

Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale

Coordinamento, valorizzazione, promozione e revisione del Masterplan delle piste ciclabili del Veneto Orientale

Comune capofila San Donà di Piave

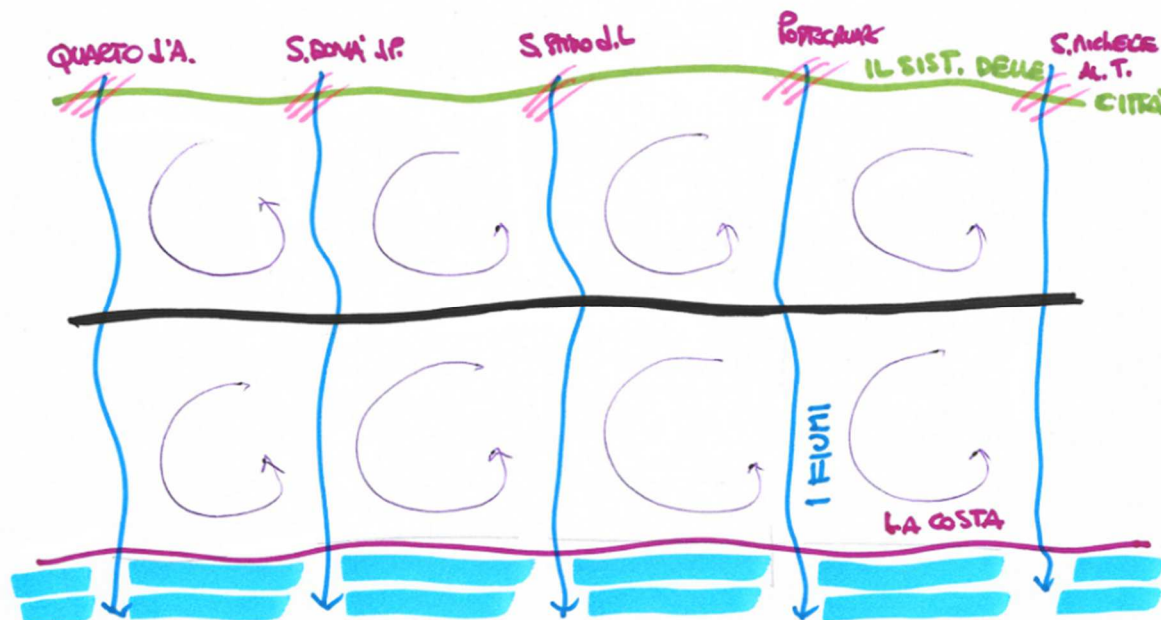
Relazione descrittiva per PFTE dei lotti interessati

INDICE

Programmazione decisa dalla Cabina di Regia del 3 settembre 2020 ore 9.00 a San Donà di Piave, presenti Sindaci Comuni di San Donà - Cereser e Gruaro - Gasparotto e Dirigente Lazzarin Comune di Caorle

1 - Inquadramento	2
2 - Proposta di individuazione dei lotti prioritari sui quali effettuare la progettazione di fattibilità tecnico ed economica	4
1 - Sandonatese	5
Anello 1	6
Anello 2	14
Riepilogo dei progetti	18
2 – Portogruarese	19
Anello 3	19
Anello 4	29
Riepilogo dei progetti	35

A questo punto è opportuno ricordare lo schema rappresentativo del sistema ciclabile della Venezia Orientale organizzato su tre percorsi principali orizzontali, “la costa” in viola, “il mediano” in nero e “il collegamento urbano dei paesi e cittadine dell’interno” in verde e da 5 percorsi verticali che corrispondono ai 5 fiumi



Schema sistema ciclabile Venezia Orientale novembre 2019, la mediana nera potrebbe essere la Trilive che organizza il territorio in molti anelli appoggiati sui fiumi.

Il tracciato mediano della Trilive concorre a rafforzare lo schema distributivo dei percorsi ciclabili del territorio rafforzando e consolidando **la linea nera come nuova dorsale centrale di qualità** che consentirà di attivare circuitazioni turistiche attraverso le aste fluviali sia verso la costa che verso l'interno.

