S35 – Vallevvecchia – nuova palude (Caorle)
- S36 – Concordia Sagittaria centro (Concordia Sagittaria)
- S37 – Bosco delle Lame (Concordia Sagittaria)
- S38 – Bonifica Loncon (Concordia Sagittaria)
- S39 - Percorso Ambientale Sorelle Amabile e Regina Carnelos (Annone Veneto)
- S40 – Belfiore di Pramaggiore (Pramaggiore)
- S41 – Molino di Belfiore (Pramaggiore)
- S42 – Portogruaro centro (Portogruaro)
- S43 - Lavatoio del miracolo della tovaglia a Gruaro (Gruaro)
- S44 – Mulini di Boldara, Bagnara e Stalis (Gruaro, Sesto al Reghena PN)
- S45 – Laghetti di Cinto (Cinto Caomaggiore)
- S46 – Prati delle Pars a Teglio (Teglio Veneto)
- S47 – Sesto al Reghena - borgo antico con i prati Burovich (Sesto al Reghena, PN)
- S48 – Cordovado - borgo antico con i prati Burovich (Cordovado, PN)
- S49/50/51 - Gorgo, Cortino di Fratta e villa Mocenigo ad Alvisopoli (Fossalta di Portogruaro)
- S52 – Stradina S. Carlo a Fratta (Fossalta di Portogruaro)
- S53 – Quercia secolare a Villanova (Fossalta di Portogruaro)
- S54 – Zona Agricola Fossalta di Portogruaro (Fossalta di Portogruaro)
- S55 – Villanova della Cartera (S. Michele al Tagliamento)
- S56 – Fiume Tagliamento (S. Michele al Tagliamento)
- S57 – Bunker della Guerra Fredda (S. Michele al Tagliamento)
- S58 – Ponte sul Canale dei Lovi verso Vallevvecchia (S. Michele al Tagliamento)
- S59 – Val Grande (S. Michele al Tagliamento)
- S60 – Casoni Terzo Bacino (S. Michele al Tagliamento)
- S61 – Faro di Bibione (S. Michele al Tagliamento)

Servizi di Navigazione stagionali esistenti – Sn

- Sn1- colleg. Altino-Torcello-Burano
- Sn2 – colleg. Treporti-Burano
- Sn3 – colleg. Lio Piccolo–Lio Maggiore
- Sn4 – passo barca Isola dei Pescatori
- Sn5 - passo barca Porto S. Margherita-Caorle
- Sn6 – colleg. Bibione Pineta-Vallevvecchia
- Sn7 – colleg. Bibione – Lignano

Servizi di Navigazione desiderati

Colleg. Porto Falconera-Vallevecchia

Altri servizi turistici di mobilità sostenibile – Sms

Sms1 – Conta-bici sul ponte tra Jesolo e Cavallino-Treporti (Jesolo/Cavallino-Treporti)

Sms2 - Bicigrill Salsi 17 (Musile di Piave)

Sms3 – Pontili lungo il Piave (Noventa, Fossalta, S. Donà e Musile di Piave, Jesolo, Eraclea)

Sms4 - Ciclostazione a Ca' Corniani (Genagricola) (Caorle)

Sms5 – Ecopark (Caorle)

Sms6 – Conta-bici a Tezze di S. Stino (S. Stino di Livenza)

Nuovi interventi infrastrutturali – Ni

Ni1 – Porta Nord a san Donà (S. Donà di Piave)

2.8 – Valutazione dei principali percorsi cicloturistici esistenti

Nel precedente paragrafo 2.3 si riferiva che nella Venezia Orientale sono presenti numerosi itinerari dotati di segnaletica cicloturistica secondo lo standard **regionale** e che questi percorsi hanno differenti livelli di sicurezza e di manutenzione e richiedono un miglioramento ed una manutenzione coordinati. Essi sono:

- il percorso interprovinciale I3 da Cavallino a Bibione;
- il percorso E4 Gira Sile;
- numerosi altri Gira come il Gira Piave, Gira Livenza, Gira Lemene, Gira Tagliamento e Gira Lagune.

In fase di analisi del territorio per questi percorsi si è eseguita un'analisi relativa alla pavimentazione ed alle condizioni di sicurezza e compatibilità con il traffico autoveicolare in condizioni di promiscuità. Si precisa che **la lunghezza dei percorsi esaminati potrebbe essere differente da altri documenti sui medesimi percorsi**, in quanto ogni percorso presenta parallelismi ed alternative locali o, per quanto riguarda i fiumi, percorribilità di entrambi gli argini che rende facilmente disomogenea la quantificazione delle lunghezze da considerare.

I risultati sono i seguenti:

Ciclopista del Sile

Da Quarto d'Altino alla foce, km 39,200 circa, parte da migliorare km 23,800 circa, prevalentemente per rifacimento di pavimentazioni e realizzazione di sede propria.

Piave lato sinistro

Da Romanziol a Revedoli, km 17,900 circa, parte da migliorare km 4,800 circa, prevalentemente per rifacimento di pavimentazioni e realizzazione di sede propria.

Piave lato destro

Da limite comunale di Fossalta al ponte di barche di Cortellazzo, km 27,400 circa, parte da migliorare km 4,200 circa, prevalentemente per rifacimento di pavimentazioni.

Livenza

Lato sinistro e destro e connessione con percorso Genagricola; da Lorenzaga a Brian, km 58,000 circa, parte da migliorare km 31,100 circa, prevalentemente per rifacimento di pavimentazioni e realizzazione di sede propria.

Lemene

Da Molino di Stalis all'Isola dei Pescatori – foce in laguna, km 33,100 circa, parte da migliorare km 15,700 circa, prevalentemente per rifacimento di pavimentazioni e realizzazione di sede propria.

Tagliamento

Dal Ponte di San Michele al Faro di Bibione, km 27,600 circa, parte da migliorare km 21,300 circa, prevalentemente per rifacimento di pavimentazioni e realizzazione di sede propria.

Ciclopista della costa, I3

Da Punta Sabbioni a Bibione, km 132,000 circa, parte da migliorare km 42,800 circa, prevalentemente per rifacimento di pavimentazioni e soprattutto realizzazione di sede propria.

Ciclovia Monaco - Venezia

Dai limiti comunali di Fossalta di Piave all'imbarcadero del Cavallino, km 53,400 circa, parte da migliorare km 22,100 circa, prevalentemente per rifacimento di pavimentazioni e realizzazione di sede propria.



Idrovora di Cittanova.



Dal campanile di Lio Piccolo.

Parte terza – Un piano condiviso

3.1 – Il processo di ascolto dei portatori di interesse

La prima fase del lavoro ha riguardato le interviste ai Comuni ed ai numerosi altri Enti e portatori di interesse negli incontri che di seguito si elencano, poi tramite sopralluoghi e raccolta informazioni sono state redatte le tavole di analisi, di dettaglio, di sintesi e le relazioni ed i report allegati allo studio:

- San Donà di Piave, sala Giunta il **19.9.2019, ore 10.00-13.00**: Fossalta di Piave, Musile di Piave, Noventa di Piave, San Donà di Piave;
- Jesolo, Sala Rappresentanza il **19.9.2019, ore 15.00-17.00**: Caorle, Eraclea, Jesolo;
- Portogruaro, sede VeGAL il **23.9.2019, ore 9:00-12:00**: Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Gruaro;
- Portogruaro, sede VeGAL il **23.9.2019, ore 9:00-12:00**: Fossalta di Portogruaro, Pramaggiore;
- San Stino di Livenza, sala P.T. Municipio il **24.9.2019, ore 9.00-12.00**: Annone Veneto, Ceggia, San Stino di Livenza, Torre di Mosto, Meolo;
- Portogruaro, sede VeGAL il **2.10.2019, ore 10.00-12.30**: San Michele al Tagliamento, Teglio Veneto;
- Portogruaro, sede VeGAL il **2.10.2019, ore 12.30-14.00**: Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale;
- San Donà di Piave, il **4.10.2019, ore 10.00-11.00**: Proteco engineering per Master Plan del litorale;
- San Donà di Piave, il **15.10.2019, ore 12.00-13.00**: BIM Piave, **ore 16.00-17.00** Quarto d'Altino; **ore 17.00-18.00** Legambiente e Fiab-Vivilabici;
- San Donà di Piave, il **18.10.2019, ore 9.00-10.00**: ATVO;
- Mestre, il **21.10.2019, ore 9.00-10.00**: Città metropolitana di Venezia;
- Portogruaro, sede VeGAL il **28.10.2019, ore 11.30-12.00**: Portogruaro;
- San Donà di Piave, il **28.10.2019, ore 14.00-17.00**: Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale;
- Portogruaro, sede VeGAL il **30.10.2019, ore 15.00-18.00**: illustrazione in Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale delle linee generali del Master Plan;
- successivamente sono state inviate ai Comuni del Veneto Orientale la presentazione e la cartografia generale in fase di redazione (termini per la formulazione delle osservazioni: 8.11.2019). Le osservazioni presentate dai Comuni entro l'8 novembre sono state le seguenti:
 - **Comune di Jesolo**: richieste integrazioni al Report organizzativo ed alla tavola 1:50.000 – Osservazione accolta
 - **Comune di San Donà di Piave**: richiesta di integrazione dei punti notevole sulla tavola 1:50.000 - Osservazione accolta
 - **Comune di Annone Veneto**: richiesta di integrazione di percorso sulla tavola 1:50.000 - Osservazione accolta

- **Comune di Gruaro:** richiesta di integrazione di percorso sulla tavola 1:50.000 - Osservazione accolta
 - **Comune di Pramaggiore:** richiesta di integrazione di percorsi sulla tavola 1:50.000 - Osservazione accolta
 - **Comune di Ceggia:** segnalazione di esigenze del territorio - Osservazione accolta
 - **Comune di Torre di Mosto:** segnalazione di esigenze del territorio - Osservazione accolta;
- Annone Veneto, il **5.11.2019, ore 14.00-15.00:** acquedotto LTA-Livenza Tagliamento Acque;
 - San Donà di Piave, il **8.11.2019, ore 15.00-17.00:** analisi osservazioni pervenute e loro totale recepimento;
 - San Donà di Piave, sala Consiglio, il **12.11.2019, ore 10.00-13.00:** Seminario sul risultato del questionario e prime ipotesi di Convenzione tipo intercomunale;
 - Portogruaro, sede VeGAL il **13.11.2019, ore 15.00-18.00:** Seminario inerente la dimensione storico-paesaggistica e la conoscenza del territorio;
 - Caorle, Genagricola il **18.11.2019, ore 10.30-13.30:** Seminario inerente una buona prassi in materia di servizi al cicloturismo;
 - Portogruaro, sede VeGAL il **20.11.2019, ore 15.00-18.00:** **Conferenza dei sindaci, presentazione finale ed approvazione del Master Plan;** in sede di presentazione finale sono state formulate ulteriori osservazioni dai Comuni di Fossalta di Piave e di Ceggia alcune osservazioni che sono state accolte ed hanno integrato i documenti finali.



3.2– Puntare ad aggregare servizi di più Comuni

Il progetto prevedeva la stesura di una **convenzione tipo** (sul modello di quanto avviato in via sperimentale per l'attuazione dei percorsi 2007/13) tra i Comuni interessati dagli interventi di pianificazione connessi alla mobilità sostenibile, al fine di promuovere una possibile gestione associata dei servizi nel territorio della Venezia Orientale.

L'attività è stata preceduta da un'**analisi dell'organizzazione esistente** (personale, data base esistenti, sistemi esistenti di monitoraggio dei dati sui flussi, ecc.) dei Comuni aderenti al progetto in materia di mobilità sostenibile, realizzata attraverso un **questionario** rivolto ai Comuni interessati.

