



Il Masterplan della viabilità
Veneto Orientale

Il Masterplan delle tre viabilità

Relazione



Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale

Capofila:

Comune di Portogruaro

22 Comuni Città Metropolitana di Venezia:

Annone Veneto, Caorle, CavallinoTreporti, Ceggia,
Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Eraclea,
Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Gruaro,
Jesolo, Meolo, Musile di Piave, Noventa di Piave,
Portogruaro, Pramaggiore, Quarto d'Altino,
S.Donà di Piave, S. Michele al Tagliamento, S.Stino
di Livenza, Teglio Veneto e Torre di Mosto



Cofinanziato LR 16/1993



Il Masterplan della viabilità del Veneto Orientale.

Il Masterplan delle tre viabilità.

Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale

Comune Capofila: Comune di Portogruaro

*Comuni della Cabina di Regia del Veneto Orientale

Comuni interessati:

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 Gruaro*
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

Gruppo di lavoro

RUP: Ing. Dimitri Bonora

Incaricati:

Città Sotto Scacco Srl
Via Don Federico Tosatto 127,
30174 Venezia
www.cittasottoscacco.it
info@cittasottoscacco.it

Pian. Damiano Solati
Via Manin 15,
30034 Mira (VE)
damian.sol@gmail.com

Goudappel BV
Snipperlingsdijk 4,
7417 BJ Deventer (NL)
www.goudappel.nl
info@goudappel.nl

Professionisti:

Dott. Danny van Beusekom
Dott. Richard ter Avest
Dott. Andrea Graziano
Dott. Luca Zampieron
Dott. Damiano Solati

Versione: Relazione Versione 04
Data ultima revisione: 10/11/2021
Classificazione: Definitiva





Indice dei contenuti

INTRODUZIONE.....	10	4.2 Zone A – Centri e poli urbani.....	71
1. Introduzione.....	11	4.3 Zone B – La città nuova.....	72
1.1 Approccio generale	12	4.4 Zone C – Le aree rurali	73
1.2 Assetto strategico	13	LE MISURE “HARDWARE”	74
QUADRO CONOSCITIVO.....	14	5.1 Il Masterplan per i pedoni.....	75
2. Quadro conoscitivo.....	15	5.2 Il Masterplan per le bici	76
2.1 Inquadramento socio economico d’area	15	5.3 Il Masterplan per il trasporto pubblico	77
2.2. Inquadramento infrastrutturale	16	5.4 Il Masterplan per le auto	79
2.3 Scenario di riferimento.....	18	5.5 Attenzione per l’ambiente	81
2.3 Assetto territoriale e pianificatorio.....	18	5.6 Navigabilità dei corsi d’acqua interni	82
2.5 Criticità e impatti ambientali del sistema di viabilità.....	20	SCENARI	84
2.6 Dinamiche e caratteristiche degli spostamenti	21	6.1 Scenari di progetto	85
2.7 Mobilità pubblica	23	6.2 Breve termine (quick wins).....	90
2.8 I grandi assi di viabilità.....	24	6.3 Lungo termine	92
2.9. Incidentalità	38	6.4 Scheda 1: Collegamento Meolo – Fossalta di Piave	96
L’OPINIONE DELLE 22 COMUNITÀ.....	40	6.5 Scheda 2: Ponti sul Piave	98
3 L’opinione delle 22 Comunità	41	6.6 Scheda 3: Potenziamento litoraneo	100
STRATEGIE	68	6.7 Scheda 4: Accesso congestionato.....	102
4 Strategia generale: Il Masterplan delle tre viabilità	69	6.8 Scheda 5: Potenziamento SS14.....	104
4.1 Le tre viabilità: A, B, C	69	6.9 Scheda 6: Accessibilità A4 (casello Cessalto)	106
		6.10 Scheda 7: Accessi congestionati	108
		6.11 Scheda 8: Connessione con Caorle	109



6.12 Scheda 9: Accesso/uscita autostradale	111
6.13 Scheda 10: Ingresso autostrade diretto per Bibione	114
6.14 Scheda 11: Unico accesso a Bibione.....	117
LE MISURE "SOFTWARE"	120
7.1 Un nuovo processo di pianificazione integrata.....	121
7.2 Il Masterplan per mobilità nuova e rete intelligente.....	123
7.3 Il Logo del Masterplan	124
8 Ringraziamenti	126

Allegati

Tavola T.01 Analisi, criticità e progettualità	
Tavola T.02 Analisi della viabilità principale	
Tavola T.03 Scenari del breve e medio-lungo termine	
Tavola T.04 Scenario del breve termine	
Tavola T.05 Scenario del lungo termine	



Indice delle figure

Figura 1. Principi fondamentali SUMP. (Fonte: Piattaforma Eltis).....	11	Figura 17. Principali arterie di interesse intercomunale analizzate	25
Figura 3. Popolazione residente (Fonte: ISTAT).....	15	Figura 18. Guida alla lettura degli schemi di sintesi di analisi.....	25
Figura 2. Presenze turistiche (Fonte: ISTAT).....	15	Figura 19. incidentalità per comune (Elaborazione su dati Città Metropolitana di Venezia).....	38
Figura 4. Rete corridoi TEN-t.....	16	Figura 20. Serie storica 2009-2018 incidentalità (Elaborazione su dati Città Metropolitana di Venezia).....	38
Figura 5. Sistema Nazionale Ciclovie turistiche	16	Figura 21. Hotmap incidentalità (Elaborazione su dati Città Metropolitana di Venezia)	38
Figura 6. Masterplan della ciclabilità del Veneto Orientale 2019	17	Figura 22. Cinto Caomaggiore SP251 in ambito urbano (Google s.v.2019).....	69
Figura 7. Estratto Bicalia 2019.....	17	Figura 23. Cavallino Treporti, piazza S. Maria Elisabetta prima e dopo (Google s.v. 2018 e 2021).....	69
Figura 8. Previsioni strumenti urbanistici comunali (2021)	19	Figura 24. Zone strategiche A, B, C (Elaborazione autori).....	70
Figura 9. Immagine satellitare nord Italia in stagione invernale (Fonte: MODIS radio-meter, NASA).....	20	Figura 25. Strada in zona A - PRIMA (Elaborazione con Streetmix)	71
Figura 10. Estratto Rete Natura 2000 nel Veneto (area Veneto Orientale e Venezia)	20	Figura 26. Strada in zona A - DOPO (Elaborazione con Streetmix)	71
Figura 11. Spostamenti pendolari intercomunali tra i comuni della regione Veneto con più di 100 spostamenti al giorno (Base ISTAT 2011 – Elaborazione Regione Veneto).....	21	Figura 27. Eraclea SP42 in ambito urbano - segnaletica (Google s.v.2019).....	72
Figura 12. Spostamenti pendolari intercomunali tra i comuni della città metropolitana (Base ISTAT 2011 – PUMS prelim. C.M.Venezia)	21	Figura 28. Eraclea SP42 in ambito urbano e sicurezza stradale (Google s.v.2019).....	72
Figura 13. Panoramica di confronto tra i 22 comuni - mobilità giornaliera e ripartizione modale (Base ISTAT 2011 – Elaborazione autori 2021).....	22	Figura 29. Strada in zona B - PRIMA (Elaborazione con Streetmix)	72
Figura 14. Rete trasporto pubblico (Fonte: ATVO)	23	Figura 30. Strada in zona B - DOPO (Elaborazione con Streetmix).....	72
Figura 15. Linea ferroviaria (Fonte: RFI).....	23	Figura 31. Esempi in contesti esteri (linee guida ciclabilità Regione Emilia Romagna).....	72
Figura 16. Estratto livello di saturazione della rete autostradale e strade extraurbane (PRT, 2019).....	24	Figura 32. Strada in zona C - PRIMA (Elaborazione con Streetmix).....	73
		Figura 33. Strada in zona C - DOPO (Elaborazione con Streetmix)	73



Figura 34. Accessibilità Dutch Cycling Vision – (Elaborazione Goudappel - Dutch Cycling Embassy)76

Figura 35. “Stazioni come poli del movimento” – (Elaborazione Città Sotto Scacco Srl – Goudappel).....78

Figura 36. Spazio di Reazione.....79

Figura 37. Probabilità di incidente mortale in % (Elvik,2009).....79

Figura 38. Concept di parcheggio Mobility Hub - (ElaborazioneAutori).....80

Figura 39. Vie d’acqua del Veneto Orientale83

Figura 40. Scenari Lungo vs Breve termine86

Figura 41. Estratto Tavola T4 - Scenario breve termine.....88

Figura 42. Estratto Tavola T5 - Scenario medio e lungo termine.....89

Figura 43. Rete intelligente a supporto della sicurezza stradale (Goudappel, 2020)123



INTRODUZIONE

1. Introduzione

Il documento scaturisce dopo un percorso di approfondita analisi degli strumenti di pianificazione vigenti a scala locale e sovralocale; analisi del territorio e dello stato attuale della mobilità. Esso è sintesi di un processo "breve ma intenso" di partecipazione e coinvolgimento delle 22 amministrazioni comunali che compongono l'area del Veneto Orientale. Una serie di incontri, co-pianificazione e ascolto hanno generato una precisa e celere agenda.

In particolare, viene descritto il modo in cui il Masterplan definisce la visione, gli obiettivi, le azioni e strumenti. Il **Masterplan** è uno strumento che **presenta un'idea della viabilità integrata, sostenibile e non settoriale**, perfettamente in linea con quelle che sono le previsioni vigenti alle diverse scale. Sono per cui **delineati: sviluppi strategici di rete, interventi di messa in sicurezza del traffico**, azioni e strategie per incentivare **modalità di spostamento sostenibili**.

In qualità di Masterplan, lo strumento offre degli "indirizzi" non prescrittivi ma orientativi agli interventi. La finalità è quindi quella di offrire una visione generale e sistematica di insieme utile a evitare la dispersione dei progetti. La fattibilità tecnico-economica di dettaglio segue successivamente al Masterplan. Il Masterplan pertanto non chiude la discussione sulle scelte ma la apre, orientandone i temi generali. Nel rispetto della legge regionale 22 giugno 1993, n. 16, l'obiettivo è quello di realizzare **uno strumento che sia di supporto generale per la pianificazione comunale di settore (PUMS, BICIPLAN, PEBA, PAU, PUT, PGU)**.

Il Masterplan mette a sistema alcune delle migliori pratiche europee sulla **sostenibilità degli spostamenti**, presentandone una sintesi territoriale di orientamento in linea con le tendenze internazionali. Si sottolinea come il Masterplan si allinea al processo di pianificazione strategica

sostenibile e integrata riconosciuta in abito internazionale. È ormai da anni che viene riconosciuta l'esigenza di pianificare la crescente complessità della mobilità urbana attraverso un processo strategico, sostenibile e integrato su diversi settori e livelli in trasformazione. I principi fondamentali che sono alla base di un moderno processo di pianificazione della mobilità e del trasporto sostenibile, sono di seguito evidenziati nel SUMP concept definiti dalla Commissione Europea. In questo modo, il Masterplan non essendo un piano, incorpora i principi, dialoga fortemente con il PUMS metropolitano, si allinea all'idea di pianificazione strategica, sostenibile e integrata, e viene costruita una strategia complessiva delle 22 Amministrazioni per scelte di viabilità. **Si evidenzia, pertanto, come il Masterplan non abbia alcun valore conformativo né vincolante, ma ha funzione di strumento di supporto alle future scelte di carattere programmatico e progettuale.**



Figura 1. Principi fondamentali SUMP. (Fonte: Piattaforma Eltis)



1.1 Approccio generale

Il Masterplan non ha la volontà, e d'altra parte non ha la competenza normativa, di definirsi come strumento di gestione del territorio, ma si conforma come un **atto di indirizzo e programmazione strategica di scala vasta** finalizzata a individuare possibili assetti.

L'approccio di costruzione del Masterplan è stato, pertanto, quello di dotare il territorio di uno strumento che va a evidenziare ed esplicitare le criticità presenti nel contesto, al fine, di delineare un possibile assetto futuro che operi sia in relazione alle necessità locali che in relazione ad una prospettiva di organizzazione il più possibile ampia e condivisa.

La prospettiva di riferimento assunta dal Masterplan è quella della creazione di uno strumento che indirizzi il futuro approccio alla riorganizzazione e gestione del sistema viario e della mobilità tramite linee di indirizzo di ampio sguardo. **Il Masterplan non ha la volontà di indicare specifiche soluzioni puntuali o di dettaglio, livello rispetto al quale lo strumento non ha competenza; l'obiettivo del Masterplan è quello di supportare le future strategie e scelte di pianificazione.**

Il Masterplan si struttura come **elemento di diretto coinvolgimento delle amministrazioni locali**, volendo delineare possibili soluzioni e indirizzi programmatori che rispondano alle esigenze specifiche delle particolarità locali, fermo restando la visione complessiva, organica, integrata e coordinata di tutta la realtà che compone il Veneto Orientale.

In tal senso, già in fase analitica **il Masterplan ha tenuto conto di due livelli di relazione con il territorio. In primo luogo, sono stati approfonditi gli aspetti conoscitivi complessivi del contesto, utilizzando le informazioni già assunte in sede di redazione del PUMS della Città Metropolitana di Venezia** (in fase di stesura) al fine di verificare le condizioni in essere anche in coerenza con gli altri strumenti di settore che

coinvolgono il territorio. In secondo luogo, quindi, **l'analisi è stata condotta in riferimento alle singole realtà comunali.**

Parte fondamentale dell'apporto conoscitivo è stata affidata al **coinvolgimento delle realtà locali**, attraverso l'indicazione degli elementi di criticità rilevati e delle indicazioni di carattere progettuale e programmatico già in essere.

Il Masterplan si sviluppa come una sintesi delle istanze locali che hanno una significatività in relazione alle soluzioni di problematiche trasportistiche di scala territoriale. Vengono **definite possibili azioni riferite a due prospettive programmatiche.**

La prima è quella riferita allo **scenario di breve periodo**, mentre, la seconda riguarda il **medio-lungo periodo**. Come meglio dettagliato di seguito, **la prima riguarda possibili azioni che possono essere implementate in tempi rapidi attraverso progettazioni locali che possono essere sviluppate anche dalle singole amministrazioni locali.** Gli interventi di medio-lungo periodo riguardano opere di carattere strutturale e sono più complesse, potendo necessitare di coordinamento tra più soggetti e risorse più rilevanti.

Tali soluzioni, in ragione della competenza e livello programmatico del Masterplan, andranno sviluppate tramite approfondimenti analitici e progettuali, cogliendo anche le possibili integrazioni tra le indicazioni fornite dal Masterplan.

Il Masterplan, in sintesi, si sviluppa come uno strumento di indirizzo e programmazione di carattere strategico in riferimento non tanto a specifici progetti, ma quanto piuttosto legato a un'idea più ampia di possibile organizzazione/riorganizzazione del sistema della mobilità. Carattere strategico che si fonda in riferimento al capitale fisso sociale, ossia al patrimonio materiale e immateriale collettivo che determina le condizioni attuali e le potenzialità di sviluppo del territorio.



Alcune proposte individuate coinvolgono, in modo più o meno diretto, aree esterne ai 22 territori comunali proponenti, riguardando direttrici riferite al capoluogo metropolitano, regionale, oltre che aree della Regione Friuli Venezia-Giulia. Si tratta di indicazioni di carattere strategico che necessitano in fase successiva sviluppo di confronti con i diversi soggetti. Tuttavia, le indicazioni proposte sono state studiate verificando sia la compatibilità con i territori confinanti esterni, sia le ricadute, gli effetti migliorativi degli indirizzi proposti per tutti gli ambiti coinvolti.

1.2 Assetto strategico

Il Masterplan, in ragione della sua valenza e della scelta di operare all'interno di un livello "alto" di indirizzo programmatico, si articola in riferimento a pochi assunti fondamentali:

- **limitare gli interventi che comportano maggiori trasformazioni** – le azioni di inserimento di nuove infrastrutture e opere devono essere contenute optando in prima istanza per gli interventi mirati al miglior utilizzo, adeguamento e completamento della rete esistente;
- **gestire gli interventi in relazione ai caratteri funzionali dei flussi di traffico** – definire soluzioni e indirizzi di sviluppo sulla base delle tipologie di traffico (urbano, di attraversamento, di penetrazione,) mantenendo flussi misti laddove è possibile e necessario, andando a differenziare i carichi laddove la compresenza risulti incompatibile con i caratteri fisici della rete e contesto urbano e ambientale;
- **proporre sistemi alternativi e migliorativi rispetto alla mobilità attuale** – individuare sistemi di gestione del traffico e modalità di usi della rete e del territorio al fine di dare maggiore efficienza alla rete e di contenere i disturbi dovuti al traffico per le aree urbane;
- **considerare in modo integrato le azioni di carattere infrastruttu-**

rale, urbanistico e ambientale – definire un assetto viario che sia coerente con la qualità territoriale e che consenta l'implementazione di azioni di carattere urbanistiche e ambientali che permettano l'aumento della qualità locale;

- **alleggerimento del carico turistico** – prospettiva di definire un sistema integrato di riorganizzazione dell'accessibilità al sistema litoraneo, proponendo oltre ad una riorganizzazione della rete, anche l'alleggerimento dei carichi nell'area costiera favorendo sistemi di parcheggi scambiatori e modalità di trasporto alternative sia per la mobilità locale che per l'accesso turistico.



QUADRO CONOSCITIVO



2. Quadro conoscitivo

2.1 Inquadramento socio economico d'area

Il Veneto Orientale è delimitato da confini naturali, quali a nord-est il fiume Tagliamento, a nord-ovest la fascia delle risorgive, ad ovest il fiume Sile e laguna di Venezia, a sud la fascia litoranea. L'area a monte si sviluppa lungo il sistema infrastrutturale del corridoio europeo ed è caratterizzata da importanti centri urbani e un paesaggio agrario con presenza di sistemi rurali. L'area a nord ha importanti connessioni con il trevigiano e il pordenonese. Tali connessioni riferite all'asse plurimodale del corridoio manifestano una polarizzazione in corrispondenza dei caselli. L'area costiera è più densamente urbanizzata e vi è l'affermazione dell'industria turistica. Su tutto il territorio è caratteristica la rete di corsi d'acqua e di vie navigabili che sono parte integrante della litoranea Veneta. Quest'ultima è una rete che si sviluppa in gran parte nell'area del Veneto Orientale e si estende dalla laguna Veneta, in parallelo alla costa del Golfo di Venezia, sino alla foce del fiume Isonzo.

Il contesto in oggetto ricomprende 22 dei 44 comuni che compongono il territorio della Città Metropolitana di Venezia. Complessivamente si tratta di un comparto che si sviluppa per circa 1.116 kmq, pari a poco meno della metà dell'intero ambito metropolitano. La popolazione residente al 2018 è pari a circa 236.732 abitanti, corrispondente a poco meno del 30% dell'intera popolazione della Città Metropolitana. Va tuttavia considerato come nei mesi estivi la capacità attrattiva del sistema litoraneo porti la popolazione a più di 23 milioni di persone, di cui si stima come il 70% sia legata a presenze straniere, che si riversano principalmente nei comuni litoranei. Per quanto riguarda la popolazione stabilmente presente nel territorio, si osserva come questa coinvolga principalmente le realtà di San Donà di Piave, Jesolo e Portogruaro. Questi comuni rappresentano il centro di conurbazioni che fisicamente e funzionalmente intrattengono strette relazioni con i nuclei minori.

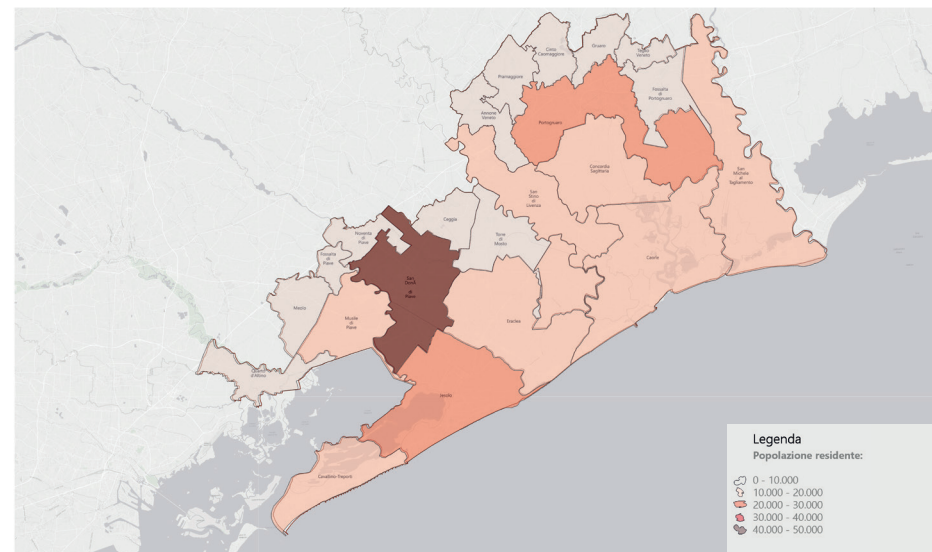


Figura 3. Popolazione residente (Fonte: ISTAT)

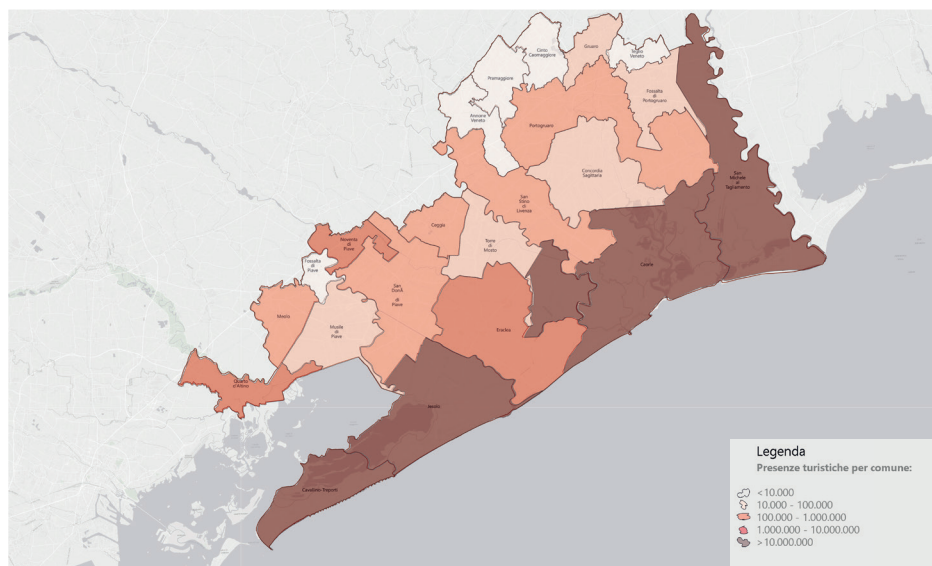


Figura 2. Presenze turistiche (Fonte: ISTAT)

2.2. Inquadramento infrastrutturale

Il Veneto Orientale è interessato dalle reti di livello europeo e nazionale (corridoi transeuropei e reti ciclabili).

I **corridoi transeuropei TEN-T (Trans-European Networks)** sono l'insieme delle infrastrutture lineari e puntuali considerati rilevanti a livello europeo. Su tale base viene sviluppata la rete intermodale europea composta da infrastrutture ferroviarie, stradali, fluviali, aeree/aeroportuali. La priorità è quella di assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando integrazione tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti. Le istituzioni locali, su questa base, pianificano l'efficientamento dei collegamenti e del "ultimo miglio".



Figura 4. Rete corridoi TEN-t

I Corridoi TEN-T che interessano la città metropolitana di Venezia e in particolare l'area del Veneto Orientale sono:

- il **Corridoio Mediterraneo** (verde nella figura 4) attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
- il **Corridoio Baltico Adriatico** (blu nella figura 4) collega l'Austria e la Slovenia ai porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna;

I **nodi di San Donà di Piave e Portogruaro** sono strategici per la rete viaria e ferroviaria, al centro delle connessioni Venezia-Trieste-Est, Venezia-Udine-Austria-Est dei Corridoi europei. Tale considerazione, si aggiunge alla vicinanza all'**aeroporto Marco Polo di Venezia** e **Porto di Venezia**.



Figura 5. Sistema Nazionale Ciclovie turistiche



Gli itinerari della rete europea Eurovelo, individuati dall'ECF (European Cyclists Federation) riguardano la **Mediterranean Route (numero 88)** che viene rappresentata nel tratto del Veneto Orientale dalla ciclovie Venezia-Trieste. La rete Bicalitalia di FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) comprende l'itinerario **Eurovelo e la ciclovie Romea-Tiberina** (numero 5), che nel Veneto Orientale connette Venezia Mestre con San Donà di Piave e Portogruaro. A partire da questi itinerari sono inseriti i finanziamenti nazionali relativi al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) che riguardano la realizzazione di diverse ciclovie su tutto il territorio nazionale. Nel Veneto Orientale i finanziamenti SNCT riguardano in particolare la **ciclovie TRI-LI-VE (Trieste – Lignano Sabbiadoro – Venezia)**, una ciclovie di circa 150 km tra Venezia e Trieste.



Figura 7. Estratto Bicalitalia 2019

Il sistema delle ciclovie regionali del Veneto, della città metropolitana di Venezia e in particolare dell'area del Veneto Orientale, interessa capillarmente il territorio locale (extraurbano/urbano) ed è definito sulla maglia di livello nazionale/europeo. È necessario considerare che la progettazione e realizzazione delle connessioni ciclabili locali (extraurbano) debba permettere una proficua interazione tra le reti locali e reti di livello superiore. In particolar modo, un singolo tratto di ciclabile è parte di un sistema e deve garantire un'omogeneità complessiva (continuità e attrattività). In quest'ottica è inserito il "Masterplan della ciclabilità del Veneto Orientale" che sulla base della rete esistente e delle reti nazionali/europee, individua un sistema ciclabile extraurbano e urbano. Su questa base vi è un orientamento (non prescrittivo) per i diversi livelli istituzionali per un processo di decisioni pubbliche omogenee, dinamiche e partecipate sul tema della ciclabilità.

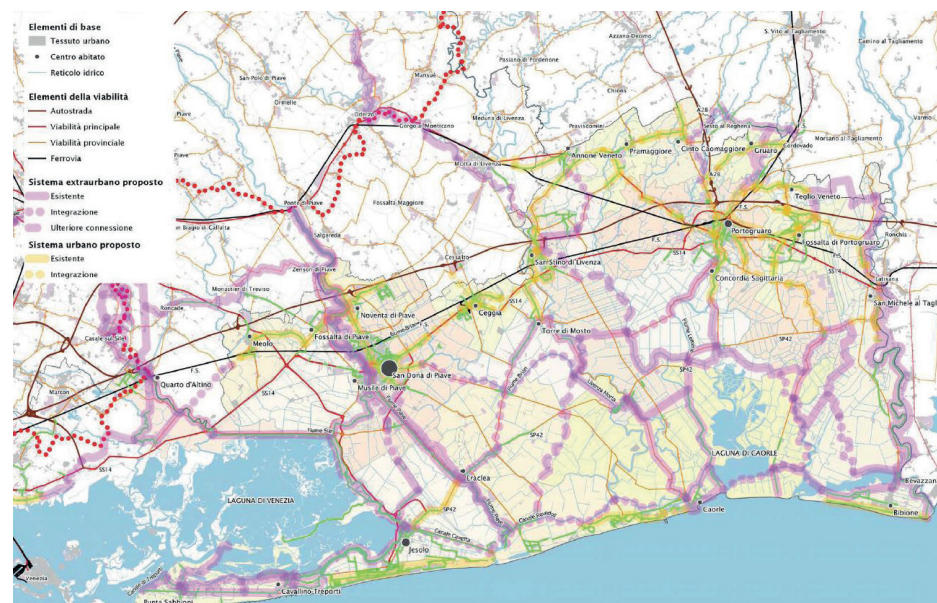


Figura 6. Masterplan della ciclabilità del Veneto Orientale 2019



2.3 Scenario di riferimento

Il contesto rispetto al quale il Masterplan si conforma riguarda interventi di carattere infrastrutturale già programmati e in fase di realizzazione.

Sono stati presi in esame, quindi, i contenuti degli strumenti urbanistici generali vigenti dei Comuni coinvolti (PAT e PRG). Il Masterplan non ha la competenza, né volontà, di rivedere scelte già in atto, ma analizza e coglie le potenzialità del quadro pianificatorio in atto in relazione agli obiettivi e assunti del Masterplan stesso. Gli indirizzi dei piani comunali vengono pertanto in parte ripresi all'interno delle proposte del Masterplan, quali elementi che sostengono o si integrano con il disegno programmatico del presente strumento.

Si rileva inoltre come il Masterplan assuma come scenario di riferimento base l'assetto ipotizzabile in riferimento al completamento della **realizzazione della terza corsia della A4**. Le opere relative a tale intervento sono infatti ampiamente già realizzate, coinvolgendo una porzione significativa anche dell'ambito del Veneto Orientale.

L'assetto riferito a tale scenario comporta un potenziamento della capacità dell'asse autostradale in riferimento al traffico di attraversamento, con significativa incidenza per i mezzi pesanti. Questo avrà come effetto lo spostamento di quota parte del traffico pesante che attualmente insiste sulla SS 14. Effetti si avranno anche sul traffico leggero grazie alla migliore funzionalità dell'asse autostradale e della sicurezza della stessa. Si stima pertanto come la SS 14 assumerà maggiormente una funzione di connessione tra le diverse polarità urbane.

Si assume inoltre il riferimento di riorganizzazione dell'asse della **"Via del mare"**, in relazione alla direttrice della **Treviso-Mare**, in assenza tuttavia di specifiche scelte progettuali e indicazioni infrastrutturali.

2.3 Assetto territoriale e pianificatorio

Il Masterplan del Veneto Orientale, come già espresso, non ha valenza conformativa o prescrittiva. Questo significa che le indicazioni e prospettive del Masterplan non determinano ricadute dirette in riferimento agli strumenti di pianificazione e scelte progettuali già assunte. Si fa riferimento in prima istanza ai contenuti del **Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT)**, quale strumento chiamato a delineare gli indirizzi di sviluppo e gestione degli aspetti infrastrutturali e trasportistici regionali. Il PRT definisce così la struttura e obiettivo centrale del piano:

"La visione per il sistema dei trasporti del Veneto è di garantire una mobilità sostenibile per le persone e le cose. Una visione che si traduce in un Veneto più competitivo e connesso con il mondo ma al tempo stesso attento all'equità sociale, all'inclusività e all'accessibilità dei propri territori".

Il PRT assume così 8 obiettivi generali che guidano il piano stesso e definiscono gli indirizzi della pianificazione trasportistica della regione:

1. Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale;
2. Potenziare la mobilità regionale per un Veneto di cittadini equamente connessi;
3. Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto;
4. Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio;
5. Accrescere funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto;
6. Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità;



7. Efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati;
8. Sviluppare una nuova governance integrata della mobilità regionale.

Il Masterplan, nel suo approccio e modalità di sviluppo della proposta, si rifà in diretto riferimento agli **obiettivi 6 e 8**.

Lo strumento in oggetto vuole infatti svilupparsi quale elemento finalizzato a delineare un possibile assetto di indirizzo dove vengono integrate prospettive di riorganizzazione strutturale e azioni di gestione locali e territoriali anche in termini di migliore utilizzo del patrimonio infrastrutturale. Non si opera attraverso la sola definizione di interventi fisici, ma in modo più significativo indirizzando verso un approccio mirato alla riorganizzazione e creazione di un assetto territoriale che razionalizzi le modalità di trasporto in modo organico e integrato.

Il Masterplan definisce gli elementi necessari di approfondimento analitico e progettuale attraverso una visione programmatica e gestionale più ampia e flessibile, piuttosto del canonico paradigma che alle problematiche trasportistiche si dà risposta con realizzazione di nuova viabilità.

In relazione al quadro programmatico degli strumenti comunali e metropolitani sono state verificate le previsioni in essere, con particolare riferimento agli aspetti di carattere infrastrutturale e sviluppo insediativo. Il Masterplan non si pone in contrapposizione rispetto ai contenuti degli strumenti vigenti, andando in larga parte ad integrarsi con scelte locali assunte ai diversi livelli. Le proposte avanzate sono finalizzate a meglio gestire e integrare soluzioni infrastrutturali o creare elementi che, anche sviluppandosi in modo alternativo, non precludono previsioni vigenti. Il livello di dettaglio del presente strumento non determina, per sua stessa volontà, situazioni di potenziale conflitto, ma supporta un approccio più articolato e focalizza l'attenzione rispetto a tematiche strategiche.

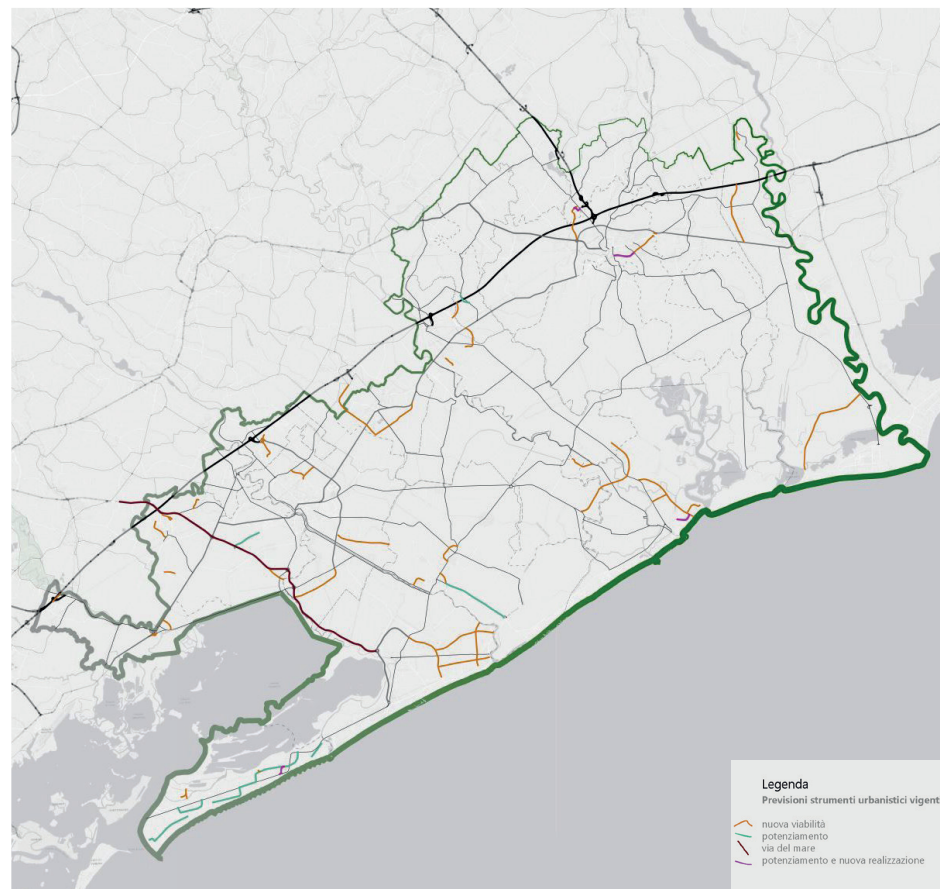


Figura 8. Previsioni strumenti urbanistici comunali (2021)



2.5 Criticità e impatti ambientali del sistema di viabilità

L'inquinamento atmosferico è una minaccia globale che porta a grandi impatti sulla salute umana e sugli ecosistemi. Le emissioni sono aumentate in molte aree del mondo. Per quanto riguarda l'Europa, la qualità dell'aria rimane scarsa in molte aree, nonostante la riduzione delle emissioni e delle concentrazioni ambientali. L'inquinamento atmosferico è attualmente il rischio ambientale più importante per la salute umana ed è percepito come la seconda preoccupazione ambientale per gli europei, dopo il cambiamento climatico (Commissione europea, 2017).

L'intero territorio della città metropolitana di Venezia è localizzato geograficamente nella pianura Padana, una delle aree più inquinate d'Europa a causa della propria conformazione e della stagnazione degli inquinanti prodotti. In stretta correlazione con quanto previsto preliminarmente dal PUMS metropolitano, è quindi fondamentale lo studio delle cause di inquinamento e l'individuazione di strategie atte alla diminuzione delle relative criticità, allo scopo di salvaguardare la salute e la qualità di vita degli abitanti del territorio.



Figura 9. Immagine satellitare nord Italia in stagione invernale (Fonte: MODIS radiometer, NASA)

Le strategie proposte dal Masterplan sono, infatti, finalizzate a consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nei piccoli e medi centri urbani dell'area del Veneto Orientale.

Oltre alla questione ambientale "aria", vi è la relazione "acqua-terra" che è significativa per tutta l'area metropolitana di Venezia, con peculiari sistemi lagunari, fluviali e costieri. Di seguito si segnalano, in estratto, i siti della Rete Natura 2000 nella regione Veneto.

Data tale sensibilità, su tale sistema territoriale, vi è la necessità di pianificare principalmente un miglioramento e manutenzione della rete infrastrutturale esistente, in merito alle caratteristiche della sicurezza e resilienza delle infrastrutture, all'aumento dei flussi di traffico e la domanda, e alla vulnerabilità ai cambiamenti climatici.

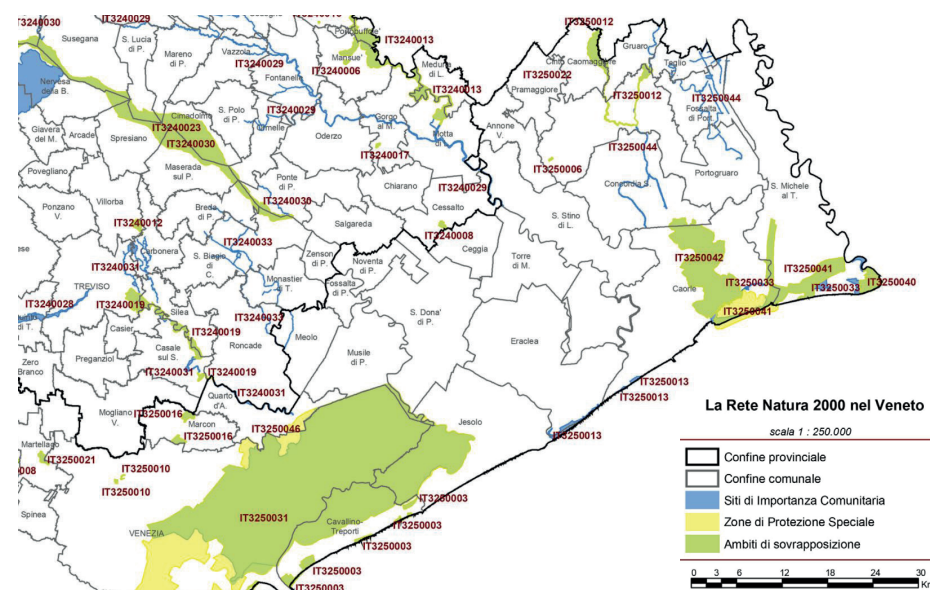


Figura 10. Estratto Rete Natura 2000 nel Veneto (area Veneto Orientale e Venezia)



2.6 Dinamiche e caratteristiche degli spostamenti

Sulla base dei dati forniti dalla Città metropolitana di Venezia e dall'ISTAT, viene riportata e rielaborata la panoramica generale del sistema di mobilità, con particolare attenzione alle questioni relative alla viabilità intercomunale del Veneto Orientale.

Dall'ISTAT è stata analizzata la mobilità sistematica, matrice O-D degli spostamenti per motivi di lavoro e studio della popolazione residente rilevata al 15° censimento generale della popolazione Italiana (2011). È stato elaborato un confronto delle caratteristiche degli spostamenti di tutti e 22 i Comuni. Tale analisi è stata sviluppata per ottenere una panoramica generale sulle dinamiche e caratteristiche degli spostamenti quotidiani in base a: **Mobilità giornaliera per studio o lavoro, mobilità fuori comune per studio o lavoro, mobilità occupazionale, mobilità studentesca, mobilità privata (uso mezzo privato), mobilità pubblica (uso mezzo collettivo), mobilità lenta (a piedi o in bicicletta), mobilità breve, mobilità lunga.**

In seguito, dalle rappresentazioni che riguardano gli spostamenti pendolari intercomunali tra i comuni della regione e il particolare della città metropolitana di Venezia, su base dati ISTAT, si evince che gli spostamenti degli occupati sono principalmente effettuati verso altri comuni all'interno della città metropolitana di Venezia. Sia nella rappresentazione regionale, sia nella rappresentazione metropolitana San Donà di Piave e Portogruaro costituiscono poli attrattivi minori a sé stanti. Come riportato nel documento di PUMS metropolitano preliminare, Venezia-Mira è la relazione interna metropolitana principale (oltre 7.100 spostamenti giornalieri), seguita dalle connessioni tra Venezia con Chioggia, Spinea, Martellago e Marcon (2.500-5.000 spostamenti giornalieri), poi vi sono San Donà di Piave e Portogruaro che costituiscono polarità locali di rilievo da cui si diramano numerosi spostamenti.

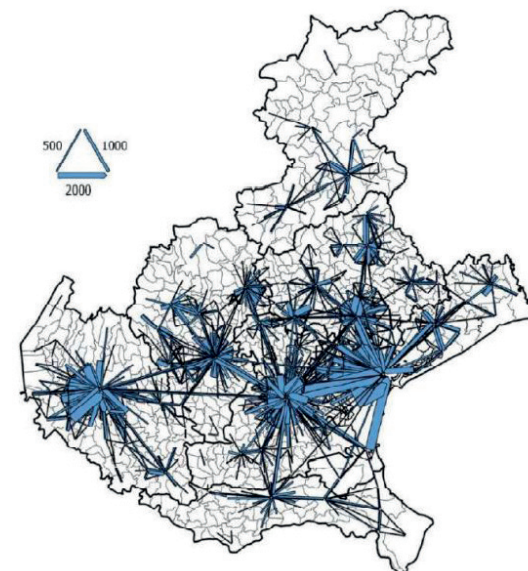


Figura 11. Spostamenti pendolari intercomunali tra i comuni della regione Veneto con più di 100 spostamenti al giorno (Base ISTAT 2011 – Elaborazione Regione Veneto)

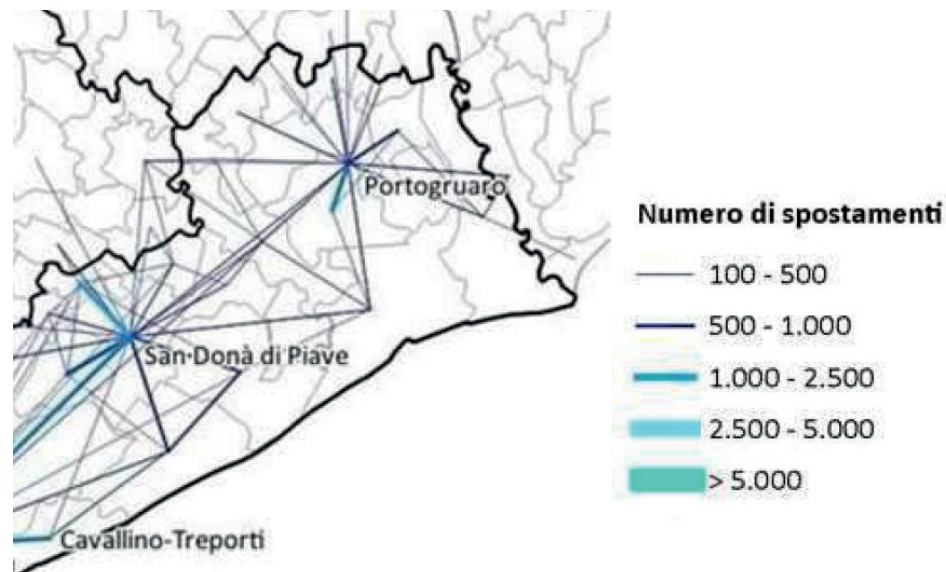


Figura 12. Spostamenti pendolari intercomunali tra i comuni della città metropolitana (Base ISTAT 2011 – PUMS prelim. C.M. Venezia)



Di seguito viene riportato il dato relativo alla mobilità giornaliera e alla ripartizione modale. Si evince una panoramica generale sulle differenze tra i diversi centri del Veneto Orientale in termini di mobilità giornaliera (dinamiche e caratteristiche). Nei grafici viene segnalato il dato del singolo comune, dato regionale, dato nazionale per un confronto multiscalare. **Si stima che gli spostamenti avvengono principalmente in mobilità privata, con un valore di 66,4% di modal share medio di mobilità privata (auto).** Per la maggior parte dei centri del Veneto Orientale ci sono alte percentuali di spostamenti generati che si esauriscono all'esterno dei comuni. Alcuni comuni riportano delle percentuali basse di spostamenti giornalieri fuori comune e sono: Caorle, Cavallino –Treporti, Jesolo, Portogruaro, San Donà di Piave, San Michele al Tagliamento. Dai dati ISTAT si evince che per la maggior parte dei comuni del Veneto Orientale si ha una percentuale di oltre **il 75% di popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio e impiega fino a un massimo di 30 minuti per raggiungere la destinazione giornaliera.** Queste due valutazioni, in generale, fanno emergere che la maggior parte degli spostamenti interni si esauriscono in meno di 3 km. In sintesi, **la maggior parte degli spostamenti sono di prossimità. Emerge, che le modalità attive e sostenibili (a piedi, bici, e-bike, piedi+bus, bici+bus), se sostenute da adeguati miglioramenti infrastrutturali, potrebbero soddisfare gran parte della domanda di mobilità nella maggior parte dei comuni del Veneto Orientale, per brevi distanze (< 5 km), per medie distanze (<10 km).**

La base dati ISTAT è in aggiornamento con il nuovo censimento generale della popolazione nel 2021, per una panoramica più attuale e per una maggiore sintonia con il PUMS metropolitano in corso di redazione, si è fatto riferimento ai dati forniti dalla città metropolitana di Venezia. Tali dati sono un'elaborazione sugli spostamenti di utenti ottenuti mediante l'analisi della posizione rispetto alle celle telefoniche presenti

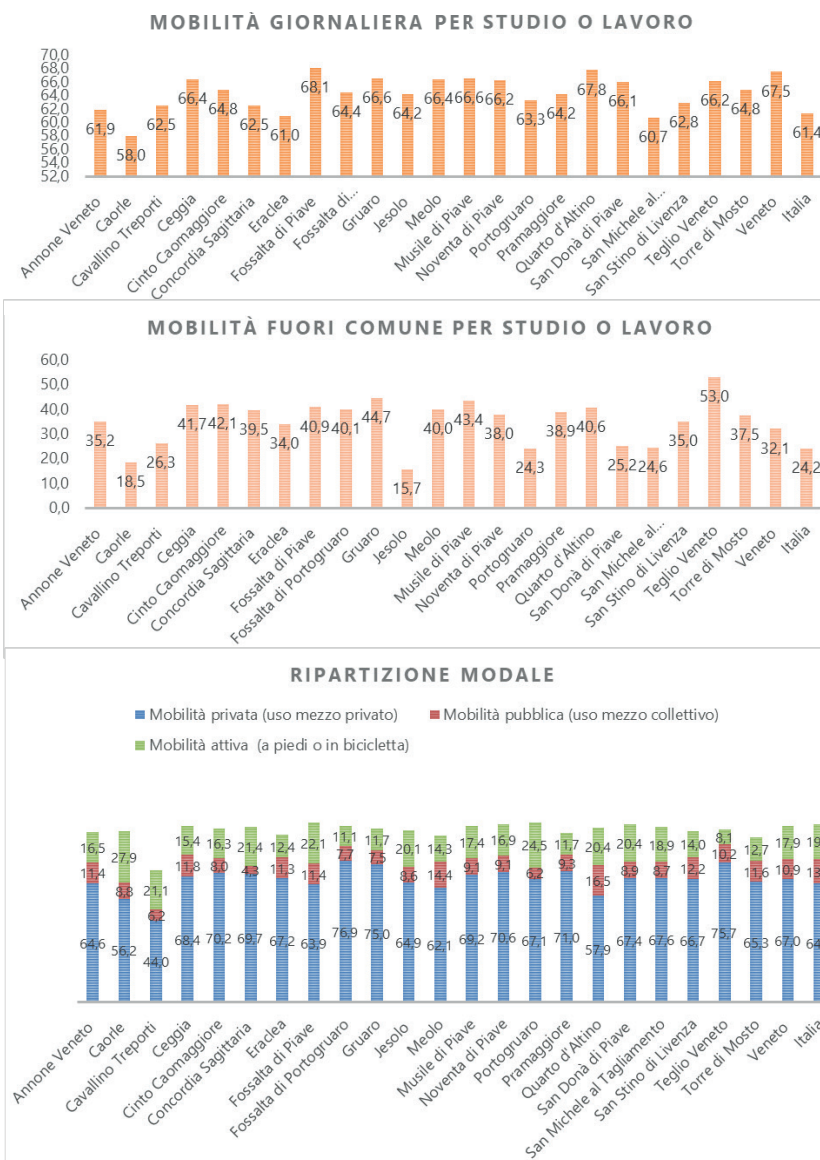


Figura 13. Panoramica di confronto tra i 22 comuni - mobilità giornaliera e ripartizione modale (Base ISTAT 2011 – Elaborazione autori 2021)

2.7 Mobilità pubblica

Attualmente il Veneto Orientale è dotato di un **servizio di Trasporto Pubblico Locale**, servizio extraurbano in tutti i comuni, gestito dalla società ATVO. Di seguito la mappa delle linee extraurbane.