Nell'ambito dell'incontro della Cabina di Regia del 3 settembre 2020 sono sorte alcune osservazioni riguardanti il percorso proposto dalla Regione ad ovest del Livenza, sia riguardanti l'interesse territoriale che l'economicità del percorso individuato, e vengono avanzati tracciati potenzialmente sostitutivi che propongono la deviazione da Torre di Mosto per Stretti e Cittanova, oppure anche da Sant'Alò via S. Anna di Boccafossa con nuova passerella sul Livenza e poi lungo Brian arrivare a Stretti.

Nell'ambito dell'incontro della Cabina di Regia del 3 settembre 2020 è stato approvato l'elenco dei progetti FTE che seguono, che assieme a quelli individuati dalla Trilive rappresentano la pianificazione programmata dal Territorio dei 22 comuni della Venezia Orientale per i prossimi anni in fatto di mobilità ciclistica e che sarà posta all'attenzione della Regione Veneto per ottenere finanziamenti.

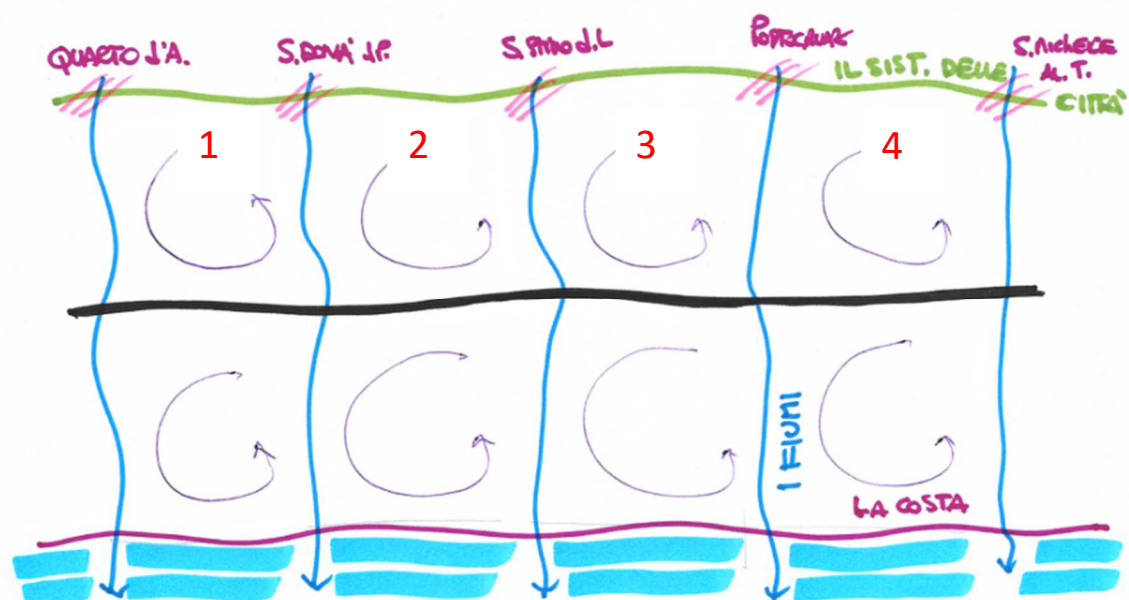
Considerato che la disponibilità 2020 dei fondi LR 16/1993 per le progettazioni FTE ammonta a circa 100.000,00 euro a fronte dei circa 165.000,00 necessari, risulta possibile affidare in questa fase solo un primo gruppo di progetti appartenenti ai quadranti 1, 2 e 3 come più avanti descritti e rimandando le rimanenti progettazioni a successivi finanziamenti Regionali dariceversi nel 2020 /2021 o comunque nei fondi 2021 LR 16/1993.

2 - Proposta di individuazione dei lotti prioritari sui quali effettuare la progettazione di fattibilità tecnico ed economica

Considerato che rispetto allo schema seguente sostanzialmente la TRILIVE progetta gli adeguamenti al tracciato mediano nero ed a quello della costa viola, per organizzare in modo completo il territorio rimane da completare con progetti FTE la linea superiore verde e le connessioni con i fiumi tra la linea verde e la nera.

Per comodità descrittiva suddivideremo lo schema in 4 quadranti; il quadrante 1 e 2 con la destra Livenza riguarderà un primo gruppo di progetti definito “**Sandonatese**” e i quadranti 3 e 4 con il sinistra Livenza riguarderà un secondo gruppo di progetti definito “**Portogruarese**”.