3.3 – Il questionario e le interviste ai Comuni

Il questionario conteneva in particolare domande sui seguenti punti:

1. organizzazione esistente;
2. pianificazioni esistenti e in fase di redazione;
3. esigenze/carichi di lavoro degli Uffici comunali per la gestione della mobilità.

Il report allegato riassume in 8 tabelle commentate le risposte ricevute:

tabella 1 - le persone presenti durante le interviste con i Comuni,

tabella 2 - i dati relativi al numero di personale dei Comuni

tabella 3 - i dati relativi ai data base disponibili nei Comuni

tabella 4 - i dati relativi a presenza di Mobility Manager ed assessorati o deleghe di coordinamento

tabella 5 - i dati relativi alle pianificazioni in atto

tabella 6 - presenza di un capitolo di spesa dedicato e la sua quantificazione

tabella 7 - necessità di uffici per la Mobilità Sostenibile a carattere locale e di area vasta

tabella 8 - altre considerazioni emerse negli incontri

3.4 – Gli incontri con gli altri Enti

Negli incontri avuti con Comuni ed Enti si è riscontrato **un grande interesse ed una grande disponibilità a collaborare**. Il tema della realizzazione di percorsi ciclabili è molto sentito ed attuale, molti comuni hanno sistemi urbani abbastanza estesi e strutturati e hanno indicato desideri e progettazioni già finanziate.

Soprattutto per i collegamenti ciclabili extraurbani verso le frazioni o verso i comuni contermini sono state **richieste espressamente piste ciclabili in sede propria** che possano garantire mobilità sicura a tutte le componenti della mobilità ciclistica, in particolare giovani ed anziani che non si sentono sicuri nella condizione di traffico promiscuo.

Molte strade anche minori su argini sono strette e, se rettilinee, le auto viaggiano velocemente con grave pericolo per i ciclisti sia cicloturisti che ciclisti sportivi. Altre volte, come alcune statali o provinciali, le strade storiche sono affiancate da filari di platani che crescono a filo asfalto e la banchina oltre la riga bianca è inesistente.

Come risulta dall'analisi esposta al capitolo precedente riguardante **i percorsi ciclabili lungo i fiumi e la costa è emersa la necessità di mettere in sicurezza lunghi tratti di viabilità**

ciclistica segnalata ma, essendo in promiscuo con il traffico autoveicolare, **spesso pericolosa per i normali flussi cicloturistici e pertanto poco praticata.**

Il desiderato spostamento di cicloturisti dalla costa all'interno dipenderà quindi anche da quanto questi percorsi di penetrazione saranno resi sicuri.

Parte quarta – La proposta del Master Plan

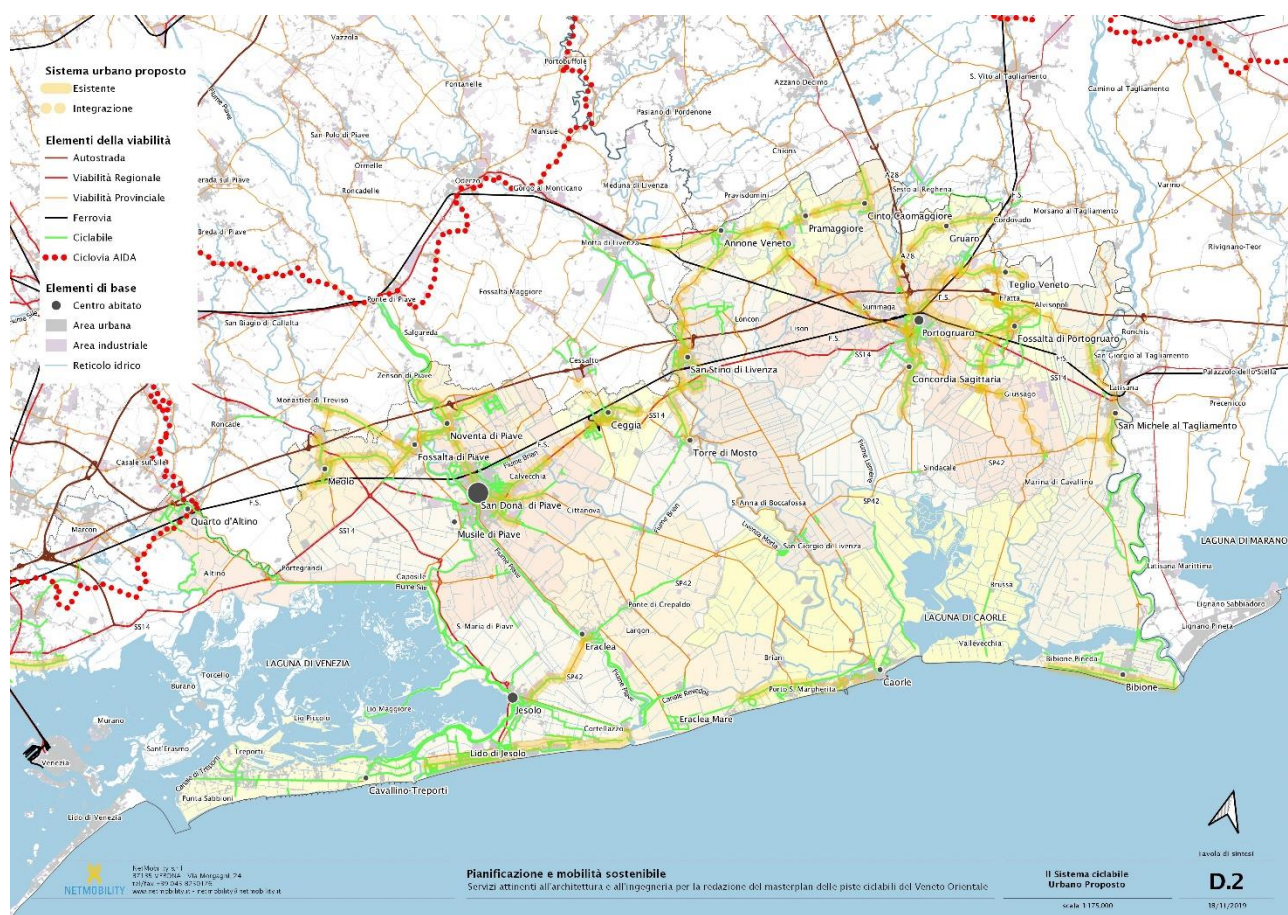
4.1 – I sistemi ciclabili urbani ed extraurbani esistenti

Dall'intervista con i comuni e con i vari portatori di interesse si è sviluppata la tavola **C.1 – Tavola generale riassuntiva dell'esistente e del desiderato** in scala 1:50.000 dell'intero territorio che riporta le piste ciclabili esistenti, finanziate e quelle desiderate dai comuni. Si tratta di una cartografia molto ricca di informazioni cartografiche, anche dei punti notevoli e degli interventi che il Consorzio di Bonifica prevede di eseguire nei prossimi anni.

Si riportano di seguito le tavole di sintesi che raccolgono, in scala 1:175.000, il sistema ciclabile proposto dal masterplan, nelle sue componenti urbane ed extraurbane, sia esistenti che proposte.

Dall'esame della cartografia del sistema urbano risulta che **il sistema urbano esistente** è abbastanza esteso ed articolato, ma con alcuni buchi significativi.

Si propone pertanto di realizzare una dorsale ciclabile con funzioni di collegamento casa-scuola-lavoro-poli intermodali che colleghi in alto tutto il territorio da Mestre a San Michele al Tagliamento.



In giallo è evidenziato il sistema urbano continuo proposto, sia nell'ambito del corridoio infrastrutturale che lungo i centri abitati della costa.

Partendo da Mestre, con interventi esistenti e programmati di Città metropolitana si arriva ad Altino, poi il percorso è praticamente continuo salvo brevi tratti da Meolo a Calvecchia di San Donà di Piave, ove con circa 3 chilometri di nuovo intervento lungo la SS14 si arriva a Ceggia e poi con un altro nuovo intervento circa equivalente si arriva a San Stino di Livenza. Tra San Stino di Livenza e Portogruaro è presente un arco di percorsi ciclabili continui passante per Annone, Pramaggiore e Cinto Caomaggiore che però è mancante nel primo tratto a nord di San Stino di Livenza e da Cinto Caomaggiore a Portogruaro; in questi tratti mancanti è prevista la realizzazione di nuove piste ciclabili in sede propria. Anche da Portogruaro a San Michele al Tagliamento si prevede un percorso continuo che transiti per Portovecchio, Teglio, Fratta, Alvisopoli, Pozzi e San Michele.

La predetta dorsale a funzioni urbane tra San Stino di Livenza, Portogruaro e San Michele al Tagliamento costituisce inoltre elemento di congiunzione in sommità dei percorsi ciclabili del Livenza, Lemene e Tagliamento, consentendo di **sviluppare anelli cicloturistici** impostati sui predetti fiumi.

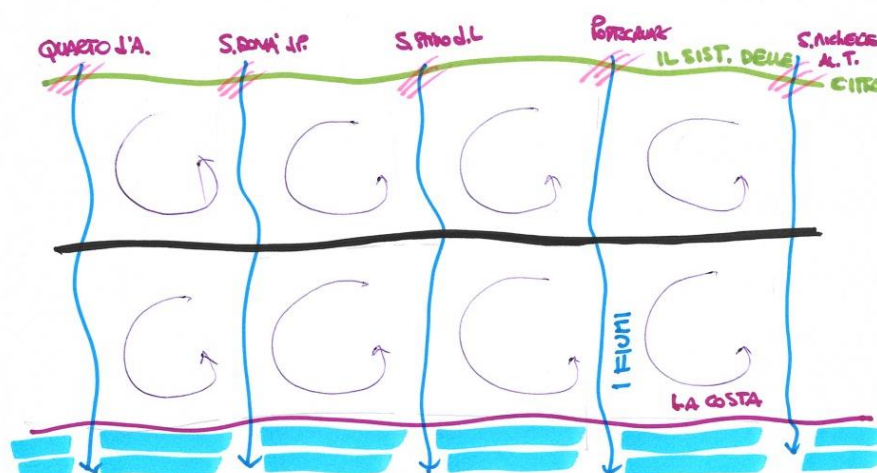
Anche lungo la costa ci sono sistemi urbani di percorsi ciclabili a Cavallino-Treporti – Jesolo, Eraclea mare - Caorle e Bibione.

Proseguendo nell'esame della tavola C1 (di cui si mostreranno stralci nel successivo paragrafo 4.5) si nota che il territorio dispone anche di un **consolidato sistema ciclabile extraurbano** che potremmo suddividere in due parti: **i fiumi e la costa**. **Lungo i 5 fiumi** sono stati organizzati sistemi ciclabili, spesso sugli argini ma non solo, che sono stati anche segnalati dalla segnaletica regionale con il **prefisso GIRA-**, ma che in realtà presentano livelli di sicurezza molto eterogenei anche all'interno dello stesso itinerario. Questa criticità non favorisce un utilizzo turistico gradito per tutte le categorie di ciclisti.

Oltre ai 5 fiumi, in zona San Donà di Piave e in direzione Piave Vecchia – Cavallino-Treporti transita la ciclovia internazionale Monaco-Venezia; lungo il bordo laguna il sistema Sile – Cavallino-Treporti assume anche il nome Green Tour, progetto a regia regionale; ad Altino giunge anche la ciclovia internazionale Claudia Augusta Altinate che arriva dall'Austria, via Val d'Adige, Valsugana, Feltrino e Piave.

Lungo la Costa esiste un sistema chiamato percorso ciclabile regionale I3 che si sovrappone di massima con il percorso GiraLagune; anche questo percorso presenta numerose criticità per situazioni di promiscuità con traffico veloce ed intenso.