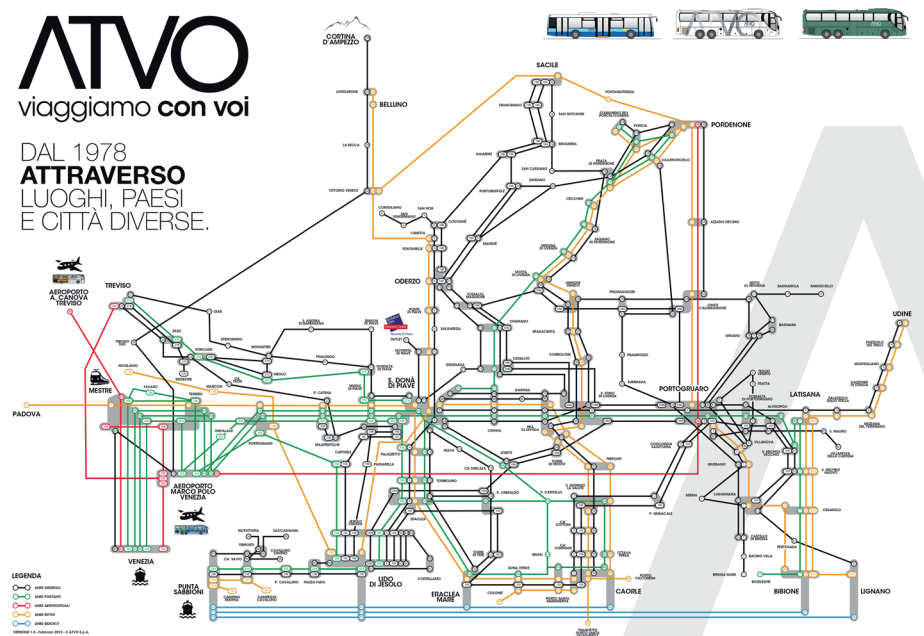


Figura 14. Rete trasporto pubblico (Fonte: ATVO)

Oltre al trasporto pubblico su gomma e via acqua, vi è la **rete ferroviaria nazionale con le linee: Venezia - Trieste, Portogruaro – Treviso, Portogruaro - Casarsa**. RFI classifica la linea Venezia-Trieste come fondamentale, la linea Portogruaro – Treviso e Portogruaro – Casarsa come complementari. Nel territorio del Veneto Orientale sono presenti 10 stazioni e l'intermodalità è garantita da un sistema di nodi di interscambio. Tutte le stazioni sulla linea fondamentale sono dotate di parcheggi di interscambio. Tali infrastrutture di interscambio, in alcuni centri

(es. Fossalta di Piave) sono localizzati all'esterno dei centri urbani e appare necessario un miglioramento dell'accessibilità.

Portogruaro/Caorle e San Donà di Piave/Jesolo sono i principali grandi nodi strategici dell'area. Come descritto dal preliminare del Pums metropolitano, **il pendolarismo in uscita dalle due stazioni ferroviarie è maggiore del flusso di spostamenti in entrata. Le due principali stazioni hanno degli ampi parcheggi interscambio e presenza di autostazioni ATVO**. Per il nodo di San Donà di Piave si sottolinea l'importante trasformazione in corso, progetto "Porta Nuova". Per il nodo di Portogruaro, si sottolinea la centralità anche per la rete dei treni ad alta velocità.

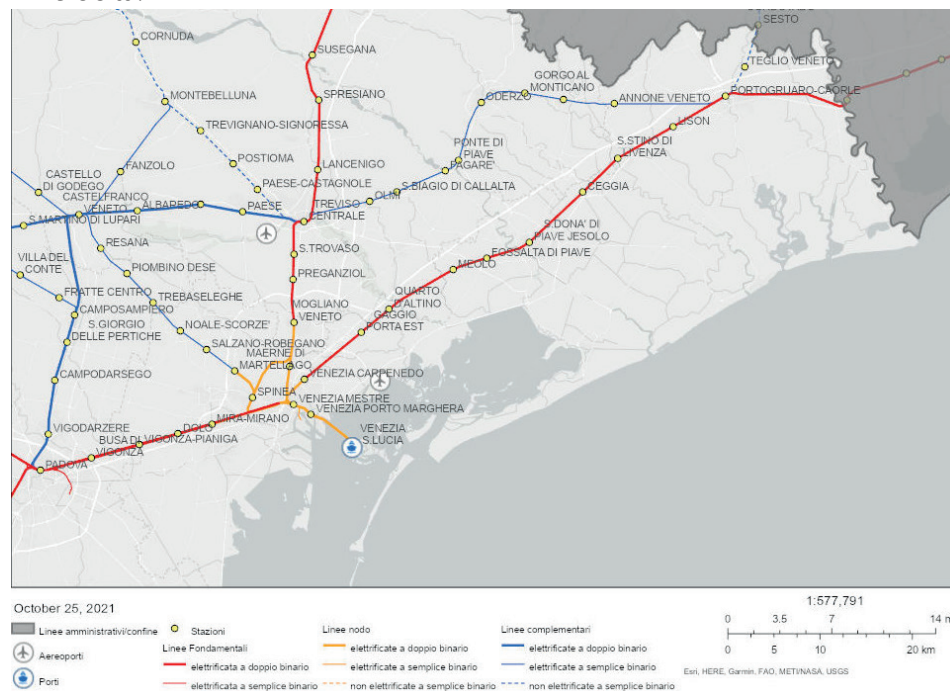


Figura 15. Linea ferroviaria (Fonte: RFI)



2.8 I grandi assi di viabilità

Il territorio del Veneto Orientale, così come l'intera area metropolitana di Venezia, presenta delle peculiarità orografiche e morfologiche uniche, come: sistema tra lagune, corsi d'acqua e mare; centri storici ed elementi puntuali storici di notevole valenza identitaria. Il contesto territoriale fa da supporto per un sistema insediativo rurale sparso; poli produttivi, industriali e logistici diffusi su tutto il territorio; forte vocazione turistica. Su tale base, vi sono delle trasformazioni recenti e in atto che hanno incrementato un alto consumo di suolo e la dispersione della domanda di mobilità. **La rete extraurbana non riesce a garantire una piena accessibilità alle diverse località, in particolare località turistiche costiere, a causa di dispersione e conseguente congestione in diversi nodi di criticità.** Alcune strade, in particolare SP, presentano un divario infrastrutturale tra la capacità reale esistente e la domanda, con particolare rilevanza per quanto concerne il sistema turistico litoraneo estivo. **Particolari livelli di saturazione della rete nel Veneto Orientale, per gli assi extraurbani, si hanno per: la A4 (su tutto l'asse che attraversa da Quarto d'Altino a S.Michele al Tagliamento); la Treviso Mare (soprattutto in particolari intervalli periodici in cui la domanda risulta più pressante); la SS14; i nodi di San Donà di Piave, Portogruaro.**

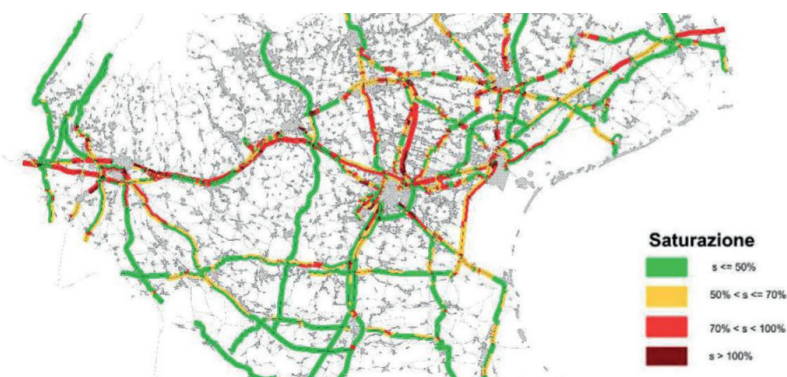


Figura 16. Estratto livello di saturazione della rete autostradale e strade extraurbane (PRT, 2019)

Il sistema infrastrutturale viario principale che si sviluppa all'interno del territorio del Veneto Orientale è base delle relazioni metropolitane e relazioni con le altre province della regione e non. Di seguito, vengono elencate le principali infrastrutture viarie (rete autostradale nazionale, strade statali, strade regionali, alcune delle principali strade provinciali di valenza intercomunale che completano le connessioni tra centri e struttura sovraordinata).

Gli assi:

- A4 Venezia-Trieste: 39,900 km (C.M.V.), gestita da Autovie Venete S.p.a.;
- A28 Portogruaro-Conegliano: 6,400 km, gestita da Autovie Venete S.p.a.;
- SS14 della Venezia Giulia gestita da ANAS S.p.a (63,8 km). SS14var di San Donà di Piave (6,2 km), SS14var di Musile di Piave (6,8 km), SS14var di Portogruaro (8,4 km);
- SR43 del mare gestita da Veneto Strade S.p.a. (11,000 km). SR43var (3,5km);
- SR53 Postumia gestita da Veneto Strade S.p.a. (15,950 km);
- SR74 Bibione gestita da Veneto Strade S.p.a. (16,900 km);
- SR89 Treviso Mare gestita da Veneto Strade S.p.a. (4,900 km);
- SP42 (60.705 Km);
- SP251 Portogruaro-Chions (8,300 km);
- SP59 San Stino di Livenza-Caorle (20.212 Km);
- SP62 Torre di Mosto-Caorle (23.071 Km);
- SP463 Portogruaro-Cordovado (6,700 Km).



Al fine di investigare con maggiore dettaglio le caratteristiche degli assi principali è stato predisposto un questionario, a settembre 2021, rivolto a tutti i 22 Enti coinvolti. La maggiore finalità dell'indagine era quella di investigare le principali criticità di viabilità sottolineate dai comuni (struttura tecnica e amministrazione). Dalle analisi condotte, dall'indagine e su base dati forniti dalla Città Metropolitana di Venezia relativamente alla redazione del PUMS, si riportano, brevemente le principali risultanze delle analisi degli assi principali. Tale analisi viene mostrata negli schemi di sintesi mostrati di seguito.

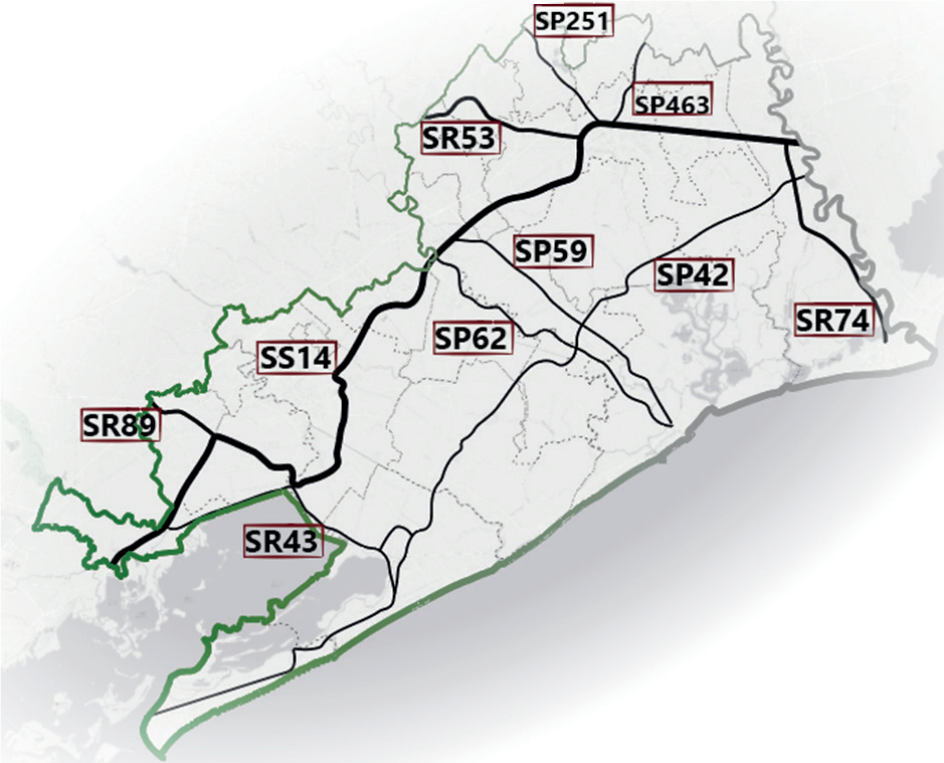


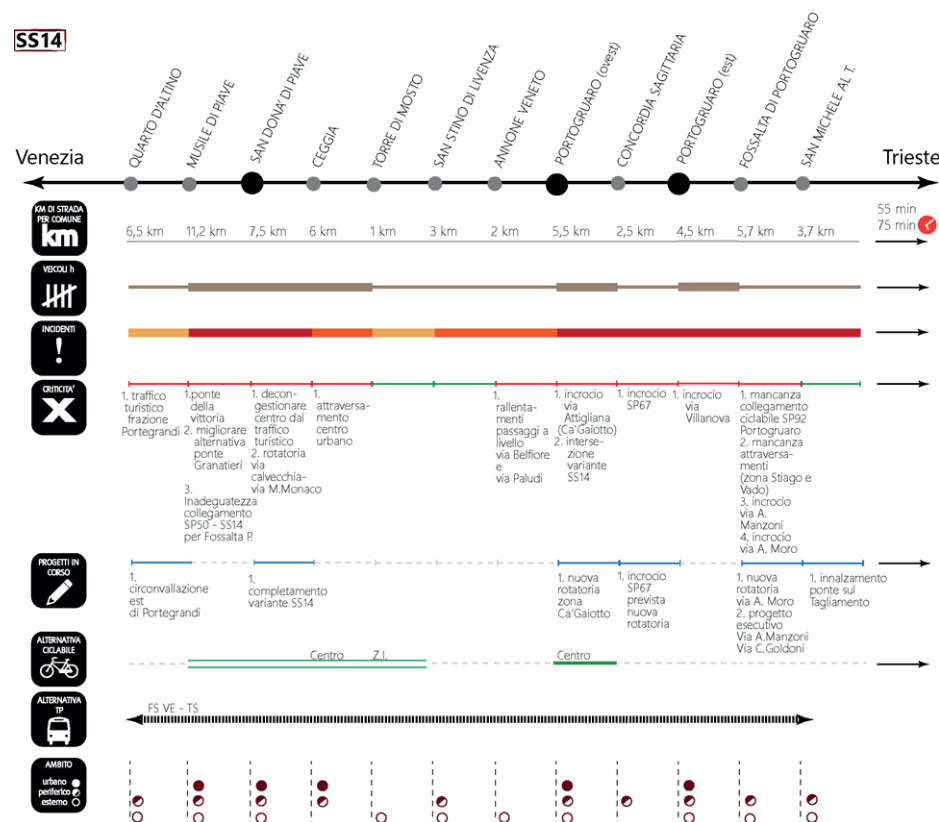
Figura 17. Principali arterie di interesse intercomunale analizzate

Guida alla lettura degli schemi di sintesi



Figura 18. Guida alla lettura degli schemi di sintesi di analisi

SS14 - Strada Statale 14 della Venezia Giulia



Descrizione Generale

La Strada Statale 14 della Venezia Giulia, è un'importante asse del nord-est Italia, ha origine Venezia e ha destinazione Trieste. Nell'area del Veneto Orientale, tale asse attraversa i comuni di: Quarto d'Altino, Musile di Piave, San Donà di Piave, Ceggia, Torre di Mosto, San Stino di Livenza, Annone Veneto, Portogruaro, Concordia Sagittaria, Fossalta di Portogruaro, San Michele al Tagliamento. In totale, circa 63,800 km per un tempo medio di percorrenza di 55/75 min. Si ha un significativo volume orario di traffico nell'area di San Donà di Piave e Portogruaro. Un Livello medio/alto di densità di incidenti per chilometro si ha lungo tutto l'asse e particolarmente nei comuni di: Musile di Piave, San Donà di Piave, Ceggia, San Stino di Livenza, Annone Veneto, Portogruaro, Concordia Sagittaria, Fossalta di Portogruaro e San Michele al Tagliamento.

Principali Criticità

Criticità sono state segnalate da diversi comuni durante l'indagine e sono riportate nello schema di sintesi. Si sottolineano particolarmente le criticità relative a:

- flussi turistici estivi lungo l'asse e attraversamento frazioni e centri abitati (frazione Portegrandi di Quarto d'Altino, Musile di P., Ceggia, frazione Calvecchia di S. Donà P., frazioni Stiago e Vado di Fossalta di Portogruaro);
- particolari intersezioni con strade extraurbane o locali (rotatoria via Calvecchia – via M. Monaco San Donà di P., passaggi a livello via Belfiore e via Paludi Annone V. in direzione SS14, incrocio Ca' Gaiotto via Attigliana a Portogruaro, intersezione con variante S.S. 14



in località PIP Noiari Portogruaro, incrocio con SP67 a Concordia Sagittaria, incrocio con via Villanova a Portogruaro, incrocio con via A.Moro e incrocio con via A.Manzoni a Fossalta di Portogruaro);

- attraversamenti dei principali corsi d'acqua (criticità ponte della vittoria, ponte Granatieri di Sardegna e ponte sul Tagliamento);

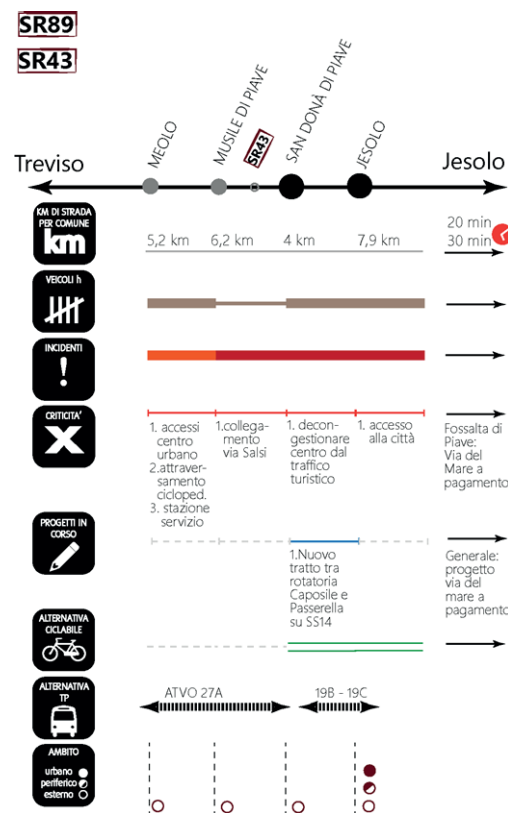
Sviluppi in corso e opportunità

Diverse sono le progettualità in corso (di fattibilità tecnica ed economica; definitiva; esecutiva) indicate dagli strumenti di pianificazione vigenti comunali/sovracomunali o segnalate dai comuni durante la fase di indagine. Le progettualità sono riportate nello schema di sintesi.

Treno + Bici, Treno + e-bike (ferrovia VE-TS) risulta essere una valida alternativa di mobilità da migliorare, rendere maggiormente integrata ed efficiente. Dallo schema di sintesi sono mostrati i comuni in cui è presente un percorso ciclabile come alternativa (corsia ciclabile, separata in sede propria, itinerario parallelo). Sebbene le distanze lungo l'asse sono piuttosto brevi (<10Km), in diversi comuni non è presente un'infrastruttura ciclabile e le infrastrutture presenti servono spostamenti piuttosto di tipo locale (di quartiere, di frazione). In particolare, su quest'asse è da sottolineare come sia importante migliorare i collegamenti ciclabili tra: Musile di Piave e San Donà di Piave; Ceggia, Torre di Mosto e San Stino di Livenza; Fossalta di Portogruaro e Portogruaro, Concordia Sagittaria e Portogruaro; San Michele al Tagliamento e Latisana. Inoltre, per le infrastrutture ciclabili presenti vi è la necessità di migliorare la sicurezza, la continuità, con particolare attenzione alle intersezioni.

In sintesi, tale arteria se opportunamente potenziata e riqualificata, nei nodi individuati dal Masterplan, può efficientemente garantire l'accessibilità dei diversi centri e il deflusso verso le grandi destinazioni dell'area ed esterne.

SR89 SR43 - Strade Regionali 89 e 43



Descrizione Generale

La Strada Regionale 89 Treviso Mare e la Strada Regionale 43 del mare, rappresentano un'importante asse di collegamento tra l'entroterra della provincia di Treviso, l'A4 e la costa (comune di Jesolo). La SR89 ha origine a Treviso, ha destinazione Meolo. La SR43 ha origine a Musile di Piave e ha destinazione Jesolo (SP42). Al fine di sintetizzare la connessione autostrada-costa, nel presente documento, le due strade regionali vengono presentate congiuntamente. Nell'area del Veneto Orientale tale asse attraversa i comuni di: Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave, Jesolo. In totale, circa 4,9 km (SR89), 11 km (SR43), 3,5 km (SR43var), per un tempo medio di percorrenza in totale di 20/30 min.

Si ha un significativo volume orario di traffico lungo tutto l'asse delle strade regionali. Un Livello medio/alto di densità di incidenti per chilometro si ha lungo tutto l'asse. Significativo è il progetto della "Via del Mare" individuato nel PRT - Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto del 2004 e dalla Variante a valenza paesaggistica al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del 2013. Il progetto prevede la realizzazione di una strada a pedaggio, il cui tracciato dovrebbe snodarsi dal casello autostradale di Meolo-Roncade, sulla A4, per terminare alla rotonda alle porte di Jesolo. La lunghezza complessiva dell'intervento è di 18,8 chilometri (fonte: Union Camere Veneto).

Principali Criticità

Criticità sono state segnalate da diversi comuni durante l'indagine e sono riportate nello schema di sintesi. Si sottolinea particolarmente le criticità relative a:



- progetto via del mare a pagamento. Tale progetto può avere ricadute dirette o indirette sul sistema viario locale comunale, in particolare per Meolo, San Donà di Piave, Fossalta di Piave. Si raccomanda un'appropriate valutazione delle possibili ricadute di tale progetto sul traffico viabilistico locale;
- flussi turistici estivi lungo l'asse che attraversano frazioni e centri abitati. In particolare, si segnala, (direttamente) Jesolo paese centro e (indirettamente) Meolo centro e San Donà di Piave centro;
- accessi ai centri urbani e frazioni. Attraversamenti ciclopeditoni della SR89 a Meolo, accessi per Meolo centro, collegamento con via Salsi di Musile di Piave, accesso/attraversamento Jesolo centro;
- elevata incidentalità, elevata congestione e alta incidenza di mezzi pesanti. Incidentalità e congestione area di Jesolo, alta incidenza dei mezzi pesanti nell'area di Meolo.

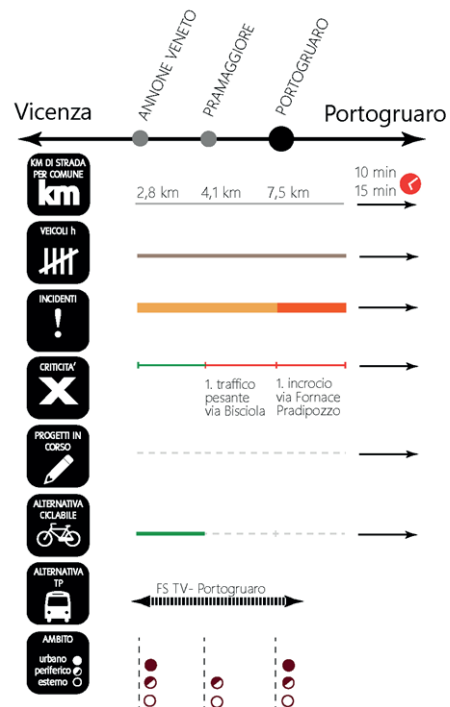
Sviluppi in corso e opportunità

Diverse sono le progettualità in corso (di fattibilità tecnica ed economica; definitiva; esecutiva) indicate dagli strumenti di pianificazione vigenti comunali/sovracomunali o segnalate dai comuni durante la fase di indagine. Le progettualità sono riportate nello schema di sintesi.

BUS (ATVO) + Bici, BUS (ATVO) + e-bike risulta essere una valida alternativa di mobilità da migliorare, rendere maggiormente integrata ed efficiente. In particolare le linee ATVO su cui puntare sono le 27B, 19B, 19C. Dallo schema di sintesi sono mostrati i comuni in cui è presente un percorso ciclabile itinerario parallelo costituito principalmente dalla ciclovia del Sile. Per le infrastrutture ciclabili di attraversamento, in particolare nel comune di Meolo, per le intersezioni e attraversamenti ciclopeditoni via A.Diaz-SR89, via Castelletto sud-SR89, vi è la necessità di migliorare la sicurezza, la continuità.

SR53 - Strada Regionale 53

SR53



Descrizione Generale

La Strada Regionale 53 Postumia, è un'importante arteria di connessione tra l'area del Veneto Orientale della città metropolitana di Venezia e le provincie di Treviso e Vicenza. Nell'area del Veneto Orientale, tale asse attraversa i comuni di: Annone Veneto, Pramaggiore, Portogruaro. In to-

tale, circa 15.950 km per un tempo medio di percorrenza di 10/15 min. Nei comuni dell'area del Veneto Orientale per l'asse stradale non viene registrato un significativo volume orario di traffico. Un Livello medio di densità di incidenti per chilometro si ha nel comune di Portogruaro.

Principali Criticità

Criticità sono state segnalate da diversi comuni durante l'indagine e si sottolineano particolarmente le criticità relative a:

- particolari intersezioni con strade extraurbane -locali (intersezione Via fornace a Pradipozzo - Portogruaro);
- attraversamento frazioni e centri abitati (Annone Veneto centro, frazione Blessaglia di Pramaggiore, frazione Pradipozzo di Portogruaro);

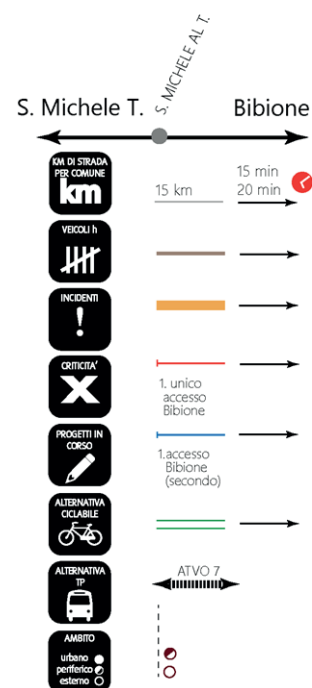
Sviluppi in corso e opportunità

Non ci sono particolari progettualità in corso indicate dagli strumenti di pianificazione vigenti comunali/sovracomunali o segnalate dai comuni durante la fase di indagine.

Dallo schema di sintesi si evince che è presente una pista ciclabile in sede propria nel centro urbano di Annone Veneto e tra Pramaggiore e frazione Belfiore di Pramaggiore. Per le infrastrutture ciclabili esistenti vi è la necessità di migliorare la continuità (in particolare tra frazione Belfiore, zona industriale e Pramaggiore), l'attrattività del tratto urbano di Annone Veneto con particolare attenzione alle intersezioni, e integrazione con ferrovia Portogruaro Treviso.

SR74 - Strada Regionale 74

SR74



Descrizione Generale

La Strada Regionale 74, è il principale collegamento per la località turistico-balneare di Bibione, ha origine a San Michele al Tagliamento (SS14) e ha destinazione Bibione. La strada attraversa il solo comune di San Michele al Tagliamento, in totale circa 16,900 km per un tempo medio di percorrenza di 15/20 min. Non si registra un significativo volume orario di traffico e all'incidentalità.

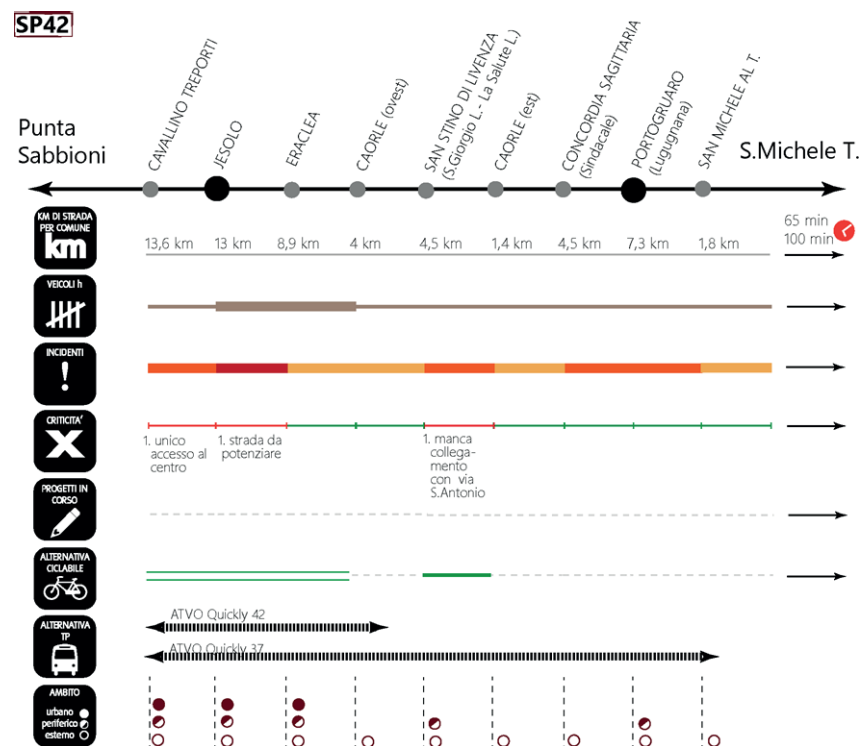
Principali Criticità

La principale criticità riguarda l'unico accesso alla frazione Bibione di San Michele al Tagliamento da Bevazzana. Per questa criticità il comune di San Michele al Tagliamento ha proposto diverse progettualità inserite anche negli strumenti di pianificazione (PAT) relative ad un secondo accesso a Bibione.

Sviluppi in corso e opportunità

BUS (ATVO) + Bici, BUS (ATVO) + e-bike risulta essere una valida alternativa di mobilità da migliorare, rendere maggiormente integrata ed efficiente. In particolare la linea ATVO su cui puntare è la 7. Sfruttando l'itinerario ciclabile del Tagliamento e la significativa vicinanza tra il centro di Latisana (relativa stazione Fs) e centro di San Michele al Tagliamento può essere migliorata l'accessibilità ciclabile del comune di San Michele al Tagliamento. Si raccomanda un processo condiviso tra regione Veneto e regione Friuli Venezia Giulia, tra i comuni di San Michele al Tagliamento e Latisana, per migliorare l'accessibilità ciclabile delle frazioni di Bibione (San Michele al Tagliamento) e Lignano Sabbiadoro (Latisana) e l'integrazione modale treno+bici.

SP42 - Strada Provinciale 42



Descrizione Generale

La Strada Provinciale 42, è un'importante arteria di collegamento costiero che si sviluppa internamente nell'area del Veneto Orientale. L'asse ha origine a Cavallino Treponti e ha destinazione San Michele al Tagliamento. Nell'area del Veneto orientale, tale asse attraversa i comuni di: Cavallino Treponti, Jesolo, Eraclea, Caorle, San Stino di Livenza, Concordia Sagittaria, Portogruaro, San Michele al Tagliamento. In totale, circa 60.705 km per un tempo medio di percorrenza di 65/100 min. Si ha un significativo volume orario di traffico nell'area di Jesolo - Eraclea. Un Livello alto di densità di incidenti per chilometro si ha nel comune di Jesolo. Un livello medio di densità di incidenti per chilometro si ha nei comuni di: Cavallino Treponti, San Stino di Livenza (frazione San Giorgio di Livenza e La Salute di Livenza), Concordia Sagittaria (frazione Sindacale), Portogruaro (frazione Lugugnana).

Principali Criticità

Le criticità segnalate dai comuni durante l'indagine sono riportate nello schema di sintesi. Si sottolinea particolarmente le criticità relative a:

- flussi turistici estivi lungo l'asse e attraversamento frazioni e centri abitati (Cavallino Treponti, Jesolo paese centro, Eraclea centro, frazione San Giorgio di Livenza e La Salute di Livenza di San Stino di Livenza, frazione Sindacale di Concordia Sagittaria, frazione Lugugnana di Portogruaro);
- accessi ai centri urbani e frazioni (ponte sul Sile come unico accesso a Cavallino Treponti);



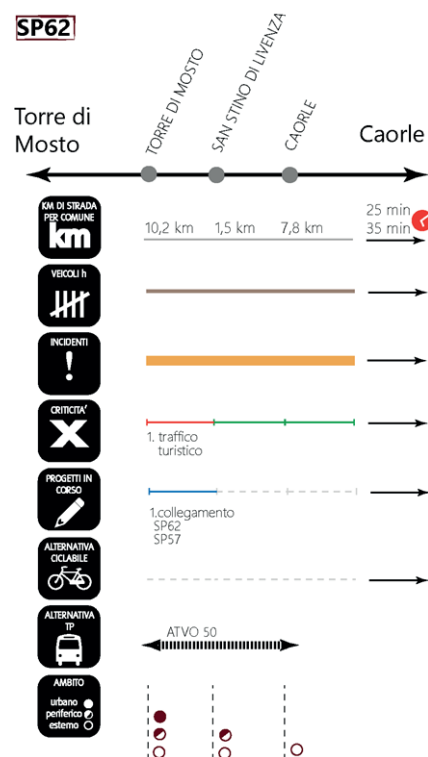
- alta densità di incidenti nel comune di Jesolo;

Sviluppi in corso e opportunità

Non ci sono particolari progettualità in corso indicate dagli strumenti di pianificazione vigenti comunali/sovracomunali o segnalate dai comuni durante la fase di indagine.

Traghetto/vaporetto (ATVO) + Bici, traghetto/vaporetto (ATVO) + e-bike risulta essere una valida alternativa di mobilità da migliorare, rendere maggiormente integrata ed efficiente. In particolare le linee ATVO su cui puntare sono le Quickly 42 e 37. Diverse sono le infrastrutture ciclabili soprattutto nei comuni di: Cavallino Treporti, Jesolo, Eraclea e San Stino di Livenza (frazioni). Si sottolinea lo sviluppo in corso della ciclovia Venezia Trieste, e nel 2021 è stato inaugurato un tratto di Cavallino Treporti (via Pordelio) della pista ciclabile della laguna. Con questo progetto, Cavallino Treporti rafforza la posizione di nodo di interscambio fondamentale acqua-auto-TPL-bici, in quanto connette Venezia con l'intera area a est del capoluogo. Nell'area di Cavallino Treporti sono presenti diversi parcheggi interscambio (anche ad apertura annuale). Gli sviluppi in corso delle linee ciclabili, con un adeguato potenziamento e miglioramento dell'attrattività degli interscambi acqua/bici, potrebbero rivelare un miglioramento generale dell'accessibilità delle località costiere e un decongestionamento (soprattutto nel periodo estivo) dell'asse costiero. Inoltre, sono diversi gli studi che presentano una "metromare" via mare tra le località costiere e le località interne attraverso i diversi corsi d'acqua (fiumi: Sile, Piave, Livenza, Lemene, Tagliamento). In merito a quest'ultima questione, per ottenere un decongestionamento delle infrastrutture, un miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane attraverso forme di integrazione tra servizi urbani ed extraurbani, è di notevole importanza una valutazione approfondita della domanda di mobilità e della navigabilità dei corsi d'acqua.

SP62 - Strada Provinciale 62



Descrizione Generale

La Strada Provinciale 62, è un'arteria di collegamento tra i centri dell'entroterra con i centri litoranei del Veneto Orientale. Ha origine a Torre di Mosto e destinazione Caorle. Si sviluppa interamente all'interno del Veneto Orientale, tale asse attraversa i comuni di: Torre di Mosto, San Stino di Livenza, Caorle. In totale circa 23 Km per un tempo medio di percorrenza di 25/35 min. Non si registra per l'asse stradale un significativo volume orario di traffico e particolari criticità relativi all'incidentalità.

Principali Criticità

Si sottolinea la criticità relativa all'attraversamento dell'asse in centro a Torre di Mosto e conseguente insufficiente accessibilità ai comprensori turistici balneari. Il comune di Torre di Mosto, per ovviare a questa criticità di scala territoriale, sta sviluppando un collegamento tra la SP62 e SP57 per consentire il bypass del centro urbano.

Sviluppi in corso e opportunità

BUS (ATVO) + Bici, BUS (ATVO) + e-bike risulta essere una valida alternativa di mobilità da migliorare, rendere maggiormente integrata ed efficiente. In particolare, la linea ATVO su cui puntare è la 50.

SP59 - Strada Provinciale 59



Descrizione Generale

La Strada Provinciale 59, è un'importante asse di connessione tra i centri dell'entroterra con i centri litoranei del Veneto Orientale. L'asse ha origine a San Stino di Livenza e ha destinazione Caorle. Si sviluppa interamente all'interno del Veneto Orientale, tale asse attraversa i comuni di: San Stino di Livenza, Caorle. In totale, circa 20,212 Km per un tempo medio di percorrenza di 15/22 min. Non si registra per l'asse stradale un significativo volume orario di traffico e particolari criticità relativi all'incidentalità.

Principali Criticità

Si sottolinea la criticità relativa all'attraversamento dell'asse nella frazione di Ottava Presa del Comune di San Stino di Livenza e conseguente insufficiente accessibilità ai comprensori turistici balneari. Inoltre, vi è una scarsa accessibilità tra l'A4 (svincolo di San Stino di Livenza) e l'asse SP59. Attualmente vi è una connessione indiretta tramite tangenziale e SS14 nel nodo/intersezione SS14 – SP59 della zona industriale di San Stino di Livenza. Tale nodo è interessato da congestione in alcuni intervalli orari/periodici.

Sviluppi in corso e opportunità

È in previsione il completamento della tangenziale di San Stino di Livenza fino alla SP59 e zona industriale. BUS (ATVO) + Bici, BUS (ATVO) + e-bike risulta essere una valida alternativa di mobilità da migliorare, rendere maggiormente integrata ed efficiente. In particolare, la linea ATVO su cui puntare è la 50.

SP463 - Strada Provinciale 463



Descrizione Generale

La Strada Provinciale 463 del Tagliamento, è un'importante asse di connessione tra Veneto e Friuli Venezia Giulia. Tale arteria attraversa i comuni di Portogruaro e Teglio Veneto, per un totale di circa 6,700 Km per un tempo medio di percorrenza di 7/10 min. Non viene registrato un signi-

ficativo volume orario di traffico. Un Livello alto di densità di incidenti per chilometro si ha nel comune di Portogruaro.

Principali Criticità

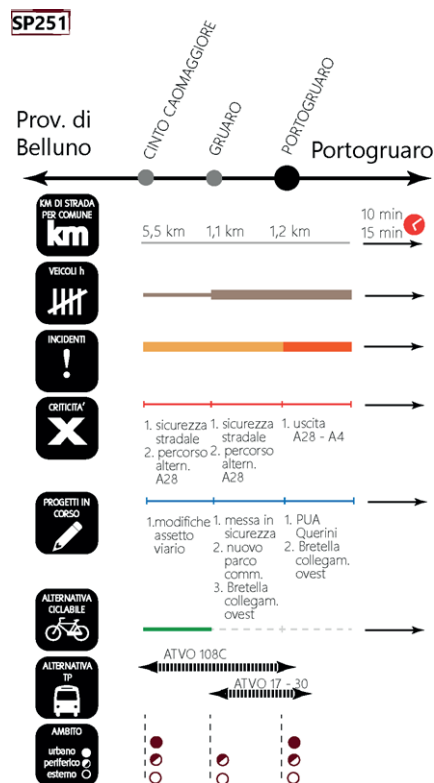
Tra Teglio Veneto e Portogruaro vi è una domanda generata internamente, ma come per altri assi dell'area portogruarese, vi sono anche forti componenti di attraversamento dei piccoli centri. Potenzialmente si possono generare, nel tempo, delle ricadute sulla viabilità nella frazione Cintello e centro Teglio V. (sicurezza stradale). Si evidenzia che tali flussi di attraversamento, in parte costituiti dalla circolazione di mezzi pesanti, impattano soprattutto su alcune strade locali (via Cintello e via Viola), e alcune strade provinciali (SP93 e SP91) in direzione centri Teglio V. e Udine. Tale criticità è maggiormente riscontrata nei periodi di emergenza dovuti a lavori e incidenti sulla A4. Per questa problematica, si suggerisce uno studio approfondito e mirato per l'individuazione di soluzioni e misure ad hoc, ovvero, un protocollo di intesa con gli enti preposti (ente gestore, prefettura, protezione civile, polizia municipale) per affrontare questa criticità attraverso modalità di gestione e organizzazione dei flussi durante i momenti critici, tenendo conto della sensibilità e caratteristiche funzionali e fisico-geometriche della rete locale.

Sviluppi in corso e opportunità

Il comune di Teglio Veneto mette in atto sistemi di gestione e di limitazione dell'attraversamento della SP91 ai mezzi pesanti. Si raccomanda un rafforzamento di questa misura per migliorare la sicurezza stradale soprattutto verso il centro urbano.

Come potenziale alternativa di mobilità, è di notevole importanza il percorso della ciclovia del Lemene. Un miglioramento della connessione tra frazione Cintello e frazione Portovecchio, e un efficientamento della linea Bus ATVO 5, consentirebbe una migliore accessibilità ciclabile e cicloturistica tra i due comuni (Portogruaro e Teglio Veneto).

SP251 - Strada Provinciale 251



Descrizione Generale

La Strada Provinciale 251, è un'asse di connessione interregionale. Nell'area del Veneto Orientale, tale asse attraversa i comuni di: Cinto Caomaggiore, Gruaro, Portogruaro. In totale, circa 8,300 km per un tem-

po medio di percorrenza di 10/15 min. Si ha un significativo volume orario di traffico nell'area di Gruaro e Portogruaro. L'area di Portogruaro – Gruaro è un nodo per la rete autostradale, rete extraurbana, per il sistema territoriale turistico e commerciale. Si tratta di un sistema in crescita, sia locale (nuove espansioni logistiche commerciali), sia territoriali (anche in previsione dell'espansione della rete autostradale in Veneto con la nuova autostrada pedemontana). Si riporta un livello medio di densità di incidenti per chilometro nel comune di Portogruaro.

Principali Criticità

Si sottolinea particolarmente le criticità relative a:

- Barriera autostradale A28 e A4. Vi sono importanti flussi di collegamento con il Friuli Venezia Giulia. Tali relazioni presentano una forte componente di attraversamento dal momento che tale barriera, sulla base dati del preliminare di PUMS metropolitano, raccoglie e registra i flussi provenienti da nord-ovest per tramite l'A28;
- intersezioni: rotonda uscita casello –SP251, rotonda via Gai – via O.Antinori – SP251, rotonda SS14 – SP251, sottopasso via Eraclito);
- attraversamento del centro urbano di Cinto Caomaggiore;

Sviluppi in corso e opportunità

Diverse sono le progettualità in corso e in particolare si segnala l'ampliamento dell'area commerciale di Malcantone, e indirettamente l'ampliamento dei poli logistici di Portogruaro. In ragione di queste trasformazioni, si raccomanda di valutare un'appropriata soluzione per decongestionare l'asse 251. In riguardo alla ciclabilità, per l'asse stradale SP251 nel comune di Cinto Caomaggiore è in corso una riprogettazione dell'assetto viario. Partendo dagli studi del Masterplan della ciclabilità del Veneto Orientale, vi è la necessità di sfruttare la potenziale connessione ciclabile tra i centri (circa 7,5 km).