Dei 22 comuni appartenenti al progetto di questi interventi beneficeranno solamante i comuni appartenenti ai quadranti superiori, mentre quelli appartenenti ai quadranti inferiori beneficeranno delle progettazioni della TRILIVE.



Precisazioni riguardanti le progettazioni FTE

Le progettazioni da affidare, seppur principalmente concentrate su tratte ben definite, in realtà sono finalizzate a riqualificare tutto il percorso in modo omogeneo e riconoscibile, pertanto dovranno prevedere anche la necessaria eventuale riqualificazione di pavimentazione, integrazione di cordoli e soprattutto la manutenzione / riqualificazione / integrazione della segnaletica orizzontale e verticale ove deteriorata, mancante o insufficiente su tutte le tratte, anche dove i percorsi ciclabili sono già realizzati. Per quanto possibile saranno previste nelle progettazioni filari di alberi o elementi a verde schermanti elementi antropici da mascherare. Saranno da prevedere anche, ove possibili, piccole ma utili aree di sosta e alcune fontanelle per l'acqua.

Il progetto FTE ripoterà anche le somme necessarie per la realizzazione della segnaletica cicloturistica secondo le indicazioni della Regione Veneto.

Le singole progettazioni descriveranno per ogni intervento le varie alternative esaminate e si relazioneranno con tutti gli Enti interessati, in primis l'Ente proprietario della strada e anche gli altri eventuali Enti come Consorzio di Bonifica, Genio Civile ecc.

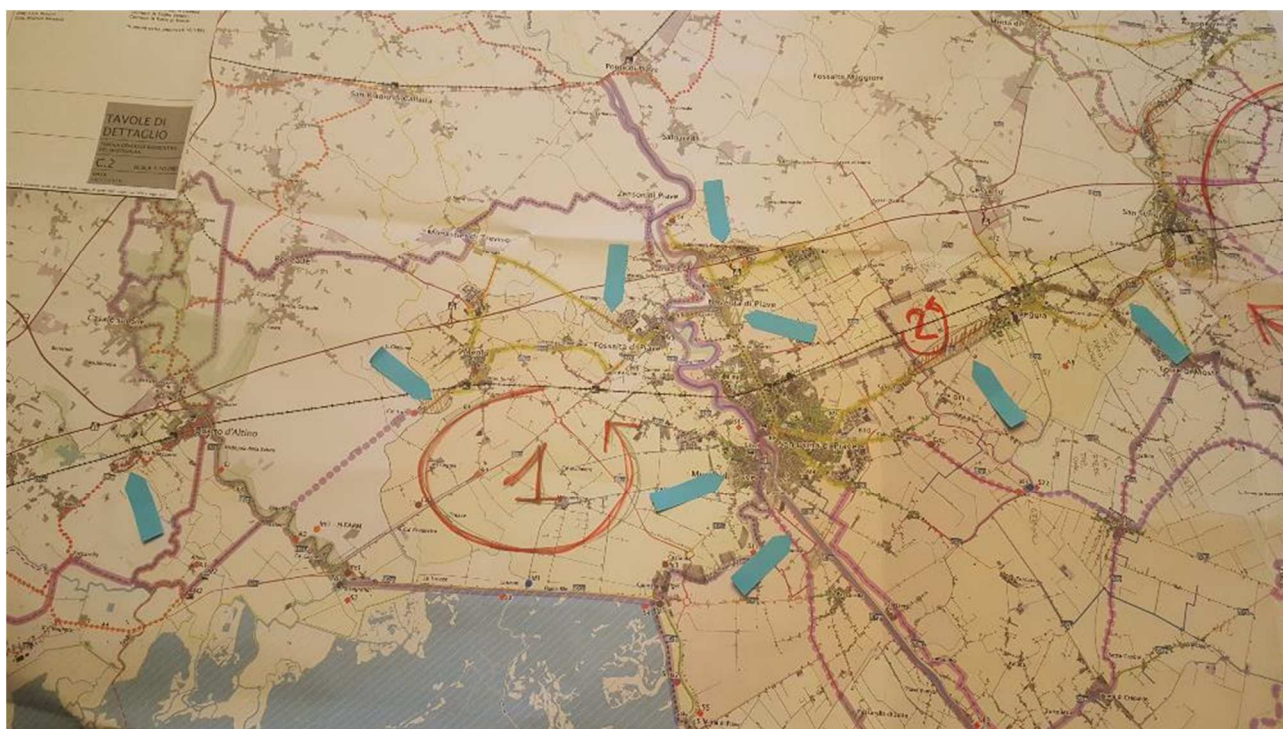
Come riferimenti tecnici generali si ricordano tutte le vigenti normative generali e di settore ed in particolare il DM 557/98 regolamento piste ciclabili, la Direttiva del MIT per le Ciclovie Nazionali, le recenti norme del Decreto Rilancio che istituiscono le corsie ciclabili urbane e le case avanzate e si raccomanda la consultazione del Quaderno Tecnico di Indirizzo allegato al Master Plan del 2019.