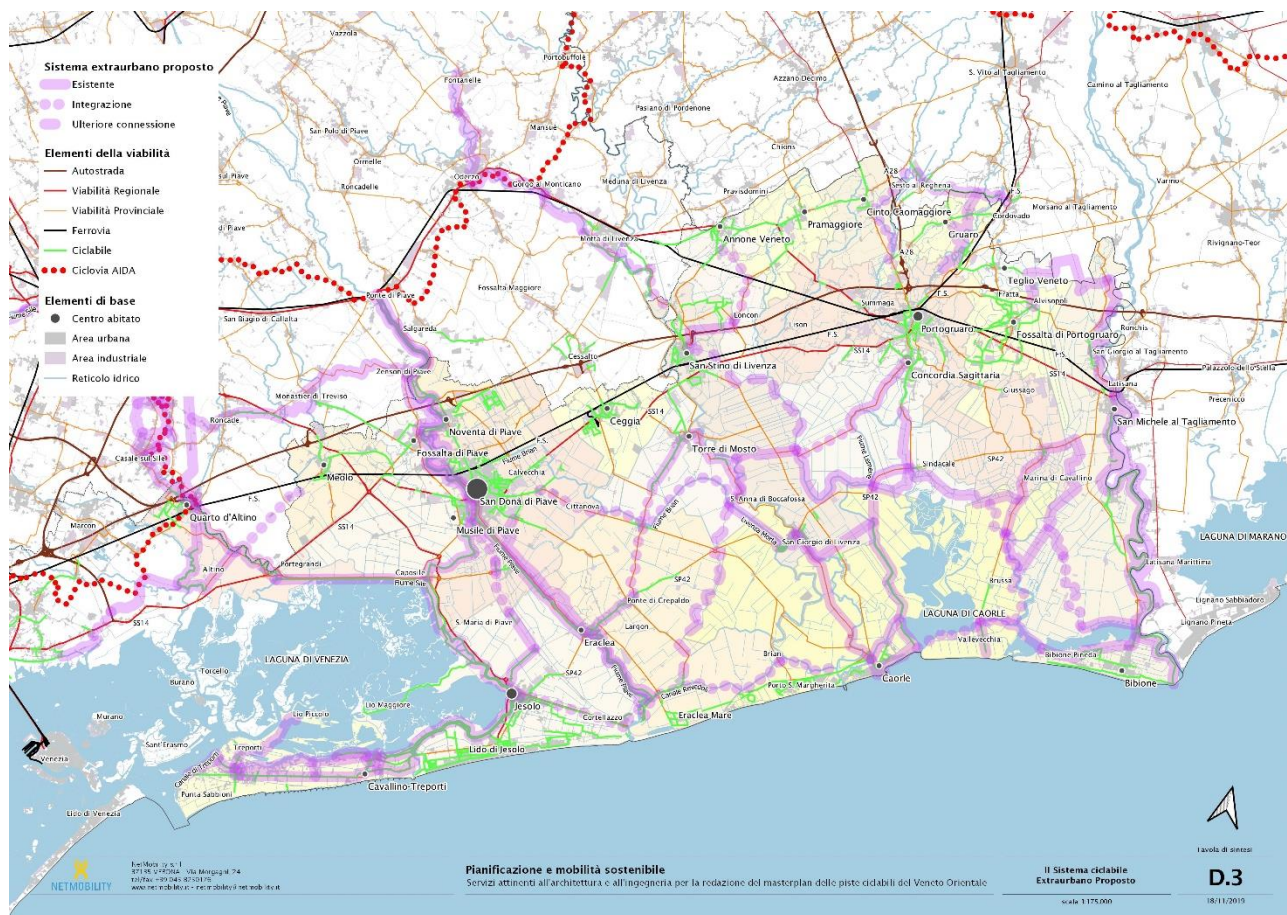
La Conferenza dei Sindaci del Litorale Veneto ha incaricato lo studio Proteco di sviluppare uno studio per il miglioramento del percorso al fine di renderlo compatibile con le direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le ciclovie turistiche nazionali che prevede 3 livelli qualitativi, minimo, buono ed ottimo. Lo studio ha quantificato in circa 15/20 milioni di euro gli interventi per migliorare il percorso a livelli di minimo/buono; per arrivare ad ottimo la spesa necessaria cresce ulteriormente. Il percorso individuato dai Comuni del litorale appartiene alla tratta veneta della ciclovia Eurovelo 8 Mediterranean Route, e Bicalia 6 Ciclovia Adriatica.



Il Master Plan propone di integrare il sistema cicloturistico composto da costa e fiumi e l'arco superiore urbano con un nuovo asse cicloturistico centrale che consente di costruire nuovi anelli interni della rete.

Il sistema ciclabile extraurbano definito “della costa” potrà essere migliorato ed integrato in zona Terzo Bacino, Vallevicchia e Litoranea Veneta con interventi di innalzamento degli argini che il Consorzio di Bonifica ha già programmato per i prossimi anni.

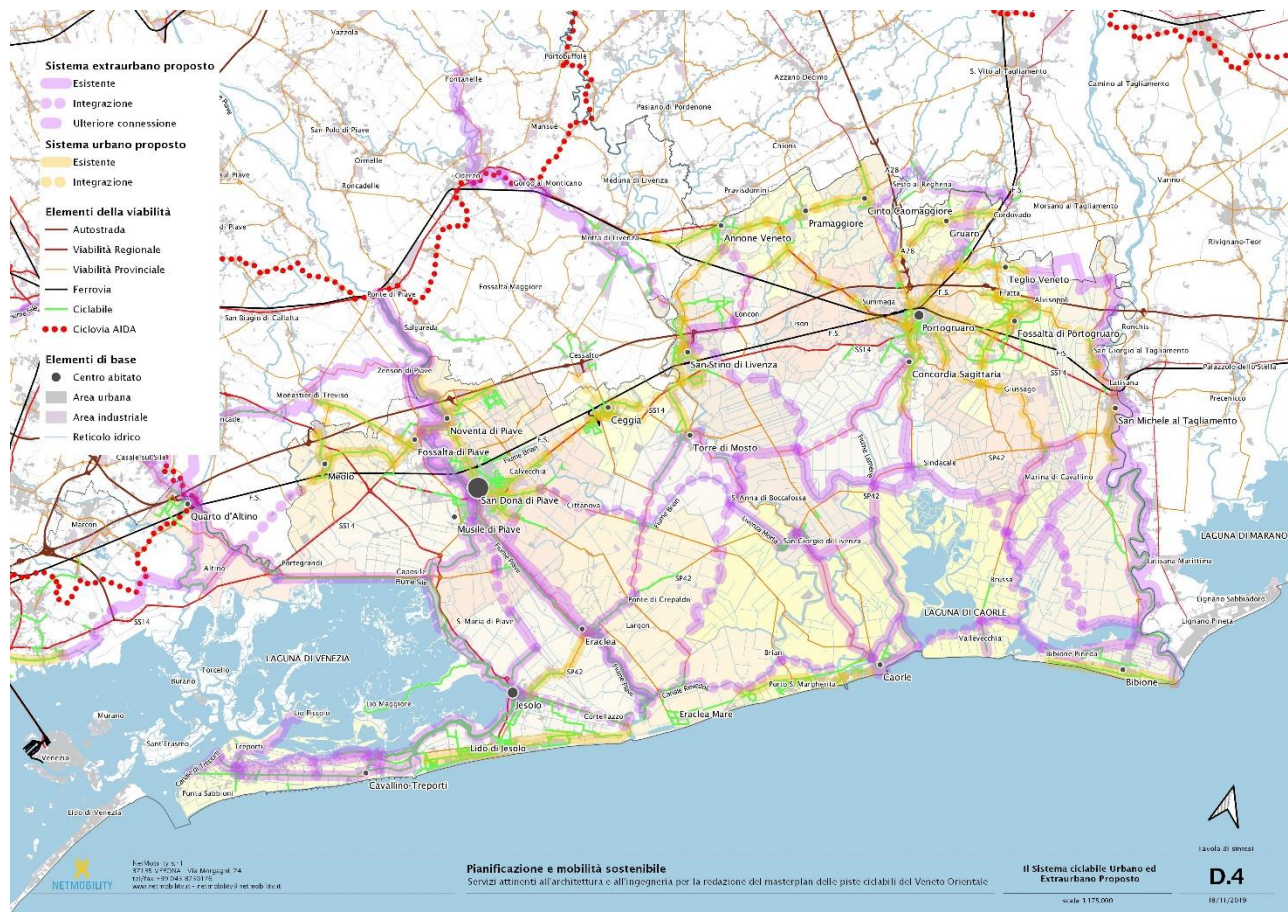
Il presente Master Plan propone di integrare il sistema cicloturistico sopradescritto composto da costa e fiumi e l'arco superiore urbano, con un nuovo asse cicloturistico centrale che consente di costruire nuovi anelli interni della rete, finalizzati a toccare numerosi luoghi suggestivi interni come la Bonifica Loncon, il Canale Brian, il territorio di Cittanova e il percorso di Senzielli. A rafforzare ulteriormente il sistema risulta in corso di programmazione un percorso ciclabile da Torre di Mosto ad Eraclea già in parte realizzato sul sedime di un canale che il Consorzio di Bonifica ha messo in condotta da Torre di Mosto a Staffolo.



In viola è evidenziato il sistema extraurbano continuo proposto, organizzato lungo i fiumi, la costa e con nuovi percorsi centrali che consentono di sviluppare numerosi anelli.

4.2 – Realizzare un unico sistema coordinato e riconoscibile – il Parco Ciclistico

La proposta viene evidenziata in tre tavole di sintesi in formato A3: **la tavola D2, SUP**, Sistema Urbano Proposto, **la tavola D3, SEP**, Sistema Extra-urbano Proposto, entrambe già mostrate e **la tavola D4, SUP+SEP** che riporta l'intero sistema, sotto riportata.



La tavola di sintesi riassuntiva del sistema ciclabile proposto.

Lo stesso schema Sistema Urbano + Extraurbano Proposto viene evidenziato anche sulla tavola **C.2 – Tavola generale riassuntiva del Master Plan** in scala 1:50.000 in modo da indicare con sufficiente precisione il transito dei vari tracciati.

Lo schema evidenziato nella tavola d'insieme ci consente di introdurre il concetto di **Parco Ciclistico**. Esso fa riferimento ad un territorio di pregio, ricco di elementi attrattivi e che può essere percorso in bicicletta a proprio piacimento, su itinerari sicuri, segnalati e descritti su un sito dedicato ove sia possibile avere molte informazioni e tra queste le tracce in GPS, le quali comunque non risultano particolarmente necessarie per muoversi in un territorio dotato di segnaletica di direzione cicloturistica.

I parchi ciclistici sono una nuova modalità di sviluppo dei territori. Ne sono stati realizzati 2 in provincia di Verona e più precisamente uno in zona Custoza-Peschiera del Garda e ed un altro in zona Valpolicella; i due parchi contigui stanno diventando una prospettiva turistica importante per questi territori.

4.3 – Concatenare le eccellenze, privilegiando le diversità dei paesaggi

In ogni sistema ciclabile a rete di area vasta è opportuno identificare un itinerario principale da proporre al “Turista Ciclista” e che lo guidi a concatenare le eccellenze privilegiando le diversità dei paesaggi.

Nelle precedenti tavole di analisi si sono evidenziati 200 punti significativi, 15 paesaggi ed una sessantina di luoghi suggestivi.