2.9. Incidentalità

Tra il 2009 e il 2018, dai dati del Centro di monitoraggio (CMP) per gli incidenti stradali con lesioni a persone (feriti e/o deceduti), emerge che per l'intera Città Metropolitana di Venezia vi è ancora una significativa incidentalità.

Per quanto concerne gli incidenti nell'area del Veneto Orientale, si **sottolinea l'alta incidentalità nelle aree urbane dei principali centri San Donà di Piave, Portogruaro e, in particolare, Jesolo**. Le arterie che mostrano particolari criticità relative all'incidentalità sono: **A4** (tratta a due corsie); **SS14** (Frazione Calvecchia di San Donà di Piave; area urbana di Ceggia; tra area industriale S.Stino e Portogruaro; tra Fossalta di Portogruaro e S. Michele al T.); **SP42** (Tra Jesolo ed Eraclea).

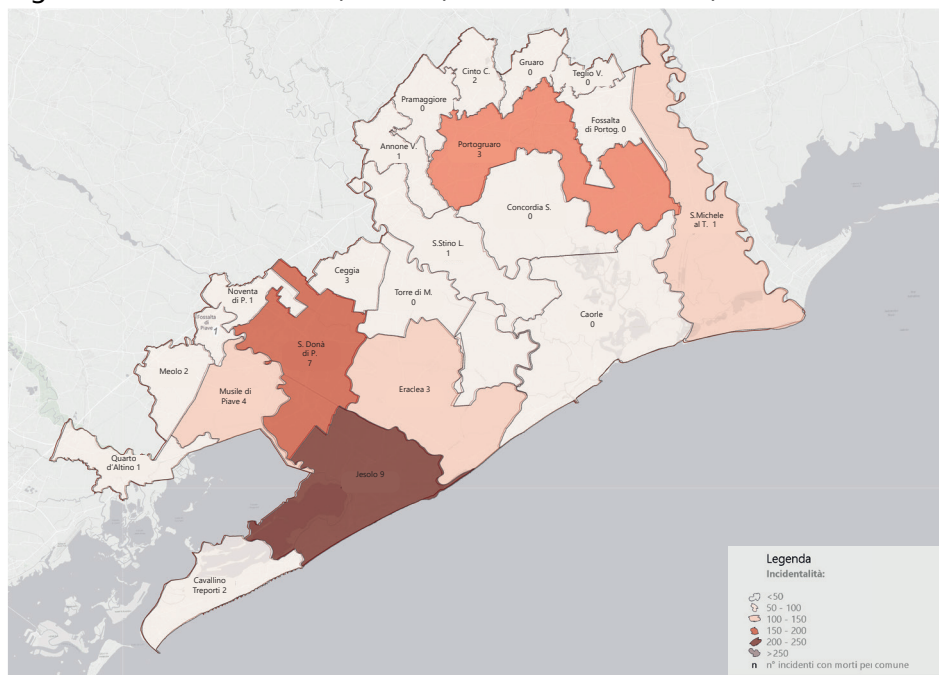


Figura 19. incidentalità per comune (Elaborazione su dati Città Metropolitana di Venezia)

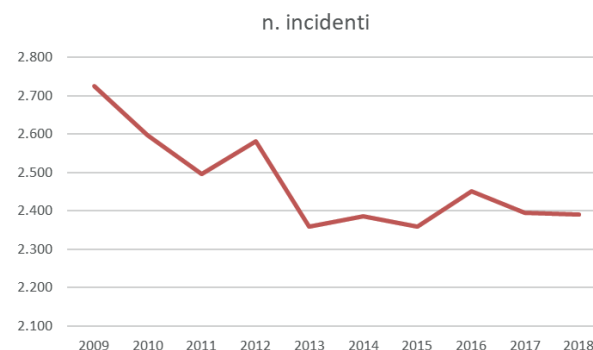


Figura 20. Serie storica 2009-2018 incidentalità (Elaborazione su dati Città Metropolitana di Venezia)

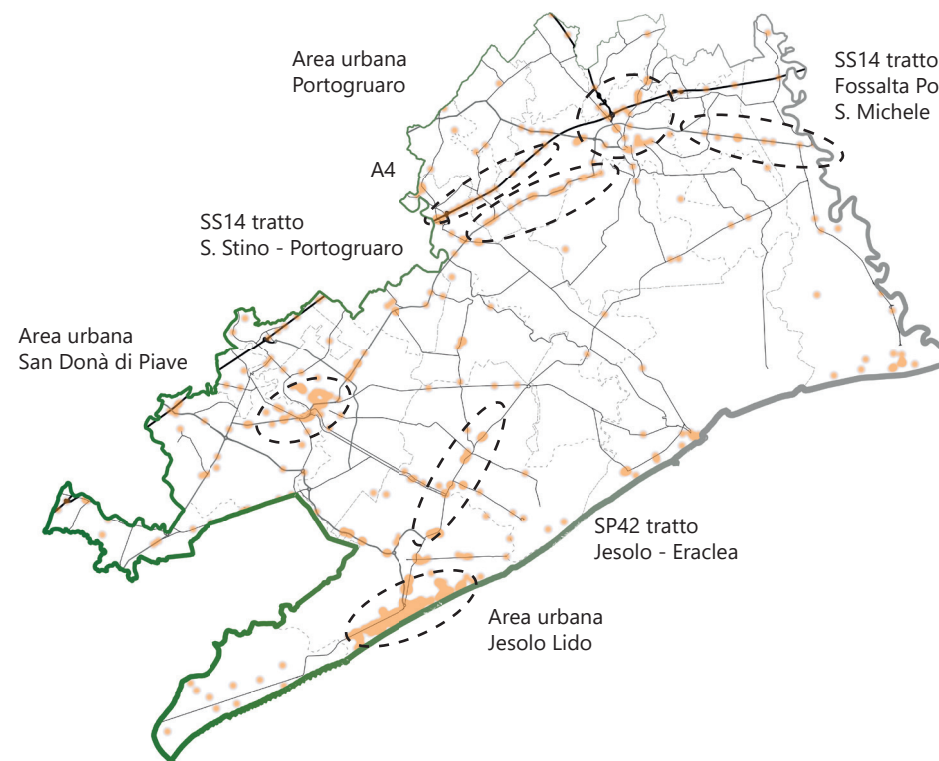


Figura 21. Hotmap incidentalità (Elaborazione su dati Città Metropolitana di Venezia)



Focus: Sicurezza stradale

L'obiettivo generale è quello di prevenire gli incidenti stradali gravi e di ridurre gli incidenti con feriti. Così facendo, si possono sviluppare centri attraenti per le persone e attenzione alla qualità della vita dei residenti.

Il masterplan orienta verso un approccio "proattivo" piuttosto che "reattivo", ovvero vengono analizzati i possibili rischi oltre che la sola analisi delle statistiche di incidentalità. Questo, poiché vi è la consapevolezza che le persone sono l'anello più debole del sistema di viabilità e devono essere protette al meglio.

I 5 principi fondamentali per un miglioramento della sicurezza stradale sono:

- **Classificazione funzionale** - funzione di traffico o funzione residenziale;
- **Omogeneità** - riconoscimento della vulnerabilità dell'utente della strada;
- **Riconoscibilità** - il comportamento stradale desiderato dovrebbe essere riconoscibile per l'utente della strada sulla base del "design";
- **Resilienza** - La strada deve essere progettata in modo tale che un piccolo errore commesso da un conducente non porti immediatamente a un incidente con feriti;
- **Prevenzione** - prevenire i conducenti stanchi, i conducenti che hanno consumato alcol e gli anziani con una velocità di reazione molto ridotta.

La funzionalità delle strade implica che abbiano una funzione di flusso, una funzione di distribuzione o una funzione di residenza. Le strade di transito sono destinate alla velocità del traffico di attraversamento. Questo riguarda, per esempio, un'autostrada dove il limite massimo di velocità è di 130 km/h. Le strade di collegamento sono destinate a distribuire e raccogliere i flussi; esse hanno un limite massimo di velocità è di 90 km/h fuori dai centri abitati e di 50 km/h dentro i centri abitati. Per evitare differenze di velocità, si raccomanda che i parcheggi e le proprietà private non siano collegati, o lo siano solo in misura limitata, a questo tipo di strade. La terza categoria riguarda le strade locali, alle quali si applica una velocità massima di 30 km/h all'interno dei centri abitati e di 70 km/h fuori dai centri abitati. Queste strade sono destinate all'accesso diretto (abitazioni, commercio, ecc) e sono attraversate maggiormente anche da pedoni e ciclisti. Per queste strade, è molto importante che ci siano meno differenze di velocità possibili tra il traffico lento e quello motorizzato.

Per le strade di distribuzione la differenza di velocità tra il traffico lento e quello motorizzato è molto alta. Pertanto, le piste ciclabili sono necessarie per le strade con una velocità massima di 50 km/h o superiore.

Per le strade con una velocità massima di 30 km/h, si consiglia di assumere un massimo di 4.000 veicoli a motore per 24 ore. Con tali limiti, è possibile che i ciclisti e il traffico motorizzato utilizzino la stessa carreggiata (es. bike lane). Per le zone residenziali con molti pedoni e bambini che giocano, è auspicabile un volume di traffico massimo di 1.000 movimenti di veicoli a motore per 24 ore. Per queste zone, è necessaria una velocità massima di 15 km/h o 20 km/h.



L'OPINIONE DELLE 22 COMUNITÀ



3 L'opinione delle 22 Comunità

Il Masterplan della viabilità del Veneto Orientale scaturisce dopo un percorso di **approfondita analisi degli strumenti di pianificazione vigenti a scala locale e sovralocale; analisi del territorio e dello stato attuale della mobilità. Esso è sintesi di un processo "breve ma intenso" di partecipazione e coinvolgimento delle 22 amministrazioni comunali che compongono l'area del Veneto Orientale.**

Una serie di incontri, **co-pianificazione e ascolto** hanno generato una precisa e celere agenda. Il Masterplan è stato presentato e discusso con le 22 amministrazioni locali ed enti pubblici nel corso di 8 incontri.

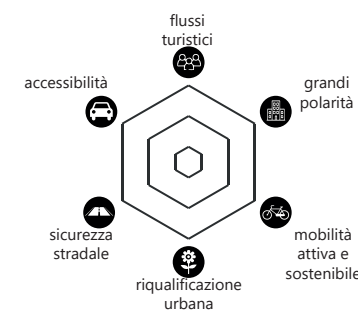
Gli incontri si sono tenuti in presenza e in modalità telematica i giorni: 25/08/21, 13/09/21, 23/09/21, 29/09/21, 1/10/21, 27/10/21, 3/11/21, 10/11/21.

Oltre questi incontri svolti con la **cabina di regia e con l'intera conferenza dei sindaci del Veneto Orientale**, vi sono stati diversi incontri (in presenza o in modalità telefonica/telematica) con i comuni di: Annone Veneto; Cavallino Treponti; Ceggia; Concordia Sagittaria; Fossalta di Piave; Fossalta di Portogruaro; Gruaro; Jesolo; Meolo; Musile di Piave; Portogruaro; San Donà di Piave; San Stino di Livenza, Teglio Veneto. Inoltre, con tutti i 22 enti locali è stato possibile un confronto continuo e diretto. Al fine di investigare con maggiore dettaglio le peculiarità relative alla viabilità di ogni singolo comune è stato predisposto un **questionario**, a inizio settembre 2021, rivolto a tutti i 22 Enti coinvolti. La maggiore finalità dell'indagine era quella di investigare le **principali criticità di viabilità**. Successivamente alla fase di indagine, vi è stato un periodo di **osservazioni** in cui la maggior parte degli Enti locali coinvolti hanno sottolineato alcune questioni rilevanti in termini territoriali e non locali. Il confronto avviato pone la base per processo di governance e di decisioni pubbliche dinamiche e partecipate.

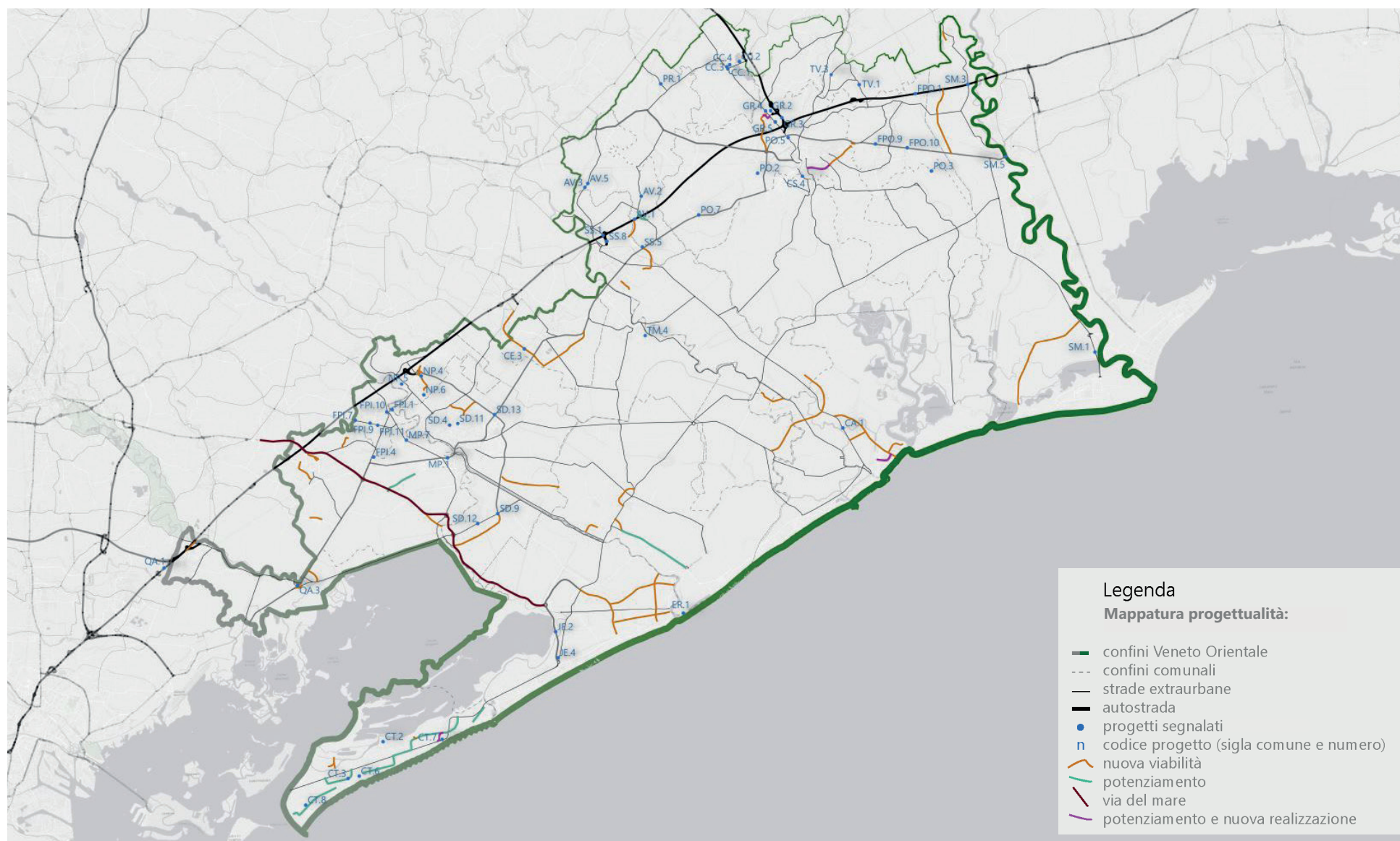
Complessivamente sono stati mappati circa 147 punti di osservazione segnalati da tutti i 22 comuni e rappresentano sia progettazioni in corso, sia criticità. Queste ultime risultano di particolare importanza per lo sviluppo sul breve e lungo termine di una strategia territoriale condivisa sulla viabilità, ovvero per avere un quadro di sintesi complessivo sulle trasformazioni in corso sul tema della viabilità nel Veneto Orientale. Tali segnalazioni, vengono poi rafforzate dalla **mappatura delle previsioni degli strumenti di pianificazione vigenti**.

I contributi raccolti durante il processo di osservazioni e coinvolgimento hanno riguardato i seguenti macro temi:

- **flussi turistici** (6% delle osservazioni) (5 comuni affrontano il macro-tema);
- **grandi polarità** (5% delle osservazioni) (6 comuni affrontano il macro-tema);
- **mobilità attiva e sostenibile** (26% delle osservazioni) (16 comuni affrontano il macro-tema);
- **riqualificazione urbana** (7% delle osservazioni) (7 comuni affrontano il macro-tema);
- **sicurezza stradale** (26% delle osservazioni) (16 comuni affrontano il macro-tema);
- **accessibilità** (30% delle osservazioni) (13 comuni affrontano il macro-tema).



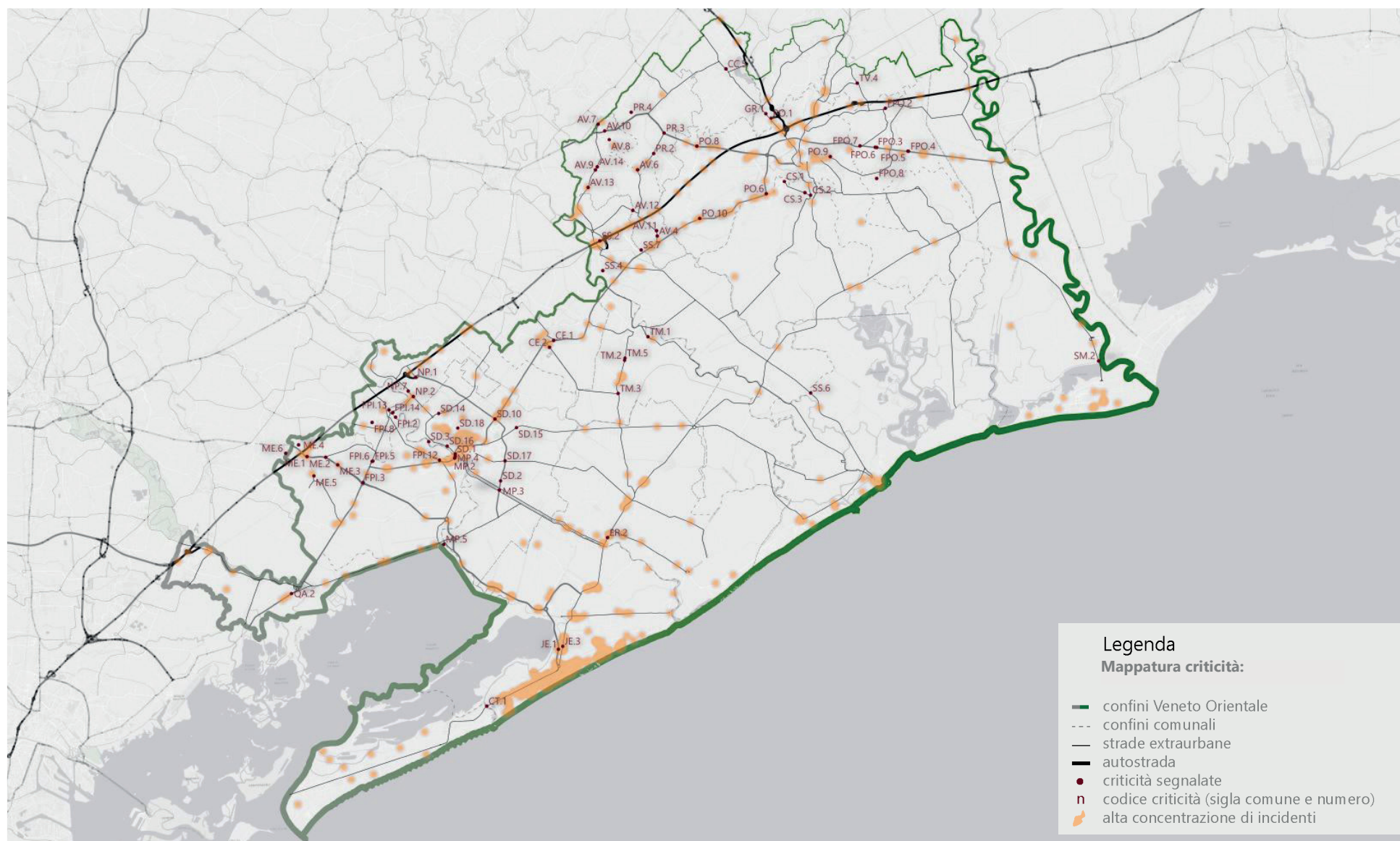
Di seguito, il dettaglio delle criticità e progettualità individuate ed emerse per singolo comune.





Comune	sigla	descrizione delle progettualità in corso
Annone Veneto	AV.1	Realizzazione casello A4
Annone Veneto	AV.2	Percorso ciclo-turistico SP60
Annone Veneto	AV.3	Piste ciclabili del veneto orientale
Annone Veneto	AV.5	Messa in sicurezza SP61 (frazione Già)
Caorle	CA.1	Pista ciclabile di collegamento tra Caorle e Ponte Riello
Cinto Caomaggiore	CC.1	SP251 restrizione della carreggiata per corsia ciclo-pedonale
Cinto Caomaggiore	CC.2	Percorso ciclopedonale lago Acco
Cinto Caomaggiore	CC.3	Progetto urbano per Cinto Caomaggiore (2018)
Cinto Caomaggiore	CC.4	Riqualificazione area Ex Mulino
Concordia Sagittaria	CS.4	Restauro e valorizzazione Villa Soranzo
Cavallino Treporti	CT.2	Pista ciclabile in sede separata sulla laguna di Venezia
Cavallino Treporti	CT.3	Pista ciclabile Via Vettor Pisani
Cavallino Treporti	CT.4	ZTL per autobus turistici su tutto il territorio comunale.
Cavallino Treporti	CT.5	Traffico limitato a Lio Piccolo.
Cavallino Treporti	CT.6	Nuova Via delle Batterie
Cavallino Treporti	CT.7	Realizzazione di accesso al mare con pista ciclabile Cà di Valle
Cavallino Treporti	CT.8	Miglioramenti viari, rotonda e ciclabile via Hermada
Ceggia	CE.3	Nuova bretella di collegamento (progetto Regione Veneto)
Eraclea	ER.1	PUA Valle Ossi
Fossalta di Piave	FPI.1	Nuova concessione demaniale ponte su barche
Fossalta di Piave	FPI.10	Realizzazione casa di riposo
Fossalta di Piave	FPI.11	Ampliamento Cantine Botter
Fossalta di Piave	FPI.4	Ristrutturazione Stazione Ferroviaria
Fossalta di Piave	FPI.7	piste ciclabili collegamento tra Fossalta di Piave e Monastier
Fossalta di Piave	FPI.9	collegamento tra la Circonvallazione Ovest e casello A4 Meolo
Fossalta di Portogruaro	FPO.1	Uscita A4 Alvisopoli - Bibione
Fossalta di Portogruaro	FPO.10	Rotatoria SS14 al km. 69+970 intersezione Via Moro/Via Fermi
Fossalta di Portogruaro	FPO.9	Via Manzoni/ Via Goldoni in fase di progettazione esecutiva
Gruaro	GR.2	Nuova realizzazione di un parco commerciale (Malcantone)
Gruaro	GR.3	Adeguamento del sottopasso tra via Pordenone e via Eracito
Gruaro	GR.4	Riqualificazione e messa in sicurezza SP251
Gruaro	GR.5	Riqualificazione e messa in sicurezza SP251
Jesolo	JE.2	Autostrada del Mare (accesso alla città)
Jesolo	JE.4	Jesolo Magica (Centro commerciale)
Jesolo	JE.5	ZTL estiva
Musile d Piave	MP.1	rotonde su asse perimetrale del centro/capoluogo

Comune	sigla	descrizione delle progettualità in corso
Musile d Piave	MP.6	Previsti sistemi di riduzione delle velocità.
Musile d Piave	MP.7	nuovo collegamento tra la SP argine e frazione Croce
Noventa di Piave	NP.3	ZTL zona degli istituti scolastici.
Noventa di Piave	NP.4	nuovo ring di collegamento
Noventa di Piave	NP.5	collegamento tra via Romanziol e via Lampol
Noventa di Piave	NP.6	Completamento Piano Particolareggiato PN.10-13
Portogruaro	PO.2	ampliamento interporto
Portogruaro	PO.3	Piattaforma logistica Eastgate Park
Portogruaro	PO.4	Nuova biglietteria unica ATVO e RFI.
Portogruaro	PO.5	PUA n.34 Querini
Portogruaro	PO.7	Lavori realizzazione rotonda in località Ca' Gaiotto
Pramaggiore	PR.1	pista ciclabile vi Pordenone
Quarto d'Altino	QA.1	Parco Tematico Fluidificazione - messa in sicurezza viabilità
Quarto d'Altino	QA.3	Circonvallazione Est di Portograndi
San Donà di Piave	SD.4	Complesso porta Nuova
San Donà di Piave	SD.5	Pedonalizzazione del centro - Corso Silvio Trentin.
San Donà di Piave	SD.6	Zona 30 km/h nel centro e cittadella scolastica.
San Donà di Piave	SD.7	Attività previste dal TTZ della CM (domeniche ecologiche, ecc).
San Donà di Piave	SD.8	Studio per sperimentazione TPL con mezzi elettrici
San Donà di Piave	SD.9	Completamento della Variante alla statale 14
San Donà di Piave	SD.11	Realizzazione viabilità per polo delle stazioni ferroviaria e TPL.
San Donà di Piave	SD.12	Nuovo tratto tra rotonde di Caposile e Passerella su SS14.
San Donà di Piave	SD.13	Realizzazione sovrappasso in località Calvecchia.
San Michele al T.	SM.1	2° accesso a Bibione
San Michele al T.	SM.3	Nuovo casello autostradale di San Michele al T.
San Michele al T.	SM.4	ZTL
San Michele al T.	SM.5	Studio innalzamento del ponte sul Tagliamento
San Stino di Livenza	SS.1	Terza corsia
San Stino di Livenza	SS.3	Centro intermodale (ferrovia gomma).
San Stino di Livenza	SS.5	Completamento della tangenziale fino alla S.P. 59
San Stino di Livenza	SS.8	Spostamento del casello autostradale
Torre di Mosto	TM.4	Strada di collegamento SP62
Teglio Veneto	TV.1	Percorso ciclopedonale bidirezionale Via I. Nievo
Teglio Veneto	TV.2	Limitazione transito del trasporto gomma e agricolo su SP 91.
Teglio Veneto	TV.3	Mitigazione traffico pesante con 2 nuove rotonde su SP 93



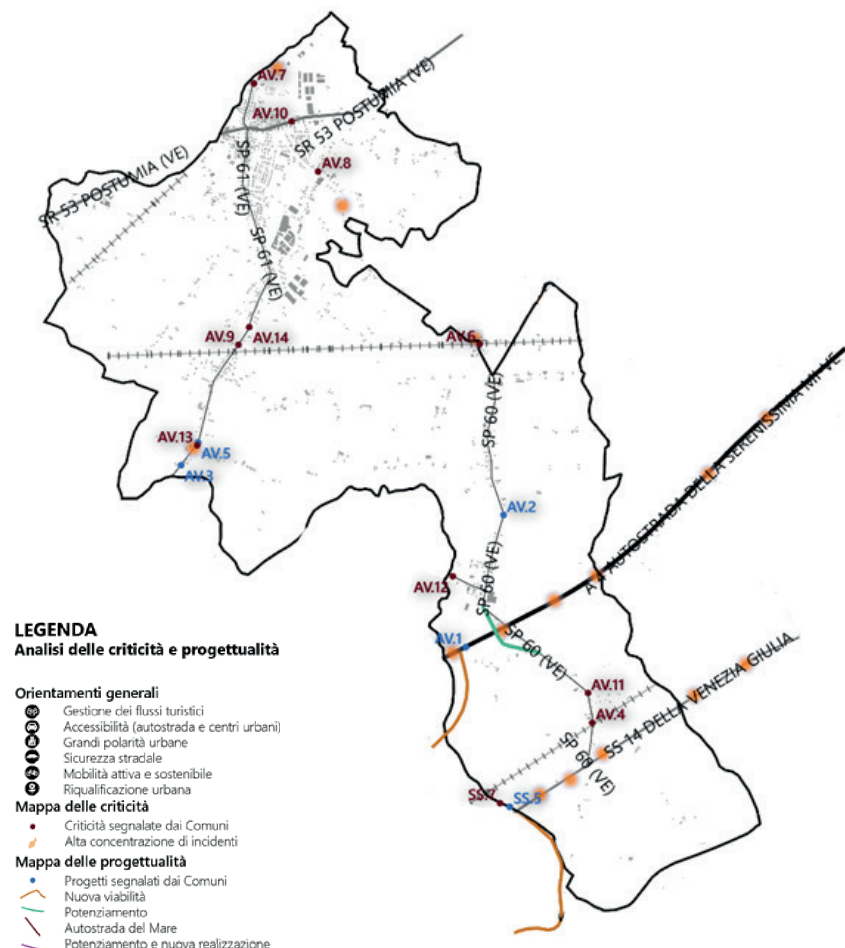


Comune	sigla	descrizione delle criticità
Annone Veneto	AV.4	rallentamenti passaggio a livello
Annone Veneto	AV.6	rallentamenti passaggio a livello
Annone Veneto	AV.7	Intersezione tra via S. Antonio e via Cedrugno lungo la SP61.
Annone Veneto	AV.8	Scarsa visibilità nell'incrocio tra via Roma e via Loncon.
Annone Veneto	AV.9	Attraversamento pedonale pericoloso a ridosso del sottopasso.
Annone Veneto	AV.10	Veicoli a forte velocità nel centro di Annone lungo la SR53.
Annone Veneto	AV.11	Curva pericolosa su via Paludi all'altezza di via Rebolle
Annone Veneto	AV.12	Via Zovatto, assenza di pista ciclabile o percorso ciclopedonale
Annone Veneto	AV.13	Intersezione pericolosa tra via Fosson e via Giai di Pracurte.
Annone Veneto	AV.14	Curve pericolose nel tratto tra i civici 33 e 37 di via Giai.
Cavallino Treporti	CT.1	Ponte tra Jesolo e Cavallino-Treporti
Ceggia	CE.1	Traffico nel centro abitato derivato da SS14
Ceggia	CE.2	Traffico nel centro abitato derivato da SP58
Cinto Caomaggiore	CC.5	Traffico nel centro abitato derivato da A4
Concordia Sagittaria	CS.1	incrocio semaforico
Concordia Sagittaria	CS.2	incrocio SP67 - via Carneio
Concordia Sagittaria	CS.3	mezzi pesanti nel centro storico derivato da SP67 e 68
Eraclea	ER.2	Traffico nel centro abitato derivato da SP42
Fossalta di Piave	FPI.12	collegamento SP50 - SS14
Fossalta di Piave	FPI.13	Navigabilità fiume Piave;
Fossalta di Piave	FPI.14	Ponte di barche
Fossalta di Piave	FPI.2	Ponte sul Piave alternativo
Fossalta di Piave	FPI.3	Previsione via del Mare a pagamento
Fossalta di Piave	FPI.5	Stazione ferroviaria inadeguatezza collegamento
Fossalta di Piave	FPI.6	Mancanza di un punto interscambio merci
Fossalta di Piave	FPI.8	Zona produttiva mancanza collegamento A4
Fossalta di Portogruaro	FPO.2	Traffico pesante in transito sulla S.P. 73
Fossalta di Portogruaro	FPO.3	Incrocio via Manzoni - SS14
Fossalta di Portogruaro	FPO.4	Incrocio via Moro - SS14
Fossalta di Portogruaro	FPO.5	mancanza di attraversamenti SS14 (Vado)
Fossalta di Portogruaro	FPO.6	manutenzione controllo attraversamenti
Fossalta di Portogruaro	FPO.7	mancanza ciclopedonale tra Portogruaro e Fossalta P.
Fossalta di Portogruaro	FPO.8	collegamento ciclopedonale (zona Villanova e Giussago)
Gruaro	GR.1	Traffico su S.P.251. derivato da A4
Jesolo	JE.1	Accessibilità da SR43
Jesolo	JE.3	SP 42 (via Roma destra) fino al ponte sul fiume Sile
Meolo	ME.1	Rotatoria SR89 connessione ciclopedonale Meolo - ZI
Meolo	ME.2	Incroci via Diaz e via Roma con SR 89

Comune	sigla	descrizione delle criticità
Meolo	ME.3	pericolosità accesso stazione di servizio lungo SR89
Meolo	ME.4	mancanza di parcheggi presso l'uscita dalla A4
Meolo	ME.5	previsione via del Mare a pagamento
Meolo	ME.6	previsione apertura grande stabilimento logistico
Musile d Piave	MP.2	necessario nuovo ponte sul piave
Musile d Piave	MP.3	bretella di collegamento tra il ponte dei granatieri e centro
Musile d Piave	MP.4	mancanza di ponte ciclabile sul Sile
Musile d Piave	MP.5	Traffico nel centro abitato derivato da SS14
Noventa di Piave	NP.1	nodo del casello
Noventa di Piave	NP.2	SP83 priva di pista ciclabile in centro
Noventa di Piave	NP.7	Traffico nel centro abitato derivato da SS83
Portogruaro	PO.1	Congestione SP251
Portogruaro	PO.10	Intersezione tra SS14 - via Attigliana - via Caduti per la Patria
Portogruaro	PO.6	lettura Intersezione tra SS14 - variante SS14 (località PIP Noiri)
Portogruaro	PO.8	Incrocio SR53 -via Fornace - via Mezza Torre d'Alvea
Portogruaro	PO.9	Incrocio SP70 SS14
Pramaggiore	PR.2	Assenza ciclabile tra complesso Molitorio - stazione di Belfiore
Pramaggiore	PR.3	assenza di pista ciclabile tra centro - frazione Belfiore
Pramaggiore	PR.4	Traffico nel centro abitato derivato da PN/VE su via bisciola
Quarto d'Altino	QA.2	incidenza SS14 e SP43 frazione di Portegrandi
San Donà di Piave	SD.1	ponte della vittoria
San Donà di Piave	SD.2	Ridotto utilizzo del Ponte Granatieri
San Donà di Piave	SD.3	Necessità di un terzo ponte sul Piave
San Donà di Piave	SD.10	Rotatoria bretella Martiri Foibe - SS 14 - Via M. del Monaco
San Donà di Piave	SD.14	Ridotte dimensioni della carreggiata
San Donà di Piave	SD.15	Criticità derivante da due incroci ravvicinati
San Donà di Piave	SD.16	Incrocio pericoloso da mettere in sicurezza
San Donà di Piave	SD.17	Collegamento pericoloso tra via Tabina alla SS14
San Donà di Piave	SD.18	Necessario adeguamento viabilità per nuova stazione RFI e TPL
San Michele al T.	SM.2	Ponte di bevazzana unico accesso a Bibione
San Stino di Livenza	SS.2	Mancanza terza corsia autostrada
San Stino di Livenza	SS.4	Collegamento Stazione Ferroviaria - Caorle
San Stino di Livenza	SS.6	mancanza bypass frazione Ottava Presa
San Stino di Livenza	SS.7	completamento della tangenziale
Teglio Veneto	TV.4	Saturazione delle arterie principali intercomunali
Torre di Mosto	TM.2	traffico turistico su SP57
Torre di Mosto	TM.3	Traffico turistico su SP58, intersezione "Ceggia - Staffolo"
Torre di Mosto	TM.5	Traffico nel centro abitato derivato da SP62 e SP57
Torre di Mosto	TM.1	traffico turistico su SP62



Annone Veneto



Inquadramento Il Comune di Annone Veneto si trova nell'area nord-orientale del Veneto Orientale, ha 3828 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: la ferrovia Venezia – Trieste, Ferrovia Portogruaro – Treviso, A4, SS14, SR53, SP60, SP61.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: sicurezza stradale delle arterie extraurbane/urbane; mobilità attiva e sostenibile.

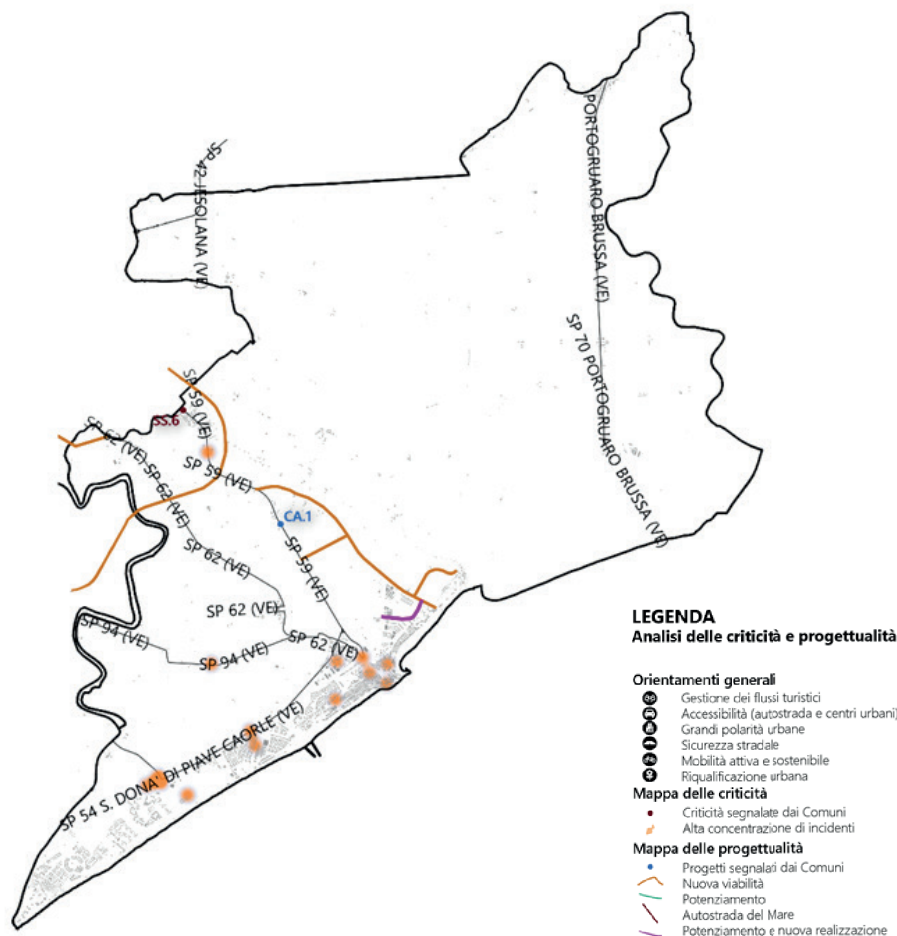
Criticità Particolari criticità si riscontrano: passaggi a livello delle due linee ferroviarie, all'attraversamento in centro della SR53 (Postumia), agli incroci in centro tra SR53 e strade provinciali.

Approfondimenti Si raccomanda uno studio approfondito per i passaggi a livello per una migliore accessibilità tra il centro e SS14. Si raccomanda una riprogettazione dell'asse SR53 all'interno del centro abitato (area A e B), con particolare attenzione al mix modale (pedoni-bici-auto), elementi di traffic calming (riserve centrali, sfalsamento altimetrico, dossi rallentatori, attraversamenti protetti, moderazione), segnaletica nei punti di transizione urbano/extraurbano, efficientamento degli incroci (con attenzione alle "porte di accesso" degli attraversamenti).

Si ritiene di particolar importanza la linea ciclabile dalla stazione ferroviaria al centro (in corso di progettazione la messa in sicurezza e percorso ciclopedonale della SP61), e lungo la SR53 in direzione zona industriale - Pramaggiore. Sarà importante migliorarne la sicurezza, la continuità, il confort, l'attrattività delle linee ciclabili.



Caorle



Inquadramento Il Comune di Caorle è uno dei centri costieri del Veneto Orientale, ha 11523 abitanti (2019), è uno dei principali centri turistici del Veneto. Il comune è accessibile dalle aree dell'entroterra attraverso le strade: SP59, SP62, SP54. Tutti i principali assi di connessione con il centro urbano incrociano la SP42 (Jesolana). Il comune presenta diverse aree tutelate di notevole interesse ambientale-paesaggistico-storico.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: mobilità attiva e sostenibile.

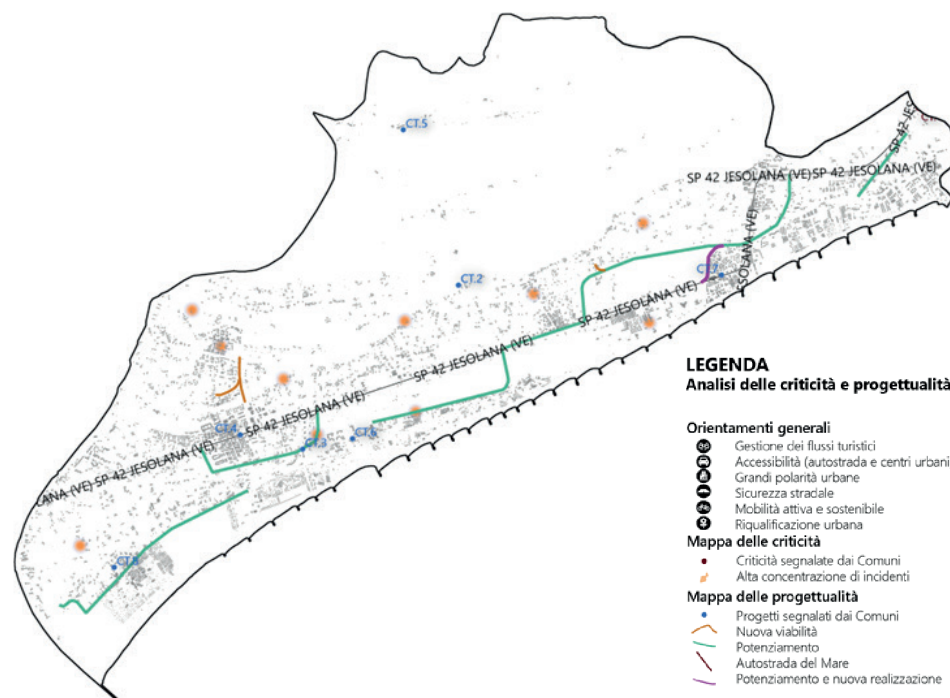
Criticità Particolari criticità territoriali si riscontrano sul punto di accesso dove convogliano le strade provinciali SP59, SP62 verso il centro.

Approfondimenti Si raccomanda di migliorare la connessione dall'ingresso al nucleo centrale verso i parcheggi esterni al centro urbano/storico per limitare l'ingresso nel centro alle auto. Dalle aree di parcheggio bisognerà potenziare la mobilità alternativa sostenibile.

Si ritiene di particolare importanza la linea ATVO 50 e ATVO 2 per la connessione con le stazioni ferroviarie di S.Stino di Livenza e Portogruaro, e la linea ATVO Quickly 37, ATVO Quickly 42. Si raccomanda uno studio di efficientamento delle linee e una migliore comunicazione dei servizi nei punti di interscambio (treno/bus e auto/bus).



Cavallino Treporti



Inquadramento Il Comune di Cavallino Treporti ha 13484 abitanti (2019), è il centro turistico tra mare e laguna veneta. È accessibile attraverso un unico accesso (viario) costituito dal ponte sul fiume Sile della SP42 e diverse connessioni via laguna con Venezia. L'amministrazione ha avviato diversi sistemi di gestione per l'ingresso al centro urbano e a particolari aree di attrazione turistico-ricreativa (Lio Piccolo). Nel 2021 è stato inaugurato il primo tratto di Cavallino Treporti (via Pordelio) della pista ciclabile della laguna (Venezia Trieste)

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: mobilità attiva e sostenibile.

Criticità Il ponte sul Sile, come unico accesso viario rappresenta la principale criticità a scala territoriale, soprattutto durante i periodi della stagione turistica estiva e in momenti di particolare emergenza.

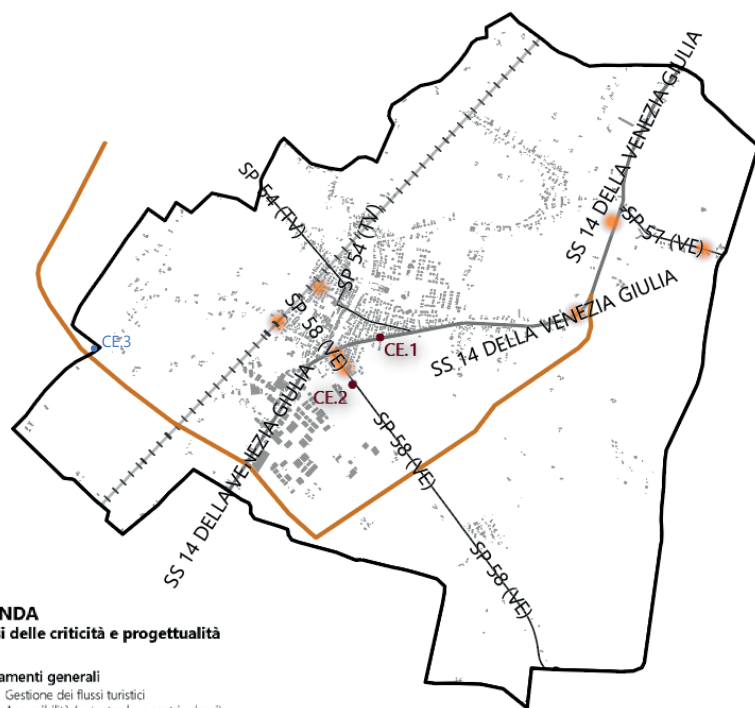
Approfondimenti Si raccomanda di potenziare e incentivare le misure già messe in atto dall'Amministrazione comunale per limitare l'accesso alle aree urbane, valutando la possibilità di estendere tali misure in ottica intercomunale (Cavallino Treporti - Jesolo) potenziando i punti di interscambio.