Trattandosi prevalentemente di progettazioni di percorsi ciclabili extraurbane bidirezionali con funzioni di collegamento tra centri urbani si raccomanda una larghezza di cm 300 circa, la pavimentazione in manti bitumati con strato fino e la realizzazione dell'impianto di pubblica illuminazione. Come costo generale si è stimato un costo orientativo di circa 400.000 euro al km comprensivo di base d'asta, spese tecniche, espropri, iva ecc. Il base d'asta sul quale calcolare le parcelle del PFTE rappresenta circa il 65% del costo complessivo di ogni intervento.

Le progettazioni saranno ripartite per Comuni in modo di costituire pacchetti singoli capaci di avere sviluppi progettuali successivi indipendenti.

1 - Sandonatese

Collocazione degli interventi



Anello 1

Percorso urbano da Quarto d'Altino a San Donà (Piazza Indipendenza)

Con esclusione della tratta all'interno della Provincia di Treviso, le esigenze di progetto sono:

1 - Comune di Quarto d'Altino; da ferrovia a Osteria Palazzetto e confine con Comune di Marcon, percorso di circa

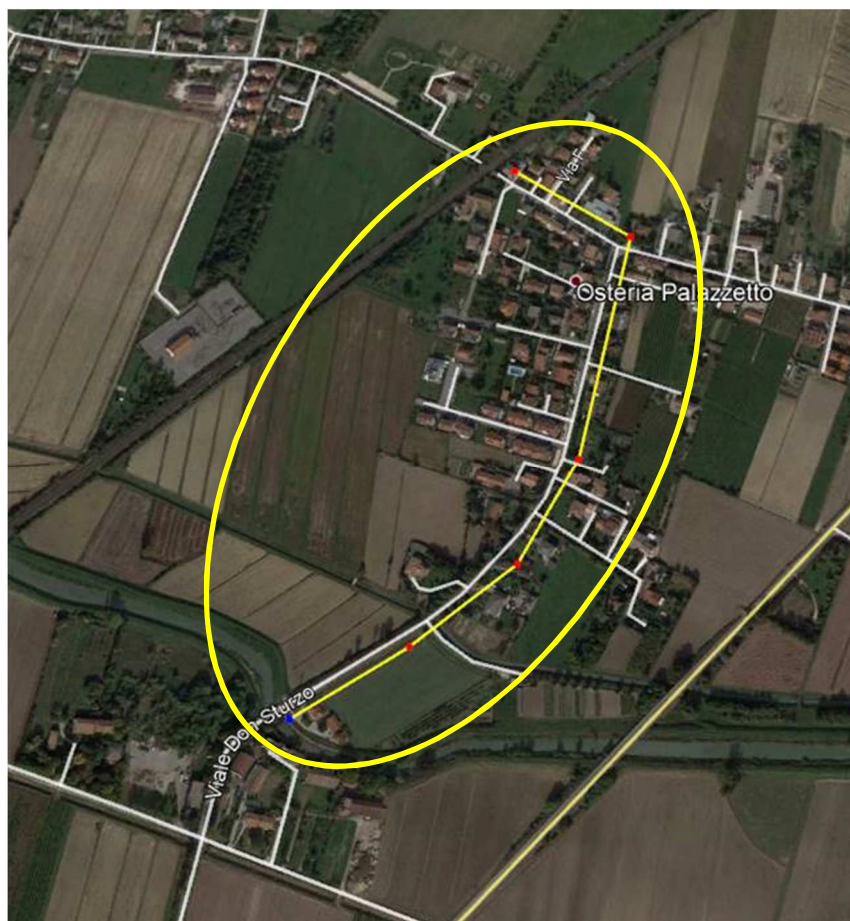
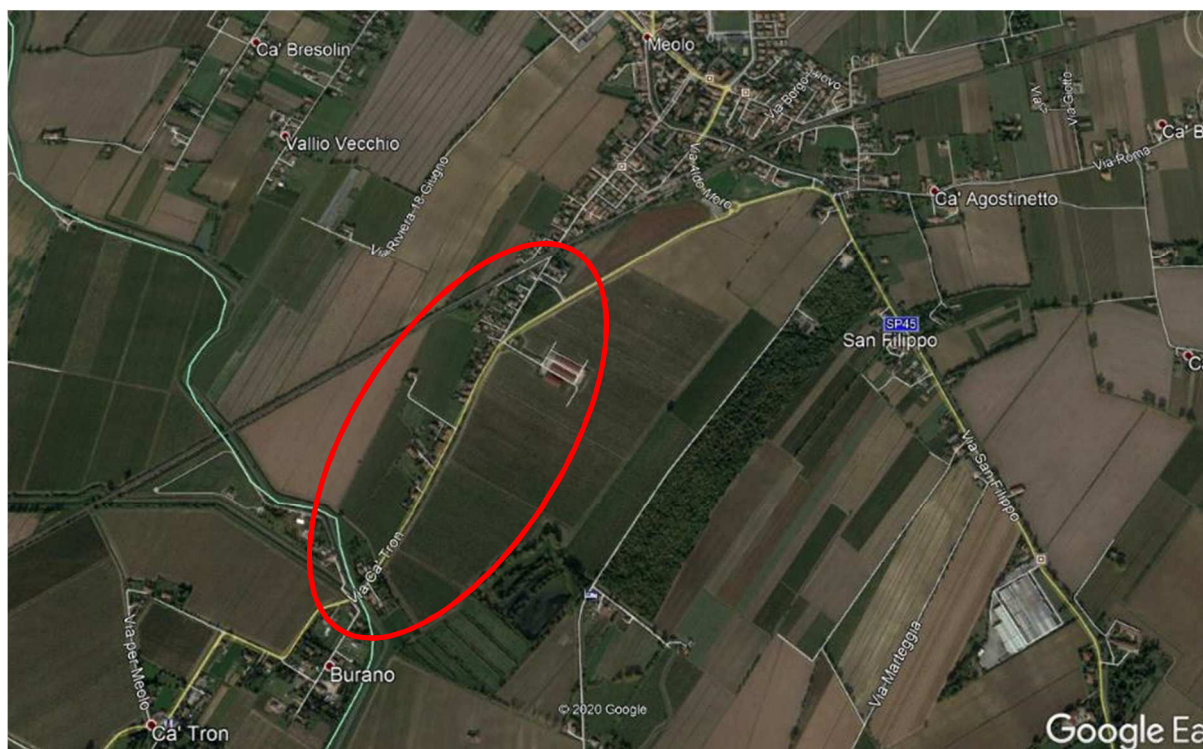


Foto a sinistra la strada che porta alla ferrovia, foto a destra via Don Sturzo con lo spazio per una ciclabile solo per un breve tratto.