L’ideale sarebbe riuscire a proporre al “Turista Ciclista” una concatenazione dei migliori elementi del territorio, una costa attrezzata, una costa selvaggia, una laguna, un bosco, un sito archeologico, una città storica, un mulino, un’idrovolta, pedalare lungo un canale di bonifica, attraversare un ponte a bilanciere o di barche, pedalare lungo un fiume a meandri su un canale alto sopra le campagne circostanti; visitare un’idrovolta, un museo, una cantina vinicola, conoscere un paesaggio agrario protetto e raro, ed intercalare questo pedalare con qualche momento di navigazione che possa far percepire l’antico ed identitario modo di muoversi sul territorio veneziano.



Mulino di Boldara a Gruaro.

4.4 – Valorizzare l’intermodalità come elemento di supporto

Il territorio della Venezia Orientale presenta una peculiarità di grandissimo interesse e valore, ossia la navigabilità di fiumi, lagune e canali. Detta navigabilità può creare itinerari nuovi in **bici + barca** lungo fiumi e lagune. Anche la navigazione autonoma bici + houseboat potrebbe essere sviluppata su alcune tratte, in analogia a quanto avviene in Olanda o su alcuni fiumi francesi.

La locale ditta che gestisce il **TPL su gomma, ATVO**, ha dato disponibilità di potenziare, su alcune tratte da individuarsi, i suoi servizi con mezzi dotati di portabici posteriore a 5 posti bici appese o addirittura, su poche tratte, ad istituire un trasporto con autobus trainante un rimorchio trasportante biciclette. Nei principali centri sono già presenti cicloparcheggi presso le principali stazioni di ATVO.

Le principali città dell’arco urbano superiore ed anche altri centri più piccoli sono tra loro collegati con la **ferrovia Venezia-Trieste** che, con cadenza oraria o a frazione di ora, collega tutte le stazioni.

4.5 – Valorizzare la mobilità ciclistica casa-scuola-lavoro e tra comuni contermini

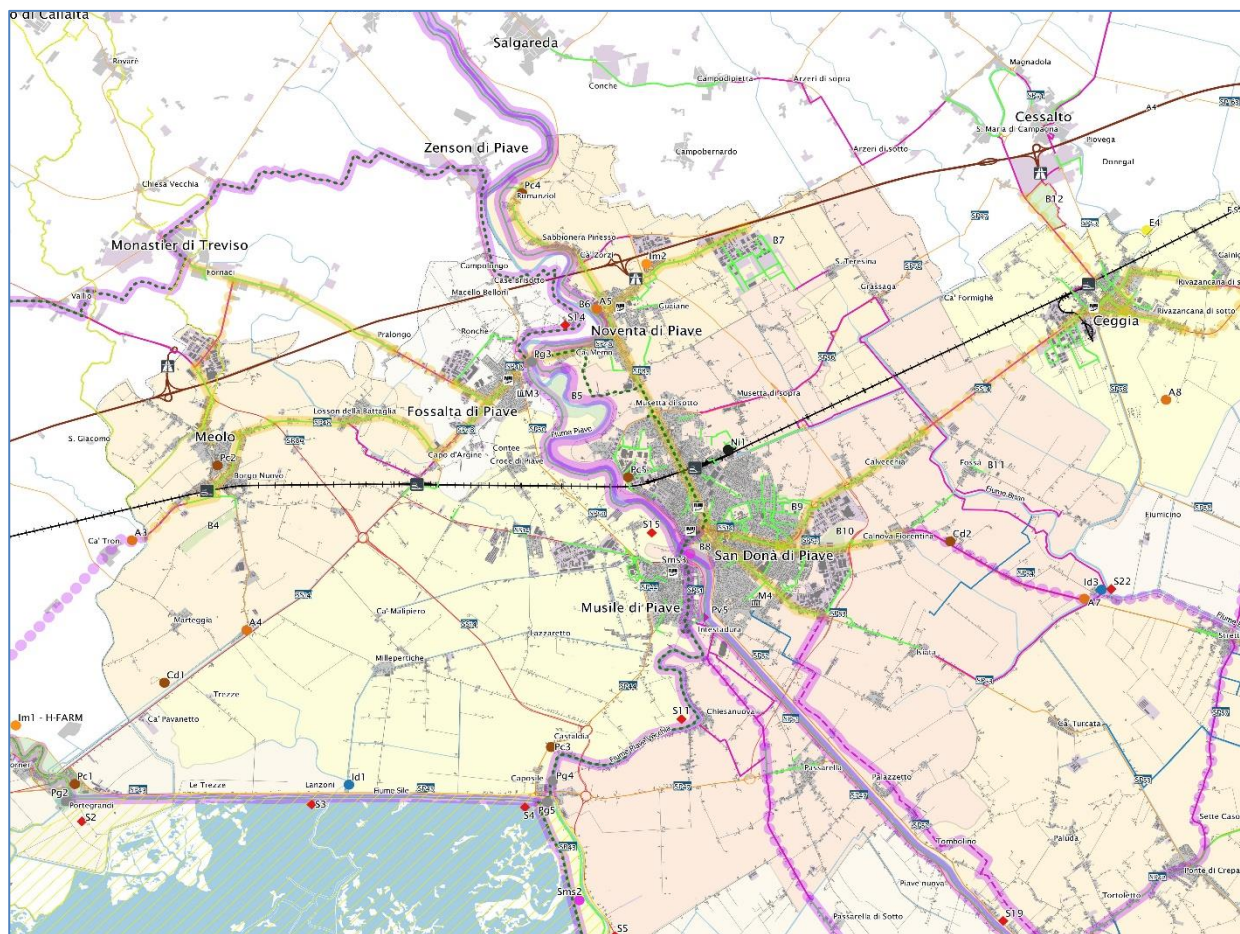
La tavola **C.2 – Tavola generale riassuntiva del Master Plan** in scala 1:50.000 ricca di dettagli territoriali riporta oltre ai percorsi ciclabili esistenti in verde e quelli finanziati in viola sottile tratteggiato, anche quelli desiderati dai comuni che sono indicati in viola sottile continuo; con una sorta di evidenziatore giallo è indicato il sistema principale urbano, **con giallo continuo quando esistente e con giallo a pallini quando risulta un intervento proposto dal Master Plan per dare continuità a sistemi locali significativi.**

La predetta tavola riporta inoltre con una sorta di **evidenziatore viola**, il **sistema principale extraurbano cicloturistico**, con viola continuo quando esistente, con viola a pallini quando si tratta di un intervento proposto dal Master Plan come integrazione ed a trattini viola brevi quando è riferito ad ulteriori connessioni.

Riportiamo di seguito alcuni stralci della predetta tavola illustrando la situazione delle principali polarità urbane.

4.5.1 - Polarità di San Donà di Piave, circa 78.000 abitanti

San Donà di Piave è il Comune di maggior dimensione, dotato di servizi generali di riferimento territoriale tra i quali scuole, ospedale, stazione ferroviaria, servizi generali ecc. ed al quale fanno capo i comuni di Fossalta di Piave, Meolo, Musile di Piave e Noventa di Piave.



Trasporto pubblico a funzioni urbane

Esiste un sistema di trasporto pubblico su gomma fornito delle linee ATVO che convergono all'Autostazione di San Donà, una linea di autobus privata che collega i centri commerciali di San Donà di Piave con l'Outlet di Noventa di Piave ed un buon sistema di trasporto scolastico a servizio del polo scolastico di San Donà di Piave che muove circa 40 autobus e 2.000 ragazzi.

Sistema ciclabile a funzioni urbane

Circa 65.000 abitanti abitano meno di 5 km dal centro di San Donà di Piave che si trova vicino all'Ospedale ed alla stazione ferroviaria. San Donà di Piave presenta una buona dotazione di percorsi ciclabili ed una serie di politiche ed azioni per la mobilità sostenibile ben sviluppate. I centri di Fossalta di Piave e Noventa di Piave, tra loro collegati con un sistema quasi continuo di percorsi ciclabili, sono a loro volta collegati con San Donà di Piave mediante una ciclabile di circa 4 chilometri in affiancamento ad una viabilità importante.

Musile di Piave manca di tratti urbani di aggancio al ponte sul Piave che lo collega a San Donà di Piave.

Meolo, che dista circa 8 km da San Donà di Piave, è dotato di un buon percorso ciclabile che conduce fino a Capo d'Argine in comune di Fossalta di Piave ove c'è anche la stazione di ferroviaria omonima. Per raggiungere Fossalta di Piave manca un tratto di ciclabile di circa 700 metri che risulta già finanziato.

Complessivamente il sistema dei **4 paesi è ben strutturato** e con gli interventi desiderati si completa, rafforza ed estende anche ad alcune frazioni.

Il Master Plan prevede di realizzare il collegamento in direzione ovest verso Altino, Tessera e Mestre utilizzando anche percorsi in via di realizzazione da parte della Città metropolitana di Venezia, e verso est in direzione San Stino di Livenza utilizzando spazi laterali alla SS14 Triestina, situati oltre i platani e possibilmente oltre i fossi di guardia, al fine rendere il percorso meno penalizzato dal traffico pesante della Triestina.

Sistema ciclabile a funzioni territoriali e cicloturistico

Il fiume Piave che, attraverso il territorio periurbano, è affiancato da un percorso ciclabile di tipo naturalistico, variamente pavimentato, non è in grado di sviluppare le funzioni urbane di collegamento tra i vari centri; la medesima tipologia di percorso prosegue poi per la Piave Vecchia fino a Caposile e sul fianco destro del Piave fino ad Eraclea. Il Consorzio BIM del Basso Piave ha in programma il miglioramento dei percorsi ciclabili d'argine in direzione nord fino a Ponte di Piave ove entrerebbe in connessione con la ciclovia AIDA – Alta Italia Da Attraversare – itinerario nazionale proposto da FIAB ed appartenente a Bicalia.

A scala internazionale la ciclovia Monaco-Venezia arriva da Monastier di Treviso, Zenson di Piave, segue una parte del corso del Piave, attraversa San Donà di Piave nell'asse urbano principale, poi prosegue sulla Piave Vecchia fino a Caposile ed infine lungo il Sile e Cavallino-Treporti verso Venezia.

A scala regionale il percorso cicloturistico Portegrandi - Caposile - Santa Maria di Piave ha una pavimentazione di nuova realizzazione e rientra nel progetto strategico della Regione del Veneto definito Green Tour.

A scala locale un altro percorso finanziato dal **Consorzio BIM del Basso Piave** è denominato "Dalla Ferrovia al Mare" e scende da San Donà di Piave verso Eraclea e il mare lungo viabilità minore e il percorso d'acqua denominato La Canaletta.

Sempre a scala locale l'associazione FIAB-Vivilabici di San Donà di Piave ha individuato, e talvolta segnalato, alcuni percorsi <http://www.vivilabici.it/itinerari/> che suggeriscono tracciati e strade minori senz'altro utili per percorrere il territorio.

Il Master Plan prevede di realizzare collegamenti con Cittanova e Stretti, con Eraclea lungo la canaletta e con Ca' Pirami e Jesolo lungo via Argine di Mezzo e seguenti. Il Master Plan prevede inoltre il miglioramento delle pavimentazioni e la messa in sicurezza dei percorsi extraurbani esistenti promiscui e pericolosi.

Quarto d'Altino, circa 8.000 abitanti, è disgiunto dalla zona di San Donà di Piave ma viene ad essa aggregata in questa relazione come elemento strategico ed indispensabile in direzione Mestre – Venezia. Centro urbano situato sulla linea ferroviaria Venezia Trieste è posizionato in riva destra del Sile ed è attraversato dall'omonima ciclovia che nasce a Treviso e arriva a Portegrandi per poi proseguire lungo la Laguna di Venezia con un nuovo tracciato rettilineo fino a Caposile. **La greenway del Sile presenta problemi manutentivi** alle pavimentazioni e alle larghezze che sono ridotte per invasione della vegetazione.