Un notevole punto di forza è la vicinanza di Cavallino Treporti a Venezia. Si raccomanda una migliore integrazione dei punti di interscambio per le linee ACTV e ATVO da e per Venezia anche in luce della nuova importante connessione ciclabile. Tali linee rappresentano una importante alternativa sostenibile per il Capoluogo veneto e per Cavallino Treporti.

Risulta opportuno indagare modalità di mobilità alternative che sfruttino i collegamenti via acqua.



Ceggia



LEGENDA Analisi delle criticità e progettualità

- Orientamenti generali**
- Gestione dei flussi turistici
 - Accessibilità (autostrada e centri urbani)
 - Grandi polarità urbane
 - Sicurezza stradale
 - Mobilità attiva e sostenibile
 - Riqualificazione urbana
- Mappa delle criticità**
- Criticità segnalate dai Comuni
 - Alta concentrazione di incidenti
- Mappa delle progettualità**
- Progetti segnalati dai Comuni
 - Nuova viabilità
 - Potenziamento
 - Autostrada del Mare
 - Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Ceggia si trova nell'area centrale del Veneto Orientale, area del san donatese, ha 6066 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: la ferrovia Venezia – Trieste, SS14, SP54, SP58.

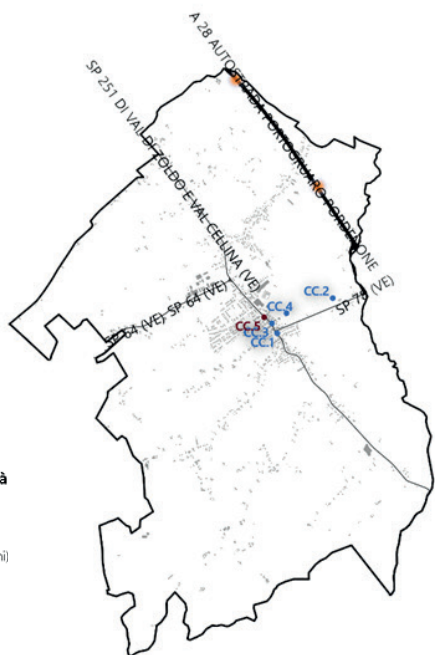
Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: sicurezza stradale delle arterie extraurbane/urbane.

Criticità La principale criticità di viabilità a scala territoriale riguarda l'attraversamento nel centro abitato della strada statale e delle strade provinciali. In particolare, allo stato attuale l'asse della SP 58, che si sviluppa in continuità con la SP 54 in provincia di Treviso, rappresenta una delle direttrici del traffico turistico verso il sistema litoraneo, con criticità dovute sia ai flussi di traffico sia al fatto che la viabilità assolve anche funzioni urbane riferite all'abitato di Ceggia. Sulla SS14 si segnala una densità di incidenti per Km media (0,25 -1), incidenti segnalati in diversi nodi di incrocio tra strade comunali e strada statale.

Approfondimenti Deve essere verificata la soluzione che permetta di utilizzare la tratta della SP 58 interna al centro abitato, così come nelle sue prossimità, come elemento connesso agli usi urbani, con maggiore qualità e sicurezza per l'utenza, allontanando quindi il traffico di attraversamento. Si raccomanda una riprogettazione dell'asse SS14 all'interno del centro abitato (area A e B), con particolare attenzione al mix modale (pedoni-bici-auto), elementi di traffic calming (riserve centrali, sfalsamento altimetrico, dossi rallentatori, attraversamenti protetti, moderazione), segnaletica nei punti di transizione urbano/extraurbano, efficientamento degli incroci (con attenzione alle "porte di accesso" degli attraversamenti). Si ritiene di particolare importanza il progetto della bretella di collegamento proposta negli strumenti di pianificazione comunale vigenti e dalla Regione Veneto.



Cinto Caomaggiore



LEGENDA

Analisi delle criticità e progettualità

Orientamenti generali

- Gestione dei flussi turistici
- Accessibilità (autostrada e centri urbani)
- Grandi polarità urbane
- Sicurezza stradale
- Mobilità attiva e sostenibile
- Riquadrificazione urbana

Mappe delle criticità

- Criticità segnalate dai Comuni
- Alta concentrazione di incidenti

Mappe delle progettualità

- Progetti segnalati dai Comuni
- Nuova viabilità
- Potenziamento
- Autostrada del Mare
- Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Cinto Caomaggiore si trova nell'area nord-est del Veneto orientale, area portogruarese, ha 3216 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: A28, SR251, SP42 (Prov. Pordenone – Prov. Venezia), SP64. I laghi di Cinto Caomaggiore rappresentano un'area di notevole interesse turistico-naturalistico per il Veneto Orientale. Nel centro urbano, sono in corso progettazioni e realizzazioni di miglioramento della mobilità ciclabile (turistica e non) e del tratto urbano della SR251.

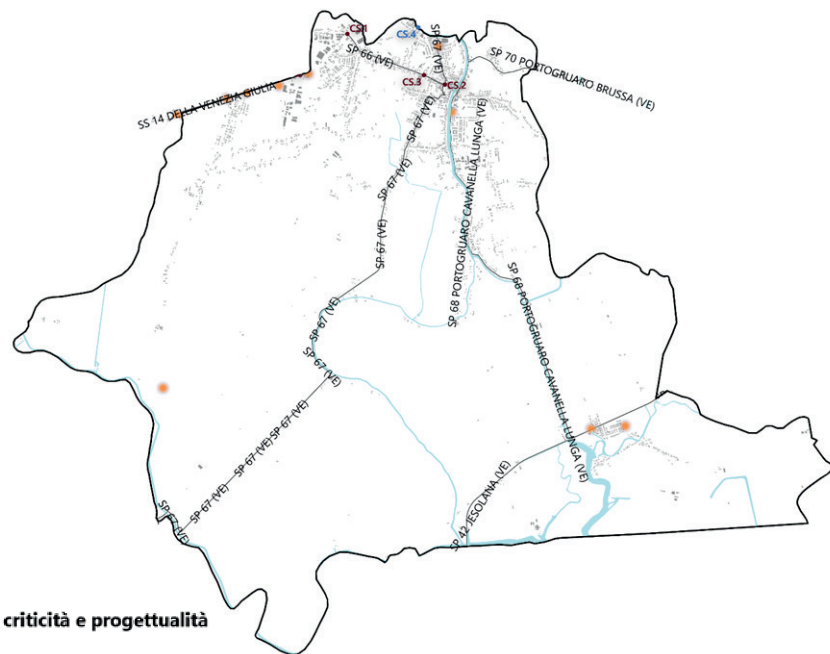
Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: mobilità attiva e sostenibile; riqualificazione urbana.

Criticità La principale criticità di viabilità a scala territoriale riguarda l'attraversamento nel centro abitato della strada regionale e delle strade provinciali. Tali strade fungono anche da percorso alternativo all'autostrada in particolari momenti di congestione o di chiusura delle tratte autostradali della A28 e A4.

Approfondimenti Si raccomanda una particolare attenzione all'asse SR251 nel tratto urbano. La riprogettazione in corso dell'asse stradale della SR251 rappresenta una base da replicare in diversi contesti del Veneto Orientale. Il Masterplan della viabilità del Veneto Orientale sostiene tale progetto per una strategia condivisa intercomunale. La riorganizzazione dello spazio stradale viene ad assumere così un particolare valore all'interno della qualità urbana



Concordia Sagittaria



LEGENDA

Analisi delle criticità e progettualità

Orientamenti generali

- Gestione dei flussi turistici
- Accessibilità (autostrada e centri urbani)
- Grandi polarità urbane
- Sicurezza stradale
- Mobilità attiva e sostenibile
- Riqualificazione urbana

Mappe delle criticità

- Criticità segnalate dai Comuni
- Alta concentrazione di incidenti

Mappe delle progettualità

- Progetti segnalati dai Comuni
- Nuova viabilità
- Potenziamento
- Autostrada del Mare
- Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Concordia Sagittaria si trova nell'area nord-est del Veneto Orientale, area portogruarese, ha 10327 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: SS14, SP42, SP67, SP68. Il comune presenta diverse aree, siti ed edifici di notevole interesse storico-paesaggistico-culturale.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: sicurezza stradale delle arterie extraurbane/urbane.

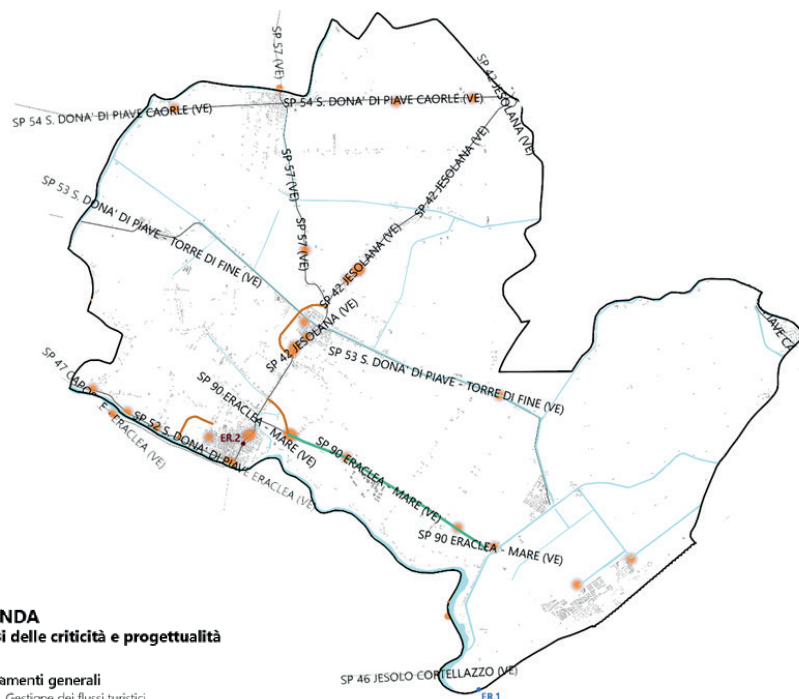
Criticità Particolari criticità si riscontrano all'attraversamento in centro ed incroci della SP67 e SP68, alta incidentalità all'incrocio tra SS14 e SP67 nei pressi della zona industriale di Concordia Sagittaria – Portogruaro, e nella frazione Sindacale attraversata dalla SP42.

Approfondimenti Si raccomanda uno studio approfondito della limitazione dell'attraversamento in centro storico della SP67, una riprogettazione dell'incrocio SS14 – SP67, e una riprogettazione dell'asse SP42 che attraversa la frazione Sindacale, con particolare attenzione ad elementi di traffic calming (riserve centrali, sfalsamento altimetrico, attraversamenti protetti, moderazione), segnaletica nei punti di transizione urbano/extraurbano, efficientamento degli incroci (con attenzione alle "porte di accesso" degli attraversamenti).

Si ritiene di particolar importanza la l'itinerario ciclabile lungo il fiume Lemene, in ottica di connessione turistico-ricreativa ma anche di connessione stazione Portogruaro con Concordia Sagittaria e centro storico Portogruaro con il centro storico di Concordia Sagittaria. Sarà importante migliorarne la sicurezza, la continuità, il confort, l'attrattività dell'itinerario. Si consiglia di approfondire tale progettualità con una strategia condivisa Portogruaro – Concordia Sagittaria.



Eraclea



LEGENDA Analisi delle criticità e progettualità

Orientamenti generali

- Gestione dei flussi turistici
- Accessibilità (autostrada e centri urbani)
- Grandi polarità urbane
- Sicurezza stradale
- Mobilità attiva e sostenibile
- Riqualificazione urbana

Mappe delle criticità

- Criticità segnalate dai Comuni
- Alta concentrazione di incidenti

Mappe delle progettualità

- Progetti segnalati dai Comuni
- Nuova viabilità
- Potenziamento
- Autostrada del Mare
- Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Eraclea è uno dei centri costieri del Veneto orientale, ha 12221 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: SP42, SP47, SP52, SP53, SP90. Sono presenti diverse aree tutelate di notevole interesse ambientale-paesaggistico lungo il fiume Piave e nell'area costiera. Lungo l'area costiera sono previsti dagli strumenti di pianificazione vigenti importanti sviluppi turistici.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: sicurezza stradale delle arterie extraurbane/urbane e sviluppo di grandi polarità urbane/territoriali.

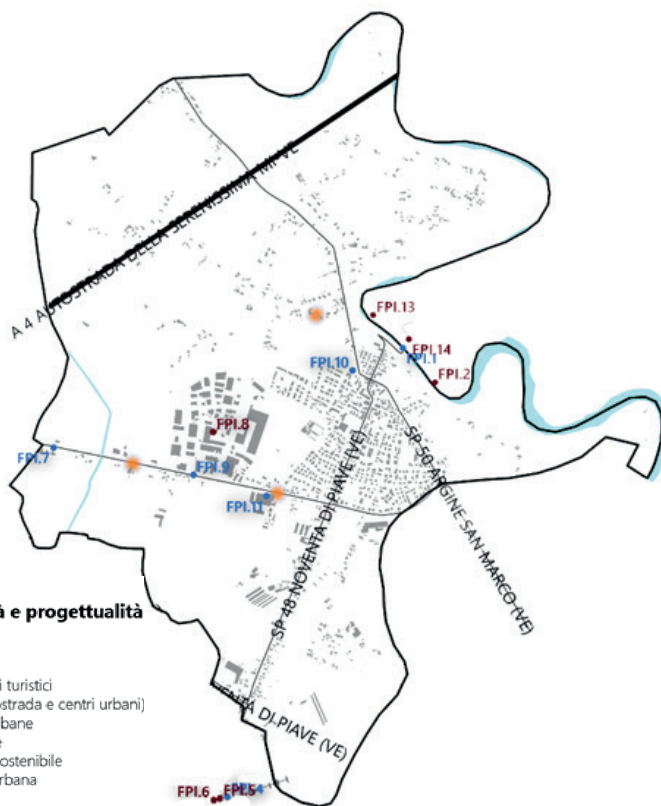
Criticità La principale criticità è rappresentata dall'attraversamento della SP42 nel centro e nella frazione Ponte Crepaldo.

Approfondimenti Si raccomanda uno studio approfondito per una ri-progettazione dell'asse SP42 all'interno del centro abitato e nella frazione Ponte Crepaldo, con particolare attenzione al mix modale (pedoni-bici-auto), elementi di traffic calming (riserve centrali, sfalsamento altimetrico, attraversamenti protetti, moderazione), segnaletica nei punti di transizione urbano/extraurbano, efficientamento degli incroci.

Per una maggiore connessione della frazione Eraclea Mare e per gli sviluppi turistici previsti nella zona Valle Ossi (in ottica territoriale), si ritiene di particolare importanza la linea ATVO Quickly 37, ATVO Quickly 42. Si raccomanda uno studio di efficientamento delle linee e una migliore comunicazione dei servizi nei punti di interscambio. Inoltre, si ritiene di particolare importanza uno studio approfondito di una metro mare che connetta, attraverso il fiume Piave, la stazione (indirettamente) e il centro di S. Donà di Piave con Jesolo ed Eraclea.



Fossalta di Piave



LEGENDA

Analisi delle criticità e progettualità

Orientamenti generali

- Gestione dei flussi turistici
- Accessibilità (autostrada e centri urbani)
- Grandi polarità urbane
- Sicurezza stradale
- Mobilità attiva e sostenibile
- Riqualificazione urbana

Mappa delle criticità

- Criticità segnalate dai Comuni
- Alta concentrazione di incidenti

Mappa delle progettualità

- Progetti segnalati dai Comuni
- Nuova viabilità
- Potenziamento
- Autostrada del Mare
- Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Fossalta di Piave si trova nell'area ovest del Veneto Orientale, area del san donatese, ha 4176 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: la ferrovia Venezia – Trieste, SP48, SP49, SP50. La SP48 attraversa il fiume Piave tra Fossalta di Piave e Noventa con un ponte di barche.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: mobilità attiva e sostenibile; accessibilità alla rete autostradale e centro urbano.

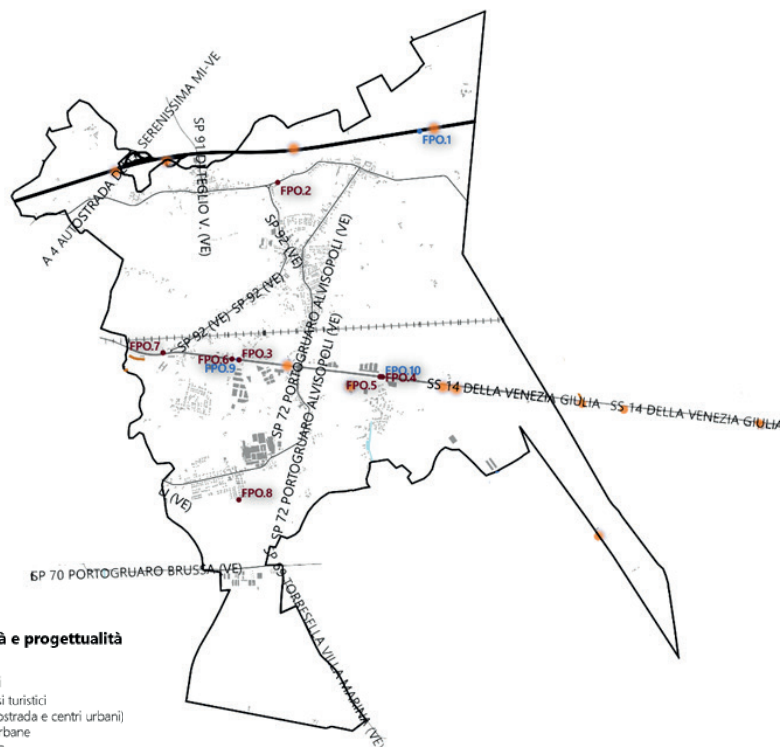
Criticità La principale criticità è rappresentata dall'attraversamento sul fiume Piave. Il ponte di barche, seppur è un particolare tipo di attraversamento, non permette una connessione efficiente tra Noventa di Piave, uscita autostradale A4 con il centro e la zona industriale di Fossalta di Piave. Tale questione causa criticità per Fossalta di Piave e anche per i Comuni di Meolo, San Donà di Piave e Noventa di Piave.

Approfondimenti Si raccomanda uno studio per un nuovo ponte sul Piave, un efficientamento della connessione per i mezzi pesanti dalla zona industriale di Fossalta di Piave con il casello autostradale di Meolo-Roncade, un miglioramento della connessione Centro – SP50 e SS14.

Si ritiene di particolare importanza la linea ciclabile centro – stazione. Attraverso un piano di settore (biciplan) o uno studio approfondito sarà importante migliorarne la sicurezza, la continuità, il confort, l'attrattività dell'asse ciclabile. Inoltre, per la stazione di Fossalta di Piave, localizzata nel comune di Musile di Piave tra due aree logistico/industriali (Fossalta di Piave e Meolo), si raccomanda uno studio per la localizzazione di un nodo di interscambio.



Fossalta di Portogruaro



LEGENDA

Analisi delle criticità e progettualità

Orientamenti generali

- Gestione dei flussi turistici
- Accessibilità (autostrada e centri urbani)
- Grandi polarità urbane
- Sicurezza stradale
- Mobilità attiva e sostenibile
- Riqualificazione urbana

Mappa delle criticità

- Criticità segnalate dai Comuni
- Alta concentrazione di incidenti

Mappa delle progettualità

- Progetti segnalati dai Comuni
- Nuova viabilità
- Potenziamento
- Autostrada del Mare
- Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Fossalta di Portogruaro si trova nell'area nord-est del Veneto Orientale, area portogruarese, ha 5959 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: la ferrovia Venezia – Trieste, A4, SS14, SP70, SP72, SP73, SP92. In prossimità della frazione di Alvisopoli è in fase di definizione la proposta di creazione di un nuovo casello autostradale. Inoltre tra Fossalta di Portogruaro e Portogruaro è in sviluppo il nuovo polo di servizi e logistica EastGatePark.

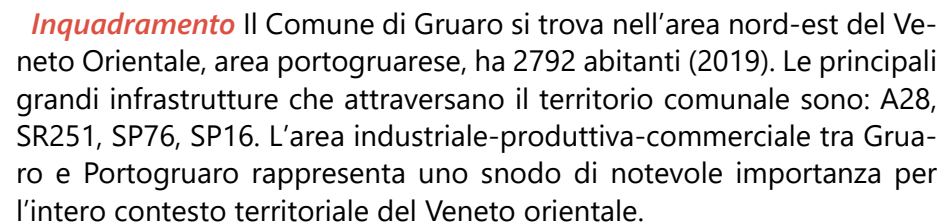
Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: mobilità attiva e sostenibile.

Criticità Le principali criticità si riscontrano lungo l'asse SS14. Si segnala una densità di incidenti per Km media (>1). Criticità in diversi nodi di incrocio tra strade comunali e strada statale in particolare: tra via A. Manzoni e SS14 a Stiago e tra via A.Moro e SS14 a Vado. Su alcuni degli incroci menzionati sono di prossima realizzazione nuove rotonde.

Approfondimenti Si raccomanda una riprogettazione dell'asse SS14, con particolare attenzione agli attraversamenti ciclopeditoni e agli incroci (con attenzione alle "porte di accesso" degli attraversamenti).

A partire dalle previsioni del Masterplan della Ciclabilità, si ritiene utile sviluppare un collegamento ciclabile tra Fossalta di Portogruaro e Portogruaro. Un collegamento diretto, continuo e che possa inglobare anche le connessioni alle frazioni esterne al centro urbano.

Si ritiene di particolare importanza uno studio approfondito sui costi e i benefici (relativi ai comuni di Fossalta di Portogruaro, Portogruaro e San Michele al Tagliamento) della nuova uscita autostradale, considerando anche le ricadute ed esternalità sul territorio più ampio, includendo anche gli aspetti di carattere ambientale e sicurezza del territorio.



Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: sicurezza stradale delle arterie extraurbane/urbane; accessibilità alla rete autostradale; sviluppo di grandi polarità urbane/territoriali per la mobilità.

Criticità Particolari criticità a scala territoriale si riscontrano sulla SR251 nell'area industriale, in tutto il tratto dall'uscita del casello autostradale di Portogruaro della A4 e A28. Inoltre, una significativa criticità viene riscontrata per l'attraversamento in centro della SP76.

Approfondimenti Si raccomanda uno studio approfondito di alternative alla SR251, per sgravare la stessa strada regionale dei flussi diretti verso le località della costa e rendere efficiente l'uscita dal casello autostradale di Portogruaro anche in vista dei futuri sviluppi dell'area di Malcantone e della rete autostradale nazionale (Pedemontana).

Si raccomanda una riprogettazione dell'asse SP76 all'interno del centro abitato (area A e B), con particolare attenzione al mix modale con elementi di separazione ciclabile, di traffic calming - sicurezza degli attraversamenti soprattutto nei pressi scuole, servizi, ufficio postale (con riserve centrali, sfalsamento altimetrico, dossi rallentatori, attraversamenti protetti, moderazione), segnaletica nei punti di transizione urbano/extraurbano.



Jesolo



LEGENDA

Analisi delle criticità e progettualità

Orientamenti generali

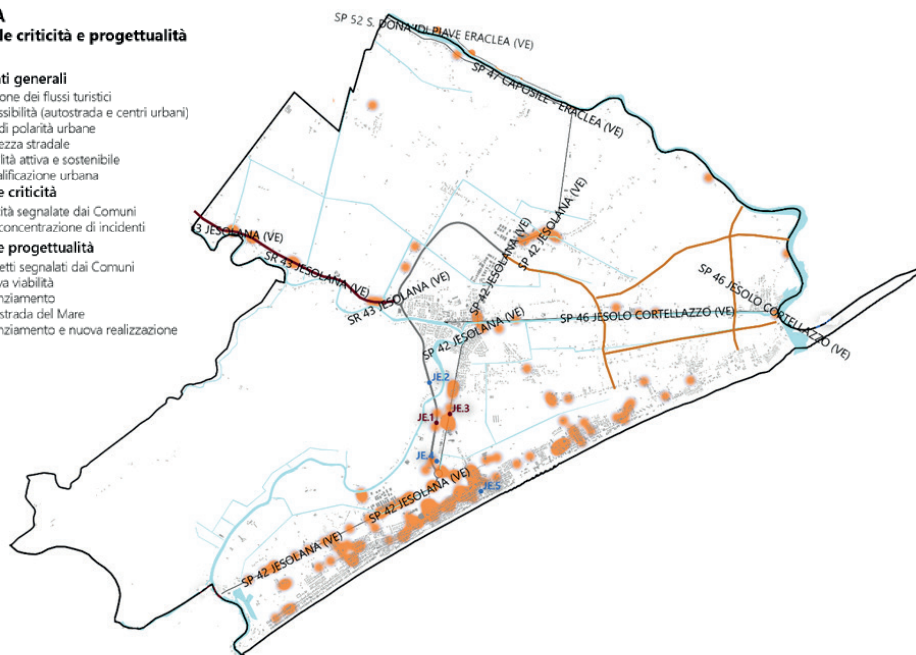
- Gestione dei flussi turistici
- Accessibilità (autostrada e centri urbani)
- Grandi polarità urbane
- Sicurezza stradale
- Mobilità attiva e sostenibile
- Riqualificazione urbana

Mappa delle criticità

- Criticità segnalate dai Comuni
- Alta concentrazione di incidenti

Mappa delle progettualità

- Progetti segnalati dai Comuni
- Nuova viabilità
- Potenziamento
- Autostrada del Mare
- Potenziamento e nuova realizzazione



Inquadramento Il Comune di Jesolo è tra i principali centri turistici costieri italiani, è tra i comuni più popolosi del Veneto orientale, ha 26100 abitanti (2019). Jesolo è raggiungibile dall'entroterra per mezzo della SR43, la quale, attraverso la variante di Musile di Piave della SS14 VAR/A e la SR89, si collega a sua volta all'A4. La Regionale del Mare passa esternamente al centro abitato di Jesolo e arriva a Lido di Jesolo fino

alla rotonda cosiddetta "Picchi". Qui interseca la SP42 Jesolana, che rappresenta l'asse di attraversamento del territorio comunale poiché collega Jesolo a Lido di Jesolo, arrivando fino a Punta Sabbioni. Il comune presenta diverse aree tutelate di notevole interesse ambientale-paesaggistico e presenta un'alta densità di popolazione e di attività turistico ricettive lungo la costa.

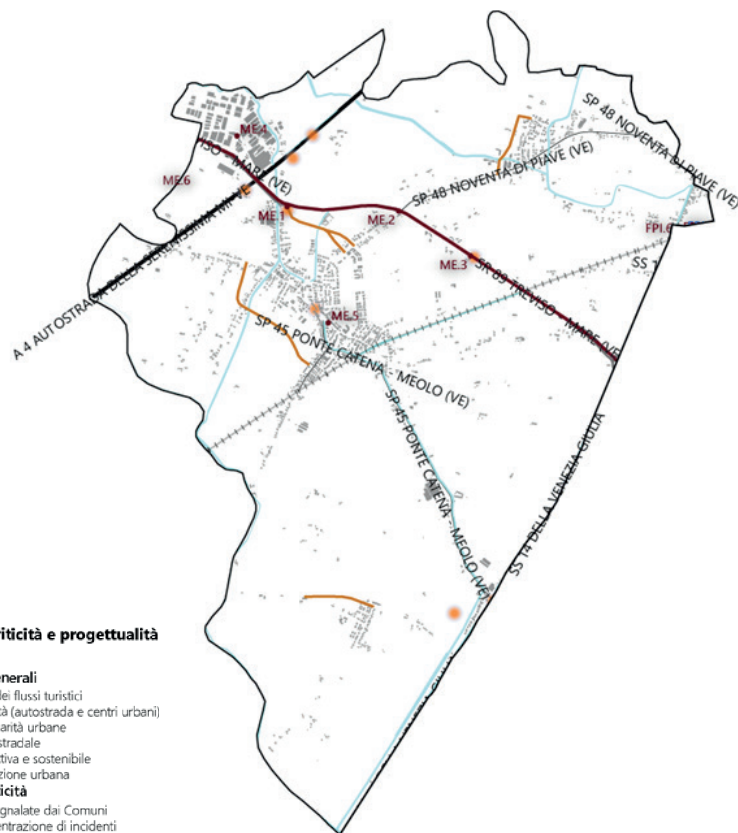
Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: mobilità attiva e sostenibile; accessibilità al centro urbano/costa; gestione dei flussi turistici; sviluppo di grandi polarità urbane/territoriali per la mobilità.

Criticità Le principali criticità riguardano l'alta congestione nel periodo della stagione turistica e l'alta incidentalità sui tutti i principali assi territoriali e i principali assi viari locali. La densità di incidenti per Km degli assi viari SR43 e SP42 è maggiore a 1. Inoltre, una significativa criticità viene riscontrata per l'attraversamento in centro della SP42.

Approfondimenti Si raccomanda una riprogettazione dell'asse SP42 all'interno del centro abitato, con particolare attenzione al mix modale (separazione ciclabile), elementi di traffic calming (riserve centrali, sfalsamento altimetrico, attraversamenti protetti, moderazione), semaforizzazione intelligente, segnaletica nei punti di transizione urbano/extrururbano. Per ridurre l'incidentalità, per tutto il territorio comunale, (con approfondimenti di livello locale-comunale) il Comune può istituire sistemi di gestione e di limitazione degli ingressi ai veicoli a motore nelle aree con maggiore densità abitativa e turistica. Tale approfondimento presuppone un potenziamento della mobilità alternativa sostenibile e dei nodi di interscambio locali-territoriali. Si ritiene di particolare importanza uno studio approfondito sulla localizzazione di punti di interscambio.



Meolo



LEGENDA Analisi delle criticità e progettualità

- Orientamenti generali**
- Gestione dei flussi turistici
 - Accessibilità (autostrada e centri urbani)
 - Grandi polarità urbane
 - Sicurezza stradale
 - Mobilità attiva e sostenibile
 - Riqualificazione urbana
- Mappa delle criticità**
- Criticità segnalate dai Comuni
 - Alta concentrazione di incidenti
- Mappa delle progettualità**
- Progetti segnalati dai Comuni
 - Nuova viabilità
 - Potenziamento
 - Autostrada del Mare
 - Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Meolo si trova nell'area ovest del Veneto Orientale, ha 6357 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: la ferrovia Venezia – Trieste, A4, SS14, SR89, SP44, SP50, SP51. L'uscita A4 del casello autostradale di Meolo-Roncade rappresenta un rilevante nodo per l'intero contesto del Veneto Orientale per la connessione dell'area ovest del San donatese e per i centri costieri. Nell'area del casello tra i comuni di Meolo, Monastier di Treviso e Roncade vi sono significativi progetti di sviluppo logistico dell'area.

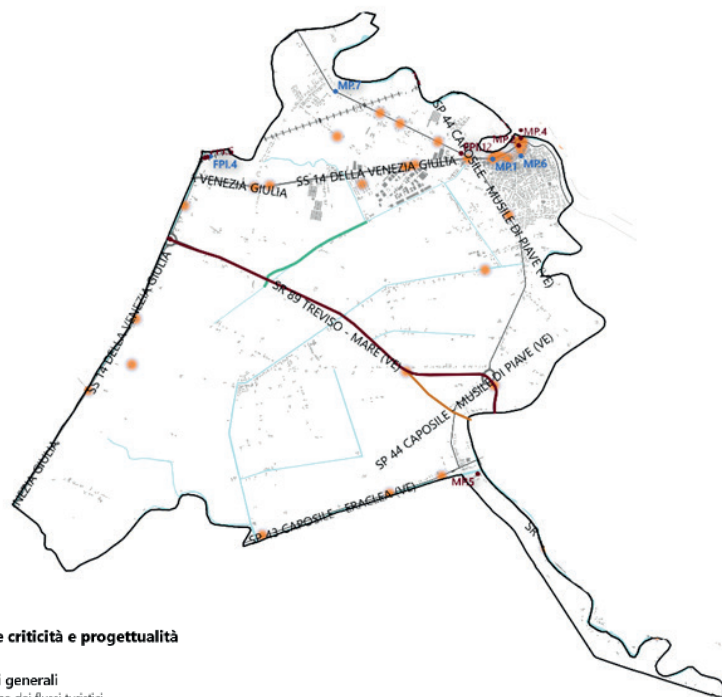
Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: sicurezza stradale delle arterie extraurbane/urbane.

Criticità La principale criticità di viabilità a scala territoriale riguarda la vicinanza del centro urbano all'A4 e la SR89. Il centro funge da percorso o servizio (parcheggio mezzi pesanti) alternativo in particolari momenti di congestione o di chiusura delle tratte.

Approfondimenti Per non aggravare tale criticità, si ritiene di particolare importanza una valutazione dei costi e benefici dell'eventuale pedaggio sulla Autostrada del mare. Si raccomanda di migliorare le intersezioni sulla SR89, razionalizzando gli accessi al centro urbano con un miglioramento della segnaletica e un controllo con sistemi di gestione integrati del traffico. Inoltre, per evitare l'ingresso nel centro si raccomanda una particolare riprogettazione delle strade in ambito urbano con elementi di traffic calming con attenzione alla sicurezza degli attraversamenti (con riserve centrali, sfalsamento altimetrico, attraversamenti protetti, moderazione).



Musile di Piave



LEGENDA Analisi delle criticità e progettualità

Orientamenti generali

- Gestione dei flussi turistici
- Accessibilità (autostrada e centri urbani)
- Grandi polarità urbane
- Sicurezza stradale
- Mobilità attiva e sostenibile
- Riqualificazione urbana

Mappa delle criticità

- Criticità segnalate dai Comuni
- Alta concentrazione di incidenti

Mappa delle progettualità

- Progetti segnalati dai Comuni
- Nuova viabilità
- Potenziamento
- Autostrada del Mare
- Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Musile di Piave si trova nell'area ovest del Veneto Orientale, area del san donatese, ha 11462 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: la ferrovia Venezia – Trieste, SR89, SP45, SP48. Il fiume Piave costituisce un confine naturale tra i Comuni di Musile di Piave e San Donà di Piave. Il collegamento principale tra i due centri è costituito dal ponte della vittoria sul fiume Piave e il nuovo ponte Granatieri di Sardegna.

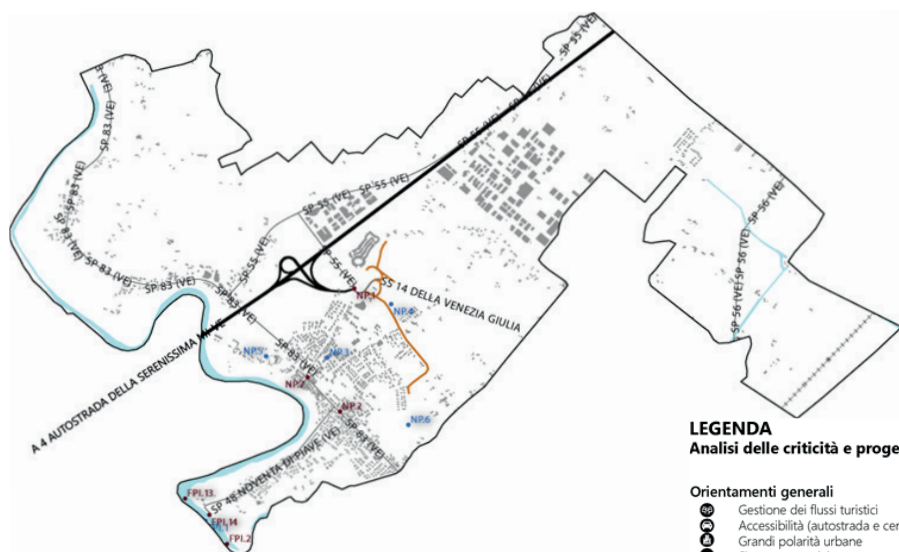
Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: mobilità attiva e sostenibile; accessibilità alla rete autostradale e al centro.

Criticità La principale criticità è costituita dall'attraversamento del fiume Piave. Il ponte della vittoria è causa di congestione nel centro urbano. Il ponte Granatieri di Sardegna, attualmente non è una valida alternativa perché non costituisce una diretta connessione verso il centro di Musile di Piave.

Approfondimenti Si raccomanda una valutazione approfondita di un nuovo ponte sul fiume Piave nei pressi dell'infrastruttura ferroviaria. Un nuovo ponte con un potenziamento della SP50 consentirebbe di sgravare il centro di Musile di Piave dai flussi di attraversamento, migliorare l'accessibilità di Fossalta di Piave, decongestionare il casello di Meolo-Roncade anche in previsione dei futuri sviluppi logistici dell'area di Meolo.

Si ritiene di particolare importanza la linea ciclabile centro – zona industriale – stazione Fossalta di Piave. Attraverso un piano di settore (biciplan) o uno studio approfondito sarà importante migliorarne la sicurezza, la continuità, il confort, l'attrattività dell'asse ciclabile.

Noventa di Piave



LEGENDA Analisi delle criticità e progettualità

Orientamenti generali

- Gestione dei flussi turistici
- Accessibilità (autostrada e centri urbani)
- Grandi polarità urbane
- Sicurezza stradale
- Mobilità attiva e sostenibile
- Riqualificazione urbana

Mappa delle criticità

- Criticità segnalate dai Comuni
- Alta concentrazione di incidenti

Mappa delle progettualità

- Progetti segnalati dai Comuni
- Nuova viabilità
- Potenziamento
- Autostrada del Mare
- Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Noventa di Piave si trova nell'area ovest del Veneto Orientale, area del san donatese, ha 6947 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: A4, SS14dir, SP48, SP83. L'uscita A4 di Noventa – San Donà rappresenta un nodo di connessione e di attrazione produttiva-commer-

ciale. Lungo il margine nord della A4 corre la SP 55 che parallelamente all'autostrada connette Noventa di Piave con Cessalto, relazionandosi con la viabilità che si sviluppa nel territorio della provincia di Treviso.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: mobilità attiva e sostenibile; accessibilità alla rete autostradale e al centro.

Criticità Le principali criticità di viabilità a scala territoriale riguardano l'attraversamento nel centro abitato della SP83, SP48 e la congestione in particolari momenti stagionali (turistici o commerciali). Emerge la situazione di sofferenza e criticità della rotatoria situata in prossimità del casello autostradale, che si relaziona sia con il sistema del centro, sia con il polo commerciale e l'asse di via Martiri della Foibe. Qui si sommano carichi riferiti a diverse direttrici, con riduzioni significative della funzionalità durante alcuni periodi dell'anno e giorni specifici (estate e periodo di saldi).

Approfondimenti Si raccomanda una riprogettazione dell'asse SP83 e SP48 all'interno del centro abitato (area A e B), con particolare attenzione al mix modale (separazione ciclabile), elementi di traffic calming - sicurezza degli attraversamenti (riserve centrali, sfalsamento altimetrico, dossi rallentatori, attraversamenti protetti, moderazione), segnaletica nei punti di transizione urbano/extraurbano. Si ritiene di particolare importanza lo sviluppo di una migliore continuità ciclabile sulla SP83, con attenzione a sicurezza, continuità, confort e attrattività tra centro di Noventa di Piave e centro di San Donà di Piave. Da verificare in dettaglio la riorganizzazione delle geometrie e tipologia di intersezione riferita al nodo connesso al casello autostradale al fine di migliorare la fluidità delle intersezioni e migliorare la sicurezza dell'utenza. La nuova soluzione dovrà svilupparsi in coerenza con la proposta di creazione di una nuova viabilità verso sud, già prevista nei vigenti strumenti urbanistici.



Portogruaro



LEGENDA Analisi delle criticità e progettualità

Orientamenti generali

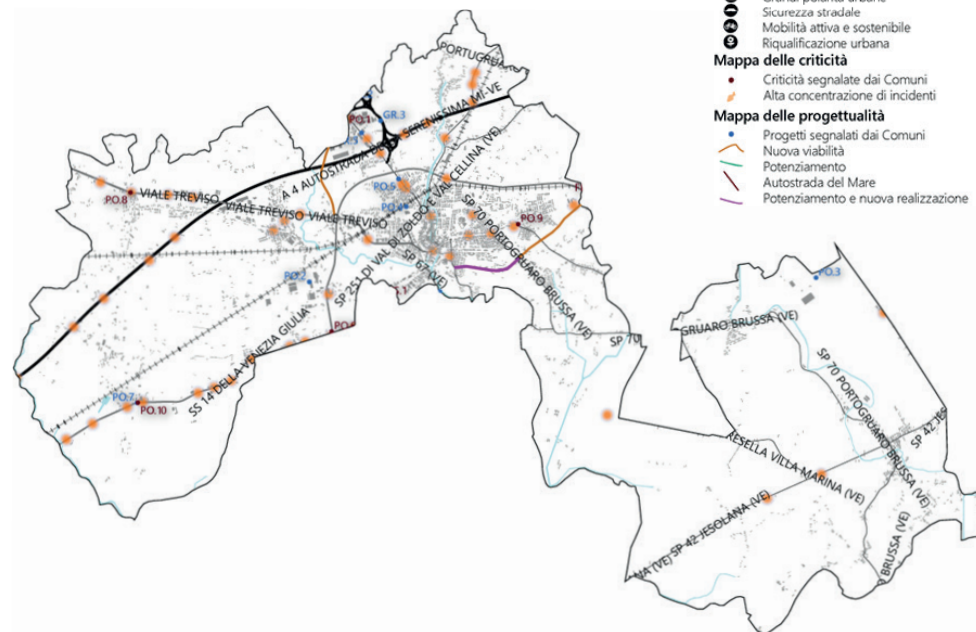
- Gestione dei flussi turistici
- Accessibilità (autostrada e centri urbani)
- Grandi polarità urbane
- Sicurezza stradale
- Mobilità attiva e sostenibile
- Riqualificazione urbana

Mappa delle criticità

- Criticità segnalate dai Comuni
- Alta concentrazione di incidenti

Mappa delle progettualità

- Progetti segnalati dai Comuni
- Nuova viabilità
- Potenziamento
- Autostrada del Mare
- Potenziamento e nuova realizzazione



Inquadramento Il Comune di Portogruaro è tra i centri più popolosi del Veneto Orientale, ha 24669 abitanti (2019), è una delle centralità della città metropolitana di Venezia. Le principali infrastrutture che at-

traversano il territorio comunale sono: A28, A4, SR251, SS14, SR53, SP42, SP73, SP68, SP70, SP463. L'uscita autostradale A4 - A28 è uno snodo di notevole interesse per il Veneto orientale e per alcuni vicini centri del Friuli Venezia Giulia.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: sicurezza stradale delle arterie extraurbane/urbane e sviluppo di grandi polarità urbane/territoriali per la mobilità.

Criticità Le principali criticità sono: particolare congestione sulla SR251, alta e media incidentalità sugli assi SS14, SR53, SP42.

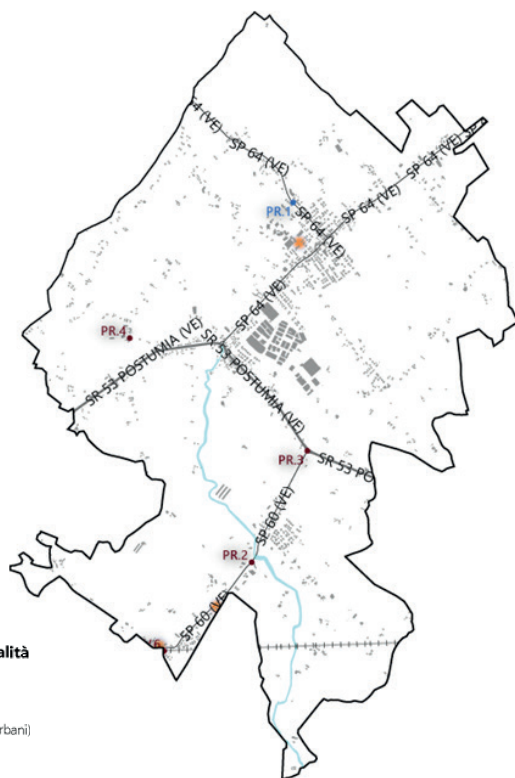
Approfondimenti Si raccomanda uno studio approfondito di alternative alla SR251, per sgravare la stessa strada regionale dei flussi diretti verso le località della costa e rendere efficiente l'uscita dal casello autostradale di Portogruaro anche in vista dei futuri sviluppi dell'area di Malcanton (Gruaro) e della rete autostradale nazionale (Pedemontana). È prioritario una riprogettazione di alcune intersezioni e miglioramento della segnaletica sulla SS14, SR53, in particolare: SS14 - via Attigliana - via Caduti per la Patria, SS14 località PIP Noiari, Incrocio SR53 -via Fornace - via Mezza Torre d'Alvea, Incrocio SP70 - SS14.

Nella frazione Lugugnana, si raccomanda una riprogettazione dell'asse SP42, con particolare attenzione al mix modale (separazione ciclabile), elementi di traffic calming (riserve centrali, sfalsamento altimetrico, attraversamenti protetti, moderazione), rafforzamento della segnaletica nei punti di transizione urbano/extraurbano.

Inoltre, si ritiene di particolare importanza uno studio di una metro mare che connetta, attraverso i corsi d'acqua: la stazione (indirettamente) e il centro di Portogruaro con Caorle.



Pramaggiore



LEGENDA

Analisi delle criticità e progettualità

Orientamenti generali

- Gestione dei flussi turistici
- Accessibilità (autostrada e centri urbani)
- Grandi polarità urbane
- Sicurezza stradale
- Mobilità attiva e sostenibile
- Riqualificazione urbana

Mappa delle criticità

- Criticità segnalate dai Comuni
- Alta concentrazione di incidenti

Mappa delle progettualità

- Progetti segnalati dai Comuni
- Nuova viabilità
- Potenziamento
- Autostrada del Mare
- Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Pramaggiore si trova nell'area nord-orientale del Veneto Orientale, ha 4632 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: la ferrovia Portogruaro - Treviso, SR53, SP60, SP64.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: mobilità attiva e sostenibile.

Criticità La principale criticità di viabilità a scala territoriale riguarda l'attraversamento nel centro abitato della SP64. Inoltre, viene segnalato una assenza o scarsa continuità ciclabile tra le frazioni e il centro.

Approfondimenti Si raccomanda una riprogettazione dell'asse SP64 all'interno del centro abitato (area A e B), con particolare attenzione al mix modale (separazione ciclabile), elementi di traffic calming - sicurezza degli attraversamenti (riserve centrali, sfalsamento altimetrico, attraversamenti protetti, moderazione), segnaletica nei punti di transizione urbano/extraurbano. Si raccomanda un miglioramento dei collegamenti ciclabili lungo gli assi SR53, SP64, per una migliore accessibilità ciclabile, una maggiore connessione tra centro e frazioni esterne (Belfiore, stazione) e, tra il centro e i comuni confinanti.

Si raccomanda uno studio approfondito per i passaggi a livello per una migliore accessibilità tra Pramaggiore, Annone Veneto e SS14.



Quarto d'Altino



LEGENDA Analisi delle criticità e progettualità

- Orientamenti generali**
- 1 Gestione dei flussi turistici
 - 2 Accessibilità (autostrada e centri urbani)
 - 3 Grandi polarità urbane
 - 4 Sicurezza stradale
 - 5 Mobilità attiva e sostenibile
 - 6 Riqualificazione urbana
- Mappa delle criticità**
- Criticità segnalate dai Comuni
 - Alta concentrazione di incidenti
- Mappa delle progettualità**
- Progetti segnalati dai Comuni
 - Nuova viabilità
 - Potenziamento
 - Autostrada del Mare
 - Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Quarto d'Altino si trova nell'area ovest del Veneto Orientale, ha 8070 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: la ferrovia Venezia - Trieste, A4, SS14, SP40, SP43. Il comune presenta diverse aree, siti ed edifici di notevole interesse storico-paesaggistico-culturale per il territorio del Veneto orientale e per la laguna di Venezia.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: sicurezza stradale delle arterie extraurbane/urbane.

Criticità La principale criticità di viabilità a scala territoriale riguarda l'attraversamento nella frazione di Portegrandi della SS14 e SP43. Nell'area è presente anche l'importante campus H-farm.

Approfondimenti Con l'accordo di programma H-Farm il comune sta adeguando e mettendo in sicurezza i flussi viabilistici sovra comunali lungo la SS14 e SP 43 Jesolana. Si raccomanda il miglioramento del nodo della SS14 di Portegrandi sia per migliorare la sicurezza stradale nell'area della frazione, sia per una maggiore fluidificazione dei flussi diretti verso la costa.

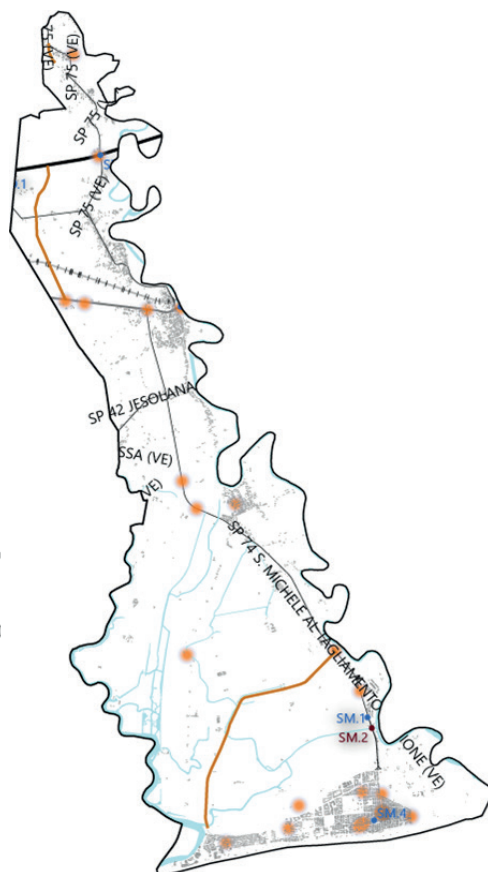
Inoltre tra la frazione Portegrandi e il centro di Quarto d'Altino, si raccomanda di potenziare la ciclovie del Sile valutandone in alcuni specifici tratti forme di continuità e confort più appropriate anche per spostamenti sistematici non solo cicloturistici.

Risulta utile approfondire le relazioni tra riorganizzazione delle mobilità locale e accessibilità in centro abitato in relazione agli usi e funzioni urbane, al fine di garantire la qualità e vitalità del sistema locale.





San Michele al Tagliamento



LEGENDA Analisi delle criticità e progettualità

- Orientamenti generali**
- Gestione dei flussi turistici
 - Accessibilità (autostrada e centri urbani)
 - Grandi polarità urbane
 - Sicurezza stradale
 - Mobilità attiva e sostenibile
 - Riqualificazione urbana
- Mappa delle criticità**
- Criticità segnalate dai Comuni
 - Alta concentrazione di incidenti
- Mappa delle progettualità**
- Progetti segnalati dai Comuni
 - Nuova viabilità
 - Potenziamento
 - Autostrada del Mare
 - Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di San Michele al Tagliamento è uno dei centri costieri del Veneto Orientale, ha 11864 abitanti (2019), la frazione di Bibione è uno dei principali centri turistici del Veneto. Le infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: ferrovia Venezia Trieste, A4, SS14, SP42, SP73, SP74, SP75. L'area costiera di Bibione è accessibile dalle aree dell'entroterra attraverso la SP74, di notevole importanza sono anche le uscite autostradali A4 di Latisana e Portogruaro. Il comune presenta diverse aree tutelate di notevole interesse ambientale-paesaggistico.

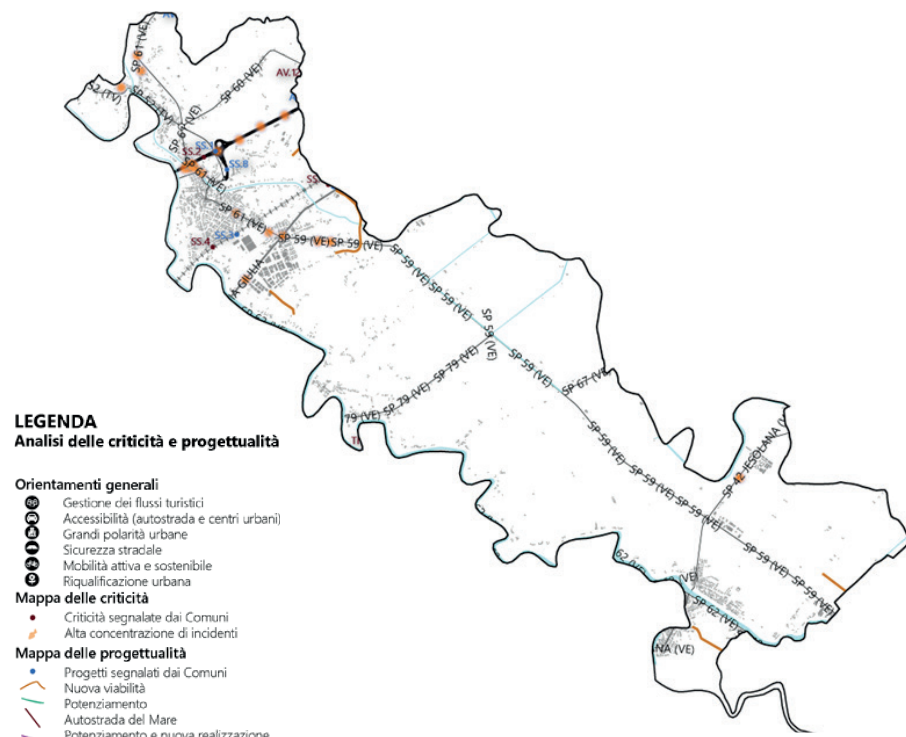
Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: mobilità attiva e sostenibile; accessibilità alla rete autostradale e al centro.

Criticità Il ponte di Bevazzana, come unico accesso viario rappresenta la principale criticità a scala territoriale, soprattutto durante i periodi della stagione turistica estiva e in momenti di particolare emergenza.

Approfondimenti Si raccomanda di potenziare il nodo di Bevazzana come interscambio multimodale esterno al centro. È di particolare importanza anche una valutazione di possibili nuove infrastrutture di connessione con Bibione a partire dal nodo di Bevazzana, e del nuovo casello autostradale per favorire una diretta accessibilità ai centri costieri e decongestionare il nodo di Portogruaro. La vicinanza tra il centro di San Michele al Tagliamento e Latisana è un notevole punto di forza per potenziare la mobilità attiva e sostenibile. Si ritiene di particolare importanza la linea ciclabile centro di San Michele al Tagliamento – stazione di Latisana. Attraverso un piano di settore (bicipan) o uno studio approfondito sarà importante migliorarne la sicurezza, la continuità, il confort, l'attrattività del percorso ciclabile. Lo sviluppo della mobilità all'interno del comprensorio di Bibione deve considerare anche le relazioni con la vicina realtà di Lignano Sabbiadoro.



San Stino di Livenza



Inquadramento Il Comune di San Stino di Livenza si trova nell'area centrale del Veneto Orientale, ha 12872 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: ferrovia Ve-

nezia Trieste, A4, SS14, SP42, SP59, SP61, SP79. È Molto significativa la realizzazione della tangenziale dal casello autostradale A4 alla SS14.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: mobilità attiva e sostenibile; accessibilità alla rete autostradale e al centro.

Criticità Le principali criticità sono: scarsa connessione tra la stazione ferroviaria con Caorle, la SP42 che attraversa le frazioni di La Salute di Livenza – San Giorgio di Livenza, e la SP59 che attraversa la frazione di Ottava Presa.

Approfondimenti Si raccomanda il completamento della tangenziale per favorire un decongestionamento della SS14, il potenziamento delle linee ATVO tra il centro e la costa, in particolare la linea 50. In riguardo alla SS14, si ritiene opportuno un'analisi delle intersezioni tra viabilità locale e strada statale presso la zona industriale (nel tratto tra SP60 e fiume Livenza).

Per le località di La Salute di Livenza – San Giorgio di Livenza, si raccomanda una riprogettazione dell'asse provinciale con particolare attenzione al mix modale (separazione ciclabile), elementi di traffic calming - sicurezza degli attraversamenti (riserve centrali, sfalsamento altimetrico, attraversamenti protetti, moderazione), segnaletica nei punti di transizione urbano/extraurbano. Per la località Ottava Presa si ritiene di particolare importanza valutare la realizzazione di un bypass della SP59 alla frazione per fluidificare i flussi diretti verso la costa e mettere in sicurezza la frazione.

Inoltre, si ritiene di particolare importanza uno studio di una metro mare che connetta, attraverso i corsi d'acqua: la stazione (indirettamente) e il centro di San Stino di L., Torre di Mosto, frazioni di San Stino di L., Caorle.



Teglio Veneto



LEGENDA Analisi delle criticità e progettualità

- Orientamenti generali**
- Gestione dei flussi turistici
 - Accessibilità (autostrada e centri urbani)
 - Grandi polarità urbane
 - Sicurezza stradale
 - Mobilità attiva e sostenibile
 - Riqualificazione urbana
- Mappa delle criticità**
- Criticità segnalate dai Comuni
 - Alta concentrazione di incidenti
- Mappa delle progettualità**
- Progetti segnalati dai Comuni
 - Nuova viabilità
 - Potenziamento
 - Autostrada del Mare
 - Potenziamento e nuova realizzazione

Inquadramento Il Comune di Teglio Veneto si trova nell'area nord-orientale del Veneto Orientale, ha 2298 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: la ferrovia Portogruaro – Casarsa D. (PN), A4, SR463, SP91, SP93.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: sicurezza stradale e mobilità attiva sostenibile.

Criticità Le criticità di viabilità a scala territoriale riguardano: l'attraversamento nella frazione Cintello della SR463, l'attraversamento in centro della SP91, intersezioni lungo la SP93.

Approfondimenti Per la SP463 nella frazione di Cintello si raccomanda di migliorare le intersezioni con le strade locali, efficientamento degli incroci (con attenzione alle "porte di accesso" degli attraversamenti).

Per la SP91, in alcuni tratti il Comune ha previsto un percorso ciclopedonale bidirezionale in Via I. Nievo. Lungo l'asse viario sarà di notevole importanza sviluppare attrattive soluzioni ciclabili continue e che permettano la sicurezza e il confort del ciclista. Per la SP91 si raccomanda di migliorare la connessione ciclabile tra la località Portovecchio e il centro di Teglio Veneto, con particolare attenzione agli attraversamenti.

Per la SP93, si raccomanda una riprogettazione delle intersezioni: Via Viola – SP93, Via dell'artigianato – SP93, SP91 – SP93. Attualmente, il Comune ha in previsione la realizzazione di due rotatorie lungo la SP93.



Torre di Mosto



LEGENDA Analisi delle criticità e progettualità

Orientamenti generali

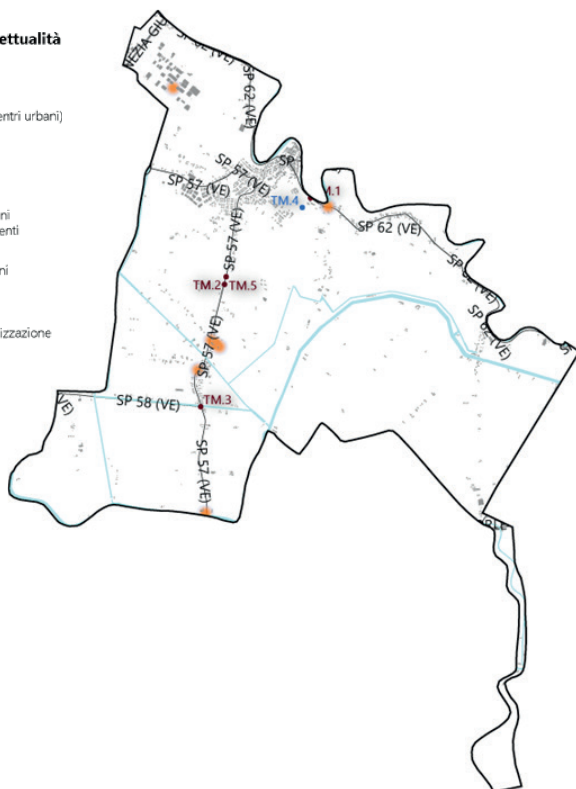
- Gestione dei flussi turistici
- Accessibilità (autostrada e centri urbani)
- Grandi polarità urbane
- Sicurezza stradale
- Mobilità attiva e sostenibile
- Riqualificazione urbana

Mappa delle criticità

- Criticità segnalate dai Comuni
- Alta concentrazione di incidenti

Mappa delle progettualità

- Progetti segnalati dai Comuni
- Nuova viabilità
- Potenziamento
- Autostrada del Mare
- Potenziamento e nuova realizzazione



Inquadramento Il Comune di Torre di Mosto si trova nell'area centrale del Veneto Orientale, ha 4796 abitanti (2019). Le principali grandi infrastrutture che attraversano il territorio comunale sono: SS14, SP57, SP58,

SP62, SP79.

Macrotemi Rispetto ai macro temi generali del masterplan della viabilità, durante il processo di coinvolgimento il comune si è mostrato particolarmente sensibile a tutte le tematiche e in particolare: miglioramento dei flussi turistici.

Criticità Le criticità di viabilità a scala territoriale riguardano: il traffico turistico verso da e per la costa su tutte le arterie provinciali che attraversano il centro urbano.

Approfondimenti Si raccomanda il completamento del collegamento SP62 - SP57. Tale collegamento consentirebbe il decongestionamento durante i mesi estivi del centro urbano. Per limitare i flussi di attraversamento in centro si raccomanda di razionalizzare gli accessi con un miglioramento della segnaletica e con sistemi di gestione integrati del traffico, una particolare riprogettazione delle strade in ambito urbano con elementi di traffic calming con attenzione alla sicurezza degli attraversamenti (con riserve centrali, sfalsamento altimetrico, dossi rallentatori, attraversamenti protetti, moderazione).

Si raccomanda di migliorare alcune intersezioni tra le diverse strade provinciali come il caso della Ceggia Staffolo SP58- SP57. Alle intersezioni possono essere valutate soluzioni tradizionali con rotatoria, o innovativi sistemi di rotatoria "turbo" o semaforizzazione intelligente.

Si ritiene di particolare importanza la linea ciclabile centro - stazione San Stino di Livenza. La connessione ciclabile è presente in ottimo stato in diverse tratte, ma bisogna migliorarne la continuità con un piano di settore (biciplan).

Inoltre, si ritiene di particolare importanza uno studio di una metro mare che connetta, attraverso i corsi d'acqua: la stazione di S. Stino di L. (indirettamente), Torre di Mosto, frazioni di San Stino di L., Caorle.



STRATEGIE



4 Strategia generale: Il Masterplan delle tre viabilità

Il Veneto Orientale è un'area territoriale di 1139,85 kmq, con 22 Comuni, con 236.732 abitanti (2018). È un territorio con delle particolarità paesaggistiche uniche tra acqua e aree tutelate SIC-Zps.

Tra le questioni principali che riguardano il tema viabilità, vi è la **densità di imprese, i flussi turistici e l'insieme di centri medio-piccoli che polarizzano il territorio**. Il turismo presenta trend positivi negli anni pre-pandemia. La visibilità e l'attrattività del contesto ne favoriscono lo sviluppo territoriale.

Per questo motivo, per il futuro delle reti di trasporto dovranno essere considerati, in modo integrato, gli spostamenti pedonali, in bici, con trasporti pubblici, in auto e il trasporto merci. Bisognerà accogliere i futuri modelli di spostamento per rafforzare la coesione territoriale (interna ed esterna) e lo sviluppo dei diversi poli urbani territoriali in ottica di "insieme" (equilibrio tra accessibilità, salute, sostenibilità e qualità della vita).

4.1 Le tre viabilità: A, B, C

La qualità e la natura delle diverse aree urbane determinano la soluzione ai problemi di viabilità. La forma urbana dei diversi contesti obbliga verso differenti scelte di viabilità. La relazione tra forma urbana e modalità di trasporto è emersa durante la fase di indagine ed è una questione centrale per tutti i comuni del Veneto Orientale.

Il concetto di sintesi è: **un asse di connessione veloce tra i vari centri deve cambiare forma e utilità se in area densamente abitata, se in area con densità media, se in area con densità bassa (es. figura 22).**



Figura 23. Cavallino Treporti, piazza S. Maria Elisabetta prima e dopo (Google s.v. 2018 e 2021)

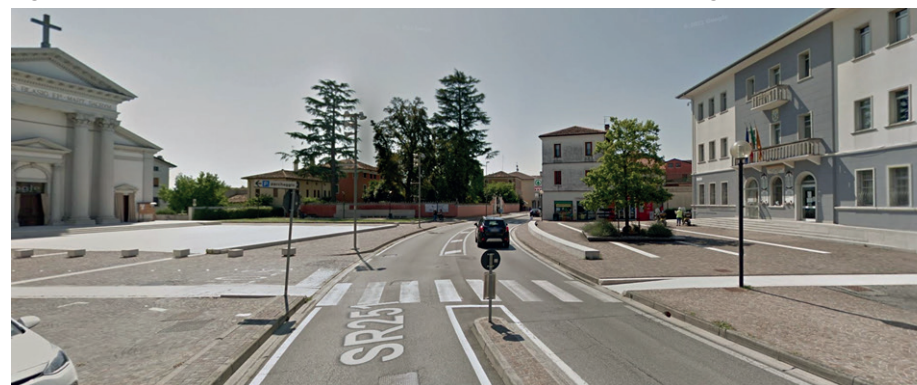


Figura 22. Cinto Caomaggiore SP251 in ambito urbano (Google s.v.2019)



Area A

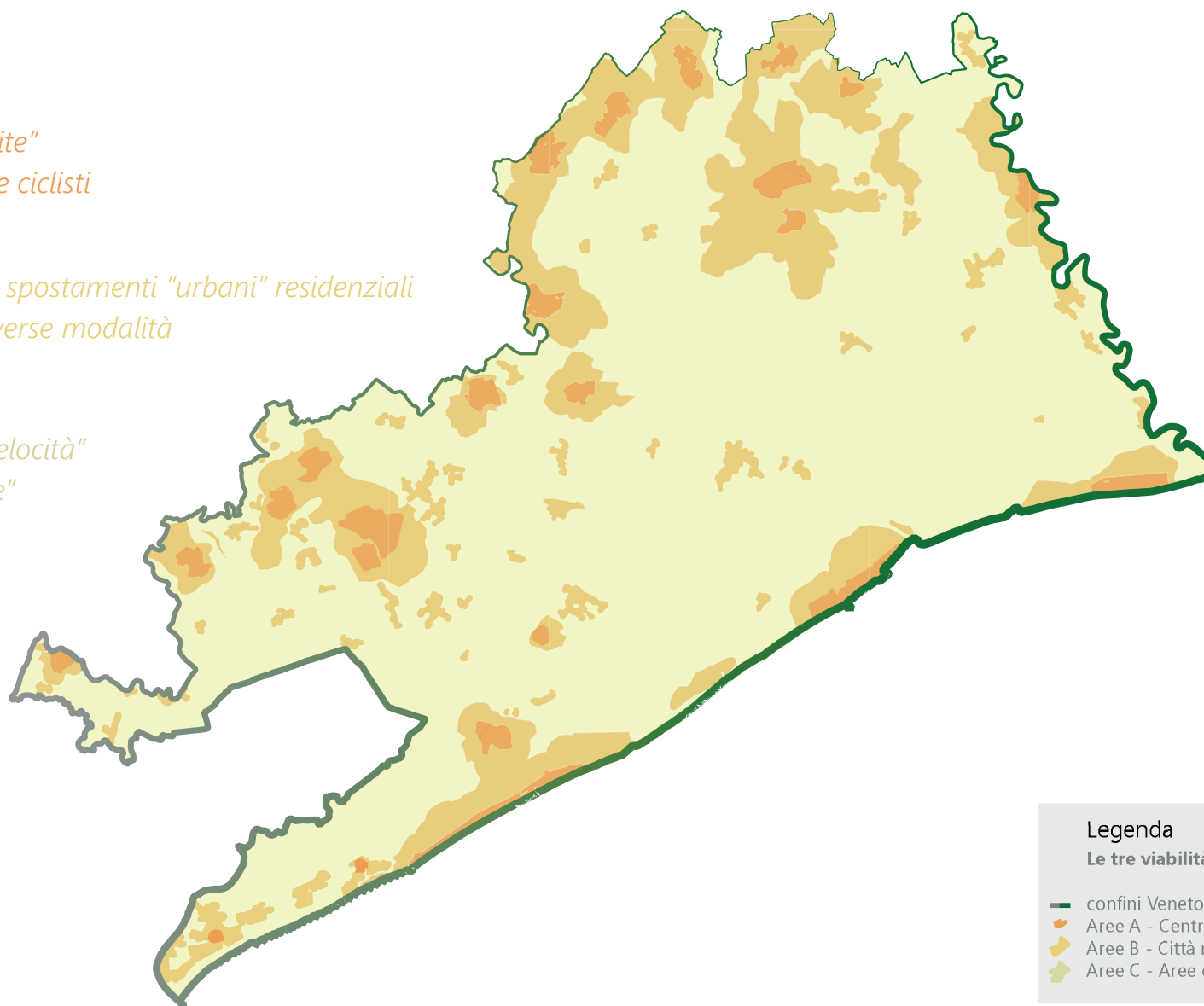
*l'auto è "un ospite"
priorità pedoni e ciclisti*

Area B

*alta presenza di spostamenti "urbani" residenziali
equilibrio tra diverse modalità*

Area C

*spazio per la "velocità"
la "no stop zone"*



Legenda

Le tre viabilità. Aree A B C:

- confini Veneto Orientale
- Aree A - Centro e poli urbani
- Aree B - Città nuova e periferia
- Aree C - Aree esterne e rurali

Figura 24. Zone strategiche A, B, C (Elaborazione autori)



4.2 Zone A – Centri e poli urbani

Nei centri urbani e in tutte le micro polarità sparse del Veneto Orientale vi è un importante obiettivo principale: assicurare nel tempo una migliore qualità della vita. A causa della stratificazione storica, gli assi di viabilità nei centri hanno un problema di spazio, ovvero, non c'è spazio per tutte le modalità di trasporto. In questi contesti, **gli spostamenti in bici e soprattutto pedonali hanno la priorità sul resto delle modalità di spostamento. Il trasporto pubblico, efficiente e di alta qualità, può essere ben integrato nel contesto per favorire la densità urbana.**

I centri storici e le zone intorno ai nodi urbani centrali, quali le stazioni ferroviarie possono coincidere con le cosiddette "Zone A". Per queste aree, è importante che i pedoni e i ciclisti possano muoversi in sicurezza. **La velocità massima del traffico motorizzato in queste zone è bassa: da 15 a 30 km/h.** Le piste ciclabili sono costruite lungo o parallelamente alle strade principali che portano alle Zone A. **Le strade con una velocità massima di 50 km/h e un volume di traffico di 4.000 movimenti di veicoli a motore per 24 ore sono ammissibili con una pista ciclabile.** **Nella zona A, l'auto è "un ospite",** quindi è fortemente consigliato che il traffico automobilistico e merci possa esservi solo per raggiungere destinazioni interne all'area (esterno-interno), ma non di "transito" - "attraversamento" (esterno-interno-esterno). Le auto e merci possono essere indirizzate verso percorsi, parcheggi e punti di consegna razionali, con l'uso di strumenti informativi efficienti. I comuni individuano aree ai margini delle zone A per il parcheggio delle auto, in modo che i pedoni e i ciclisti abbiano spazio sufficiente nelle zone A. È necessaria una riprogettazione dello spazio pubblico nei centri per favorire l'autoregolazione, la città di 15 km/h e dei 15 min.

Per i luoghi centrali, l'obiettivo è quello di migliorare le soluzioni dell'ultimo miglio in modo da rendere più attraente l'uso del trasporto pubblico. In particolare, nelle Zone A sono supportati **progetti di bikesharing**

nei pressi delle stazioni ferroviarie e degli autobus. Questo renderà più facile per i passeggeri dei treni/bus raggiungere i quartieri o le zone delle città/borghi che sono lontani da stazioni. L'obiettivo è anche quello di **aumentare la frequenza del trasporto pubblico da e per le stazioni ferroviarie.**

Le nuove strade della zona A. L'auto come ospite

Da spazio di viabilità per una sola modalità, a spazio condiviso. In un ipotetico asse viario, in pieno centro urbano, si ha la possibilità di **aumentare la capacità dello stesso di +20.000 persone/h.** Nelle aree dove si progetta la condivisione e la moderazione del traffico **non è necessario progettare piste ciclabili in sede separata.**



Figura 25. Strada in zona A - PRIMA (Elaborazione con Streetmix)



Figura 26. Strada in zona A - DOPO (Elaborazione con Streetmix)



4.3 Zone B – La città nuova

In quella che viene definita “la città nuova”, quindi le periferie, le frazioni a media densità, vi è la presenza di assi urbani più larghi, più spaziosi ma, comunque, **un’alta presenza di spostamenti “urbani” residenziali**.

Quest’ultimo implica delle scelte di priorità a spostamenti in bici e pedonali, ma assicurando equilibrio tra diverse modalità. In questo contesto, vi sono importanti corridoi – assi intercomunali che dovranno essere ripensati in ottica di equilibrio e razionalizzazione. Gli spostamenti senza origine e destinazione nelle aree limitrofe dovranno essere quantitativamente razionalizzati. La progettazione dello spazio pubblico **dovrà equilibrare i flussi sulle sezioni stradali e presentare soluzioni di incroci con semaforizzazione intelligente. Il punto di transizione tra extraurbano e urbano viene reso ben evidente dall’uso di una segnaletica sia verticale che orizzontale rafforzata rispetto alle prescrizioni del Codice della Strada.**



Figura 27. Eraclea SP42 in ambito urbano - segnaletica (Google s.v.2019)



Figura 28. Eraclea SP42 in ambito urbano e sicurezza stradale (Google s.v.2019)

I grandi assi intercomunali (SS, SR, SP) entrano nei borghi e cambiano forma



Figura 29. Strada in zona B - PRIMA (Elaborazione con Streetmix)



Figura 30. Strada in zona B - DOPO (Elaborazione con Streetmix)



Figura 31. Esempi in contesti esteri (linee guida ciclabilità Regione Emilia Romagna)



4.4 Zone C – Le aree rurali

Nelle aree esterne alla città vi sono i grandi corridoi di viabilità intercomunale e sovracomunali. C'è spazio per la velocità solo se la sicurezza di tutti gli utenti viene assicurata, quindi migliorata. Generalmente, su questi assi vi è la possibilità di separare, dare spazio alle diverse modalità di trasporto e ottenere la "nostop zone". Una **"no stop zone"** è un'area in cui sono ridotte al minimo le possibilità di conflitto tra tutte le modalità di trasporto al fine di consentire la maggiore fluidificazione del traffico e la diminuzione dei fenomeni di congestione stradale. Questi assi sono la base per la costruzione degli itinerari di connessione turistica e non. Una strada regionale, in un contesto esterno, può essere potenziata, messa in sicurezza per migliorarne le prestazioni, e può divenire la base per la progettazione degli itinerari ciclabili intercomunali in forma separata (pista ciclabile o itinerari ciclabili, non bike lane).

Il potenziamento dei grandi assi esterni intercomunali (SS, SR, SP)

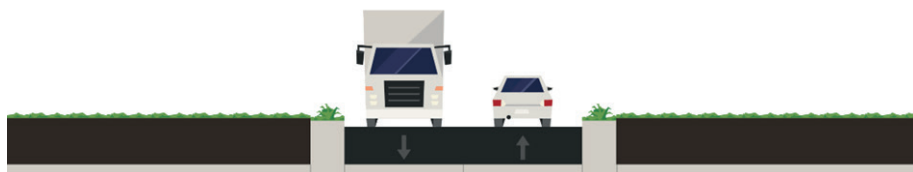


Figura 32. Strada in zona C - PRIMA (Elaborazione con Streetmix)



Figura 33. Strada in zona C - DOPO (Elaborazione con Streetmix)



Sottopasso ciclabile grande arteria area C, esempio olandese no stop bici (Goudappel)



LE MISURE “HARDWARE”

Misure relative a trasformazioni fisiche, di piccola entità o meno, che includono diversi tipi di infrastrutture



5.1 Il Masterplan per i pedoni

Muoversi a piedi è tra le modalità più importanti di spostamento in un contesto territoriale in crescita. Come descritto, il territorio del Veneto Orientale presenta trend turistici in aumento. L'accessibilità turistica dei centri interni e dei centri sulla costa passa inevitabilmente da un miglioramento dell'accessibilità pedonale. **Ogni utente della strada inizia e termina il suo viaggio come pedone**, soprattutto in un'area metropolitana e a vocazione turistica. Pertanto, tutte le "destinazioni" devono essere facilmente accessibili ai pedoni, anche alle persone con disabilità.

Migliorare la qualità della vita nei piccoli e grandi centri urbani del Veneto Orientale significa dare più sicurezza agli spostamenti pedonali. Il pedone è la forma di mobilità più sostenibile. Gli spostamenti pedonali in città hanno effetti sociali interessanti:

- Salute e benessere. Sono spostamenti più sani;
- Ambiente ed energia. Rispettano l'ambiente consumando meno energia;
- Spazio e forma. Richiedono investimenti limitati perché sono efficienti in termini di spazio;
- Economia. Migliorano il commercio nelle aree urbane centrali.

Pedoni. Una strategia condivisa tra i 22 Comuni

La progettazione della maglia viaria nel breve e medio-lungo periodo dovrà **rendere più semplici gli spostamenti pedonali. I luoghi che attraggono i pedoni (destinazioni) dovranno essere ben connessi con i luoghi di origine (50 – 100 – 500 metri)**. Tali luoghi sono: i principali centri storici dei diversi comuni, i centri commerciali, le scuole, ospedali, centri anziani, centri sanitari, parchi urbani, e soprattutto le stazioni ferroviarie. A tal fine, oltre al livello di progettazione dei singoli assi viari, servirà un **coordinamento di tutti gli strumenti di pianificazione dell'accessibilità (PEBA – PAU) in ottica intercomunale integrata complessa**. L'accessibilità ai parchi, ai luoghi di svago, ai luoghi del "lavoro", i luoghi commerciali, dovrà essere pensata, pianificata e progettata a prova di pedone per sfruttare appieno tutte le qualità paesaggistiche-territoriali-urbane del contesto.

In sintesi

Nell'area A, la priorità è il pedone, lo spazio è condiviso, l'auto è un ospite. Nell'area B, il pedone dovrà avere una semplicità di movimento, ovvero, dovranno essere previsti: attraversamenti semplici e brevi, tempi di attesa pedonali brevi (ai semafori, agli incroci), senza ostacoli o - barriere. Nell'area C, gli attraversamenti sui grandi assi (Statali, Regionali, Provinciali) dovranno avere maggiore separazione dei flussi e un'adeguata semaforizzazione intelligente nei principali nodi di incidentalità.

5.2 Il Masterplan per le bici

Muoversi in bici nel Veneto Orientale è possibile grazie alla conformazione territoriale e alla vicinanza dei tanti piccoli e medi centri urbani. Nel territorio sono presenti alcuni dei comuni ciclabili d'Italia, inseriti anche nell'elenco FIAB (Cavallino-Treporti, Jesolo, San Donà di Piave). Inoltre, il Veneto orientale è dotato di uno strumento molto importante settoriale, il Masterplan della ciclabilità. Con il Masterplan della viabilità, la ciclabilità è inserita in ottica di integrazione, ovvero la domanda di base è: Dove e come destinare spazio alle diverse forme di mobilità sul tessuto viario?

La bici, in generale, è il mezzo di trasporto in ambito urbano più veloce e sostenibile per spostamenti urbani. Più spostamenti urbani in bici significa meno persone in auto, autobus e treno. L'ascesa dell'utilizzo della bici a pedalata assistita rende gli **spostamenti in bici molto più attraenti su distanze sempre più lunghe (da 1-3 a 5 a 15 km)**.



Figura 34. Accessibilità Dutch Cycling Vision – (Elaborazione Goudappel - Dutch Cycling Embassy)

Ciclabilità. Una strategia condivisa tra i 22 Comuni

Le grandi reti della ciclabilità sovralocale e gli itinerari ciclabili si innestano all'interno della viabilità locale. Il contesto territoriale del Veneto Orientale presenta piccoli e medi centri densi, ma un'area esterna poco densa. Nelle zone esterne – agricole – rurali, le fermate del trasporto pubblico o le stazioni sono inaccessibili. Inoltre, il trasporto pubblico può essere eseguito in modo efficiente solo se la capacità viene utilizzata nel modo più efficace possibile. I grandi picchi di domanda nelle ore di punta su brevi distanze rendono il trasporto pubblico troppo costoso. È quindi auspicabile per tutti i Comuni del Veneto Orientale che venga incentivata la bicicletta, in ottica, anche, di ridurre i costi del trasporto pubblico. La bicicletta è il mezzo che consente, a basso costo, di ampliare notevolmente il bacino di utenza delle fermate del trasporto pubblico o delle stazioni ferroviarie. Per raggiungere la rete centrale del trasporto pubblico, la bici può essere un'alternativa valida per "l'ultimo miglio".

Il Masterplan della Ciclabilità delinea una strategia per i cicliplan comunali. Dal Masterplan della viabilità viene sviluppato il concetto di forma della viabilità e di **integrazione su una struttura coesa attorno i nodi di mobilità entro un raggio di 10-15 km per la combinazione Bici-TPL-Ferrovia** per raggiungere in modo rapido i centri locali e regionali. Si ha inoltre, per la ciclabilità una maggiore separazione tra spostamenti sistematici e spostamenti di tipo turistico.



5.3 Il Masterplan per il trasporto pubblico

Il buon funzionamento del trasporto pubblico su lunghe distanze è fondamentale per affrontare al meglio le sfide di efficientamento della viabilità. Il Veneto Orientale è parte di un sistema metropolitano e regionale, per questo motivo al suo interno ha dei **nodi "forti" di accesso: San Donà di Piave e Portogruaro. Inoltre, vi sono delle centralità, piuttosto stagionali, presenti sulla costa: Jesolo, Cavallino Treporti, Caorle, Bibione.** Sui primi, la possibilità di interscambio ferro/gomma, la vicinanza all'autostrada e la coesistenza di strutture e servizi sono il valore aggiunto. Sviluppare le porte del Veneto Orientale, questo è l'orientamento generale del Masterplan sul trasporto pubblico. Tra i principali punti di forza del sistema del tpl nel Veneto Orientale si può sottolineare un forte impegno interistituzionale con il sostegno (finanziario o altro) di Regione Veneto, Città Metropolitana di Venezia e Comuni del Veneto Orientale; inoltre, l'**impegno interistituzionale** si coniuga anche con la presenza di schemi organizzativi consolidati e semplici con un forte operatore, come **ATVO**.

Una **questione molto complessa riguarda i centri sparsi e a bassa densità**, ovvero, la connessione dalle "porte del Veneto Orientale" verso l'esterno. La questione principale è: Come rendere più accessibile il trasporto pubblico in tutto il Veneto Orientale?

Ci sono tre questioni da affrontare:

- Individuare possibili strategie di flessibilità del sistema;
- Sviluppare una strategia condivisa di progetto dell'ultimo miglio;
- Localizzare "porte" intermodali del sistema Barca/bici, Treno/bici, Bus/bici e Auto/sharing.

Il Veneto Orientale a sistema flessibile

Per sistema flessibile, si intende un sistema che possa offrire una qualità di **un servizio per la domanda su porta a porta**, con prenotazione e pagamenti online, tracciabilità GPS dei mezzi. Su un arco temporale di breve-medio termine, il Veneto orientale, con gli attori istituzionali e privati coinvolti, può sviluppare un servizio di trasporto pubblico costituito da linee fisse (rete regionale/urbana, treno, ecc.) e trasporti a richiesta come linee semi flessibili e autobus a richiesta. Oltre alle linee, dovranno essere sviluppati dei **nodi intermodali che consentano l'interscambio come hub strategici**, dal punto di vista dei servizi per i trasporti, della capacità di promozione del territorio e lo sviluppo della strategia condivisa di "ultimo miglio".

Focus esempi:

- *Helsinki, capitale finlandese. Ad Helsinki c'è il servizio di trasporto pubblico "Ajelo" in cui i viaggiatori possono prenotare un viaggio in bus con l'app;*
- *Achterhoek, Paesi Bassi. Si tratta di un contesto simile al Veneto orientale, circa 250.000 abitanti, con centri medio-piccoli. Zoov bus è un servizio di trasporto su richiesta per le persone che non hanno altra possibilità di spostamento (Demand-responsive transport scheme);*
- *In Italia, diversi contesti urbani stanno sviluppando soluzioni di questo tipo, tra cui: Ravenna e Potenza.*



Focus grandi nodi dei trasporti

Il Masterplan definisce le stazioni ferroviarie come nuovo cuore pulsante della società in movimento. Tutte le stazioni ferroviarie, ma soprattutto i grandi nodi Portogruaro e San Donà di Piave, devono essere maggiormente integrati nel contesto locale-territoriale in linea con il progetto di FS "Stazioni ferroviarie: hub del futuro". I due grandi poli, Portogruaro e San Donà di Piave hanno già avviato una riprogettazione delle aree delle stazioni riqualificando le aree dismesse o edifici in disuso. Soprattutto nell'area della stazione di San Donà di Piave è in corso uno dei progetti di trasformazione urbana più rilevanti nel contesto territoriale del Veneto Orientale. Il progetto "Porta Nuova" riguarda lo spostamento dell'autostazione, stazione ferroviaria, e riqualificazione delle aree limitrofe con una nuova viabilità urbana e revisione dei percorsi preferenziali di auto e bus.

Il Masterplan della viabilità inquadra le stazioni in area A, ne definisce alcuni importanti parametri relativi alla viabilità e ai servizi definiti nel concept allegato. Lo spazio dei poli del movimento è delineato da: stazione e suo bacino di influenza urbana. La stazione, così come visibile dal concept, è definita dal primo cerchio interno da: piazza, interno stazione e area passeggeri. Il bacino di influenza è definito nel concept con i due cerchi a 500 m e a 5-10-15 km di raggio dalla stazione (nella realtà definita da isocrone). Il concept è stato elaborato seguendo lo studio delle ferrovie olandesi che ha utilizzato la piramide di Maslow applicata all'analisi delle necessità degli utenti delle stazioni ferroviarie nei Paesi Bassi.

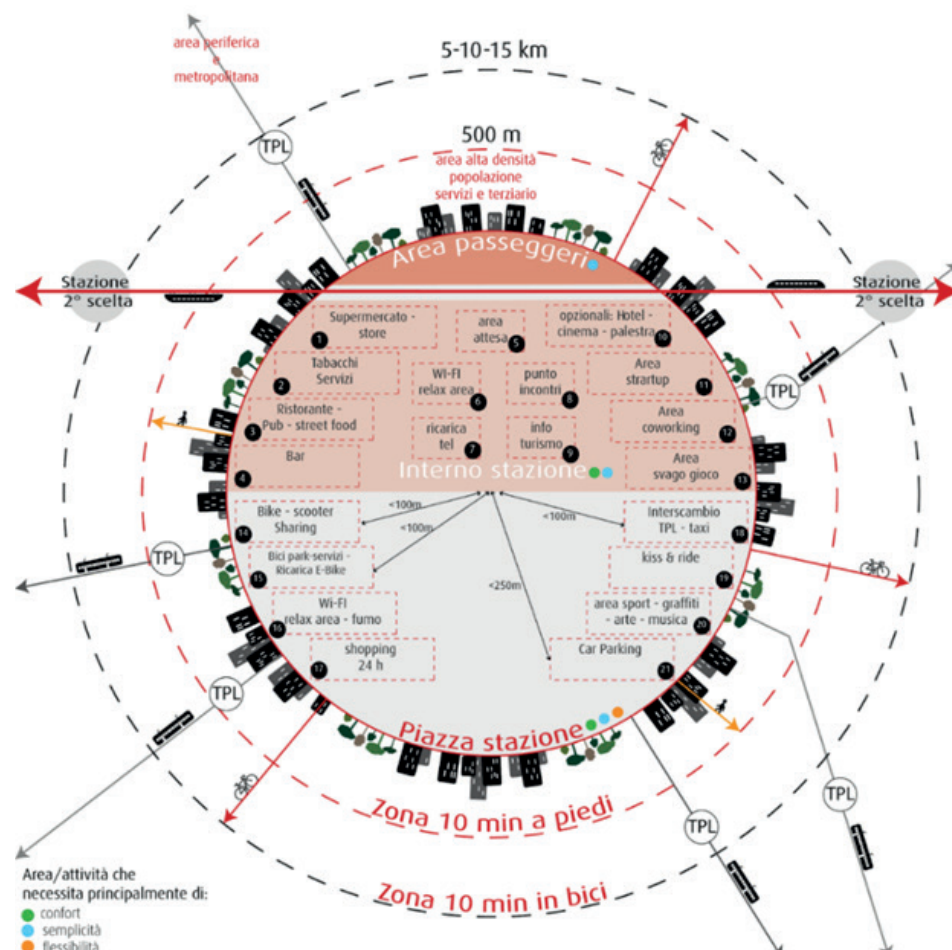


Figura 35. "Stazioni come poli del movimento" – (Elaborazione Città Sotto Scacco Srl – Goudappel)



5.4 Il Masterplan per le auto

Il Veneto Orientale è un territorio strategico per la sua posizione sulla direttrice Venezia/Friuli Venezia Giulia e Italia/Europa centro orientale. Le connessioni sovralocali sono importanti sia per lo sviluppo dell'economia locale, sia per le dinamiche di area vasta. In questo contesto, l'auto ha un ruolo importante nell'accessibilità sovralocale (intercomunale, metropolitana, regionale) in tutti quegli spostamenti in cui l'alternativa pedonale, ciclabile o trasporto pubblico/collettivo non possono essere competitivi. I grandi flussi turistici dall'Italia e dall'estero sono in aumento (pre pandemia), e questo fenomeno genera l'aumento delle distanze percorse. Distanze di viaggio più lunghe, quindi maggiore crescita dei chilometri in auto o treno. Alcune delle principali direttrici che attualmente hanno una capacità non sufficiente e presentano dei "colli di bottiglia" dovranno essere rese più efficienti. Questo, per evitare che i flussi automobilistici si spostino nei centri urbani durante le ore di punta, o in momenti di alta congestione.

Nel sottolineare la posizione strategica del contesto territoriale bisogna anche evidenziare quanto **nei piccoli e medi centri urbani non c'è più spazio per la crescita del traffico automobilistico**. In alcuni punti dei centri, come Ceggia, Cinto Caomaggiore, Noventa di Piave, Jesolo, San Donà di Piave, c'è traffico automobilistico che è "estraneo" all'area ed è causa di "fastidi-conflitti inutili" (inquinamento, rumore, sicurezza stradale e spazio).

In sintesi, **il traffico automobilistico può essere efficiente in spostamenti non locali, quando le destinazioni sono esterne alle singole aree/località urbane**. I comuni del Veneto Orientale possono adottare misure per ridurre il traffico automobilistico "non locale di attraversamento".

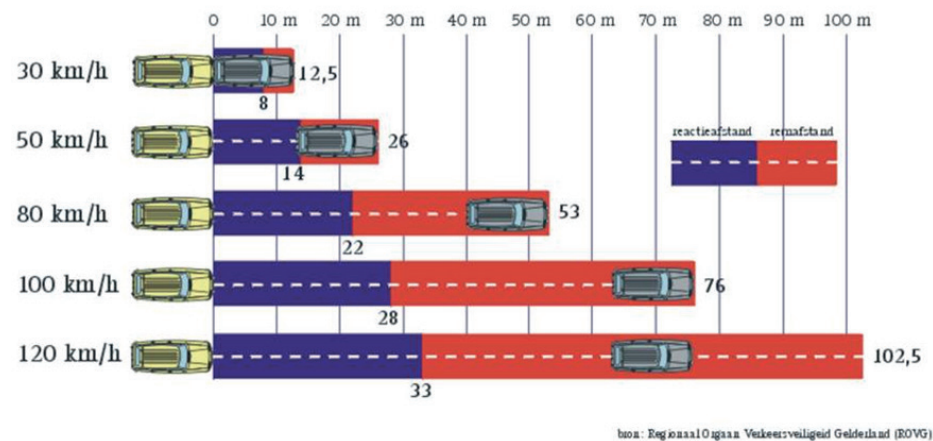


Figura 36. Spazio di Reazione



Figura 37. Probabilità di incidente mortale in % (Elvik, 2009)



Focus La strategia del traffico automobilistico all'esterno

Per sostenere i comuni su questa strategia per il traffico automobilistico il Masterplan individua le Area A, Aree B, Aree C.