In prossimità di Portegrandi, ma in comune di Roncade, provincia di Treviso, è in costruzione il nuovo grande centro di formazione di H-Campus, in adiacenza di H-Farm, e convoglierà circa 2.000 studenti per corsi scolastici in inglese dalle scuole inferiori ai post lauream; si tratta di un importantissimo intervento di proprietà di Cattolica Assicurazioni e nei prossimi anni **interesserà la mobilità** in modo significativo sui territori attigui; perciò **è necessario prevedere un percorso ciclabile che da Meolo, lambendo H-Farm arrivi in modo pressoché rettilineo ad Altino.**

Comune di Fossalta di Piave, comune piuttosto piccolo come abitanti, circa 4.100, e come superficie, circa 9,5 kmq. Ubicato in destra Piave, è raggiungibile da Noventa di Piave con un ponte di barche a pagamento, ha un discreto sistema ciclabile abbastanza strutturato sia nell'asse principale urbano che verso la zona produttiva e lungo il Piave, ove si sviluppa il Parco Hemingway.

Comune di Meolo, comune medio piccolo come abitanti, circa 6.300, e abbastanza grande come superficie, circa 26,5 kmq. Ubicato ad ovest di Fossalta di Piave, è raggiungibile da quest'ultima con una ciclabile di circa 4 km che raggiunge i pressi della stazione ferroviaria di Fossalta di Piave. Dispone di un esteso sistema ciclabile che raggiunge la zona produttiva ed il Bosco Belvedere. Frazione significativa: Marteggia.

Comune di Musile di Piave, comune di buone dimensioni come abitanti, circa 11.500, e grande come superficie circa 44,9 kmq. Ubicato di fronte a San Donà di Piave e collegato a quest'ultima con ponte dotato di ciclabile da riqualificare (o meglio valorizzarne entrambi i lati del Ponte). Dispone di un limitato sistema ciclabile sia interno che di collegamento con la zona produttiva. Sul lato sinistro della Piave Vecchia c'è il collegamento ciclabile con Caposile. Frazione significativa: Millepertiche.

Comune di Noventa di Piave, comune medio piccolo come abitanti, circa 7.000, e pure come superficie, circa 18,0 kmq, di forma frastagliata. Ubicato in sinistra Piave, nel suo territorio amministrativo ricade il casello autostradale di San Donà-Noventa, una vasta area produttiva e il centro commerciale Outlet che attrae moltissima clientela. Dispone di un sistema ciclabile interno che raggiunge la zona produttiva. Frazione significativa: Santa Teresina.

Comune di San Donà di Piave, comune di grandi dimensioni come abitanti, circa 42.000, e come superficie, circa 79 kmq. Sede di ospedale, polo scolastico territoriale, stazione ferroviaria oltre a molti servizi minori. Dispone di un esteso sistema ciclabile che raggiunge anche alcune frazioni.

Nel 2016 ha approvato il Bici Plan territoriale con circa 80 interventi previsti.

Frazioni/località significative: Mussetta di Sotto, Calvecchia, Fiorentina e Isiata sono già raggiunte da ciclabili, mentre Fossà quasi completamente. S. Maria di Piave è raggiungibile lungo il percorso della Piave vecchia. Nono sono connesse con ciclabili le frazioni di Mussetta di Sopra, Grassaga, Cittanova, Palazzetto, Chiesanuova e Passarella; presso quest'ultima sono presenti alcuni tratti di ciclabile lungo via Armellina e via Argine di Mezzo.



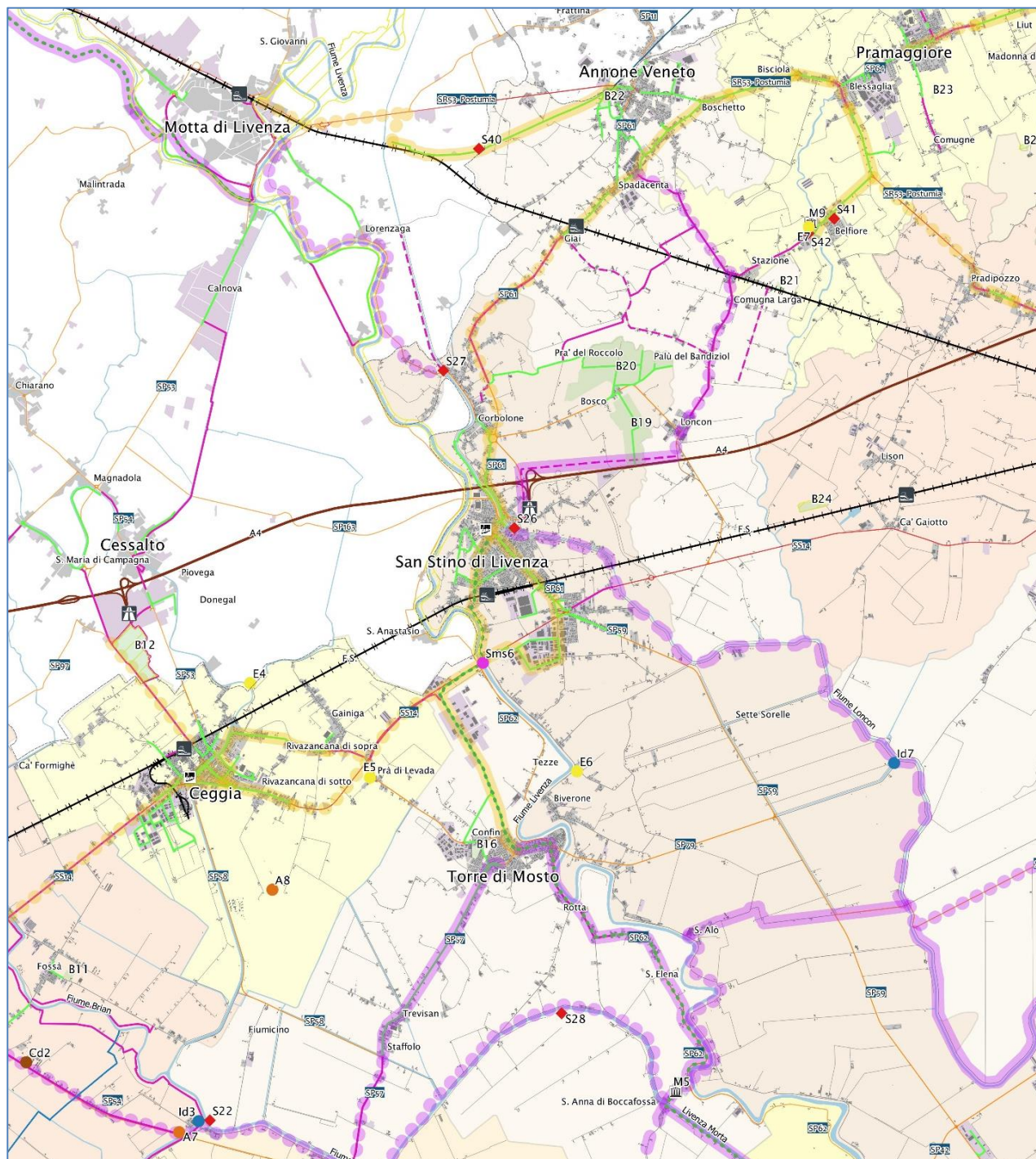
Veduta dalla ciclabile in gronda lagunare – Musile di Piave.



Ponte a bilanciere – Caposile.

4.5.2 - Polarità di San Stino di Livenza, circa 27.000 abitanti

San Stino di Livenza è il comune di maggior dimensione, dotato di servizi generali di riferimento territoriale tra i quali scuole, stazione ferroviaria, servizi generali ecc. al quale fanno capo i comuni di Annone Veneto, Ceggia e Torre di Mosto.



Trasporto pubblico a funzioni urbane

È realizzato da ATVO come tratte terminali dei percorsi extraurbani.

Sistema ciclabile a funzioni urbane

Circa 17.000 abitanti abitano meno di 5 km dal centro di San Stino di Livenza che trova vicino alla stazione ferroviaria. Il collegamento ciclabile in sede propria con Torre di Mosto è buono ed assicura una mobilità protetta per funzioni scolastiche e varie. Il collegamento è oggi discontinuo con Ceggia, che dista 6 km e con Annone Veneto che ne dista 8 circa.

Complessivamente il sistema attuale dei **4 paesi è debole**, buono solo con Torre di Mosto, con gli altri, seppur desiderato, rimarrebbe con percorsi abbastanza lunghi da percorrere e non del tutto invitanti.

Il Master Plan prevede di accogliere i **desiderata** e, in questo modo, si verrebbe a realizzare un percorso continuo da San Donà a San Stino lungo la SS14 Triestina e poi verso Annone Veneto, Pramaggiore e Cinto Caomaggiore.

Sistema ciclabile a funzioni territoriali e cicloturistico

Il Fiume Livenza è percorso da un itinerario molto spesso in sede promiscua, salvo che nel tratto da Torre di Mosto a San Stino di Livenza.

Il Master Plan prevede di accogliere le aspirazioni del territorio e di estenderlo fino ad Annone Veneto e poi per Pramaggiore e Cinto Caomaggiore ricongiungendosi al Lemene a Portogruaro e valorizzando un territorio ricco di attività vinicole. Da San Stino di Livenza sono previsti collegamenti verso nord-ovest in direzione Motta di Livenza per agganciarsi al Gira Monticano.

A sud, nei territori di San Stino di Livenza e di Torre di Mosto, è previsto un nuovo percorso ciclabile “mediano” passante per S. Alò, Sant’Anna di Boccafossa, Stretti e Cittanova; da valutare la possibilità di realizzare una nuova passerella ciclabile sul Livenza in zona Sant’Anna di Boccafossa.

In Comune di San Stino di Livenza è previsto un percorso sull’argine destro del Loncon e, in comune di Torre di Mosto, un percorso di raccordo lungo il Senzielli.

Comune di Annone Veneto, comune piccolo come abitanti, circa 3.800, e medio come superficie circa 26 kmq, di forma molto allungata. Ubicato a est di San stino di Livenza ed a circa 8 km da quest’ultimo. È presente un sistema ciclabile abbastanza strutturato che conduce ad est verso Blessaglia e Pramaggiore e verso ovest alla stazione ferroviaria ubicata sulla linea Portogruaro – Oderzo che si trova a Gai. Esiste inoltre una ciclabile su una ex ferrovia che da Annone Veneto si dirige verso Motta di Livenza. Frazione significativa Loncon.

Comune di Ceggia, comune medio piccolo come abitanti, circa 6.200, e pure come superficie circa 22,0 kmq ubicato sulla SS14 Triestina. Di posizione circa equidistante tra San Stino di Livenza e San Donà di Piave, dispone di un sistema ciclabile concentrato sostanzialmente sull’abitato principale. Frazioni significative: Rivazancana di Sopra, Prà di Levada e Gainiga.

Comune di San Stino di Livenza, comune di medie dimensioni come abitanti, circa 13.000, e grande come superficie circa 68 kmq, di forma molto allungata con due frazioni significative, la Salute di Livenza e San Giorgio di Livenza, quest’ultima condivisa con Caorle. Geograficamente è ubicato tra la Livenza e il fiume Loncon, ha la stazione ferroviaria, il casello autostradale ed è ubicata sulla SS14 Triestina. È da notare che il territorio comunale comprende anche un argine della Livenza Morta quasi fino a Brian, dividendo in due parti il comune di Caorle.

Frazione significativa Corbolone a nord, distante 1,5 km e collegata con una ciclabile, e la coppia La Salute – San Giorgio a sud distanti circa 12 km ubicati a fianco della grande viabilità diretta a Caorle. La Salute di Livenza e San Giorgio di Livenza sono collegate a San Stino di Livenza tramite Torre di Mosto con il percorso ciclabile del Livenza che fino a Torre di Mosto è promiscuo con la viabilità locale.