Il caso delle SS, SR, SP in area C

In questo caso ci sono le grandi direttrici del Veneto Orientale in ambito rurale o esterno ai centri abitati. Tali assi sono delineati per lo sviluppo di infrastrutture strategiche per consentire il passaggio esterno ai centri abitati. Su questi assi vi sono degli scenari di sviluppo che, integrati a politiche di viabilità comunali, possono alleggerire il traffico nei centri urbani.

Il caso delle SS, SR, SP in area B

In alcuni casi, le grandi direttrici entrano nei contesti urbani. Nei luoghi in cui non è possibile sviluppare scenari di intervento alternativi (Ring, bretelle, ecc), la forma urbana degli assi cambia notevolmente all'ingresso nei centri urbani. Viene previsto: rafforzamento della segnaletica verticale/orizzontale, miglioramento degli attraversamenti per tutti gli utenti della strada, ampliamento dei marciapiedi, piste ciclabili o bike-lane, capacità stradale per l'auto adattata alla quantità di traffico locale, gestione dinamica del traffico come misure di supporto ("regolamentazione intelligente").

Il caso delle strade in area A

Queste aree (centri urbani) sono destinate all'ultima parte del percorso, ovvero solo per destinazioni in centro (non attraversamento). La progettazione deve garantire che gli automobilisti si comportino come "ospiti", perché prevale la funzione residenziale o un alto mix urbano. Si applica un limite di velocità da 15 a 30 km/h, a meno che ciò non vada in contrasto, ad esempio, con i servizi di emergenza o con i trasporti pubblici. In quest'area, le strade con una velocità massima di 50 km/h e un volume

di traffico di 4.000 movimenti di veicoli a motore per 24 ore sono ammissibili con pista ciclabile e marciapiede.

Il parcheggio

I singoli comuni sviluppano politiche per la sosta per razionalizzare l'uso dello spazio viario con un minor numero di auto parcheggiate in strada. Lo spazio viario nei centri urbani è destinato alla sicurezza, la qualità della vita e l'attrattività (più spazio per pedoni e ciclisti). Inoltre vengono individuati per ogni area urbana punti di parcheggio a pagamento e grandi nodi di interscambio P&R presso le stazioni FS, in altri nodi del trasporto, e a monte dell'accesso urbano (per i centri costieri). Le integrazioni tariffarie, collaborazioni con aziende e ATVO, i biglietti giornalieri/turistici dovranno essere fortemente integrate con una politica tariffaria condivisa. Anche il prezzo orario delle tariffe della sosta può essere usato come strumento di incentivazione/disincentivazione dell'utilizzo di specifiche aree di sosta.

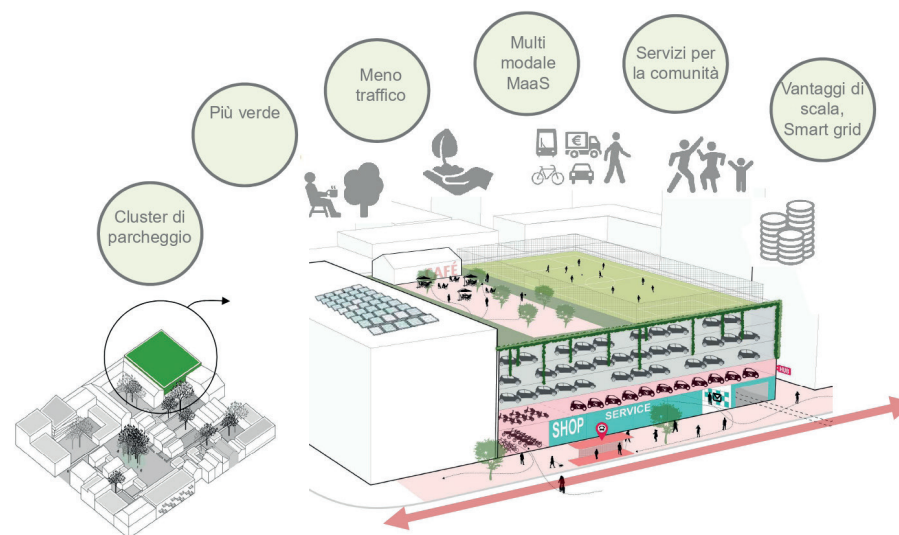


Figura 38. Concept di parcheggio Mobility Hub - (Elaborazione Autori)



Autoparchi A4

Pur non trattandosi di aspetti di diretta competenza del Masterplan, riguardando l'asse della A4, si considera la dotazione di autoparchi presenti lungo l'asse autostradale. Le dinamiche attuali comportano infatti ricadute negative all'interno del territorio prossimo all'asse autostradale.

Allo stato attuale l'offerta appare inadeguata per i carichi che investono l'asse. Questo porta in alcuni casi alla presenza di mezzi in sosta, in particolare nelle ore notturne, all'interno di spazi incompatibili con tale utilizzo (parcheggi pubblici, viabilità locale) con evidenti situazioni di degrado dal momento che questi spazi non sono attrezzati per tale uso.

Emerge pertanto la necessità di avviare un confronto con l'ente gestore per verificare l'ipotesi di realizzare ulteriori spazi destinati alla sosta dei mezzi pesanti a servizio dei mezzi della A4.

5.5 Attenzione per l'ambiente

All'interno dell'obiettivo di creare un sistema dove la mobilità sia più attenta alla qualità territoriale, oltre agli indirizzi volti a migliorare la qualità urbana si definiscono gli aspetti necessari per garantire un migliore inserimento ambientale. Si propongono quindi una serie di attenzioni e indirizzi che devono guidare le fasi analitiche e propositive in riferimento agli interventi che riguardano le tematiche della mobilità.

Va evidenziato come il territorio del Veneto Orientale sia ricco di elementi di valore ambientale e paesaggistico, sia per quanto riguarda il comparto costiero che lo spazio pianiziale.

In tal senso sia i nuovi interventi che le opere di adeguamento, ammodernamento e riorganizzazione del sistema devono essere sviluppati con **particolare attenzione per la salvaguardia degli elementi (areali, lineari e puntuali) che caratterizzano l'ambiente.** Dovranno essere stu-

diate soluzioni che garantiscano la limitazione degli effetti rispetto alle aree più sensibili privilegiando l'utilizzo di **soluzioni compensative, che quindi non vadano solo a mitigare le ricadute negative quanto piuttosto a rafforzare l'assetto ambientale.**

Dovrà essere **salvaguardata la continuità e permeabilità faunistica** attraverso soluzioni puntuali con inserimento di passaggi fauna che valorizzino anche la potenzialità ecologica del territorio, integrando quindi specifica soluzione ingegneristica con sistemazioni naturalistiche.

Anche per gli aspetti paesaggistici dovrà essere data attenzione non solo all'inserimento visivo degli interventi, ma anche le soluzioni tecniche e costruttive dovranno essere definite sulla base di un approccio qualitativo più attento all'estetica e identità dei luoghi.

Oltre agli indirizzi di carattere progettuale l'attenzione per l'ambiente riguarda aspetti di carattere gestionale, mirati a ridurre gli effetti indotti dal traffico in relazione ai consumi energetici ed emissioni (acustiche e atmosferiche).

La creazione di ambienti urbani più sicuri e dove la mobilità locale sia meglio organizzata permette il maggior impiego di mobilità attiva (ciclabile e pedonale). **Su scala territoriale il completamento della rete ciclabile, integrata con punti di sosta organizzati e razionalmente collocati nel territorio permette una maggiore fruibilità tramite biciclette, con particolare ricaduta per il tempo libero e carico turistico.** L'integrazione dei diversi assi e il sistema fluviale possono concorrere quindi ad incrementare l'offerta e fruibilità turistica contenendo le possibili externalità negative.

Significativo impulso deve quindi essere dato al **sostegno dell'utilizzo di car pooling e utilizzo di veicoli a basse emissioni** (privilegiando l'elettrico). Maggiore incentivo deve essere dato alla mobilità alternativa nelle aree costiere, in riferimento al turismo. La creazione di un'offerta



collettiva ampia e strutturata potrà ridurre la presenza di veicoli all'interno delle realtà litoranee, favorendo anche la qualità urbana degli spazi dove già oggi si protende verso la creazione di aree dove la macchina risulta elemento estraneo (aree e viali pedonali).

Vanno privilegiati sistemi di ricarica che utilizzino fonti rinnovabili, con collocazione di punti di ricarica capaci di coprire in modo capillare le realtà urbane.

Possono inoltre essere organizzati sistemi di mobilità collettivi o di gruppo, gestiti sia dalle pubbliche amministrazioni o come servizi delle strutture ricettive, che andrebbero quindi a fornire un servizio "green".

Di particolare peso risulta anche l'attenzione per gli aspetti di **sicurezza idraulica**, in ragione dei caratteri fisici del territorio e delle dinamiche idrogeologiche del contesto.

La collocazione dei tracciati e manufatti dovrà tener conto della sensibilità dei luoghi, prevedendo soluzioni tecniche che non solo garantiscano l'invarianza idraulica, ma possano migliorare le condizioni del contesto. In tal senso possono essere **studiate sistemazioni che incrementino la capacità di deflusso delle acque superficiali o aumentino la potenzialità di accumulo delle acque in momenti di precipitazioni significative o eventi critici**.

In riferimento alle criticità idrauliche esistenti la rete viaria deve inoltre garantire collegamenti in sicurezza (sezioni e quote adeguate) per la gestione delle attività a sostegno della popolazione in caso di eventi eccezionali, quali allagamenti e alluvioni.

5.6 Navigabilità dei corsi d'acqua interni

Il Veneto Orientale è un territorio caratterizzato dall'attraversamento di diversi corsi d'acqua, alcuni dei quali anche navigabili. Fra questi si

citano, da ovest a est, i fiumi Sile, Piave, Livenza, Lemene (dal quale si dirama il Reghena) e il Tagliamento. Il tema della navigabilità dei corsi d'acqua interni è stato più volte citato nel corso di questo documento ed è stato sollevato anche dal PRT Veneto e dalle relative osservazioni avanzate da enti pubblici e cittadini al PRT. Anche il PUMS (in corso di redazione) della Città Metropolitana di Venezia affronta questo aspetto sottolineandone la forte connessione con il settore turistico.

I corsi d'acqua menzionati collegano le principali località balneari del territorio, come Jesolo, Eraclea e Caorle, con alcune delle polarità dell'entroterra, fra cui San Donà di Piave, San Stino di Livenza e Portogruaro. Altre centralità che traggono beneficio dalla vicinanza di questi corsi d'acqua sono Musile di Piave, Fossalta di Piave, Noventa di Piave, Torre di Mosto e Concordia Sagittaria.

Rilevante è la Litoranea Veneta, ovvero si tratta di un percorso navigabile parallelo alla costa. Essa si estende, per un totale di 127 km (68 km dei quali in Veneto), dalla laguna Veneta sino alla foce del fiume Isonzo. Attualmente, l'idrovia è utilizzata a fini turistici ed è interamente percorribile da natanti da diporto, appartenenti alla II classe CEMT. Si consiglia una la stipula di un accordo fra tutti gli enti, che a vario titolo, hanno competenza in materia di gestione conche, ponti mobili e approdi, nonché per la manutenzione dei fondali e delle sponde. Questa azione è necessaria per la calendarizzazione di lavori sistematici e periodici per garantire la piena funzionalità e navigabilità del percorso via acqua.

L'approfondimento del tema della navigabilità interna è di fondamentale importanza per diversi aspetti, fra i quali il sopra citato turismo, ampliamento dell'offerta del servizio di trasporto pubblico, nonché valida alternativa al trasporto collettivo su gomma, e per ragioni di sviluppo economico locale.

Relativamente al turismo, i collegamenti via acqua costituiscono un'al-



ternativa alla rete infrastrutturale esistente viaria per raggiungere i centri interni. **In particolar modo, si apre la “strada” al turismo sostenibile, acqua+bici.** Inoltre, si propone di sfruttare queste vie di comunicazione anche in relazione ai periodi caratterizzati da grandi manifestazioni locali nei vari comuni. Come menzionato, questi collegamenti costituiscono un’alternativa alla rete infrastrutturale esistente. Il duplice vantaggio è quello che da un lato si potrebbe avere uno sgravio (seppur minimo) del traffico stradale e, dall’altro, si porrebbe la base per lo sviluppo di un vero e proprio servizio di trasporto pubblico via acqua. Questo meccanismo può comportare dei benefici in termini economici alle attività locali.

Un aspetto che caratterizza i fiumi Piave, Livenza e Lemene è che questi attraversano aree di rilevanza naturalistica e ambientale a livello comunitario. Inoltre, si tratta di corsi d’acqua che, nell’antichità, hanno contribuito alla nascita e alla crescita di centri attualmente esistenti.

Si propone uno studio mirato per lo sviluppo e potenziamento di itinerari via acqua, adeguati alla valorizzazione delle ricchezze di varia natura intrinseche di questo territorio. Da un punto di vista tecnico-logistico si suggerisce di verificare l’adeguatezza degli attracchi esistenti ed eventualmente la predisposizione di ulteriori punti di attracco nelle zone ritenute più opportune. È necessario assicurarsi che tali punti di attracco siano perfettamente accessibili dalla viabilità esistente. Si suggerisce la realizzazione di nuove infrastrutture (o percorsi sterrati) per garantire adeguati collegamenti, per raggiungere i punti di attracco, qualora non ci fossero.

Il servizio di trasporto pubblico delle acque interne, può essere perfettamente integrato all’attuale servizio di trasporto pubblico acquedotto che attraversa tutta la costa del Veneto Orientale, da Punta Sabbioni a Bibione. Inoltre, è necessario capire la possibilità di un servizio attivo tutto l’anno o solo in alcuni mesi. Per questo motivo si propone un accordo con l’attuale azienda di trasporto pubblico del territorio e i comuni inte-

ressati per svolgere un’indagine e comprendere la domanda effettiva nel mercato e successivamente per la stipula di un protocollo di intesa.

Attualmente, alcuni argini dei fiumi Sile, Piave, Livenza, Lemene e Tagliamento costituiscono veri e propri percorsi naturalistici per passeggiate immersive nelle campagne. Altri argini, invece, sono attrezzati e costituiscono veri e propri percorsi ciclo-pedonali. **Si suggerisce la progettazione degli itinerari ciclo-pedonali per garantire continuità ed efficacia di collegamento anche fra i centri dell’entroterra; tratti adeguati a un utilizzo sia di tipo turistico e soprattutto per spostamenti interni sistematici.** Lo scopo è quello di fornire un’alternativa pedonale e/o ciclabile per gli spostamenti quotidiani (scuola, lavoro, svago) per le diverse fasce d’età.

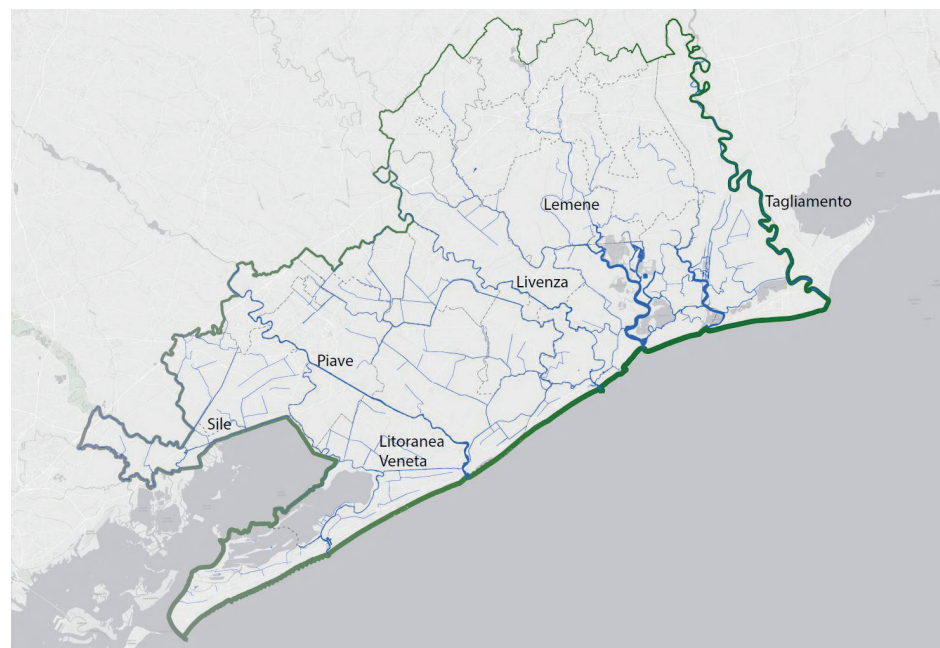


Figura 39. Vie d’acqua del Veneto Orientale



SCENARI



6.1 Scenari di progetto

L'obiettivo è di avere un contesto unico territoriale accessibile con una velocità media di 60 km/h da/per l'autostrada A4. Attualmente non tutti i centri possono essere raggiunti a questa velocità media. San Donà di Piave e Portogruaro, in particolare, hanno problematiche relative ai flussi di traffico: i tempi di percorrenza nelle ore di punta sono dal 43% al 133% superiori a quelli conseguibili alla velocità media desiderata di 60 km/h.

L'accessibilità ai diversi poli balneari del Veneto Orientale è caratterizzata da una situazione di criticità che si presenta in particolare nel periodo estivo. Il traffico in entrata nei periodi estivi, e nei fine settimana, paralizza gli accessi al sistema litoraneo.

Da un lato la situazione è dovuta da flussi sempre più rilevanti, dall'altro la carenza strutturale di punti di accesso opportunamente strutturati.

Va tuttavia evidenziato come il tradizionale approccio di dare risposta all'incremento di traffico aumentando l'offerta infrastrutturale genera miglioramenti solo sul breve periodo; è infatti evidente come la realizzazione di nuove strade all'interno di contesti congestionati generi il più delle volte incrementi di traffico, rendendo quindi inefficaci le soluzioni sul medio e lungo periodo.

Emerge, quindi, la necessità di **sviluppare un diverso approccio in riferimento alla problematica, anche alla luce delle limitazioni strutturali del territorio e ai caratteri del contesto litoraneo del Veneto Orientale.**

La strategia assunta è quella di proporre un diverso uso degli elementi che strutturano l'offerta trasportistica in riferimento alle specificità del tessuto locale e delle dinamiche insediative e sociali del contesto litoraneo.

L'obiettivo è quello di **alleggerire i punti di accesso alle aree urbane litoranee con la creazione di punti di interscambio situati nei pressi di nodi strategici. Potranno essere realizzati spazi di sosta, connessi con la viabilità principale.** Le aree di sosta nei periodi di maggior carico turistico saranno quindi dotate di fermate o capolinea del trasporto pubblico, nonché di sistemi di navette (pubbliche o private) che raggiungeranno il tessuto litoraneo. L'offerta potrà utilmente essere integrata con la presenza di mezzi messi a disposizione (**car sharing e bike sharing**), privilegiando l'utilizzo di mezzi elettrici.

Questo sistema consente anche la possibilità di ampliare gli spazi pedonali all'interno delle realtà litoranee, con conseguente riduzione dei disturbi connessi ai veicoli (emissioni e rumore). Si potrà così dare avvio anche a politiche che identifichino l'offerta turistica green del litorale.



Due scenari proposti

Le proposte e le idee progettuali emerse dopo le fasi di analisi e partecipazione, sono state riprodotte in modo sintetico su due tavole. Queste, rappresentano quindi le due fasi prese in considerazione: **il breve termine e il medio lungo termine**. Per questo motivo, sono stati utilizzati due differenti approcci di intervento che hanno in comune l'obiettivo di migliorare la gestione dei flussi e l'accessibilità (interna e con l'esterno) del Veneto Orientale.

Nel breve periodo si mira principalmente al miglioramento e/o potenziamento della viabilità esistente attraverso interventi più puntuali e alla piccola scala, interventi quindi attuabili anche dalle singole amministrazioni con risorse locali.

Nel medio-lungo periodo si mira al potenziamento delle principali tratte della viabilità del Veneto Orientale e alla realizzazione di nuovi collegamenti strategici per l'intero territorio, in attuazione quindi di soluzioni di carattere strutturale in larga parte tramite il coinvolgimento integrato di più soggetti.

Pertanto la definizione di lungo o breve termine non fa specifico riferimento alla dimensione temporale, quanto al livello di complessità e significatività delle risorse necessarie per definire progettualmente le specifiche soluzioni e darne attuazione.

In coerenza con l'approccio metodologico che sta alla base del Masterplan le soluzioni proposte hanno un valore di indirizzo programmatico e non definiscono in modo specifico soluzioni tecniche localizzate.

Da un punto di vista grafico, si riconosce lo scenario del breve termine dai simboli tematici dislocati nel territorio; diversamente, lo scenario del medio-lungo termine è riconoscibile da frecce rosse che ricalcano la viabilità esistente o che collegano punti strategici del territorio (nuove

connessioni).

Ciò che si vuol far emergere è che le proposte individuate dallo scenario a breve termine non escludono le proposte relative allo scenario del medio-lungo termine, e viceversa. Infatti, si suggeriscono degli studi più mirati ed approfonditi, da realizzare in riferimento agli indirizzi del Masterplan, per determinare la proposta più efficiente ed efficace. Gli interventi di breve termine possono infatti integrarsi con le soluzioni di lungo termine.

La rappresentazione degli scenari di breve e lungo termine si struttura utilizzando oltre alla base cartografica, attraverso l'individuazione delle aree A, B, C, che, come ampiamente descritto nei capitoli precedenti, indicano le aree centrali, periferiche ed esterne/rurali.

Per una migliore lettura e individuazione dei vari contesti territoriali, sono tracciati i confini comunali, la rete della viabilità esistente (autostrada, strade statali, regionali e provinciali).

Gli ambiti (areali in rosa) segnati nelle tavole scenari, hanno lo scopo di restituire graficamente le aree di scenario più complesse relative a entrambi gli scenari, oggetto delle specifiche schede di dettaglio.

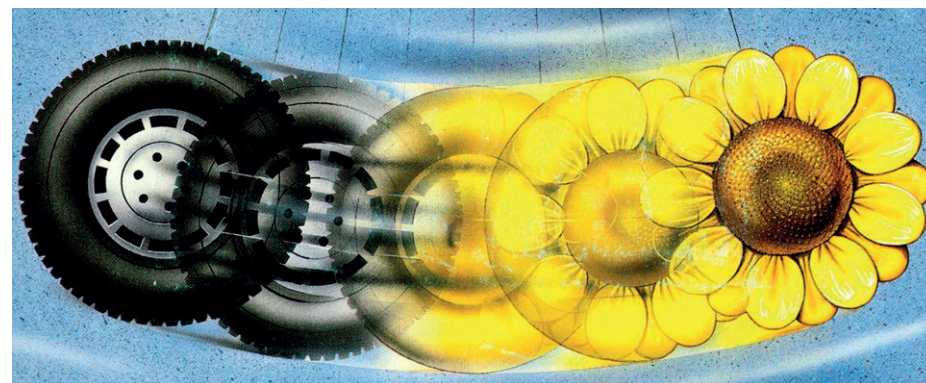


Figura 40. Scenari Lungo vs Breve termine



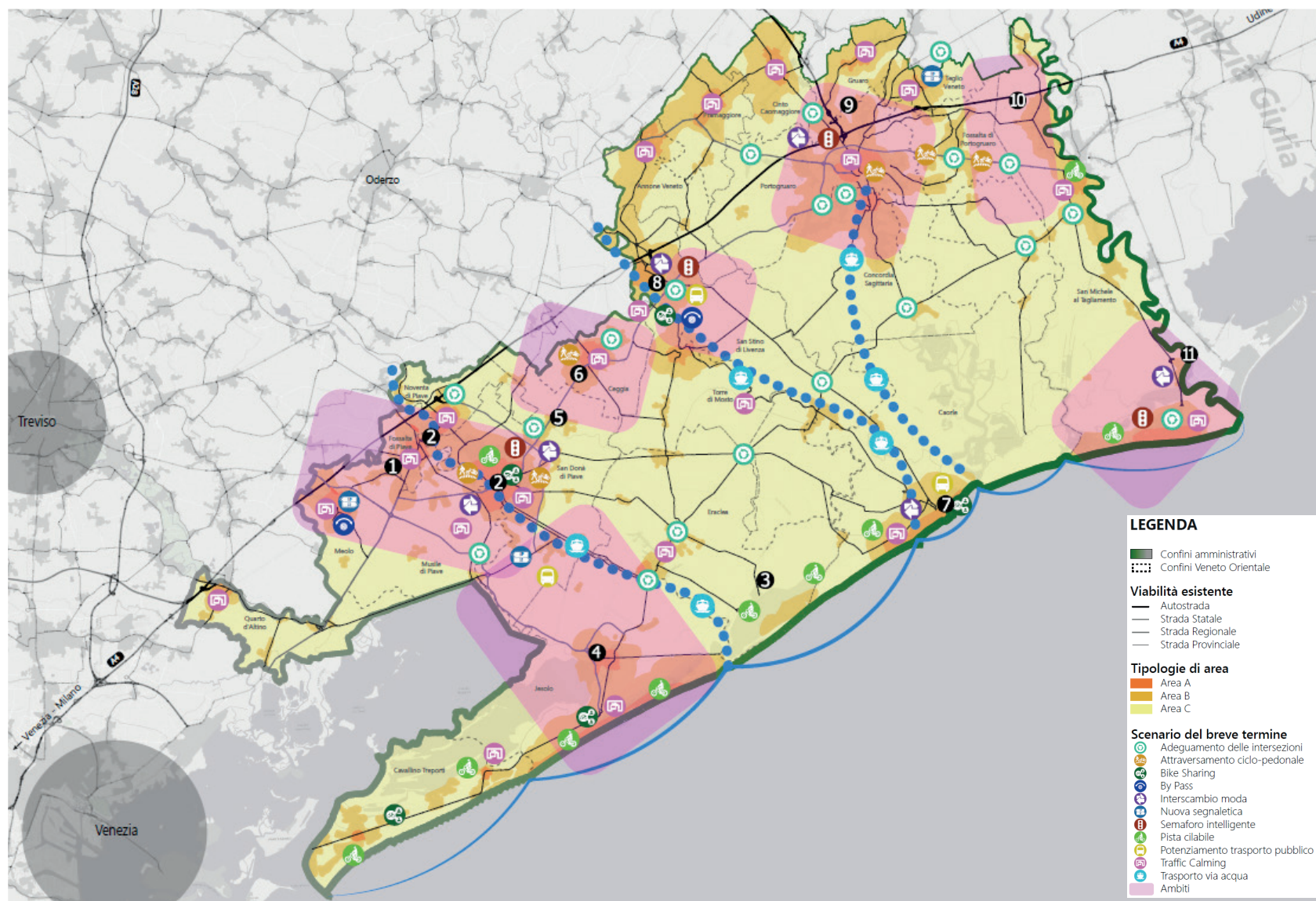


Figura 41. Estratto Tavola T4 - Scenario breve termine

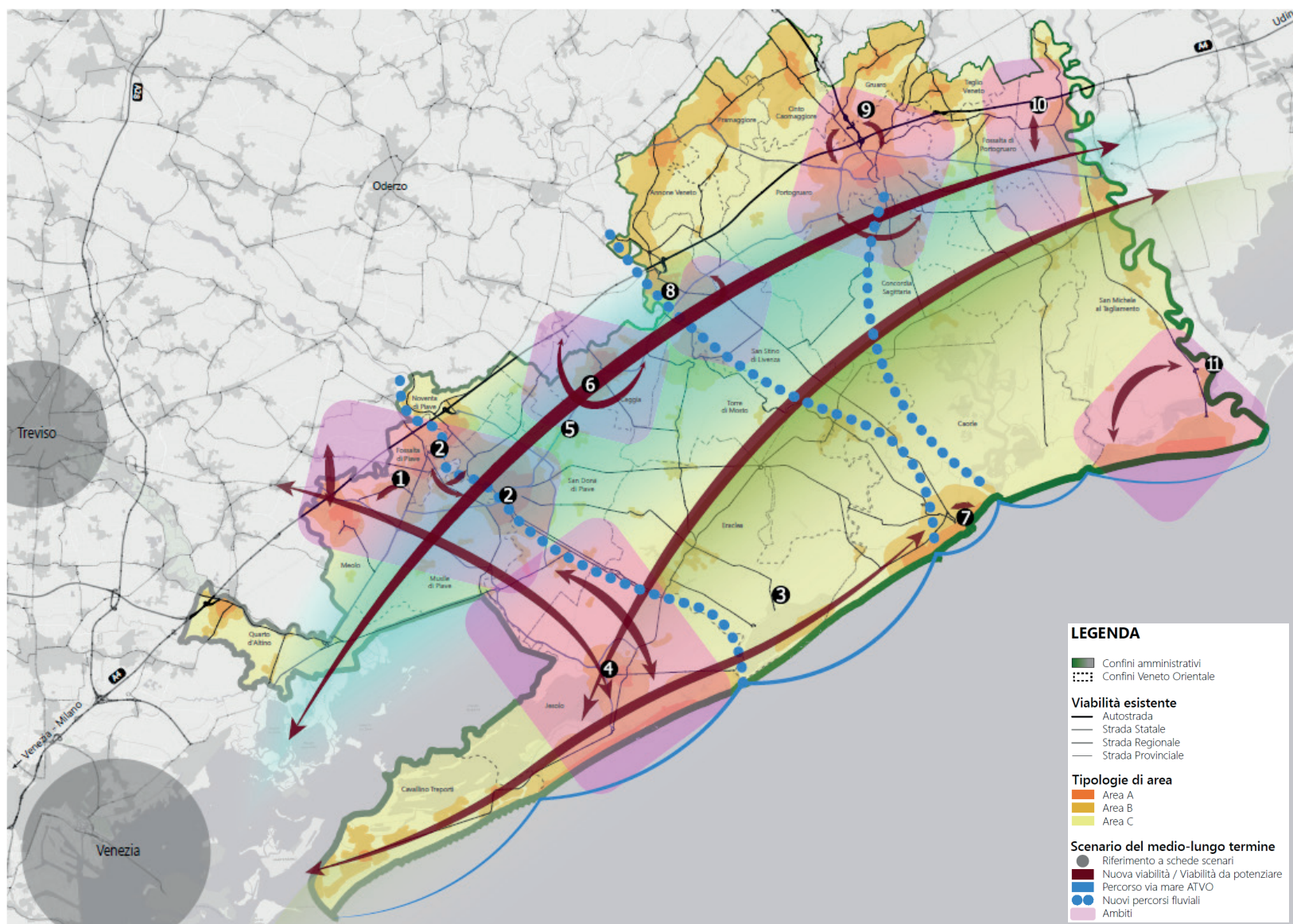


Figura 42. Estratto Tavola T5 - Scenario medio e lungo termine



6.2 Breve termine (quick wins)

Un Masterplan flessibile, per modellare nel tempo gli investimenti

Nello scenario del breve termine si prevedono interventi sostenibili, soprattutto da un punto di vista ambientale ed economico, atti a migliorare e/o potenziare il sistema viabilistico del Veneto Orientale, che pur operando in modo localizzato possono avere effetti migliorativi in termini di fluidità della rete, sicurezza per l'utenza e qualità urbana - ambientale.

La definizione degli interventi è stata sviluppata attraverso l'analisi dei dati territoriali e in recepimento delle indicazioni fornite dai singoli comuni.

Gli interventi ipotizzati e individuati sono relativi a:



Adeguamento delle intersezioni: interventi di ridefinizione delle intersezioni in riferimento a adeguamento fisico-geometrico del nodo, anche con inserimento di rotatorie, al fine di migliorare la fluidità e sicurezza dell'utenza;



Attraversamento ciclo-pedonale: inserimento di nuovi attraversamenti, miglioramento delle intersezioni esistenti o razionalizzazione degli spazi adeguando i punti di conflitto tra mobilità pedonale e veicolare al fine di garantire la sicurezza dell'utenza e incentivare la mobilità lenta, anche in relazione al rafforzamento della qualità urbana;



Bike-sharing: creazione di punti e sistemi di incentivazione della mobilità ciclabile e interscambio sia per la mobilità turistica e del tempo libero che sistematica (casa/lavoro, casa/scuola)



By pass: creazione di sistemi di superamento dei centri e nuclei abitati utili a spostare il traffico di attraversamento all'esterno degli spazi urbani garantendo una migliore fluidità del traffico di attraversamento e una più elevata sicurezza degli spazi insediativi e qualità urbana. I by-pass possono essere realizzati creando nuovi assi o potenziando/completando sistemi già esistenti con opportuni adeguamenti degli assi viari e punti di intersezione;



Interscambio modale: creazione di spazi attrezzati e accessibili per la sosta dove far interagire modalità di trasporto privato con mezzi di trasporto collettivo o alternativo. Può trattarsi di punti di interscambio modale (auto-autobus, auto-ferrovia, auto-bicicletta) o "funzionale" dove possono essere organizzate modalità anche a chiamata o servizi privati (ad esempio per le attività turistico/ricettive) che permettano di mantenere i flussi veicolari al di fuori delle aree più sensibili; sono da privilegiare sistemi che sfruttino mezzi a basse emissioni;



Nuova segnaletica: inserimento di nuova segnaletica utile a rendere più sicure le intersezioni o utili a limitare la circolazione di mezzi e flussi che possono arrecare riduzioni della funzionalità trasportistica e qualità urbana (ad esempio divieti per mezzi pesanti);



Semaforo intelligente: inserimento di sistemi semaforici che gestiscono le intersezioni in modo flessibile e in grado di migliorare i tempi di attesa in funzione dei carichi veicolari;



Pista ciclabile: creazione, completamento o adeguamento delle tratte di piste ciclabili in sede propria al fine di migliorare la sicurezza dell'utenza e incentivare la mobilità ciclabile in ambito urbano ed extraurbano;



Potenziamento trasporto pubblico: individuazioni di opere che migliorino il trasporto pubblico o rafforzamento di connessioni già esistenti, si tratta di soluzioni da sviluppare in accordo con gli enti gestori nella prospettiva di rafforzare il trasporto pubblico sia in riferimento alla mobilità sistematiche che a specifiche realtà, quali ad esempio i poli commerciali e il sistema turistico;



Traffic Calming: soluzioni di dettaglio attuabili con modalità e risorse anche contenute che limitano la velocità o disincentivano l'utilizzo di assi viari, si tratta di operare principalmente tramite interventi di arredo urbano e sistemi di gestione del traffico (segnaletica, telecamere, ...), l'effetto diretto è quello di migliorare la sicurezza dell'utenza debole e la qualità degli spazi urbani, soluzioni adeguate possono anche avere l'effetto di spingere porzioni di traffico ad usare assi alternativi (esterni agli spazi abitati o aree critiche) che risultano più facilmente e velocemente utilizzabili;



Trasporto via acqua: sostegno allo sviluppo della presenza e utilizzo di mezzi acquei che sfruttano l'accessibilità tra sistema litoraneo e entroterra in alternativa alla mobilità veicolare, gli interventi possono riguardare principalmente la creazione di punti di ormeggio accessibili e servizi, potendo operare principalmente e inizialmente per il settore turistico, verificando la capacità di svilupparsi come sistema alternativo alla mobilità "classica".

In generale, si tratta di proposte progettuali non vincolanti e generali. Infatti, sebbene si tratti di interventi puntuali, nella tavola (e nelle schede scenario) viene indicata l'area indicativa di intervento. In questo caso, **l'intenzione del Masterplan della viabilità del Veneto Orientale è quella di indicare quale sia la tipologia di proposta per migliorare la situazione della viabilità in una determinata area o porzione di viabilità, senza indicare necessariamente il punto preciso di intervento.**

Le soluzioni di dettaglio saranno definite localmente in ragione delle specificità dei contesti, potendo cogliere anche in modo organico e integrato la compresenza di più strategie d'azione.



6.3 Lungo termine

Un Masterplan che prevede misure strutturali

Nello scenario del medio-lungo termine si prevedono interventi più strategici e infrastrutturali rispetto allo scenario del breve termine, atti a migliorare l'accessibilità del Veneto Orientale, anche attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti viabilistici o riorganizzazione delle tratte esistenti.

Gli interventi individuati sono relativi principalmente a: **Potenziamento della viabilità esistente, Realizzazione nuova viabilità e, come annunciato precedentemente, trasporto via acqua.**

Nel suo complesso, questo scenario mette a sistema diverse proposte più o meno impattanti da un punto di vista paesaggistico e ambientale, ma anche in termini di investimento. Come anticipato nelle righe precedenti, lo scopo di questo Masterplan è quello di mettere in evidenza le possibilità individuate, senza escludere possibili alternative.

Il contenuto del Masterplan ha un valore di definizione di un possibile assetto futuro dove possono essere realizzate opere strutturali riferite agli indirizzi prefigurati quali elementi che concorrono a migliorare l'assetto della mobilità territoriale.

Alcuni elementi interagiscono tra loro ma non sono strettamente correlati; pertanto la **realizzazione di una proposta non è vincolante o propeedeutica per altre azioni.**

L'assetto complessivo di medio-lungo termine è stato sviluppato tramite la verifica delle condizioni di criticità di scala territoriale e opera in tal senso: si tratta quindi di proposte finalizzate a delineare un livello di intervento di carattere strategico e territoriale che non definisce le specifiche e puntuali opere. Va tuttavia evidenziato come **le proposte introdotte sono state verificate anche in riferimento a reale fattibilità**, al

fine di delineare un sistema che possa realmente essere implementato.

Come verrà dettagliato di seguito, all'interno delle schede degli interventi, infatti, sono evidenziati gli aspetti di potenziale criticità che devono essere approfonditi in fase di successiva definizione delle soluzioni progettuali connesse agli indirizzi strategici.

Si riporta come alcuni elementi inseriti all'interno dello scenario riprendano previsioni infrastrutturali già assunte dal quadro programmatico e pianificatorio in essere. Tale scelta è stata guidata dalla idea strategica complessiva del Masterplan che ha integrato e messo a sistema gli elementi più rilevanti che permettono di articolare il disegno di piano in coerenza con gli assunti base del Masterplan stesso.

Si sintetizzano quindi le strategie di azione del Masterplan riferite agli assi territoriali oggetto di indirizzo di riorganizzazione dello scenario.

SS 14

La SS 14 assolve attualmente un doppio livello di servizio:

- in prima istanza si tratta dell'asse che mette in relazione l'intero territorio del Veneto Orientale e garantisce la connessione verso est (e il Friuli Venezia-Giulia) ed ovest (ambito della Città Metropolitana e territorio regionale) sul quale si innestano le direttrici di redistribuzione del territorio;
- come seconda funzione la statale permette le relazioni delle realtà urbane che si susseguono lungo la direttrice, interessando in modo diretto i centri abitati.

Questo comporta la sovrapposizione di flussi di traffico di carattere territoriale con spostamenti di natura locale, creando situazioni di conflitto e criticità in particolare per i nodi infrastrutturali e gli ambiti urbani



attraversati dall'asse. La funzionalità dell'arteria risente quindi di effetti connessi ai carichi dovuti alla componente turistica che nei mesi estivi evidenzia il suo peso.

La prospettiva di riferimento del Masterplan è quella di operare in riferimento a tale criticità andando a riorganizzare in particolare le tratte della statale connesse agli ambiti urbani. L'indirizzo è quello di mantenere la funzione di carattere territoriale della statale andando a differenziare le tipologie di traffico e alleggerendo i carichi trasportistici in corrispondenza degli abitati.

Si propone la realizzazione o sviluppo di sistemi di by pass attraverso la creazione di nuove tratte viarie o attraverso il completamento e potenziamento di viabilità esistente che possa assumere una funzione di divergenza del traffico di attraversamento, quindi non strettamente connesso all'abitato. La funzionalità di questa prospettiva può essere supportata anche tramite la riorganizzazione della viabilità locale, tramite sistemazioni delle tratte viarie disincentivando l'utilizzo della viabilità interna all'abitato tramite interventi di Traffic Calming, segnaletica o divieti specifici.

La riorganizzazione dell'asse, in ragione della funzionalità intercomunale e territoriale, deve quindi prevedere interventi di adeguamento della sezione stradale nelle tratte in cui i caratteri fisici geometrici rilevano criticità, soprattutto in termini di sicurezza. Devono, inoltre, essere verificate le funzionalità dei nodi infrastrutturali in relazione sia alla fluidità trasportistica, visibilità e sicurezza.

In corrispondenza delle tratte in cui l'asse assolve contemporaneamente funzioni di ampia scala e servizio locale (a servizio di ambiti produttivi o commerciali) possono essere definite creazioni di sistemi complementari tramite inserimento di nuove corsie o creazioni di controstrade.

In riferimento ai collegamenti nord sud che interagiscono con la diret-

trice est-ovest della SS 14 dovrà essere verificata la tipologia di intersezioni verificando, sulla base delle specifiche funzionalità e previsioni di carico trasportistico, l'opportunità di creare sistemi che mantengano separati e indipendenti i flussi di traffico, attraverso integrazioni di elementi in sopraelevazione o sottopasso con i nodi a raso. In tal senso si propone che le soluzioni progettuali riguardanti i nodi principali siano sviluppate con un approccio di massima flessibilità, garantendo eventuali rivisitazioni e integrazioni in tempi lunghi.

Come già indicato il Masterplan assume come scenario di riferimento base il completamento della terza corsia della A4. Questo significa che parte del traffico di attraversamento, e in particolare traffico pesante, che attualmente utilizza la SS 14 verrà assorbito dall'autostrada, in ragione della migliore offerta trasportistica e sicurezza. La SS 14 potrà così assolvere una maggiore funzionalità di redistribuzione di carattere territoriale.

Si ricorda come la statale rappresenti comunque l'asse alternativo alla A4 e che pertanto in casi di incidenti o particolari condizioni (lavori stradali, eventi accidentali o eccezionali) il traffico deviato dall'asse autostradale viene riversato all'interno della SS 14. Trattandosi di situazioni puntuali legate a condizioni particolari si ritiene utile operare non tanto in termine fisico-strutturale, quanti piuttosto in riferimento di modalità di gestione. Si propone pertanto di definire un protocollo d'intesa e atti di accordo tra le realtà locali, enti gestori, autorità di pubblica sicurezza finalizzati a definire le modalità di gestione del traffico, individuando assi ad utilizzare e indirizzi di redistribuzione dei flussi all'interno della rete viaria in modo da ridurre i carichi all'interno degli assi più sensibili.



SP42

La SP 42 costituisce l'asse est-ovest parallelo al corridoio infrastrutturale principale (A4-SS 14), che attraversa nella porzione mediana il territorio del Veneto Orientale. Similmente alla SS14 la provinciale assolve una funzione di carattere territoriale e a servizio delle realtà urbane locali.

Allo stato attuale la SP42 tuttavia viene utilizzata in modo contenuto, con una più marcata funzione di connessione locale. Tale condizione è in larga parte dovuta ai caratteri fisici dell'asse, con sezione stradale in alcune tratte di dimensioni potenzialmente critiche con evidenti problematiche anche in termini di sicurezza.

L'indirizzo del Masterplan è quello di ridefinire la funzione della SP 42 come elemento alternativo e complementare alla SS 14, che serve il territorio lungo la direttrice est-ovest. Si tratta di definire un elemento con funzione territoriale che consente l'attraversamento del territorio e la ridistribuzione dei flussi, con maggiore interesse in riferimento alla potenzialità a servizio del sistema litoraneo del Veneto Orientale.

L'implementazione dell'obiettivo proposto si articola in riferimento a interventi che operano all'interno dell'asse viario e della soluzione di criticità localizzate.

In prima istanza, dovranno essere realizzati interventi di potenziamento e adeguamento fisico-geometrico dell'asse stradale. Tale condizione è necessaria anche per superare le attuali criticità della sede stradale.

Andranno quindi definite nel dettaglio le soluzioni di attraversamento e by pass degli abitati che si attestano lungo l'asse. Possono essere realizzate tratte di circonvallazione dei nuclei abitati tramite viabilità su nuova sede o adeguamento e completamento di tratte già esistenti. L'obiettivo rimane quello di evitare l'attraversamento diretto dei flussi di attraversamento dagli spazi urbani. Il sistema di by pass può essere

sostenuto da interventi di Traffic Calming all'interno degli spazi più sensibili.

Andranno, quindi, adeguate le intersezioni che si attestano lungo la SP 42 in funzione dei carichi trasportistici. Le soluzioni di dettaglio devono considerare anche la funzionalità di ridistribuzione del traffico turistico permettendo di servire nel modo più efficiente il sistema costiero.

Andrà analizzata in dettaglio la modalità di riorganizzazione e ridefinizione del sistema della mobilità con particolare riferimento agli spazi urbani e contesti di carattere turistico.

Si evidenzia come l'asse attraversi un contesto territoriale caratterizzato da maggiori valenze e sensibilità ambientali, idrauliche e paesaggistiche. Le specifiche soluzioni dovranno pertanto confrontarsi anche in relazione alla possibilità di ridurre gli effetti sull'ambiente, e per la valorizzazione e miglioramento del contesto e identità locali.

Treviso-mare

L'asse della Treviso-Mare si sviluppa come direttrice di scala territoriale articolata su più elementi della rete: SR 89, SS 14 e SR 43. Questa costituisce elemento di accesso verso l'ambito litoraneo, e in particolare il comparto occidentale (Jesolo-Cavallino), con una primaria funzione di livello territoriale anche in ragione della diretta connessione con l'asse della A4.

L'infrastruttura rientra all'interno delle previsioni di riorganizzazione funzionale della direttrice litoranea, rispetto alla quale sono in via di definizione ipotesi progettuali di dettaglio.

Il Masterplan indica pertanto l'asse come elemento strutturale della rete del territorio oggetto di azioni di potenziamento e riorganizzazione, con l'obiettivo di garantire il più fluido collegamento di scala ampia,



limitando le potenziali interferenze rispetto alla funzionalità della rete locale e qualità urbana ambientale.

In tal senso, si indica come particolare attenzione debba essere posta in riferimento alle soluzioni che coinvolgono i nodi infrastrutturali, infatti, dovrà essere verificata la funzionalità delle intersezioni al fine di evitare potenziali ricadute negative per la mobilità locale e in particolare urbana. Dovranno essere individuate le tipologie e geometrie delle intersezioni in modo da garantire la continuità della direttrice litoranea e le connessioni di livello locale, potendo quindi inserire in ragione delle specificità locali e stima dei flussi eventuali sovrappassi o sottopassi, controstrade, corsie dedicate.

Gli studi di dettaglio riferiti ai nodi dovranno verificare gli effetti sugli abitati e nuclei urbani prossimi all'asse al fine di evitare che si possano verificare situazioni di conflitto anche durante situazioni accidentali o di riduzione della funzionalità della Treviso-Mare. Un diretto coinvolgimento dei soggetti territoriali e l'integrazione tra soluzioni locali e interpretazione di scala più ampia permettono di definire un migliore inserimento delle opere nel territorio.

Anche in questo caso si indica l'opportunità di definire soluzioni di dettaglio il più possibile flessibili, al fine di poter eventualmente adeguare le infrastrutture in funzione delle future dinamiche non previste.

Corridoio litoraneo

All'interno del Masterplan si considera l'opportunità di definire un sistema che si attesti in prossimità del margine costiero con una funzione di sostegno dell'interconnessione tra le realtà litoranee, in relazione principalmente alle dinamiche turistiche.

Tale sistema deve strutturarsi in riferimento ad integrazione tra viabilità locale e possibilità di spostamenti ciclopedonali. Gli interventi connessi alla proposta sono pertanto riferiti ad approfondimenti progettuali finalizzati a definire gli adeguamenti delle tratte viarie e nodi puntuali attraverso opere di sistemazione viaria, Traffic Calming, segnaletica ed integrazione con parcheggi scambiatori e punti di servizio all'utenza.

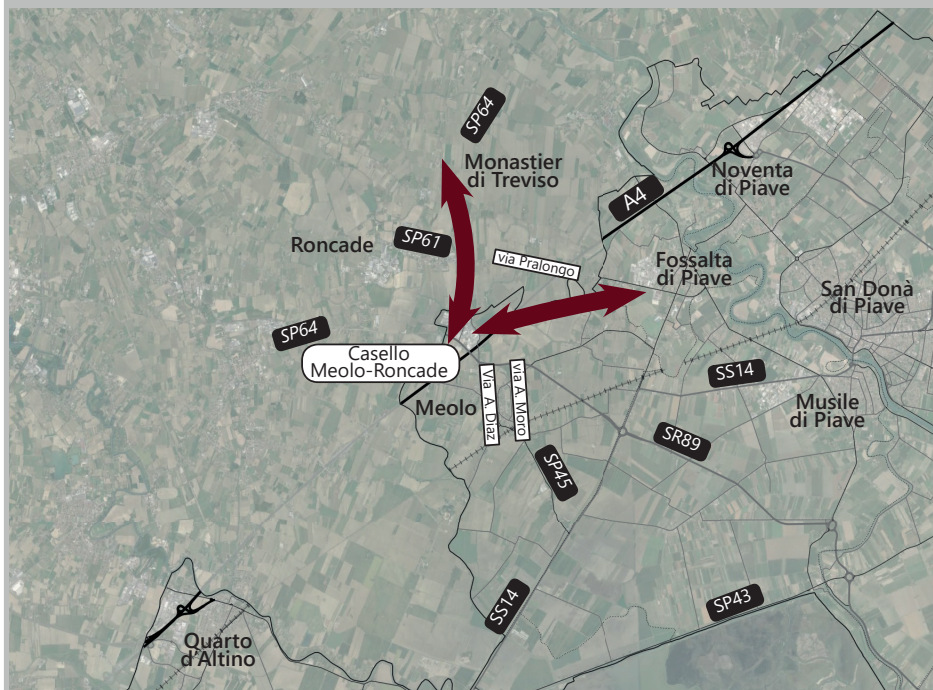
In relazione agli indirizzi di sostenibilità ambientale il sistema potrà essere sviluppato non solo in relazione agli elementi infrastrutturali, ma anche alle modalità di spostamento potendo mettere a disposizione non solo elementi legati al bike sharing ma anche al car sharing con offerta di veicoli elettrici o a basse emissioni.

Gli ulteriori indirizzi riferiti allo scenario di medio-lungo termine sono descritti in dettaglio nelle specifiche schede, indicate nell'elaborato grafico.

6.4 Scheda 1: Collegamento Meolo – Fossalta di Piave

Comuni: Meolo, Fossalta di Piave

Punto nella Tavola degli scenari: 1



Misure del breve termine:



Inquadramento Il casello di Roncade (TV)-Meolo fa parte di un nodo viario di notevole importanza per i flussi diretti verso l'area industriale di Meolo Roncade, verso i centri del sandonatese e come connessione interprovinciale.

Nell'area del nodo vi sono importanti progetti di trasformazione in corso relativi all'ampliamento dell'area industriale. Il casello funge da accesso anche per l'area industriale di Fossalta di Piave. I flussi diretti verso l'area industriale di Fossalta gravano su strade locali delle aree periferiche e delle frazioni.

Scenari strategici La soluzione si rende necessaria dal momento che nelle attuali condizioni l'accesso dal casello verso la SP 61 (in provincia di Treviso) rendono difficilmente praticabile tale direttrice da parte dei mezzi pesanti.

La proposta è funzionale alla creazione di un collegamento più diretto e fluido tra l'area produttiva di Fossalta di Piave e il nodo del casello autostradale di Meolo. L'obiettivo è quello di convogliare i flussi di traffico all'esterno degli assi che interessano l'abitato, ed in particolare del centro di Fossalta di Piave.

Questo sistema consente inoltre una migliore connessione del centro di Meolo con il sistema e gli assi che servono il sistema urbano più ampio che fa riferimento al polo di San Donà, e quindi tutte le attività economiche presenti.

L'aumento della connettività può essere creato tramite il completamento e potenziamento di tratte viarie esistenti (come es: efficientamento incrocio SP61 - via Pralongo Monastier (TV) e la creazione di nuova viabilità che permetta di alleggerire i flussi all'interno degli abitati.

Al fine di sostenere la riorganizzazione della mobilità senza gravare all'interno delle aree urbane andrà affrontata una diversa gestione delle



direttrici connesse al casello autostradale in riferimento alla mobilità di carattere territoriale, considerando lo scenario infrastrutturale di ampia scala che insiste nell'area. In tal senso, la futura definizione di dettaglio dovrà confrontarsi con l'asse della Treviso-mare, in relazione all'ipotesi di realizzazione della "Via del Mare". I punti di connessione dovranno essere sviluppati in funzione di non aggravare il traffico locale, garantendo che i flussi di attraversamento non appesantiscano i nodi a servizio della rete locale con soluzioni che possano separare il traffico di attraversamento da quello interno.

Ulteriore elemento da tenere in considerazione è lo sviluppo di un sistema che migliori l'accessibilità a nord del casello, verso la SP61, e in prospettiva in relazione alla SP64, in Provincia di Treviso.

La riorganizzazione del nodo del casello autostradale e delle direttrici connesse potrà fornire un maggiore servizio alle polarità insediative di carattere produttivo mantenendo i carichi più rilevanti all'esterno degli abitati.

Tale sistema potrà quindi utilmente essere integrato con soluzioni locali, anche nello scenario di breve periodo, di bypass degli abitati, o sistemi di gestione integrati del traffico, che consentono di mantenere all'esterno degli abitati eventuali flussi di traffico connessi alle direttrici principali (A4 e Treviso-mare). Queste opere possono sfruttare tratte esistenti che andranno integrate con viabilità di progetto, in parte già previste dagli strumenti urbanistici comunali, come il PAT, integrandosi quindi con l'assetto urbano già esistente. L'ipotesi dei sistemi di bypass potrebbe consistere nel completare la viabilità prevista collegandosi con la tratta sud di via Aldo Moro e quindi lungo la direttrice della SP45. In dettaglio, si rileva la possibilità di dare attuazione e continuità alla previsione di creazione di un'asse alternativo all'asse centrale del sistema di Meolo (via Diaz), che si sviluppa ad est dell'abitato, senza interferire con le vigenti previsioni di sviluppo insediativo.

Si potranno così avere effetti di alleggerimento di alcune tratte di viabilità interna all'abitato, che potranno essere riviste in un'ottica di incremento della pedonalità e aumento della qualità urbana.

In generale, si propone un dialogo attivo fra tutti i portatori di interesse, coinvolgendo i comuni confinanti in territorio trevisano, ma anche la stessa provincia di Treviso, per trovare soluzioni condivise.

Valutazione In riferimento agli interventi di carattere strutturale, riguardanti le connessioni con il casello autostradale si tratta di soluzioni che andranno a potenziare le esternalità positive per aspetti socio-economici delle polarità produttive presenti nel contesto. In ragione delle relazioni con le realtà insediative esistenti dovranno pertanto essere verificate le possibili ricadute indirette al fine di evitare appesantimenti della rete locale e perdita di funzionalità dei nodi viari, anche secondari.

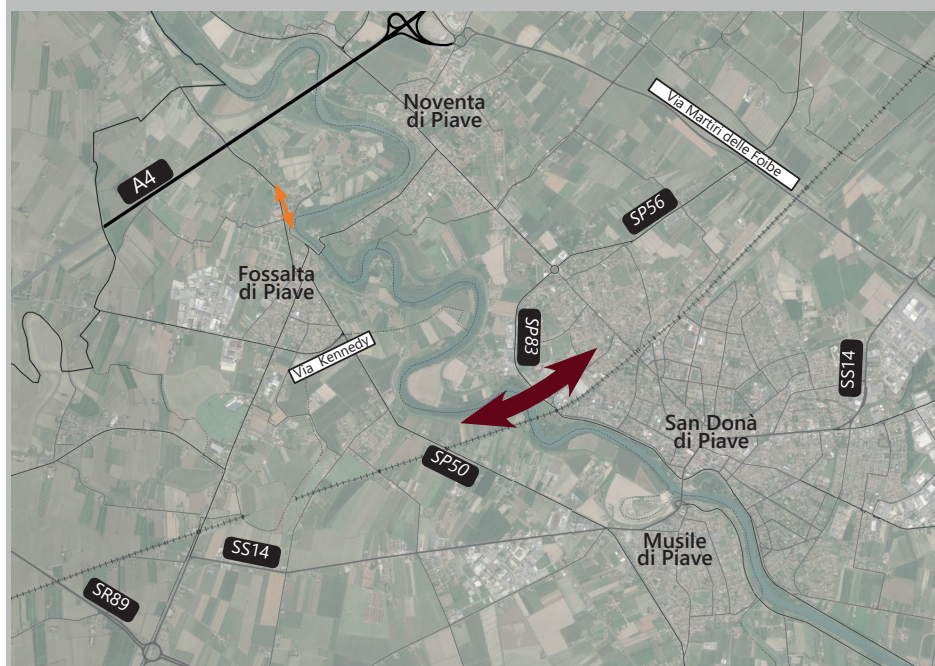
Le opere connesse alla proposta non interessano spazi di primaria valenza ambientale o caratterizzate da particolare sensibilità, se non in riferimento al corso del Meolo. Sarà pertanto utile limitare i possibili disturbi verso il tessuto urbano e tessuto sparso, nonché garantire la qualità del corso d'acqua e degli ambiti ad esso connesso.

Per quanto riguarda gli interventi più puntuali e di dettaglio, con particolare riferimento all'abitato di Meolo, le proposte sono finalizzate a ridurre le possibili ricadute negative nel centro abitato. In fase di progettazione dovrà essere posta attenzione in riferimento alla localizzazione delle opere e la possibilità di inserire elementi che consentano i disturbi dovuti al traffico veicolare (visibilità, rumore, emissioni atmosferiche) rispetto alla residenza. Trattandosi di contesti soggetti a condizioni di penosità di carattere idraulico, gli interventi dovranno definire soluzioni che garantiscano la sicurezza idraulica dell'abitato e la funzionalità della rete viaria anche in condizioni critiche.



6.5 Scheda 2: Ponti sul Piave (Ponte sulle Barche, Ponte della Vittoria)

Comuni: San Donà di P., Musile di P., Fossalta di P., Noventa di P.
Punto nella Tavola degli scenari: 2



Misure del breve termine:



Inquadramento Tra San Donà di Piave - Musile di Piave - Fossalta di Piave e Noventa di Piave ci sono tre ponti sul Piave: un ponte a pedaggio nel nucleo di Fossalta di Piave e un ponte nel centro (Ponte della Vittoria) e il ponte Granatieri di Sardegna.

San Donà di Piave è meno accessibile nelle ore di punta: il tempo di percorrenza tra l'autostrada e il centro è del 45% - 75% superiore alla velocità media desiderata di 60 km/h. Intorno al ponte centrale di San Donà di Piave le strade sono congestionate. Questo causa ritardi sulle strade locali.

Scenario breve termine Tra San Donà di Piave e i centri della conurbazione vi è una distanza al di sotto dei 10 km dal nodo ferroviario. A partire dal grande progetto "Porta nuova" e dagli ottimi progetti di ciclabilità, è possibile sviluppare un'idea di ciclabilità intercomunale. La "barriera" del Piave può essere attraversata da leggeri ponti di attraversamento ciclabile. Si raccomanda lo sviluppo di un biciplan intercomunale o di un biciplan (aggiornamento) che tenga in forte considerazione la centralità stazione e suo bacino di utenza ciclabile.

A breve termine, si propone di implementare un sistema di bikesharing nella stazione in ottica intercomunale. Questo renderà più attraente per i viaggiatori del trasporto pubblico visitare il centro di San Donà di Piave.

All'interno di soluzioni di breve termine, dove sono tuttavia necessarie opere infrastrutturali, si propone di creare un collegamento diretto tra la SP 50 e l'argine del Piave a nord dell'abitato di Fossalta di Piave (freccia arancione). La creazione di questo collegamento permette di sviluppare un accesso diretto tra la direttrice nord e il ponte di barche sul Piave, spostando i flussi che attualmente insistono nel centro di Fossalta di Piave. Si separano così i flussi connessi al bacino nord, e dell'area della provincia di Treviso, rispetto a quelli riferiti all'asse della SS 14 e bacino sud.

Tale soluzione di carattere puntuale ha relazione con lo scenario di



lungo termine riferito ai flussi che potranno interessare il sistema viario che riguarda Fossalta di Piave e quindi il superamento del fiume Piave.

Scenario lungo termine Viene proposto un collegamento a nord del Ponte della Vittoria, con la SP83 e il suo prolungamento verso A4. La pressione del traffico nel centro di San Donà di Piave può quindi essere alleviata. Un nuovo ponte ridurrà il traffico sui ponti esistenti. L'aumento della capacità della SP50 può creare un'alternativa interessante come collegamento verso la A4. Il traffico non locale sarà meglio distribuito, e si otterrà un decongestionamento del centro di San Donà di Piave.

Si creerà così un nuovo punto di attraversamento del fiume Piave a servizio del sistema urbano alternativo rispetto alla SS 14 (ponte della Vittoria) che servirà in modo più diretto il sistema insediativo, e in particolare il comparto più settentrionale della conurbazione di San Donà di Piave.

La connessione con il nuovo sistema avverrà quindi, in destra Piave, lungo la SP50, che potrà essere adeguata e potenziata in funzione di carichi veicolari. Al fine di evitare eccessivi flussi all'interno dell'abitato di Fossalta di Piave potrà essere utile verificare l'utilizzo di via Kennedy come elemento di by pass del centro abitato.

L'adeguamento in direzione di Fossalta di Piave avrà la funzione di anello di collegamento con la bretella di Noventa di Piave – San Donà di Piave. Questo permette di creare un elemento che si relaziona tramite la SP 56 e via Martiri delle Foibe con i poli commerciali di Noventa di Piave a nord e San Donà di Piave a sud, evitando di coinvolgere i centri abitati.

Principali criticità: Attraversamento Piave; adeguamento asse in prossimità di spazi edificati; interessamento spazi di valore ambientale e paesaggistico.

Valutazione Gli interventi connessi allo scenario di medio-lungo termine interesseranno in modo diretto gli spazi di valore ambientale e paesaggistico del Piave. Dovranno pertanto essere studiate soluzioni localizzative e progettuali che minimizzino i possibili effetti negativi. Le soluzioni di dettaglio dovranno garantire il rispetto delle valenze locali con proposte di qualità in particolare sotto il profilo percettivo.

Le soluzioni tecniche dovranno essere definite nel rispetto della funzionalità ambientale e idraulica del Piave.

Come visto, la proposta ha l'obiettivo di migliorare la connessione locale con riduzione dei carichi all'interno di alcuni assi che attualmente presentano condizioni di limitazione dei livelli di servizio. Sarà opportuno verificare in dettaglio possibili situazioni di conflittualità con i nodi locali, operando puntualmente tramite adeguamenti o gestione del traffico (divieti d'accesso, sensi unici, ...).

In riferimento allo scenario di breve termine di evidenza come la proposta di connessione tra la strada arginale e la direttrice nord deve svilupparsi attraverso soluzioni progettuali che tengano conto della qualità paesaggistica del sito e della fragilità idrogeologica del contesto.

Dovranno, inoltre, essere definite eventuali opere che, oltre a inserire visivamente l'elemento, contengano i potenziali effetti negativi verso le abitazioni limitrofe.



6.6 Scheda 3: Potenziamento litoraneo

Comuni: Cavallino Treporti, Jesolo, Eraclea, Caorle

Punto nella Tavola degli scenari: 3



Misure del breve termine:



Inquadramento I centri di Cavallino Treporti, Jesolo, Eraclea e Caorle sono raggiungibili dall'interno tramite arterie di viabilità Statale, Regionale e Provinciale; sia trasversali alla costa, sia parallele. Relativamente alla SP42, il tempo di viaggio durante le ore di punta è circa il 20% superiore rispetto al tempo impiegato con una velocità media (desiderata) di 60 km/h. Inoltre, si aggiunge la criticità relativa alla parallela SS14 che presenta una serie di criticità in considerazione dei carichi che questa è chiamata a supportare e di come alcune sue tratte attraversano alcuni centri abitati.

Scenario breve termine Uno scenario a breve termine che si articola sulla proposta di potenziamento e riorganizzazione della SP 42. La provinciale, infatti, si sviluppa parallelamente alla statale in una posizione intermedia tra la direttrice principale e la linea costiera.

Già all'oggi questa può essere individuata come alternativa alla connessione est-ovest del territorio. Non intersecando i centri abitati principali questa si può strutturare quindi come asse territoriale privilegiato per dare risposta al traffico di attraversamento. La sua funzione può risultare di particolare interesse anche per la redistribuzione dei flussi del sistema litoraneo.

Per attribuire tale funzione all'asse è tuttavia necessario attuare una serie di interventi di carattere strutturale che ne consentano la piena funzionalità. Si tratta di interventi di tre ordini.

In primo luogo sono necessari interventi di adeguamento fisico-geometrico della carreggiata, l'attuale sezione non consente di sostenere carichi eccessivi, considerando la sezione (assenza di banchine) e il grado di manutenzione della sede stradale (manto d'usura e cedimenti dei bordi). In seconda istanza devono essere adeguate le intersezioni poste lungo l'asse, con la creazione di rotatorie di opportuna dimensione.



Questo garantisce sia la fluidità che la sicurezza. Gli interventi puntuali riguardano le intersezioni con le SP 47, SP 52, SP 53, SP 54, SP 59, SP 68, SP 70 e SP74.

Ultimo aspetto riguarda l'attraversamento di alcuni centri e nuclei abitati. Al fine di evitare colli di bottiglia ed effetti di degrado per i centri abitati dovranno essere realizzati dei by pass. I punti più critici riguardano l'attraversamento di Eraclea paese, con relativo ponte sul Piave, San Giorgio e La Salute di Livenza, Sindacale, Lugugnana.

Si potrà operare anche tramite una gerarchizzazione e creazione di assi che assolvano funzioni di attraversamento e altri utili alla distribuzione interna dei tessuti urbani, in particolare per i contesti di Jesolo e Cavallino Treporti.

In aggiunta, sulla base del "Masterplan della Ciclabilità" si suggerisce di sviluppare una connessione ciclabile lungo la costa. Questo creerà un percorso panoramico per i vacanzieri e i turisti.

Nel caso del territorio di Cavallino Treporti si propone di garantire da un lato adeguati parcheggi a lunga sosta per i turisti che soggiornano nel territorio e, dall'altro, l'accessibilità al servizio di bike-sharing. In questo modo si potrebbe sfruttare e sostenere le iniziative in corso di mobilità attiva e sostenibile del comune come, per esempio, l'ampia rete ciclabile esistente e in corso di realizzazione.

Le strade individuate dal "Masterplan della Ciclabilità", per il percorso ciclabile Caorle – Jesolo, sono poco sicure a causa dell'alta incidentalità. Si raccomanda fortemente di mettere in sicurezza le strade o di progettare itinerari ciclabili in sede separata.

Scenario lungo termine Come scenario a medio lungo termine si prevede di mettere a sistema tutti i centri della costa. Si ipotizza il potenziamento della viabilità tangenziale esistente, favorire l'attraversamento

longitudinale della costa, decongestionare i centri costieri. Tale scenario si integra completamente con lo scenario a breve termine e necessita uno studio integrativo di approfondimento per individuare gli assi più prossimi ai centri da potenziare a beneficio della viabilità locale e sovra-locale.

Valutazione Come evidenziato all'interno della scheda la proposta dovrà essere sviluppata attraverso una serie di opere e interventi articolati. Questi dovranno essere definiti anche in relazione alla rappresentatività del contesto paesaggistico, dal momento che l'asse della provinciale attraversa una realtà che identifica il paesaggio del Veneto Orientale.

L'asse, inoltre, interseca diversi corsi d'acqua di differenti dimensioni che strutturano non solo il paesaggio, ma anche il sistema ambientale ed ecorelazionale del territorio. In tal senso le successive fasi di sviluppo progettuale dovranno garantire la funzionalità e continuità del sistema connettivo. Potranno essere individuate anche spazi di rafforzamento e potenziamento del disegno territoriale, in coerenza con le indicazioni degli strumenti urbanistici comunali.

Particolare attenzione dovrà essere posta agli aspetti di carattere idraulico, in considerazione dei gradi di penalità e pericolosità del contesto. Si propone un approccio integrato tra la definizione delle soluzioni viabilistiche e possibili interventi di miglioramento delle attuali condizioni. Tale approccio necessita il coinvolgimento dei soggetti competenti (Autorità di Bacino e Consorzi di Bonifica) e amministrazioni locali.



6.7 Scheda 4: Accesso congestionato

Comuni: Jesolo, Cavallino Treporti, San Donà di P. Noventa di P.
Punto nella Tavola degli scenari: 4



Misure del breve termine:



Inquadramento Jesolo attira molti visitatori dalla regione e oltre. Notevoli sono i ritardi sulla SP42 e sulla SR43, specialmente nei fine settimana e durante i periodi estivi. Anche nelle ore di punta feriali, l'accessibilità non è ancora al livello desiderato di una velocità media di 60 km/h: il tempo di viaggio è superiore del 18%-27%. Entrambe le strade convogliano al centro di Jesolo paese per poi confluire sulla SP42 in direzione Punta Sabbioni. Si sottolinea che tali criticità non riguardano solo gli assi principali.

Scenario breve termine Una misura a breve termine proposta per tutte le località balneari, è quella di accogliere i turisti ai margini del Veneto Orientale. Con strutture di P&R vicino agli assi regionali, statali (SS14) o la A4. Con informazioni di viaggio dinamiche e personalizzate per tutti gli utenti sui principali assi stradali (es. numero posti auto disponibili in tempo reale, info dinamiche su congestione ore di punta tratti stradali) il turista sarà incentivato a parcheggiare l'auto e prendere un autobus frequente (ogni 20 minuti) per arrivare sul litorale riducendo al minimo stress.

Soprattutto nei periodi estivi, le linee del trasporto pubblico su gomma possono essere una soluzione per le strade trafficate verso Jesolo, all'interno dell'area urbana di Jesolo e di Cavallino Treporti.

Tale misura si integra con la ZTL sul territorio comunale di Cavallino Treporti relativa anche agli autobus turistici.

I rilievi del traffico eseguiti nel 2020 in occasione dell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico, hanno evidenziato che la formazione delle code veicolari su alcuni tratti della SR43 e della SP42 sono dovute al fatto che il flusso veicolare supera la capacità dell'asse stradale e, che tali rallentamenti sono riconducibili al transito di attraversamento verso il Comune di Cavallino Treporti e a Lido di Jesolo. Si propone il poten-



ziamento della SP42 nel tratto compreso con la confluenza con la SR43 all'altezza della rotatoria "Picchi", in direzione Cavallino-Treporti. Oltre all'adeguamento della sezione stradale si propone anche l'adeguamento della rotatoria "Picchi" per migliorare ed efficientare l'attraversamento da parte dei veicoli.

Scenario lungo termine La proposta è di costruire una nuova strada per migliorare l'accesso alla parte orientale del Lido di Jesolo. La strada è proiettata nel prolungamento dalla rotonda SP42/SR43 vicino Molinato. La strada sarà estesa in direzione sud per creare un collegamento diretto tra la SR43 e il Villaggio al Mare Marzotto. Il collegamento esistente via Ca' Gamba può essere declassato a zona residenziale. Riducendo la velocità massima su questa strada, la qualità della vita e la sicurezza stradale possono essere migliorate. Inoltre, la strada può anche essere utilizzata come parte di una rete ciclabile regionale.

Con il completamento della "circonvallazione", la SR43 sul lato ovest di Jesolo sarà alleggerita. Questo migliorerà anche l'accesso a tutta l'area Jesolo – Cavallino Treporti. Per queste nuove infrastrutture è necessario la modifica della segnaletica stradale.

Inoltre, si raccomanda di realizzare una connessione regionale diretta tra la SR43 e la SS14var/SP47. Questo potrebbe essere fatto in parte attraverso l'attuale allineamento stradale di Via Tram. Ciò creerebbe un collegamento diretto con l'incrocio con la A4 e al Designer Outlet.

Particolari criticità riguardano: Occupazione suolo e interferenze aree agricole; creazione e adeguamento intersezioni; attraversamento corsi d'acqua; presenza aree a penalità idraulica; interessamento spazi insediativi. In conclusione, si consiglia uno studio approfondito per verificare se il nuovo collegamento previsto (progetto ANAS) fra le rotonde di Caposile e Passerella, per la SS14var, possa essere integrato con le proposte del masterplan. Per la verifica è necessario disporre di un modello

del traffico per analizzare i flussi, soprattutto in direzione delle località balneari, quali attrattori e generatori di traffico.

Valutazione Le proposte riguardanti lo scenario di Medio-lungo termine contengono interventi che si inseriscono all'interno di spazi di interesse paesaggistico e ambientale, in considerazione della presenza di aree agricole integre tipiche del sistema della bonifica e della rete idraulica situata tra il fiume Piave e l'ambito della laguna di Venezia.

L'approccio progettuale riferito alle opere deve garantire il migliore inserimento paesaggistico e il mantenimento della funzionalità ecologica del territorio.

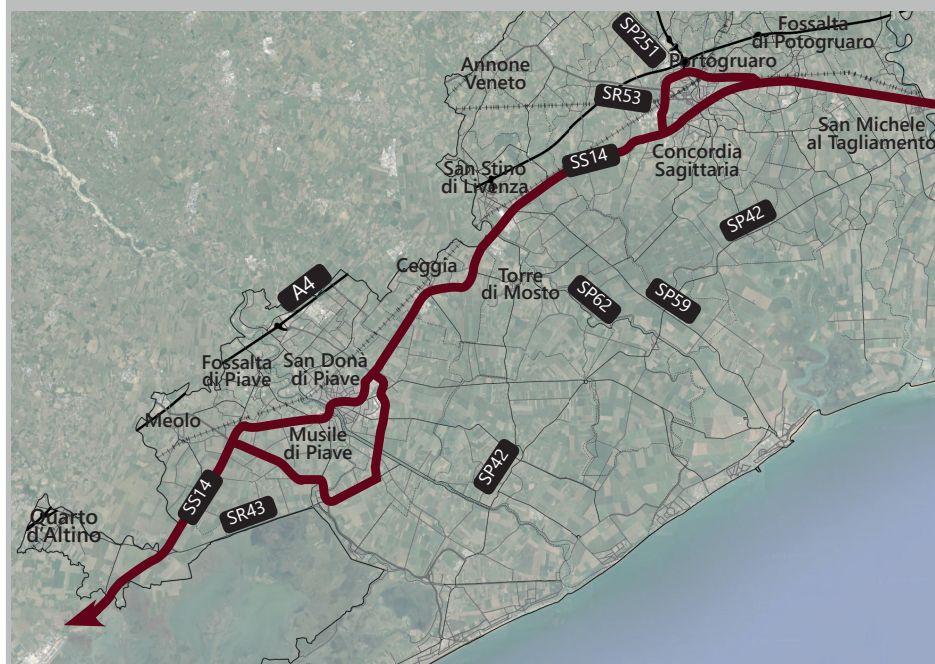
Dovranno, inoltre, essere verificate in dettaglio i posizionamenti delle tratte viarie, al fine di ridurre la frammentazione dei fondi e la creazione di reliquati agricoli improduttivi. Allo stesso tempo, le nuove tratte dovranno essere studiate al fine di minimizzare gli effetti sull'abitato sparso, riducendo i disturbi più significativi dovuti al traffico (rumori, emissioni atmosferiche).

Particolare attenzione dovrà, quindi, essere data agli aspetti di carattere idraulico e idrogeologico, in ragione della sensibilità dei siti interessati e delle possibili ricadute che si possono avere a monte e a valle dell'area. Le successive proposte progettuali dovranno approfondire le relazioni con la rete idrica e relative dinamiche idrauliche, tenendo conto delle penalità e rischi di allagamento che caratterizzano la realtà in oggetto, potendo individuare interventi che possano migliorare le dinamiche del contesto. Questo dovrà essere effettuato tramite il coinvolgimento diretto dei soggetti competenti (Autorità di Bacino e Consorzio di Bonifica).



6.8 Scheda 5: Potenziamento SS14

Comuni: San Michele al T., Fossalta di Po., Portogruaro, Concordia S., Annone V., San Stino di L., Torre di Mosto, Ceggia, San Donà di P., Musile di P., Meolo, Fossalta di P., Quarto d'Altino
Punto nella Tavola degli scenari: 5



Misure del breve termine:



Inquadramento Numerosi comuni del Veneto Orientale solo attraversati dalla strada SS14, denominata strada Triestina. È una tratta che ha un notevole impatto sul traffico del territorio con picchi giornalieri fino a oltre 18 mila presenze giornaliere nei giorni festivi e oltre 33 mila presenze giornaliere nei giorni feriali. L'asse in questione presenta una serie di criticità in considerazione dei carichi che questa è chiamata a sopportare e di come alcune sue tratte attraversano i centri abitati di diverse realtà. Risulta congestionata in prossimità dei centri abitati nelle ore di punta (inizio e fine lavoro) dei giorni feriali e a causa dei mezzi, prima di entrare o dopo essere usciti dall'autostrada A4, anche a causa di lavori in corso e incidenti.

Scenari strategici

- Adeguamento delle intersezioni con rotatorie che consentano un più facile inserimento nella Triestina;
- Adeguamento dell'arredo urbano con lo scopo di disincentivare l'alta velocità dei veicoli;
- Inserimento di attraversamenti ciclo-pedonali in prossimità dei centri abitati interessati dalla SS14;
- Sistemi di moderazione del traffico per disincentivare i flussi di attraversamento;
- A lungo termine si ipotizza la verifica di bypass che consentano di sgravare il traffico dai centri abitati attraversati dalla strada statale.

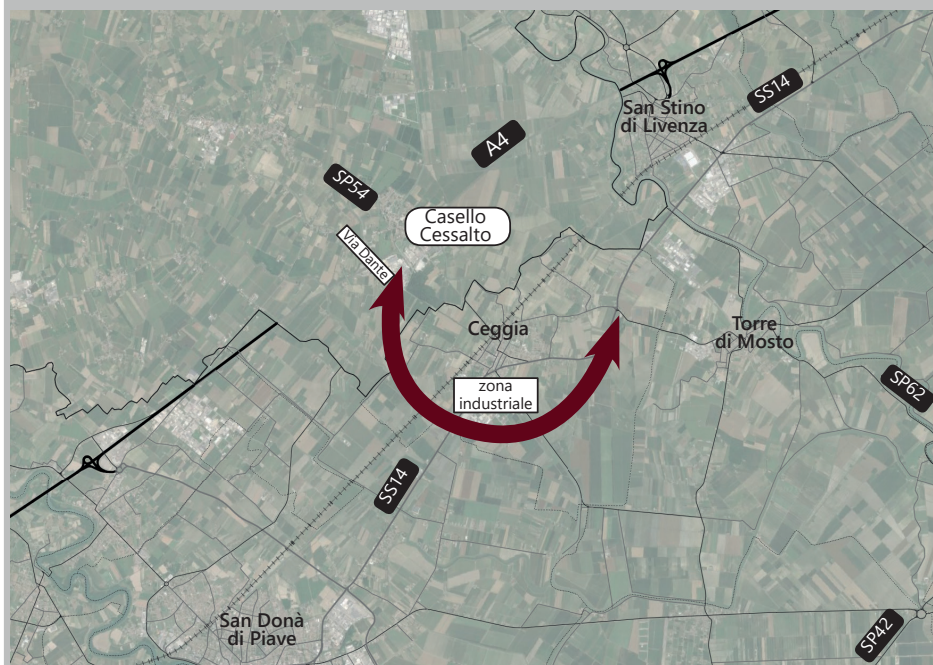


Valutazione La proposta opera in riferimento all'asse viario esistente, interessando quindi principalmente gli spazi già antropizzati. Dal momento che l'asse interseca comunque diversi corsi d'acqua ed elementi di valore ambientale si considera utile, in fase di sviluppo delle azioni di dettaglio, porre attenzione anche in riferimento al miglioramento della permeabilità ecologica. Allo stesso tempo potrà essere verificata la funzionalità sotto il profilo idraulico dell'asse, riducendo i rischi dovuti ad effetto barriera o colli di bottiglia della rete in condizioni di maggiore penalità.

6.9 Scheda 6: Accessibilità A4 (casello Cessalto)

Comuni: Ceggia, San Donà di Piave, Torre di Mosto

Punto nella Tavola degli scenari: 6



Misure del breve termine:



Inquadramento L'abitato di Ceggia si colloca lungo l'asse della SS14, in corrispondenza dell'intersezione tra la statale e la direttrice nord in relazione alla SP 54 che si sviluppa in Provincia di Treviso. L'ambito è direttamente connesso con il casello autostradale di Cessalto.

Tale assetto evidenzia come l'area, e in particolare in contesto urbano centrale di Ceggia, sia direttamente relazionata con le direttrici viarie di scala territoriale. Gli effetti di questa articolazione determinano una commistione tra i flussi di attraversamento e il traffico locale. Durante i mesi estivi gli aspetti di penalità vengono acuiti in relazione al traffico turistico che, provenendo da nord, sono costretti ad attraversare l'abitato di Ceggia per raggiungere la SS 14 e altra viabilità di redistribuzione verso il sistema litoraneo.

Lo scenario di riferimento recepisce indirizzi di riorganizzazione del sistema di mobilità locale tramite la creazione di un sistema di by pass che permetta di separare il traffico di attraversamento connesso al casello autostradale di Cessalto, a nord dell'abitato di Ceggia. Viene proposta la creazione di una nuova tratta viaria relazionata al casello autostradale in connessione con la SS14 ad ovest dell'abitato di Ceggia. Tale elemento potrà quindi proseguire a sud dell'area produttiva, creando un sistema alternativo alla tratta della statale che corre all'interno dell'abitato di Ceggia, creando un bypass sul lato sud della Triestina.

Scenario breve - medio termine Si propone l'approfondimento del by pass tra SS14 - zona industriale - casello autostradale di Cessalto, per migliorare la mobilità locale e la qualità urbana di Ceggia, allontanando il traffico di attraversamento dal centro abitato.

La soluzione progettuale in attuazione dell'indirizzo di sviluppo proposto verificherà in dettaglio i punti di connessione con la viabilità esistente, in particolare in relazione a via Dante, in comune di Cessalto, e alla SS14. Si ritiene utile prevedere un attraversamento in sovrappasso



sulla ferrovia Trieste-Venezia quale elemento che può avere funzione di sicurezza del territorio nel caso in cui risultino impraticabili gli altri assi di attraversamento dell'asse ferroviario (esempio rischio allagamenti).

Un altro beneficio è quello del miglioramento dell'accessibilità al casello autostradale di Cessato per Torre di Mosto (che vedrebbe ridotti i tempi per il raggiungimento della A4 e maggiore sicurezza stradale, riducendo i flussi lungo la SP58) e per San Donà di Piave che avrebbe una alternativa per l'accesso alla A4.

All'interno della ridefinizione del sistema di mobilità connessa al casello autostradale potrà essere studiata una soluzione integrata con la limitrofa realtà di Cessalto al fine di verificare la possibilità di creare un sistema più ampio e organizzato che possa spostare il traffico di attraversamento che attualmente transita sull'asse della SP 54 -58 all'esterno delle aree urbane. All'interno di questo assetto la tratta che corre tra i due centri abitati potrà assumere una funzione di carattere locale e sarà riorganizzata in tal senso.

Questo sistema consente in modo complessivo l'allontanamento dall'abitato di Ceggia del traffico connesso all'asse autostradale e, al tempo stesso, convoglia anche il traffico di attraversamento della SS14 all'esterno del sistema urbano. Tale soluzione definisce così una riorganizzazione della mobilità lungo l'asse della Triestina, migliorando anche l'accessibilità verso l'autostrada e, quindi, in riferimento della direttrice nord della SP54 in Provincia di Treviso.

Si sottolinea la possibilità di procedere a una progettazione a stralci della nuova infrastruttura.

Significative criticità: prossimità con aree di valore ambientale e paesaggistico; occupazione suoli agricoli; realizzazione sovrappasso e ponte sul Piavon.

Valutazione La proposta comporta l'interessamento di aree agricole integre, che quindi assumono interesse sotto il profilo paesaggistico, concorrendo anche alla funzionalità ambientale. I futuri tracciati, inoltre, si collocano in prossimità di spazi di valore e potenzialità ambientale (bosco di Olmè), evidenziando come le future soluzioni dovranno verificare gli aspetti di compatibilità con l'assetto ecologico, individuando eventuali interventi mitigativi o compensativi, nonché di valorizzazione.

Particolare attenzione dovrà essere data anche per gli aspetti di carattere idraulico e idrogeologico, in ragione della sensibilità dei siti interessati e delle possibili ricadute che si possono avere a monte e a valle dell'area. Le successive proposte progettuali dovranno quindi approfondire le relazioni con la rete idrica e con le dinamiche idrauliche, tenendo conto delle penalità e rischi di allagamento che caratterizzano la realtà in oggetto.



6.10 Scheda 7: Accessi congestionati

Comuni: Caorle

Punto nella Tavola degli scenari: 7



Misure del breve termine:



Inquadramento Le strade di accesso verso il centro di Caorle sono congestionate, nei giorni feriali e in particolare nei fine settimana.

Scenario breve termine Per ridurre il traffico automobilistico sulle SP59 e SP62, e migliorare l'accessibilità generale di Caorle, si raccomanda, per spostamenti sistematici, di stimolare l'utilizzo del Tpl. Questo, realizzando un parcheggio nei pressi della SS14 o A4 e offrendo un collegamento diretto in autobus. Si raccomanda di incentivare la micromobilità condivisa nell'area dei parcheggi. Questo renderà più attraente parcheggiare l'auto ai margini del centro e proseguire in bicicletta. Inoltre, per tutti i comuni del Veneto Orientale sono previsti parcheggi P+R localizzati lungo l'A4 e in alcuni nodi importanti dei comuni costieri. Nel caso di Caorle, si ha il rafforzamento dei grandi parcheggi esistenti all'ingresso del centro.

Scenario medio - lungo termine Realizzando una "tangenziale" a nord della stazione degli autobus, il traffico motorizzato può essere disperso intorno al centro, aumentando l'accessibilità sulla rete stradale locale. Questo nuovo collegamento permetterà, anche, di sviluppare politiche e progetti comunali di "centro libero dalle auto". I flussi automobilistici che arrivano alla rotonda della SP59 possono essere smistati verso i parcheggi. Criticità significative: adeguamento intersezione; occupazione spazi agricoli; attraversamento corso d'acqua; relazione con il tessuto urbano.

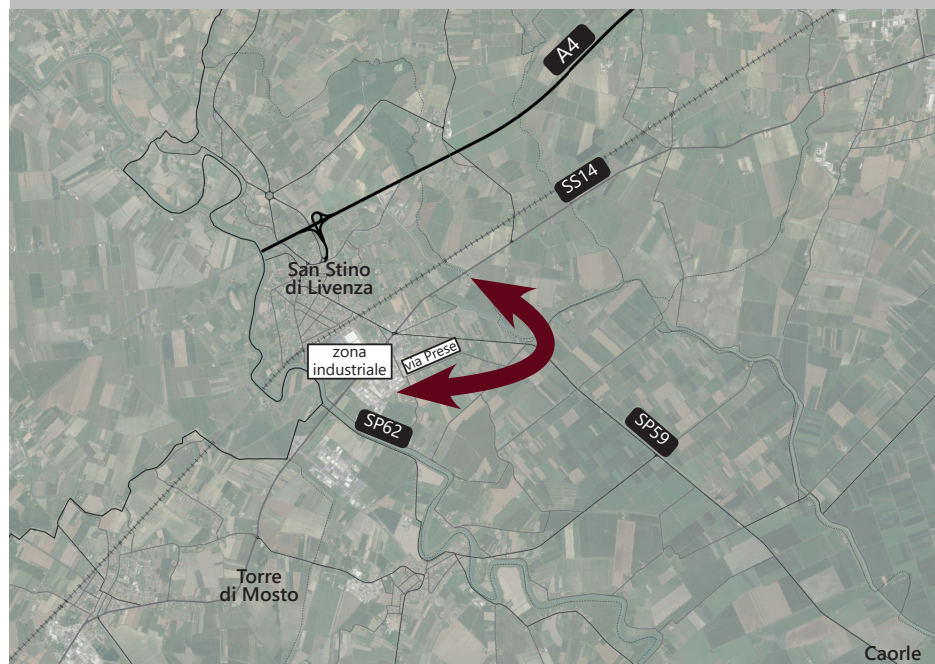
Valutazione Gli indirizzi proposti operano all'interno di ambiti ristretti, collocati comunque in corrispondenza di spazi di interesse ambientale e paesaggistico in ragione della presenza dei canali che corrono a margine del centro di Caorle. Le soluzioni progettuali dovranno garantire il rispetto delle valenze paesaggistiche e ambientali, sostenendo la qualità degli spazi, che rientrano nella "porta di accesso" al centro di Caorle. Operando in prossimità di spazi urbani le sensibilità del contesto appaiono contenute, fermo restando quanto sopra evidenziato.



6.11 Scheda 8: Connessione con Caorle

Comuni: San Stino di Livenza, Torre di Mosto

Punto nella Tavola degli scenari: 8



Misure del breve termine:



Inquadramento San Stino di Livenza ha una stazione sulla linea ferroviaria Venezia-Trieste. La stazione è la fermata dei treni regionali tra Venezia e Trieste. Il trasporto pubblico tra San Stino di Livenza e Caorle è esclusivamente in autobus. Il numero di collegamenti giornalieri tra i due centri è limitato a 6 (con la linea ATVO 40/50). Quest'offerta rende poco attraente un potenziale interscambio tra treno e autobus. Anche per gli altri utenti (non diretti verso la costa) la frequenza è insufficiente per servire come potenziale alternativa all'automobile. Altro aspetto rilevante è la scarsa connessione della zona industriale con la SS14 e il casello autostradale di San Stino di Livenza.

Scenario breve termine A breve termine, si raccomanda di aumentare la frequenza dell'autobus tra San Stino di Livenza e Caorle. Questo è possibile con la rimodulazione dell'offerta in ottica dei P+R lungo la A4. Un'azione di questo tipo è positiva per i turisti, ma anche per i lavoratori di entrambi i centri.

Una ulteriore misura efficace, da valutare, è l'introduzione di un sistema di bike sharing intercomunale. Un sistema di e-bike o scooter elettrici, permetterebbe di raggiungere centri come Caorle (23 km) o un interscambio barca-bici vie d'acqua.



Scenario medio - lungo termine Un'interessante alternativa turistica può essere rappresentata dalle vie d'acqua (Piave, Livenza e Lemene) con la metro mare.

Si propone uno studio sul prolungamento della tangenziale fino alla zona industriale così come da previsione comunale, per il congiungimento alla SP 59. Il tratto di collegamento con la zona industriale potrebbe essere realizzato con l'adeguamento della viabilità esistente di via Prese.

Questa infrastruttura può alleggerire il centro di San Stino di Livenza e Torre di Mosto dalle auto e costituisce un bypass soprattutto per centro di San Stino, consentendo anche ai mezzi pesanti di raggiungere l'autostrada in tempi più brevi senza attraversare il centro abitato.

Criticità significative: Occupazione e frammentazione suolo agricolo; attraversamento del Melon.

Valutazione La proposta riferita allo scenario di medio-lungo termine riguarda interventi che si svilupperanno all'interno degli spazi agricoli periurbani del sistema di San Stino. Si tratta aree dove i caratteri tipici del contesto paesaggistico del Veneto Orientale sono comunque percepibili; è pertanto opportuno che le soluzioni progettuali affrontino gli aspetti di inserimento paesaggistico e riducano la frammentazione del tessuto rurale. Maggiore attenzione deve essere data per l'attraversamento del fiume Melon.