Comune di Torre di Mosto, comune di piccole dimensioni, come abitanti circa 4.800, e medio come superficie circa 38 kmq. Ubicato sulla destra Livenza è collegato a San Stino di Livenza con una ciclabile di circa 5 km. Frazioni significative Staffolo, collegata con una ciclabile di circa 4 km e Rota, Sant'Elena e Sant'Anna di Boccafossa, ubicate lungo la ciclabile del Livenza.

È da notare che il territorio comunale comprende anche un argine del Senzielli fino quasi a Spiga.



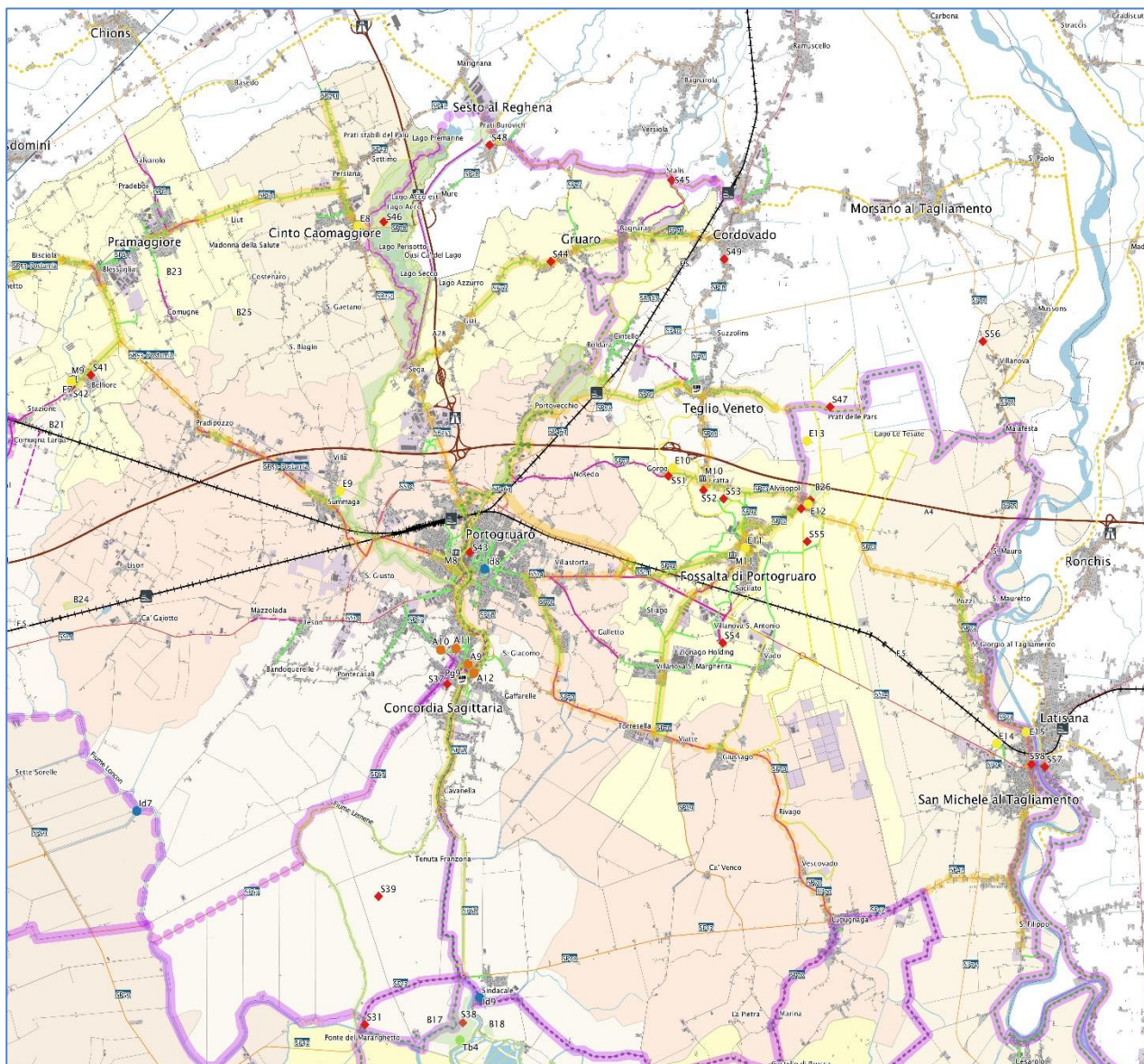
Canale Brian – Torre di Mosto.



Bosco di Bandiziol – San Stino di Livenza.

4.5.3 - Polarità di Portogruaro, circa 66.000 abitanti

Portogruaro è il comune di maggior dimensione, dotato di servizi generali di riferimento territoriale tra i quali scuole, stazione ferroviaria, ospedale, servizi generali ecc. al quale fanno capo i comuni di Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Pramaggiore, San Michele al Tagliamento e Teglio Veneto.



Trasporto pubblico a funzioni urbane

È realizzato da ATVO come tratte terminali dei percorsi extraurbani.

Sistema ciclabile a funzioni urbane

Circa 35.000 abitanti abitano meno di 5 km dal centro di Portogruaro che si trova vicino la stazione ferroviaria. Il collegamento ciclabile con Concordia Sagittaria è buono ed assicura una mobilità protetta per funzioni scolastiche e varie. Il collegamento oggi è discontinuo con Cinto Caomaggiore che dista 7 km da dove poi inizia il percorso praticamente continuo di circa 10 km per Pramaggiore.

e Annone Veneto fino a Gai, ove è situata la stazione di Annone Veneto sulla linea Portogruaro-Motta di Livenza. Altro percorso discontinuo è per Annone Veneto ove manca un tratto di circa 1.500 metri tra Portovecchio e la stazione di Teglio. Il percorso è discontinuo anche verso Fossalta di Portogruaro ove mancano circa 2.500 metri di percorso. Complessivamente il sistema attuale dei **4 paesi è debole**.

Il Master Plan prevede di accogliere i desiderata emersi e dare continuità verso nord-ovest in direzione di Cinto Caomaggiore, laghetti di Cinto e Sesto al Reghena (sebbene il superamento del sistema circonvallazione, autostrada e centri commerciali sia piuttosto complesso e da approfondire nel dettaglio). È previsto lo sviluppo in direzione nord-est per Portovecchio, Teglio Veneto, Gruaro e Cordovado per le connessioni con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

Sono previsti collegamenti di tipo urbano verso Fratta e Alvisopoli e poi Pozzi e San Michele al Tagliamento, oltre al percorso più basso per Torresella e Lugugnana sempre diretti a San Michele al Tagliamento.

Sistema ciclabile a funzioni territoriali e cicloturistico

Portogruaro e Concordia Sagittaria sono attraversati dal percorso ciclabile del GiraLemene che prosegue fino a Stalis, al termine del Comune di Gruaro.

A nord di Portogruaro il percorso del Lemene potrebbe avere un bivio significativo con una direttrice est che potrebbe passare per Teglio Veneto e congiungersi al GiraTagliamento in prossimità dei Prati delle Pars e una direttrice ad ovest che potrebbe raggiungere i laghetti di Cinto ed il sistema urbano verso Pramaggiore fino a raggiungere il GiraLivenza.

Il Master Plan prevede di sviluppare un percorso da Concordia Sagittaria verso sud-ovest per attraversare la Bonifica Loncon e un ponte che dalla località di Ponte del Maranghetto consenta di raggiungere l'argine sinistro del canale Loncon.

Comune di Cinto Caomaggiore, comune di piccole dimensioni come abitanti, circa 3.232, e come superficie circa 21 kmq, di forma compatta con due frazioni minori di Persiana e Settimo con le quali è in stretta continuità urbana. È ubicato a nord di Portogruaro dal quale dista 7 km, con viabilità stretta e sprovvista di pista ciclabile, la quale è anche difficile da immaginare a lato della viabilità principale soprattutto per le evidenti difficoltà di attraversamento delle aree industriali e commerciali site in prossimità del casello autostradale. Dal lato ovest è collegato a Pramaggiore con un percorso ciclabile continuo di 4 km lungo la viabilità principale e dal lato ovest è vicino a Sesto al Reghena, noto borgo storico friulano raggiungibile con una ciclabile desiderata che potrebbe servire anche i laghetti di Cinto, originati da cave di ghiaia scavate per realizzare l'autostrada per Pordenone ed ora naturalizzatisi come elemento paesaggistico di pregio.

Comune di Concordia Sagittaria, comune di buone dimensioni sia come abitanti, circa 10.380, che come superficie, circa 66 kmq, attraversato dal fiume Lemene con l'omonima ciclopista e delimitato a sud-ovest dal Loncon. Frazione principale Levada, in vicinanza del capoluogo, e Sindacale a sud.

Comune di Fossalta di Portogruaro, Comune di piccole dimensioni sia come abitanti, circa 6.143, che come superficie, circa 31 kmq, ricco di frazioni tra le quali alcune significative per gli aspetti storico-artistici come Alvisopoli, Fratta e Gorgo ed altre per gli aspetti aziendali come Villanova Santa Margherita per la Zignago Holding e Torresella. Il territorio è quasi totalmente innervato da un sistema ciclabile urbano.

Comune di Gruaro, Comune di piccole dimensioni come abitanti, circa 2.765, e come superficie circa 17 kmq, di forma compatta con numerose frazioni quali Giai, Boldara, Bagnara e Stalis, queste ultime allineate sul percorso ciclabile del Lemene. Giai è collegata con una ciclabile al capoluogo. Si trova in un territorio ricco di acque, con annessi mulini. È elemento di cerniera con i noti borghi storici friulani di Cordovado e Sesto al Reghena.

Comune di Pramaggiore, comune di piccole dimensioni, circa 4.664 abitanti, e circa 24 kmq, di forma allungata. Ha due frazioni significative, Blessaglia e Belfiore, collegate con il capoluogo con piste ciclabili quasi continue.

Comune di Portogruaro, comune di grandi dimensioni sia per abitanti, circa 24.909 e circa 102 kmq. Di forma molto allungata da est a ovest, con numerose frazioni: Pradipozzo, Summaga, Lison, San Giusto, Villastorta, Giussago, Vescovado e Lugugnana. Ha un sistema ciclabile non molto esteso ma con il Master Plan potrebbe vedere la luce un collegamento trasversale continuo tra Pradipozzo e Lugugnana.

Comune di San Michele al Tagliamento, comune di medie dimensioni come abitanti, circa 11.863, ma soprattutto come dimensione circa 114 kmq, esteso dal mare all'entroterra. È percorso per intero su un fianco orientale dal sinuoso corso del fiume Tagliamento, con il suo percorso ciclabile. Frazioni significative: Pozzi, San Giorgio al Tagliamento, San Filippo, Cesarolo e Bibione che in estate ospita moltissimi turisti. Presenta un sistema ciclabile breve e frammentato, è capolinea del percorso ciclabile I3 della Regione Veneto che negli ultimi chilometri attraversa l'ampia zona agricola del Terzo Bacino.

Comune di Teglio Veneto, comune di piccole dimensioni come abitanti, circa 2.291, e come superficie circa 11 kmq, posizionato al confine con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. È attraversato da una pista ciclabile che collega la stazione ferroviaria ai Prati delle Pars. Unica frazione significativa è Cintello.



Resti archeologici – Concordia Sagittaria.

2.2.4 - Polarità di Jesolo, circa 63.000 abitanti

La polarità della costa è piuttosto estesa, circa 70 km, e il vero collegamento strategico che valorizzerebbe il sistema sarebbe quello realizzato dai due passaggi barca di Porto Falconera di Caorle e di Porto Baseleghe di Bibione, che aggancerebbero Vallevecchia a Caorle ed a Bibione, assieme al terzo passaggio barca già attivo tra il faro di Bibione e Lignano.