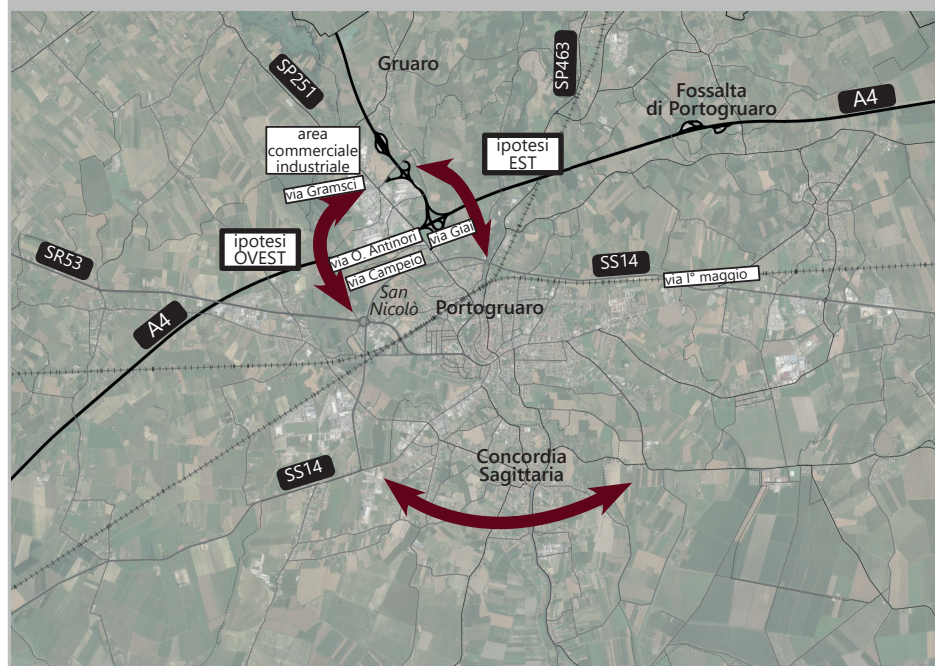
Dovranno inoltre essere approfonditi gli aspetti relativi alla sicurezza idraulica, evitando di creare o acutizzare situazioni di rischio per l'abitato limitrofo agli spazi d'intervento e per gli spazi insediativi del contesto. Potranno quindi essere individuate eventuali opere che possono essere sviluppate in connessione con le nuove infrastrutture che possano garantire una migliore sicurezza in caso di eventi maggiormente critici. Tali aspetti dovranno essere sviluppati con i soggetti competenti (Autorità di bacino, Consorzio di Bonifica).



6.12 Scheda 9: Accesso/uscita autostradale

Comuni: Portogruaro, Gruaro

Punto nella Tavola degli scenari: 9



Misure del breve termine:



Inquadramento Attualmente il casello di Portogruaro fa parte di un nodo viario a servizio di funzioni di diversa scala che assolvono a diverse necessità. Il casello assolve in primo luogo la funzione di punto diretto di connessione tra la direttrice di scala territoriale (A4) con il sistema urbano di Portogruaro e Gruaro. Questo significa fornire anche un servizio di collegamento con le polarità produttive ed economiche esistenti nel contesto, quali l'interporto di Portogruaro, l'area commerciale e artigianale di Malcantone e le aree produttive limitrofe, situate ad est e ovest del casello. Il nodo è inoltre uno dei punti di accesso alle direttrici del sistema litoraneo del Veneto Orientale. Questo significa che all'interno del casello, così come nella viabilità connessa ad esso (in particolare la SP 251) si vengono a sommare flussi di diversa natura con direttrici differenti. L'incrocio di Portogruaro con la A28/A4 è attualmente un tratto stradale con ingorghi. Si tratta della SP251, che attraversa la zona industriale a nord di Portogruaro. Durante l'ora più trafficata di punta, circa 2.600 veicoli a motore viaggiano in entrambe le direzioni. Ogni giorno la strada gestisce circa 30.000 veicoli a motore. Questo flusso di traffico pesante in combinazione con diverse intersezioni nella zona industriale si traduce in un flusso di traffico ridotto. Un esempio di un incrocio che causa ritardo è la rotonda SP251/Via Orazio Antinori/Via Giaì. Questa rotonda a una corsia non ha una capacità sufficiente per gestire adeguatamente il flusso di traffico. La capacità massima di una rotonda a una corsia è di circa 25.000 veicoli a motore per 24 ore. Questo è il motivo per cui si verificano gli ingorghi. Il territorio di Concordia Sagittaria, più a sud, risente del traffico, anche pesante, proveniente da Portogruaro dalla SP68 che si riversa molto frequentemente nel centro abitato, andando a congestionare la viabilità interna, passando dal ponte di via I° maggio. Tali criticità potrebbero aggravarsi in virtù delle trasformazioni della rete autostradale in Veneto (in particolare la pedemontana) e varie trasformazioni urbanistiche programmate nel territorio.



Le soluzioni proposte sono quindi mirate a fornire una gamma di opzioni d'intervento che tengono conto, in primo luogo, della funzionalità trasportistica della rete connessa al casello, e quindi anche all'alleggerimento dei carichi. Inoltre, gli interventi hanno lo scopo di migliorare la vivibilità dei centri cittadini con spazi più sicuri per i pedoni e per la mobilità attiva.

Scenario breve termine A breve termine, si propone di migliorare la situazione dell'intersezione. Per esempio, lo svincolo Via Campeio potrà essere chiuso sulla SP251. Questo porterà a meno movimenti di traffico di attraversamento intorno alla rotonda, il che avrà un effetto positivo sul flusso del traffico. Gli utenti attuali possono utilizzare l'uscita di via Orazio Antinori.

La rotonda a nord della zona industriale, vicino all'incrocio con l'autostrada, è una rotonda a più corsie. Una corsia in più su una rotonda non significa automaticamente un raddoppio della capacità. Questo ha a che fare con il fatto che gli automobilisti hanno spesso difficoltà di usare le corsie interne di una rotonda. L'intreccio di veicoli a motore tra le corsie porta anche a una riduzione della capacità delle intersezioni. Un'alternativa più efficiente è una rotonda turbo o un'intersezione con semaforo.

Inoltre, per tutti i comuni del Veneto Orientale sono previsti parcheggi P+R localizzati lungo l'A4 e in alcuni nodi importanti dei Comuni costieri. L'individuazione di un nodo di interscambio lungo l'A4 consentirebbe una maggiore visibilità e accessibilità turistica anche di Portogruaro e area portogruarese.

Scenario medio - lungo termine Una soluzione più strutturale è una nuova strada che funga da bypass per l'area industriale. Si ipotizzano due scenari alternativi anche se non si esclude la loro coesistenza:

Ipotesi A: "SR251dir" che collega l'autostrada direttamente alla Ronda degli Alpini. Questo progetto è previsto dalla pianificazione vigente (PAT di Gruaro e Portogruaro);

Ipotesi B: "SR251dir" che collega l'autostrada direttamente alla SS14.

Queste strade si collegheranno al nodo direttamente afferente al casello autostradale e quindi verrà migliorata l'accessibilità territoriale sottraendo traffico all'asse autostradale. Distribuendo il flusso di traffico verrà migliorata anche l'accessibilità della zona industriale e commerciale, il che porterà anche un effetto positivo sull'economia locale.

Entrambe le ipotesi contribuiranno ad alleggerire il traffico della SR 251, convogliando l'ipotesi A prevalentemente i flussi provenienti e diretti verso ovest, mentre l'ipotesi B è a servizio della direttrice est. Relativamente all'ipotesi A, si ritiene che potrebbe comportare dei benefici per la zona San Nicolò in Comune di Portogruaro, deviandone i flussi di attraversamento.

Le ipotesi possono essere sviluppate sia in modo coordinato tra loro che in modo indipendente. La realizzazione di entrambe potrà essere definita sulla base di verifiche di dettaglio, sulla base di valutazioni costi-benefici.

All'interno dello scenario di riorganizzazione della mobilità del polo urbano di Portogruaro, che di fatto ricomprende anche Gruaro e Concordia Sagittaria, si considera la possibilità di creare una soluzione alternativa ai transiti che attualmente insistono all'interno degli abitati, in particolare di Portogruaro e Concordia Sagittaria, attraverso la creazione di un ulteriore asse che corra a sud dell'abitato. Questo, staccandosi dal-



la SS 14, convoglia i flussi che attualmente insistono sulla statale stessa e quindi sulla SP 64 all'esterno dell'abitato e crea un nuovo attraversamento del Lemene.

Questa tratta consente di mantenere all'esterno dell'abitato i flussi di attraversamento, con particolare riferimento al traffico pesante garantendo maggiore fluidità al centro e alle aree urbane. In tal modo potranno essere avviati anche interventi di adeguamento degli spazi urbani in prospettiva di valorizzare e rendere più sicuro l'abitato.

Si viene così a creare un sistema ad anello del polo insediativo, che potrà essere completato sfruttando e potenziando assi esistenti, con soluzioni puntuali dei singoli nodi, dovendo garantire sia la connettività di attraversamento che la redistribuzione e fluidità a livello locale. Questa nuova direttrice, inoltre, potrà fungere anche da by pass del polo urbano per i flussi turistici in direzione di Caorle. Questo si lega quindi alla proposta di riorganizzazione e potenziamento della SP 42 e sistema "basso" a servizio della litoranea.

In generale, si suggerisce un confronto e un dialogo attivo fra tutti i portatori di interesse. In questo scenario è necessario individuare delle scelte e un processo pienamente condivisi fra tutte le amministrazioni coinvolte. Si tratta di un vasto territorio con caratteristiche geomorfologiche simili; anche da un punto di vista storico-turistico-culturale i tre comuni sono molto legati l'uno con l'altro. Anche per queste ragioni è importante individuare un processo di governance condiviso.

Criticità: Da un punto di vista ambientale, per entrambe le ipotesi si evidenzia una rilevante occupazione e frammentazione del suolo agricolo, in modo più significativo relativamente all'ipotesi A.

Sempre per entrambe le ipotesi sarà necessario l'attraversamento dell'autostrada A4 e di corsi d'acqua: fiume Reghena per l'ipotesi A e fiume Lemene per l'ipotesi B.

Per l'ipotesi A si evidenzia (in particolar modo a ridosso dell'inizio di via Antonio Gramsci vicino alla SR 251 e di via Campeio) la necessità di attraversare un tessuto edilizio a bassa densità.

Valutazione Le ipotesi di sviluppo del contesto sono finalizzate a riorganizzare l'assetto locale in relazione alle condizioni attuali e ai possibili incrementi dovuti anche ad interventi di carattere territoriale.

L'articolazione delle proposte, sia di breve che di medio-lungo termine, riguardano pertanto riorganizzazioni di carattere locale e territoriale volte ad alleggerire i flussi e i carichi all'interno della rete locale, con miglioramento anche della qualità urbana e ambientale del contesto.

L'assetto prefigurato nel suo complesso potrà consentire una riduzione degli effetti indotti dal traffico in ambito urbano, con la creazione di spazi più vivibili e accessibili, con potenziali ricadute positive di carattere sociale ed economico.

Va considerato come il contesto oggetto di interventi conseguenti alla proposta sia caratterizzato dalla presenza di elementi di valore ambientale e paesaggistico, con particolare riferimento alla rete idrografica. Le soluzioni progettuali dovranno verificare la localizzazione delle opere e approfondire gli aspetti progettuali necessari per il migliore inserimento estetico e percettivo, nonché per garantire la funzionalità ambientale ed ecosistemica, con particolare riferimento al sistema dei fiumi Lemene e Reghena.

Particolare attenzione dovrà, quindi, essere data agli aspetti di carattere idraulico e idrogeologico, in ragione della sensibilità dei siti interessati e delle possibili ricadute che si possono avere a monte e a valle dell'area. Le successive proposte progettuali dovranno approfondire le relazioni con la rete idrica e con dinamiche idrauliche, tenendo conto delle penali e rischi di allagamento che caratterizzano la realtà in oggetto.



6.13 Scheda 10: Ingresso autostrade diretto per Bibione

Comuni: San Michele al T., Portogruaro, Fossalta di Portogruaro

Punto nella Tavola degli scenari: 10



Misure del breve termine:



Inquadramento Il comune di San Michele al Tagliamento è accessibile tramite la SS14. Sul lato occidentale del comune (vicino Portogruaro) e sul lato orientale (vicino Latisana nella regione Friuli Venezia Giulia) ci sono collegamenti alla principale rete stradale nazionale: la A4 tra Venezia e Trieste. Il comune non è ancora completamente accessibile dalla rete stradale nazionale a causa della mancanza di un collegamento diretto con l'autostrada A4 e a causa della congestione sulla SS14 a Portogruaro e Latisana. A Portogruaro la congestione è principalmente sulla SR251 vicino all'accesso alla A28/A4. A Latisana, ci sono ritardi al ponte sul Tagliamento e nel centro. Latisana non è facilmente accessibile in bicicletta. Il ponte ha una passerella ciclopedonale di limitata capacità. Su entrambi i lati del ponte, tuttavia, non c'è alcun collegamento con una pista ciclabile.

All'interno e nelle vicinanze del comune di San Michele al Tagliamento ci sono importanti destinazioni regionali come Bibione, ma anche il polo logistico fra Fossalta di Portogruaro e Portogruaro.

Bibione è un'importante meta turistica ed è raggiungibile attraverso la SS14 e la SP74.

La SP74 ha un flusso di traffico sufficiente (con l'eccezione dei giorni di fine settimana e di alta stagione estiva), la SS14 ha un flusso di traffico superiore alla capacità.

L'obiettivo del comune di San Michele al Tagliamento è quello di rendere la zona più accessibile per i residenti, i lavoratori e i visitatori. Questo avrà un effetto positivo sull'accessibilità delle aziende e della città di Bibione. Si sottolinea come una migliore accessibilità potrà stimolare l'economia locale.



Scenario breve termine A breve termine si raccomanda di effettuare studi sulle seguenti intersezioni a San Michele al Tagliamento: SS14/SP73/Via Marango; SS14/SP74. Gli studi sono necessari perché i ritardi si verificano sui rami laterali di queste intersezioni. Un buon flusso di traffico in entrambi gli incroci significa una buona accessibilità a San Michele al Tagliamento, Bibione e Latisana.

Entrambi gli incroci sono ora progettati come incroci prioritari, ma il traffico sulla SS14 ha la priorità sulle strade laterali. Una rotatoria semplice o con forma a turbo in entrambe le intersezioni può aumentare la capacità dell'intersezione. La forma turbo della rotatoria è possibile perché il limite di velocità sulla SS14 è basso (50 km/h). Inoltre, il volume di traffico sulla SS14 è relativamente basso per una strada regionale: da 8.000 a 9.000 movimenti di veicoli a motore per 24 ore. La rotatoria contribuisce anche a limitare le grandi differenze di velocità tra i veicoli a motore, il che migliora la sicurezza del traffico.

Oltre a questa misura, si propone di creare una pista ciclabile tra la stazione di Latisana e il centro di San Michele al Tagliamento. Questo significherebbe allargare leggermente il ponte sul Tagliamento e creare una pista ciclabile su entrambi i lati, ad integrazione dello studio in corso di innalzamento del ponte.

Scenario medio - lungo termine Si ipotizza un nuovo collegamento all'A4 per ottenere una migliore accessibilità a Bibione. Il nuovo collegamento porterà a una riduzione della pressione del traffico a Portogruaro e Latisana, inoltre, migliorerà l'accessibilità e la vivibilità locale. Per il centro di Latisana, in particolare, una riduzione del traffico sulla SS14 porterà a un centro più vivibile e più sicuro. Il nucleo di San Michele diventerà più accessibile grazie a un ulteriore collegamento con la A4. A lungo termine, sarà utile verificare la possibilità di realizzare un nuovo collegamento dalla A4 alla SP74, in modo da creare un'adeguata connessione regionale tra la A4 e Bibione. In fase successiva potrà essere

studiata una soluzione che migliori la connessione dell'area logistica tra Portogruaro e Fossalta di Portogruaro con il sistema viabilistico di scala territoriale, in ragione dei flussi veicolari, all'interno comunque di una soluzione che sia maggiormente funzionale al collegamento verso il litorale.

L'attuale accesso verso il comprensorio di Bibione avviene principalmente lungo la SP74. I flussi di scala territoriale che si riversano lungo tale direttrice sono in larga parte sostenuti dall'asse della A4. Allo stato attuale questi carichi, per raggiungere la SP74, sfruttano necessariamente il casello di Portogruaro e di Latisana, con maggiore incidenza sul primo. La soluzione proposta va pertanto non solo a creare un più diretto accesso alla direttrice litoranea, ma concorre a sgravare i carichi trasportistici riferiti al nodo autostradale e alla viabilità ad esso connesso.

Il sistema viabilistico all'interno del quale si inserisce il casello autostradale di Portogruaro, nelle attuali condizioni, è infatti chiamato a gestire diversi flussi di traffico, quali quelli connessi al sistema urbano di Portogruaro, al polo commerciale situato tra Gruaro e Portogruaro e al traffico di attraversamento lungo la direttrice nord-sud della A 28 e SP 251.

Con i cambiamenti nel sistema viabilistico provocati dal nuovo casello e dal nuovo collegamento, si suggerisce un confronto con i diversi portatori di interesse, sia del settore privato che quello pubblico, come la regione Friuli Venezia Giulia e i comuni al confine interessati. Infatti, se in Veneto vi sono importanti generatori e attrattori di flussi, nonché polarità come Bibione, in Friuli Venezia Giulia vi è Lignano che, al pari di Bibione, costituisce un'importante meta turistica internazionale. Sarà necessario adeguare la viabilità esistente per rendere più accessibile il nuovo casello autostradale da entrambe le regioni.



Valutazione Il territorio coinvolto presenta caratteri che rappresentano il paesaggio rurale tipico del Veneto Orientale. In tal senso i futuri interventi dovranno confrontarsi con la qualità percettiva e paesaggistica dell'area individuando soluzioni o accorgimenti utili a inserire nel migliore dei modi le opere all'interno del contesto.

Particolare attenzione dovrà quindi essere data agli aspetti di carattere idraulico e idrogeologico, in ragione della sensibilità dei siti interessati e delle possibili ricadute che si possono avere a monte e a valle dell'area. Le successive proposte progettuali dovranno quindi approfondire le relazioni con la rete idrica e con dinamiche idrauliche, tenendo conto delle penalità e rischi di allagamento che caratterizzano la realtà in oggetto. Tali aspetti dovranno essere sviluppati con i soggetti competenti (Genio Civile, Autorità di bacino, Consorzio di Bonifica).



6.14 Scheda 11: Unico accesso a Bibione

Comuni: San Michele al Tagliamento

Punto nella Tavola degli scenari: 11



Misure del breve termine:



Inquadramento Bibione è un'importante località turistica ed è raggiungibile tramite la SP74. Questa strada si collega alla SS14 e infine alla A4. Tale asse è notevolmente sovraccaricato soprattutto nei fine settimana e durante il periodo estivo. La località di Bibione Pineda non è ancora completamente accessibile dalla rete stradale regionale a causa del traffico limitato sulla rete stradale locale. L'obiettivo del comune di San Michele al Tagliamento è quello di rendere la zona più accessibile ai residenti e ai visitatori. Una migliore accessibilità potrà essere da stimolo per l'economia locale.

La morfologia del territorio condiziona le relazioni tra il comprensorio di Bibione e il territorio circostante. Le barriere fisiche alle dirette connessioni infrastrutturali sono date dal corso del Tagliamento ad est, dal sistema lagunare a nord e dalla foce del canale dei Lovi ad ovest. L'attuale accesso sfrutta pertanto il punto di contatto più diretto. Emerge tuttavia con chiarezza come tale condizione penalizza la funzionalità trasportistica, in considerazione dell'elevato carico che si registra nei periodi estivi e soprattutto nel fine settimana, tenendo conto anche delle caratteristiche fisico-geometriche dell'asse in oggetto che possono acutizzare le problematiche trasportistiche e di sicurezza in condizioni critiche (assenza banchina sul ponte del canale di Lugugnana).

Le soluzioni proposte sono finalizzate ad alleggerire i flussi gravanti sulla tratta terminale della SP 74, nonché in entrata verso il tessuto insediativo di Bibione. Si opera pertanto non solo in termini di soluzione della specifica tratta critica, ma anche nella riorganizzazione dei flussi che insistendo all'interno della realtà di Bibione, nella prospettiva di ridurre le esternalità negative connesse al traffico per migliorare la qualità ambientale e urbana della realtà turistica.



Scenario breve termine A breve termine, ci sono proposte nel “Masterplan della Ciclabilità”, come ad esempio, un collegamento ciclabile tra Caorle e Bibione, e si raccomanda di aumentare l’uso del TPL migliorando la frequenza. Con una maggiore frequenza, l’uso del trasporto pubblico può essere aumentato dalla stazione di Latisana. Più utenti in bicicletta e con i mezzi pubblici ridurranno il numero di auto a Bibione. La maggiore frequenza può essere alimentata da nuovi utenti che parcheggiano l’auto a distanza (in prossimità della SS14 o della A4) per poi proseguire verso Bibione in autobus.

Inoltre, si consiglia di esaminare ulteriormente le rotatorie su Corso del Sole / Via Argo e Corso del Sole / Via Orsa Maggiore poichè in periodi in cui la domanda risulta essere più pressante alcune strade come Corso del Sole sono congestionate. Migliorando le rotatorie o progettando turbo rotonde, la capacità delle intersezioni può essere aumentata, il che porterà a un migliore flusso del traffico. Un’altra misura riguarda la rotonda all’ingresso di Bibione. Con limitate misure infrastrutturali alla rotonda è possibile aumentare la capacità dell’incrocio.

Inoltre, per tutti i comuni del Veneto Orientale sono previsti parcheggi P+R localizzati lungo l’A4 e in alcuni nodi importanti dei Comuni costieri. Nel caso di San Michele al Tagliamento, un P+R viene previsto nell’area di Bevazzana.

Scenario medio - lungo termine Una nuova strada tra Bevazzana e Bibione Pineda, a nord della laguna, potrà avere un effetto positivo sull’accessibilità di Bibione. Darà al traffico diretto a Bibione Pineda un’alternativa più veloce alla SP74 e il collegamento esistente (Via Baseleghe) avrà più capacità residua per il traffico locale di Bibione. Questa strada potrebbe quindi gestire più traffico dalle strade parallele di Bibione. Questo porta alla creazione di più aree residenziali a sud di via Baseleghe, dove può essere applicato un limite di velocità più basso.

Valutazione Gli interventi proposti all’interno dello scenario di breve termine agiscono puntualmente e localmente agendo comunque all’interno di spazi prossimi ad aree di valore ambientale e paesaggistico, con particolare riferimento all’area di Bevazzana. Le soluzioni connesse alla proposta dovranno quindi svilupparsi in coerenza con gli aspetti di qualità percettiva, potendo anche valorizzare e dare maggiore identità ai luoghi. In riferimento alle proposte dello scenario di medio-lungo termine si evidenzia come vengano coinvolti spazi di maggiore interesse ambientale e paesaggistico. In fase di definizione progettuale le proposte dovranno essere sviluppate attraverso una stretta interrelazione con le tematiche di carattere ambientale e paesaggistico, nel rispetto delle sensibilità del territorio agricolo e del sistema lagunare. Particolare approfondimento dovrà essere dato alla soluzione di connessione in località Baseleghe, sia in riferimento alla significatività ambientale e paesaggistica del sito che alle ricadute di carattere urbanistico che il nuovo accesso produrrà.

Significativa attenzione deve essere data agli aspetti di carattere idraulico, in considerazione delle criticità del contesto. Si considera l’opportunità di sviluppare un progetto integrato tra opere viabilistiche e interventi a sostegno della funzionalità idraulica del territorio più ampio.

Ulteriore aspetto da tenere in considerazione riguarda le relazioni con il territorio esterno, in particolare con il comparto di Lignano Sabbiadoro e sistema ad esso connesso. Le proposte riferite all’ambito in oggetto si relazionano infatti con la rete del Friuli Venezia Giulia, potendo creare un sistema più efficiente e immediato di relazioni tra le realtà litoranee. Allo stesso tempo il potenziamento del collegamento est-ovest in località Bevazzana potrà rafforzare la direttrice verso il casello di Latisana. In riferimento a queste opere sarà pertanto necessario avviare un confronto con i soggetti e le amministrazioni coinvolte anche al di fuori della Regione del Veneto, potendo creare sinergie e soluzioni interconnesse.





LE MISURE “SOFTWARE”

Misure volte a far partire lo sviluppo di un processo e innescare l'avvio di un cambiamento per le scelte di trasporto



7.1 Un nuovo processo di pianificazione integrata

Il Masterplan, offre “indirizzi” non prescrittivi ma orientativi, per una visione integrata generale e sistematica di insieme utile a evitare la dispersione dei progetti. Esso propone **soluzioni tecniche con valore di indirizzo programmatico, con un approccio multidisciplinare e non puntualmente localizzate**. Dagli indirizzi generali del Masterplan, più che una progettualità, nasce un processo utile a sviluppare degli studi, più mirati ed approfonditi per poi determinare le proposte più efficienti ed efficaci. È stata, quindi, di particolare interesse la verifica di tutti gli strumenti di pianificazione vigenti per Ente. Per questo motivo, il Masterplan è in perfetta coerenza con gli strumenti di pianificazione locale e sovralocale. **I 22 comuni hanno un ulteriore strumento di sintesi in una visione integrata con la pianificazione complessiva della mobilità e dei trasporti**. L'impostazione che si è voluta dare al Masterplan, è quella di un documento in grado di adattarsi agli strumenti locali e territoriali vigenti, e inoltre, avere un documento che nel tempo riesce a dare risposta alle esigenze reali dei 22 comuni, divenendo flessibile e condiviso.

Dal Masterplan nasce una nuova stagione di pianificazione, per approfondire gli indirizzi dello stesso con strumenti di pianificazione comunali relativi a: settore dei trasporti in generale, mobilità sostenibile, ciclabilità, accessibilità.

Di seguito, vengono elencati in dettaglio gli strumenti di pianificazione vigenti. Pur sottolineando che **il Veneto Orientale con il masterplan della ciclabilità e il presente documento ha avviato un particolare processo**, da tale elenco, si evince la necessità di avviare nei prossimi anni una pianificazione e programmazione di settore per ogni realtà comunale.



Comune	Strumenti urbanistici		PUT/ PGTU	PUMS	BICIPLAN	PEBA
	anno	viabilità	anno	anno	anno	anno
Annone Veneto	PAT 2016; variante PAT 2020; PI 2016; variante PI 2016"	casello A4 Loncon				
Caorle	PAT 2014					
Cavallino-Treporti	PAT 2012; PI 2013	accordo di programma via delle batterie; accordo pubblico Marina di Venezia; progetto ciclabile via Pordelio; ZTL bus turistici				
Ceggia			in redazione			
Cinto Caomaggiore	Progetto urbano per Cinto Caomaggiore 2018; PRGC 2020	Diminuzione degli effetti negativi del traffico della S.P.251 sul centro del capoluogo				
Concordia Sagittaria	PAT 2014; variante PI 2018; variante PI 2020"	Restauro Villa Soranzo				
Eraclea						
Fossalta di Piave	PAT in fase di adozione (prevista entro ottobre 2021)	viabilità di collegamento tra la Circonvallazione Ovest e Treviso Mare/casello autostradale di Meolo; collegamento ciclabile tra Fossalta di Piave e Monastier"				
Fossalta di Portogruaro	PAT 2014; PI 2014 e varianti	Attraversamenti dell'asse della S.S. 14; Tracciato della S.P. 92 che attraversa il centro storico; collegamento percorsi ciclopedonali esistenti e risoluzione di intersezioni critiche"				
Guaro	PAT 2012	"potenziamento e riqualificazione della viabilità del portogruarese complementare al progetto di ampliamento a terza corsia della A4; Realizzazione nuova asta nord-sud di collegamento tra l'area commerciale produttiva di Portogruaro-Gruaro e la S.R. 53 – via Treviso; Riqualificazione e messa in sicurezza dell'asse della SP251 per circa 750m in direzione Gruaro dalla rotatoria dell'uscita autostradale e della stessa per circa 770m in direzione opposta fino alla rotatoria sulla tangenziale nord di Portogruaro; Adeguamento del sottopasso esistente tra via Pordenone e via Eracleo; Realizzazione di una rotatoria tra via Eracleo ed il cavalcavia dell'autostrada"				
Jesolo	PAT 2020	la viabilità di accesso alla città, la sosta e l'accessibilità alle aree delimitate a traffico limitato nel periodo estivo.	PUT in aggiornamento	In fase di redazione	"Bike masterplan 2019"	
Meolo	"PAT approvato nel 2013; PI (ex PRG) 1987"	"trasformazione urbanistica un polo logistico nella Zona industriale al casello autostradale "				
Musile di Piave	"PAT 2013;PI Variante 2021"	"la sistemazione di intersezioni tra la statale SS14 e la viabilità che la interseca di livello comunale; il ponte sul fiume Sile per la mobilità ciclabile; nuovo collegamento stradale tra la strada provinciale d'argine e la frazione di Croce"				
Noventa di Piave	"PAT 2013; PI variante 2020	"nodo del casello dell'Autostrada; nuovo ring di collegamento tra casello dell'autostrada (via Rialto/Omnia Hotel)/via Guaiana/via Libertà (allargamento)/via Treporti (collegamento)sino al confine con San Donà di Piave; collegamento tra via Romanziol e via Lampol"				
Portogruaro	"PAT 2014; PI variante 2020"	"S.P.251 (ingresso autostrada - SS14) congestionato; Realizzazione di nuova viabilità (strada urbana di attraversamento) finalizzata a sgravare il traffico da suddetto tratto di S.P.251"	PGTU 2007			2021
Pramaggiore	PI 2015	Nuove piste ciclabili per messa in sicurezza percorsi ciclopedonali				
Quarto d'Altino	"PAT 2015; PI 2017"	"Accordo di programma: H-Campus - Circonvallazione Est di Portograndi; Accordo di programma "Area Parco Tematico Casale sul Sile"ter ex art. 7, L.R. 11/2004 in corso: Fluidificazione e messa in sicurezza raccordi viabilità comunale con il sistema autostradale mediante realizzazione rotatorie."				
S. Donà di Piave	PI in corso di approvazione	"Complesso porta Nuova; Pianificazione dei percorsi ciclabili in ambito urbano; Pianificazione dei percorsi extraurbani del Veneto Orientale"	variante PGTU in redazione		2015	2016
S. Michele al Tagliamento	"PAT 2016; PI 2020"	"Nuovo casello autostradale di San Michele al T.; 2° accesso a Bibione, realizzazione della connessione tra il nodo di Bevazzana e Porto Baseleghe a Bibione, a nord della Litoranea Veneta.				
S. Stino di Livenza	PAT 2015	"Terza corsia autostrada; spostamento del casello autostradale; completamento della tangenziale fino alla S.P. 59 e collegamento alla zona industriale."				
Teglio Veneto	PRGC 1989	Completamento e collegamento alla viabilità ciclopedonale degli itinerari turistici del Veneto Orientale				
Torre di Mosto	PAT adottato 2020					



7.2 Il Masterplan per mobilità nuova e rete intelligente

L'idea di ridisegno delle strade urbane e dei piccoli borghi, deve andare di pari passo con lo sviluppo delle nuove modalità di trasporto che si stanno diffondendo. Stanno emergendo nuove modalità di trasporto, come: auto elettriche, auto a guida autonoma, bici a pedalata assistita, monopattini, in generale veicoli elettrici leggeri e modalità condivise. I comuni, seguendo i trend internazionali, aprono le strade urbane a queste nuove modalità. Esse sono più "pulite", silenziose e sicure. Considerate le distanze, la bici a pedalata assistita è una valida alternativa all'auto anche per gli spostamenti tra i diversi medi e piccoli centri urbani del Veneto Orientale, essa può sostituire i viaggi in auto in modo ecologico ed efficace. Con la crescita dello schema della logistica e-commerce, la bici a pedalata assistita può essere una valida alternativa per il trasporto merci all'interno dei piccoli centri.

Non sono pochi i conflitti che vengono a generarsi nei diversi contesti urbani, come è evidente in alcune delle principali città italiane dove la diffusione dei mezzi alternativi è quasi capillare. Ci sono problematiche di sicurezza stradale, per la notevole differenza di velocità urbana tra mezzi più piccoli (es. monopattini) e auto. La soluzione principale generale e per i vari centri del contesto territoriale veneto, riguarda l'adeguamento dei limiti di velocità e un controllo del rispetto dei limiti di velocità in ambito urbano. In molti casi, oggi, per gestire le diverse forme di mobilità la segnaletica stradale non è più sufficiente. Gli utenti, su medie-lunghe distanze, si affidano ad informazioni di viaggio personali come navigatori satellitari, questi ultimi consigliano quasi sempre il percorso con il tempo di viaggio più breve. Su un territorio come il Veneto orientale, in cui in alcuni periodi dell'anno vi sono flussi di utenti "non abituali" (es. turisti), questo fenomeno è molto diffuso. Con gli attuali sviluppi tecnologici, è possibile coordinare incroci e percorsi, ma anche coordinare in modo coerente reti di area vasta. L'idea generale è quella

di sviluppare una rete di informazioni dinamiche e una rete semaforica coordinata che gestisca il traffico delle principali direttrici intercomunali all'interno dei centri urbani creando priorità di traffico locale nei centri urbani, soprattutto in zone A.

Supportare le nuove forme di mobilità per non limitarne lo sviluppo, e per un'attenta gestione del traffico. Alcune questioni da affrontare soprattutto nei principali centri urbani:

- adeguamento dei limiti di velocità in ambito urbano;
- informazioni di viaggio dinamiche e personalizzate per tutti gli utenti (es. numero posti auto disponibili in tempo reale, info dinamiche su congestione ore di punta);
- adeguamento o inserimento di incroci semaforizzati;
- influenzare il comportamento di mobilità delle persone attraverso campagne informative ed esperimenti temporanei nello spazio pubblico;
- creare una rete di stazioni di ricarica negli spazi pubblici, informare gli utenti con modalità uniche tra i vari comuni (es. app o sito web unico, in ottica Mobility as a Service) e supportare i privati.

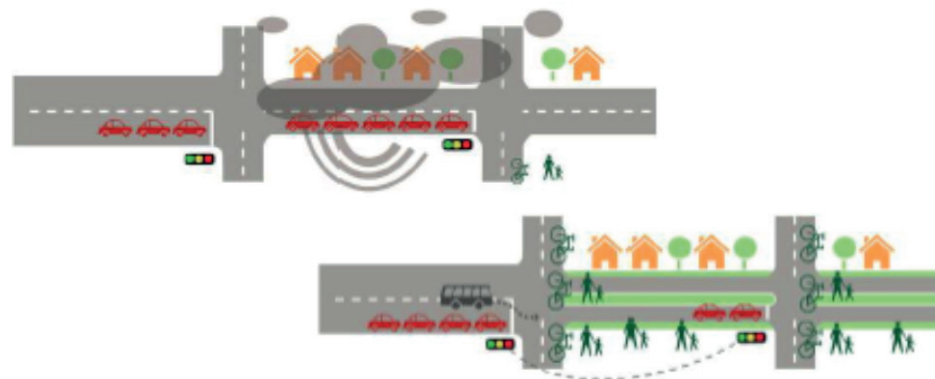


Figura 43. Rete intelligente a supporto della sicurezza stradale (Goudappel, 2020)



7.3 Il Logo del Masterplan

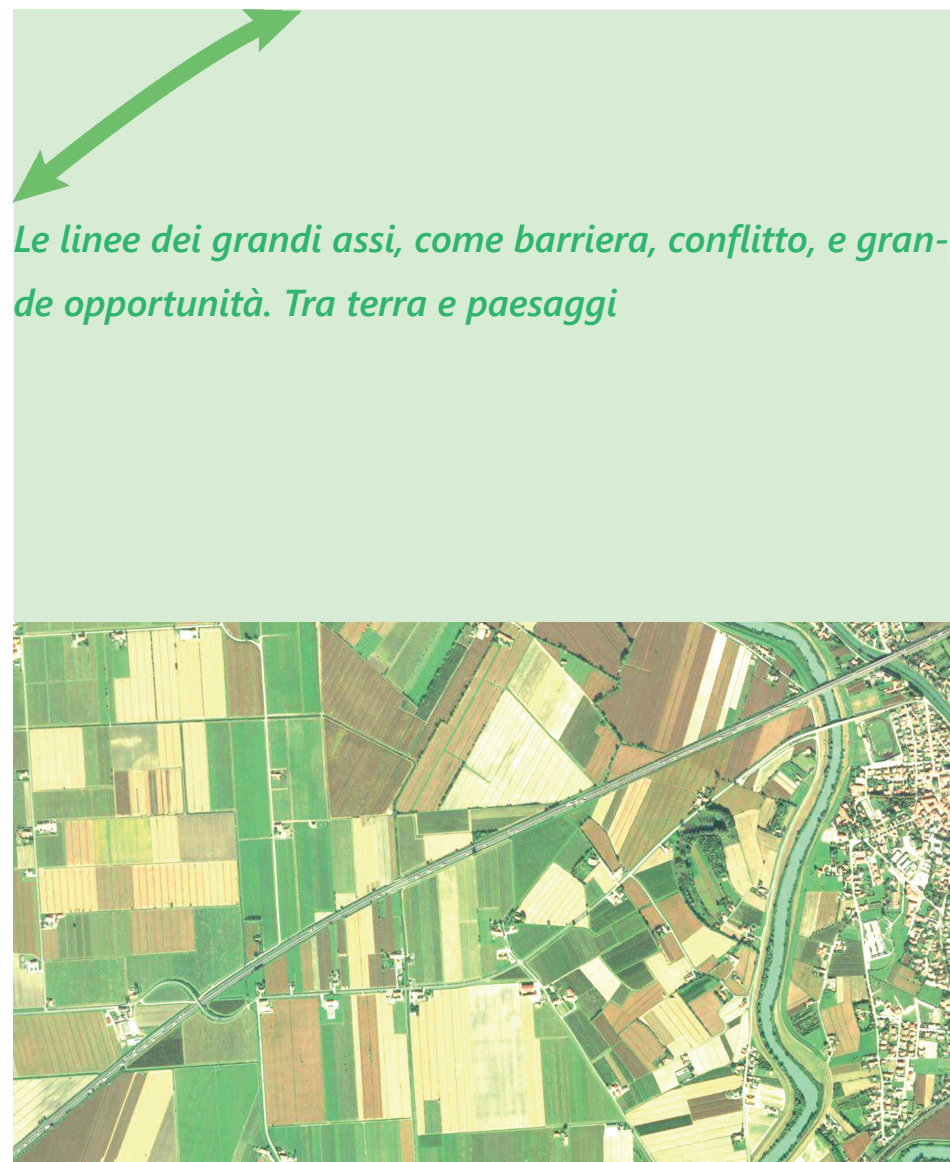
La prospettiva del Masterplan è finalizzata alla creazione di un sistema più funzionale alla mobilità del territorio del Veneto Orientale. Come visto si definiscono comunque gli aspetti di criticità e di indirizzo finalizzati a far sì che il futuro assetto contenga le ricadute di carattere ambientale e migliori le relazioni tra ambiente e mobilità.

Sono definite indicazioni e strategie volte a ridurre le criticità trasportistiche ed esternalità ambientali, con particolare riferimento al sistema litoraneo relativamente all'indirizzo di allontanare il carico trasportistico dalla fascia litoranea; incentivare sistemi alternativi che concorrano a ridurre la presenza di mezzi a motore; all'utilizzo di tecnologie e sistemi ambientalmente più sostenibili. In questo si integra anche il sistema dei collegamenti fluviali e connessione marittima.

L'implementazione di un modello di gestione più attenta alle sensibilità del territorio, dell'ambiente e turismo, potrà essere certificata tramite un marchio che rappresenti il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale. Tale marchio potrà attestare l'attenzione per l'ambiente del sistema del litorale del Veneto Orientale e degli altri ambiti che si relazionano con esso.

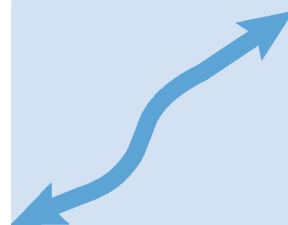
L'idea è quella di sviluppare un'identità forte per un progetto di alto valore simbolico per la pianificazione integrata della viabilità di 22 comuni.

Lo sviluppo di una "corporate identity" con la realizzazione di un logo e un design grafico coerente con la comunicazione del Masterplan verso l'esterno. L'obiettivo è quello di identificare i progetti di viabilità del Veneto Orientale come un unicum, ovvero un grande progetto di base sulla quale si innestano a catena iniziative sul breve e lungo termine. Identità visiva studiata appositamente con un "marchio" unico che accompagna gli interventi, le azioni e le scelte dei comuni dell'area.





22 comuni, 22 centri, 22 comunità. Un'unica grande rete policentrica ad est di Venezia.



La linea di costa, le linee d'acqua come fonte di ricchezza, sviluppo. Le comunità al centro tra cultura della terra e cultura del mare.





8 Ringraziamenti

Un lavoro intenso di confronto, studio e analisi ha condotto alla realizzazione del Masterplan della viabilità del Veneto Orientale, il Masterplan del tre viabilità.

Un percorso che ha visto coinvolto un gruppo di lavoro composto da tutti i 22 comuni del Veneto Orientale, Amministrazioni comunali, relativi uffici, in particolare l'area tecnica del Comune Capofila e con il supporto specialistico di Città Sotto Scacco Srl, Urb. Damiano Solati e Goudappel BV.

Si ringrazia il gruppo di lavoro e in particolare i Sindaci della "Cabina di Regia", delle Amministrazioni comunali tutte, per aver partecipato agli incontri e confronti sempre con grande spirito di collaborazione. Inoltre, si ringrazia per la collaborazione e il confronto il VeGAL, la Città Metropolitana di Venezia, l'ATVO, la Polizia locale dei singoli comuni coinvolti.

Studio condotto da: Città Sotto Scacco Srl, Urb. Damiano Solati, Goudappel BV

Città Sotto Scacco Srl

Società di consulenza urbanistica, per l'accessibilità urbana e per la mobilità sostenibile; iscritta alla sezione speciale dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Venezia.

La società è presente a Venezia e Napoli ed è attiva su tutto il territorio nazionale.

Città Sotto Scacco srl è il partner italiano della Goudappel Group, gruppo attivo in tutta Europa nel campo dello sviluppo di strategie per la mobilità sostenibile.

Nell'ambito della pianificazione, si occupa della redazione di piani e strumenti urbanistici, analisi territoriali e sviluppo di scenari e strategie per il territorio, sia per il settore pubblico che privato. Inoltre, si occupa di sistemi informativi territoriali e processi partecipativi.

Relativamente all'accessibilità e alla mobilità, si dedica alla redazione di piani per migliorare l'accessibilità urbana e territoriale, fra i quali Biciplan e Peba. Inoltre, svolge consulenza per la mobilità sostenibile e il Mobility Management aziendale e scolastico.

Ha svolto attività di consulenza per la redazione di Piani della Toponomastica, Piani di comunicazione e lo sviluppo di strumenti informativi territoriali. Inoltre, si è occupata di realizzare diverse analisi territoriali e lo sviluppo di strategie per enti pubblici e associazioni di categoria. I consulenti di Città Sotto Scacco hanno partecipato come relatori a workshop e conferenze per promuovere buone pratiche della ciclabilità in Italia, in particolare si citano le conferenze annuali di INU e dei PUMS.

Collabora con professionisti e studi professionali per incarichi con le pubbliche amministrazioni; inoltre, collabora con associazioni svolgendo attività di formazione relativamente al settore dell'accessibilità e mobilità.



Urb. Damiano Solati

Laureato in Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Ambientale presso IUAV, iscritto all'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Venezia.

Inizia la sua attività professionale collaborando alla stesura di varianti ai PRG di diversi Comuni situati prevalentemente tra le Province di Venezia, Treviso e Padova.

Negli anni successivi si specializza nelle procedure di valutazione ambientale (VIA e VAS) sia di piani che di opere infrastrutturali. Collabora alla redazione e valutazione ambientale strategica di diversi PAT delle province di Venezia e Treviso, nonché di altre realtà regionali del Veneto, così come alla valutazione di impatto ambientale di progetti di infrastrutture di interesse territoriale, quali: Superstrada Pedemontana Veneta, Autostrada Nogara-mare, Via del mare, Grande Raccordo Autostradale di Padova e "Terraglio est". Contribuisce all'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti del Veneto, anno 2007, e alla redazione della relativa VAS.

Svolge l'attività di collaborazione con studi professionali nella redazione di varianti ai piani urbanistici generali e stesura di piani attuativi, con particolare riferimento alla gestione e coordinamento delle attività specialistiche di analisi e valutazioni ambientali e urbanistiche. Opera anche come consulente per aspetti normativi e procedurali in campo urbanistico e ambientale, a servizio di privati e di pubbliche amministrazioni.

Ha redatto studi di impatto ambientale e valutazioni ambientali strategiche per interventi sia privati che pubblici, relativi a sviluppi insediativi di carattere residenziale, produttivo e commerciale, all'interno di diverse realtà territoriali.

Goudappel BV

Società olandese leader nella consulenza per la mobilità e i trasporti, con oltre 250 dipendenti, specializzati in diverse discipline scientifiche, economiche e sociologiche.

Nei Paesi Bassi è presente a Deventer, Eindhoven, Leeuwarden, L'Aia e Amsterdam; opera in tutta Europa con progetti inerenti i grandi corridoi infrastrutturali e la mobilità sostenibile, diffondendo buone pratiche olandesi nell'ambito della mobilità green.

Goudappel BV è una delle società partner della Goudappel Group, gruppo attivo in tutta Europa nel campo dello sviluppo di strategie per la mobilità sostenibile.

Si occupa di pianificazione e progettazione dello spazio pubblico in funzione di una mobilità sostenibile e per tutti. È specializzata nell'ambito della ciclabilità, della pianificazione strategica e dei sistemi informativi territoriali. Svolge attività di consulenza, per società del settore privato, per la redazione di piani attuativi.

Ha collaborato alla progettazione della più lunga ciclovía ad alta velocità dei Paesi Bassi, premiata, nel 2019, come la migliore pista ciclabile del Paese; inoltre, ha redatto il PUMS di Utrecht, nel 2015, il quale è stato riportato tra gli esempi di Eltis best practices e citato anche dall'Osservatorio PUMS Italiano nel 2019.

Collabora con la Dutch Cycling Embassy e ha contribuito alla redazione della Dutch Cycling Vision; numerosi sono gli esperti di Goudappel che collaborano all'aggiornamento del CROW Manual olandese.