Tra i vari comuni, Jesolo con 26.000 abitanti è sicuramente il più importante e più centrale per i collegamenti verso San Donà di Piave e l'entroterra, e dispone dei maggiori servizi.

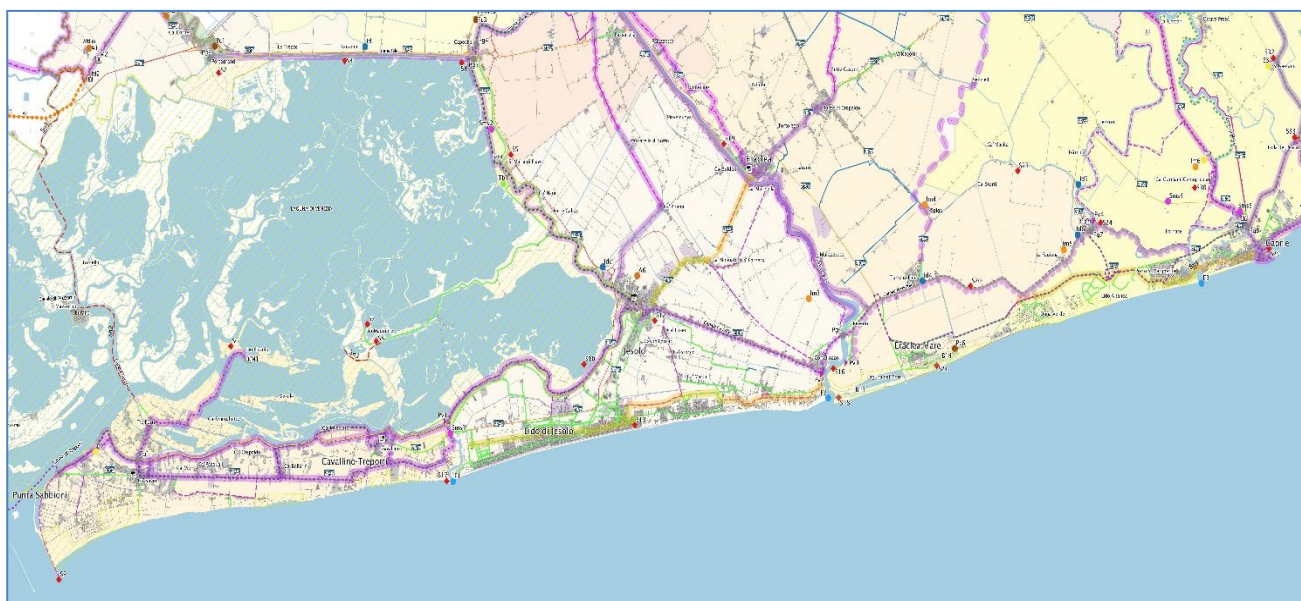
Trasporto pubblico a funzioni urbane

È realizzato da ATVO come tratte terminali dei percorsi extraurbani.

Sistema ciclabile a funzioni urbane

Cavallino-Treporti è ben strutturato per la mobilità ciclistica e costituisce un unicum con Jesolo Lido, anche se la conurbazione nel suo insieme è lunga circa 25 km; Eraclea è una realtà a sé ed anche Eraclea Mare è disgiunta sia da Eraclea da circa 6 km e da Jesolo Lido dal passaggio su viabilità difficile e pericolosa di Cortellazzo – canale Revedoli. Caorle è molto allungata sulla costa per circa 12 km e presenta vari insediamenti come Duna Verde, Lido Altanea e Porto Santa Margherita che per distanze e passaggi ciclabili difficili risultano realtà quasi autonome.

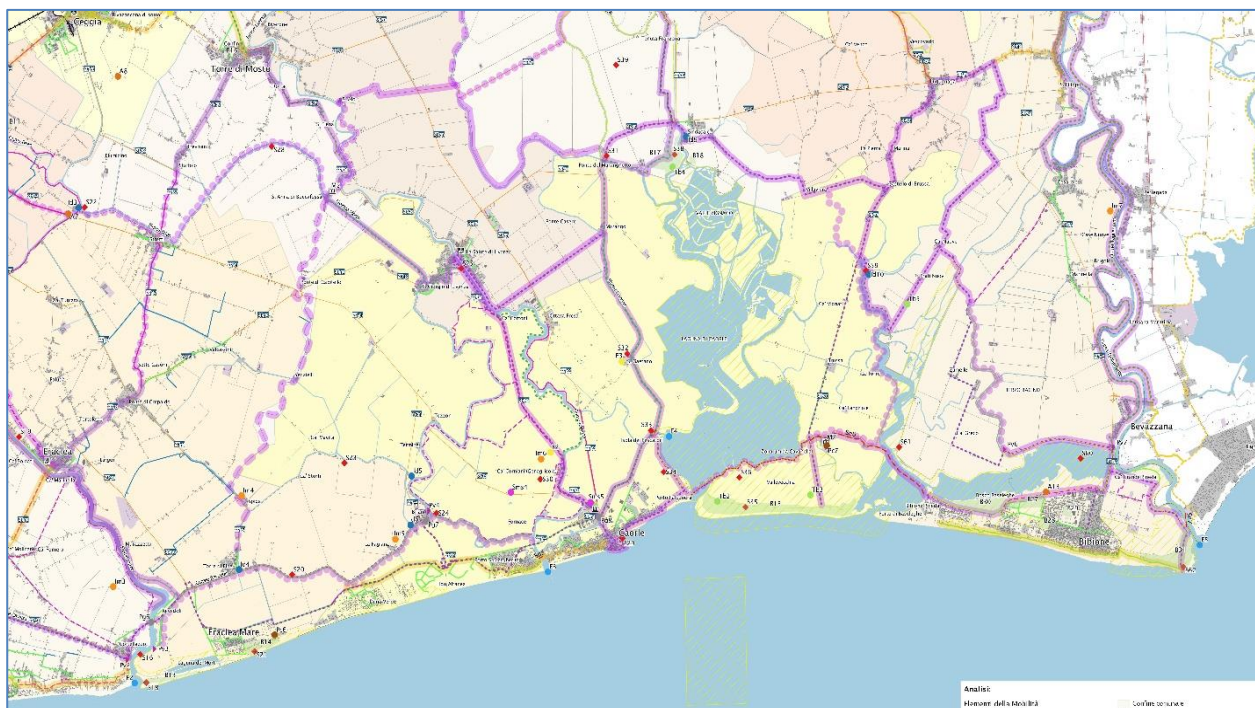
Complessivamente il sistema attuale dei 4 centri è buono.



Sistema ciclabile a funzioni territoriali e cicloturistico

I centri della costa sono collegati tra loro dal percorso ciclabile Regionale I3 che coincide per gran parte con il GiraLagune; ci sono alcuni passaggi critici che con il presente Master Plan si propone di migliorare.

Il Master Plan prevede di migliorare il percorso della costa, ad esempio realizzando un percorso ciclabile in sede propria lungo il Canale Cavetta e collegando Jesolo con Musile di Piave attraverso Ca' Pirami, oltre a utilizzare a fini ciclabili l'argine sud della Litoranea Veneta.



Comune di Caorle, comune di media dimensione come popolazione, circa 11.523 abitanti, ma di grandissime dimensioni come superficie, circa 153 kmq, ricomprendendo un vastissimo territorio di bonifica e tutta la valle Zignago e la Laguna di Caorle. Come frazioni ha i centri costieri di Santa Margherita, Lido Altanea e Duna Verde, oltre ad una parte di San Giorgio di Livenza e Ottava Presa, San Gaetano e Brussa, oltre all'imponente struttura di Ca' Corniani.

Dal punto di vista ciclabile il territorio è innervato dai percorsi I3 e del Lemene.

Il Master Plan prevede alcuni nuovi tracciati sugli argini rialzati dal Consorzio di Bonifica in zona Brussa e sul lato sud del sistema Litoranea Veneta oltre ad un miglioramento dell'I3 e del Lemene.

Comune di Cavallino-Treporti, comune di medie dimensioni come abitanti, circa 13.526, e come superficie circa 28 kmq, di forma allungata e posizionato tra il mare e la Laguna di Venezia. Percorso da un'asse ciclabile centrale e con un nuovo ed importante percorso ciclabile di affaccio in Laguna in via di realizzazione.

Comune di Eraclea, comune di medie dimensioni come abitanti, circa 12.206 abitanti, e di grandi dimensioni come superficie circa 95 kmq. Appoggiato sull'argine sinistro del Piave, ha numerose frazioni tra cui Ca' Turcata, Ponte Crepaldo, Stretti, Torre di Fine, Brian ed Eraclea Mare.

Presenta un sistema ciclabile impostato sul fiume Piave e un collegamento dal capoluogo a Valcasoni.

Il Master Plan prevede un collegamento da Ponte Crepaldo verso Torre di Mosto e il miglioramento di tutta la ciclovie della costa ed in particolare la realizzazione di un nuovo tracciato sull'argine rialzato sud della Litoranea Veneta.

Comune di Jesolo, Comune di grandi dimensioni sia per abitanti, circa 26.562, che per superficie circa 96 kmq, di forma compatta affacciato sia sul mare che sulla Laguna di Venezia. Presenta le frazioni di Jesolo Lido, Ca' Molinato, Ca' Pirami e Passarella di Sotto. È crocevia di numerosi sistemi ciclabili che verranno valorizzati dal Master Plan.



Pedalando lungo la Livenza Morta – Caorle.



Lio Piccolo – Cavallino-Treporti.

Parte quinta – Le politiche, le strategie e le azioni

5.1 – I decaloghi per Comuni e Regioni per promuovere la mobilità ciclistica

Nel 2016 l'Università di Verona nell'ambito delle attività connesse al “**Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale Esperto Promotore Mobilità Ciclistica**” condotto dall'ing. Marco Passigato ha sviluppato assieme con il Consiglio Nazionale di FIAB i due documenti strategici che seguono, affinché Comuni e Regioni possano avere suggerimenti ed indirizzi per migliorare le loro politiche ed azioni per sviluppare la mobilità ciclistica.

Decalogo ideato da Università di Verona e FIAB per proporre le possibili attività di un Ufficio Comunale per la Mobilità Ciclistica

1. **Creare l'Ufficio Mobilità Ciclistica Comunale** guidato da un Bike Manager con grado di dirigente, supportato da una forte volontà politica che faccia da cabina di regia e che dialoghi con le strutture tecniche, della comunicazione, i mobility manager e tutti i portatori di interesse per promuovere la mobilità in bici e darle la giusta dignità di mezzi di trasporto moderno ed ecologico.
2. **Misurare** per conoscere e pianificare con obiettivi quantizzati – puntare al 20% pedoni, 20% bici, 20% TPL e 40 % tra auto e moto.
3. **Pianificare e realizzare una rete ciclabile** portante formata da percorsi ciclabili e condivisione della strada per favorire la mobilità diffusa e capillare nei due sensi nelle strade dei quartieri, evitare la commistione tra pedoni e ciclisti sui marciapiedi, cercare lo spazio per la bici sottraendolo alle auto non ai pedoni, al fine di rendere sicura la mobilità in bici ovunque ed a tutte le età, cioè creare ciclisti, soprattutto felici! Una rete integrata con gli altri sistemi di trasporto e con lo sviluppo urbanistico del territorio. Coordinarsi con i comuni vicini e la Regione per estendere i percorsi.
4. **Realizzare Zone 30 e Zone Residenziali** diffuse, compresa la viabilità principale in attraversamento di centralità urbane mediante la moderazione del traffico per ridurre l'incidentalità e consentire la modifica della ripartizione modale.
5. **Realizzare ciclo parcheggi** capillari ed accoglienti, protetti e coperti presso i principali attrattori, ciclo stazioni presso le stazioni ferroviarie e parcheggi di condominio e presso le scuole ed i posti di lavoro.
6. **Avviare una programmazione finanziaria** per avere quote certe ed adeguate di finanziamenti per la mobilità ciclistica, anche utilizzando il 10% delle contravvenzioni.
7. **Avviare sperimentazioni di spazi condivisi**, zone 20 e pedonalizzazioni temporanee presso le scuole.
8. **Sviluppare servizi** a supporto delle mobilità ciclistica.
9. **Avviare sperimentazioni di incentivi economici** a chi va al lavoro in bicicletta.
10. **Formazione, partecipazione e comunicazione** per promuovere il cambiamento ed alimentarlo.

Decalogo dei temi che gli uffici Regionali per la Mobilità Ciclistica dovrebbero sviluppare per una completa politica sulla materia

1. **Normativa.** Approvare una legge che inquadri tutti i temi e garantisca contributi continui e adeguati.
2. **Pianificazione.** Coordinare i desideri e le azioni dei territori in una pianificazione territoriale e finanziaria pluriennale, che raccolga anche dati su incidenti e incremento della mobilità ciclistica, gestisca il SIT Sistema Informativo Territoriale della mobilità ciclistica e sicurezza e che coordini gli interventi progettuali – esecutivi e i finanziamenti.
3. **Ciclabilità urbana.** Promuovere le zone 30, le reti ciclabili e finanziare opere conformi a manuali e Bici Plan locali.
4. **Salute e prevenzione.** Promuovere stili di vita attivi, sicurezza stradale, benessere delle persone e ridurre la spesa sanitaria.
5. **Assistenza agli Uffici mobilità ciclistica** di ambito comunale, intercomunale, GAL, partenariati, operatori privati e pubblici.
6. **Cicloturismo.** Coordinare lo sviluppo della rete cicloturistica regionale e locale, la numerazione degli itinerari e la redazione delle cartografie dedicate.
7. **Promozione dei territori** verso i mercati, i clienti nazionali ed internazionali: banche date sui flussi cicloturistici, marketing coordinato e prodotti turistici.
8. **Servizi materiali e immateriali:** intermodalità e trasporto bagagli, siti web, marchi, brand, reti di impresa, club di prodotto.
9. **Intermodalità:** trasporto bici sui treni, accessibilità alle stazioni ferroviarie, ciclo-stazioni, bike sharing sovra comunali.
10. **Formazione** per tecnici, operatori economici, politici e decisori.



Progettare assieme



qualità urbana in zona 30



sperimentazione di zone 20



Ciclo parcheggi



intermodalità con il treno



promuovere i territori

5.2 – Azioni soft, educare e sensibilizzare

Dall'esame dei due decaloghi proposti a Comuni e Regioni emergono numerose attività a medio-basso costo che possono essere sviluppate da Comuni sia da soli che, con miglior risultato di impatto pianificatorio o comunicativo ed educativo, in forma aggregata e per la Venezia Orientale dai 22 Comuni assieme.

- **Decalogo Comuni – azioni che i Comuni potrebbero sviluppare assieme:**

Punti 1, 2 e 3, creare un Ufficio mobilità ciclistica di area vasta, che organizzi per tutti i comuni le rilevazioni della ripartizione modale, che valorizzi ed aggiorni il Master Plan coordinandolo con il PUMS Metropolitano in fase di avvio.

Punti 8, 9 e 10, avviare, tramite un Ufficio mobilità ciclistica di area vasta, servizi cicloturistici ed una strategia di supporto alle attività private; incentivi economici ai ciclisti come politica di accompagnamento al PUMS, la formazione di tecnici e decisori.

- **Decalogo Comuni – azioni che i Comuni potrebbero sviluppare singolarmente:**

Punti 4, 5, 6 e 7, percorsi ciclabili locali, zone 30, ciclo parcheggi di interscambio, sperimentazioni di zone 20 anche a servizio delle scuole, programmazione finanziaria per raggiungere gli obiettivi delineati.

- **Decalogo Regioni – azioni che i Comuni potrebbero sviluppare assieme:**

Punto 2, pianificazione e programmazione di area vasta, anche rapporti con i gestori del TPL.

Punto 4, salute e prevenzione, tipica attività di area vasta da avviare con le aziende ULSS, partendo da Pedibus ecc. Anni fa in alcuni comuni della Riviera del Brenta era stata condotta un'interessante campagna educativa "Bici - Klima", al Comune di Venezia stanno migliorando l'accesso alle scuole a piedi ed in bicicletta con il progetto "La mia scuola è in classe A", ed ancora la Regione Veneto ha avviato con l'ULSS il progetto Green Tour aggregando i comuni che si trovano sul grande anello ciclabile del Sile, Laguna Veneta ecc. in un grande progetto di salute e mobilità.

Punti 5, 6 e 7, coordinare lo sviluppo della mobilità ciclistica urbana ed il cicloturismo, le politiche da attivare assieme agli operatori del territorio anche attraverso conferenze ed azioni di sensibilizzazione per sondare la reattività del territorio, realizzazione di un parco ciclistico, di cartografie cicloturistiche, piani di segnalamento cicloturistico ed assieme con i privati, ideazione di prodotti turistici da due o più giorni.

Punto 8 e 9, servizi immateriali, trasporto bagagli e intermodalità migliorando le stazioni, sono azioni che vedono coinvolti gli operatori privati del turismo, quelli del trasporto pubblico per migliorare i punti di interscambio e attivare ciclo stazioni, le ferrovie per attrezzare l'accesso alle stazioni.

Punto 10, formazione per tecnici, operatori economici, politici e decisori.

- **Decalogo Regioni – azioni che i Comuni potrebbero sviluppare singolarmente:**

Punto 3, sviluppare reti ciclabili urbane e zone 30, percorsi sicuri di scuola, in modalità coordinata ed omogenea con gli altri comuni nell'ambito di indirizzi comuni forniti dall'Ufficio mobilità ciclistica di area vasta.

5.3 – Azioni hard costruire e strutturare

Tra i principi e le norme per la pianificazione e la progettazione della mobilità ciclistica urbana ed extraurbana si pone l'attenzione su una recente Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativa al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, che evidenzia come dette infrastrutture possono avere livelli qualitativi diversi, minimo, buono o ottimo a seconda di vari parametri progettuali e principalmente delle larghezze e delle condizioni di promiscuità con gli altri veicoli.

Questa premessa è necessaria per far presente come in questa fase possa essere impossibile definire in modo preciso i costi di investimento del Master Plan ed invece sia più opportuno limitarsi a dare indicazioni di importi di investimento "orientativi". Anche la lunghezza complessiva di tutti i sistemi ciclabili è orientativa: infatti alcuni percorsi si sovrappongono, altri sui fiumi sono su entrambi i lati, altri hanno varianti locali.

5.4 - Gli investimenti per la mobilità ciclistica

Gli investimenti per la mobilità ciclistica si possono articolare in tre grandi categorie:

- 1 - investimenti leggeri di promozione mobilità urbana e di avvio cicloturistico

In due anni, per tutti i comuni assieme, per mobilità urbana: formazione agli uffici tecnici comunali, promozione, sperimentazione percorsi verso le scuole, potenziamenti ciclo parcheggi, Ufficio per il coordinamento di area vasta: **circa 300.000,00 euro**.

Per mobilità extraurbana, sviluppo di Parco Cicloturistico della Venezia Orientale con piano di segnalamento cicloturistico, cartografie, sito web, miglioramento della navigazione e nuove torri di avvistamento e Ufficio per il coordinamento di area vasta: **circa 700.000,00 euro**.

- 2 - investimenti ordinari per manutenzioni di tutto il sistema

Per la manutenzione dei circa 300 Km di percorsi ciclabili intercomunali, di cui una buona parte su argini, ogni anno è necessario attuare numerosi interventi di sfalcio dell'erba che tende ad invadere la pista ciclabile e per la sistemazione della segnaletica verticale e di direzione cicloturistica; **il costo annuale orientativo potrebbe aggirarsi sui 200.000,00 euro**.

- 3 - investimenti importanti di realizzazioni interventi significativi

Dorsale superiore urbana, l'intero percorso da Mestre a San Michele al Tagliamento è di circa 100 km dei quali circa km 75 esistenti e i rimanenti **km 25 da realizzare**; considerato un costo al km comprensivo di espropri, iva e spese tecniche di circa 400.000,00 euro al km si prevede un importo di **circa 10 milioni di euro**. Considerato che quest'ultimo percorso potrebbe avere alternative per Pradipozzo o per Torresella, ed anche le precedenti tratte potrebbero avere delle allacciamenti, il costo complessivo per realizzare l'intera dorsale ciclabile si stima possa ammontare a **circa 13 milioni di euro**.

Miglioramento degli itinerari lungo i 5 fiumi, la lunghezza dei percorsi lungo i 5 fiumi ammonta a circa 200 km e il loro miglioramento richiede **circa 17 milioni di euro** con un livello qualitativo risultante attorno al buono.

Miglioramento della I3, Ciclovía della costa, la lunghezza del percorso è di **circa 130 km** e il suo miglioramento richiede **circa 16 milioni di euro**, al quale vanno sommati gli investimenti finalizzati ad utilizzare come nuova pista ciclabile in sede propria, a miglioramento di questo percorso, gli argini che il Consorzio di Bonifica prevede di rialzare nei prossimi anni in zona Terzo Bacino, Vallevecchia e Litoranea Veneta. Tali interventi al di sopra degli argini riguardano **circa 28 km** ed ammontano a **circa 6 milioni di euro** per **complessivi 22 milioni di euro**. Detta stima sostanzialmente concorda con quella emersa dallo studio Proteco incaricato dalla Conferenza dei Sindaci del Litorale.

Nuovo asse centrale cicloturistico per visitare bonifiche, canali e idrovore, la lunghezza è di **circa 20 km** con investimento di **circa 7 milioni di euro**; altri percorsi di raccordo nella zona centrale sono di **circa 25 km** con investimento di **circa 12 milioni di euro**.

Investimento complessivo circa 13 + 17 + 22 + 12 = 64 milioni di euro nei prossimi anni.

Lunghezza percorsi a carattere territoriale: esistenti circa 550 km, nuovi da realizzare circa 100 km e da migliorare sui vari Gira circa 150 km.

Gli investimenti potranno essere ripartiti su vari filoni di investimento e le scelte di priorità andranno gestite con modalità partecipate tra i Sindaci e che si potranno basare su dati oggettivi come livello di progettazione, disponibilità delle aree, connessione con i centri abitati o con stazione ferroviarie o servizi territoriali importanti, oppure strategicità per la fruizione di luoghi turisticamente molto rilevanti.

5.5 - Ritorno economico al territorio

Il ritorno economico dipende dalla capacità di Amministrazioni, operatori economici e “territorio” di fare rete positiva e “sistema attivo, coerente e dinamico”; la Provincia Autonoma di Trento è un riferimento di sicuro successo con ritorni importantissimi, altre realtà sono più lente a vedere i ritorni economici. Ciò dipende da come il sistema cicloturistico della Venezia Orientale si posizionerà sul mercato del cicloturismo nazionale ed internazionale.

Come risulta dall'analisi precedentemente esposta riguardante i percorsi ciclabili lungo i fiumi e la costa, è emersa la necessità di mettere in sicurezza lunghi tratti di viabilità ciclistica segnalata ma, essendo in promiscuo con il traffico autoveicolare, spesso pericolosa per i normali flussi cicloturistici e pertanto poco praticata.

Il desiderato spostamento di cicloturisti dalla costa all'interno dipenderà pertanto anche da quanto questi percorsi di penetrazione saranno resi sicuri.