Viale Don Sturzo direzione San Liberale di Marcon, difficile fare una ciclabile in sede propria, essendo in ambito urbano e con i margini laterali discontinui o inesistenti, si potrebbero realizzare le nuove corsie ciclabili proposte dal Decreto Rilancio con un importo progetto di circa 100.000 euro.

2 - Comune di Meolo; da Ca' Tron verso Meolo, percorso mancante lunghezza circa 1.000 metri, importo progetto circa 400.000 euro.



Le immagini scattate in direzione Meolo, la prima nelle vicinanze dell'abitato e la seconda più prossimi al confine comunale illustrano che la ciclabile bidirezionale di progetto potrà essere prevista sul lato destro

Attraversamento di Meolo, Losson della Battaglia e fino a Capo d'Argine la ciclabile è prevalentemente esistente.

Da Capo d'argine verso il Centro di Fossalta di Piave la ciclabile risulta già progettata e finanziata.

3 - Comune di Fossalta di Piave. L'attraversamento del Comune avviene su ciclabili esistenti. Fossalta di Piave ha forti relazioni con Monastier di Treviso e pertanto si ritiene opportuno di completare, anche in un'ottica di mobilità di bacino interprovinciale, la ciclabile dalla zona industriale di Fossalta verso Monastier lunga circa 900 metri. Importo progetto circa 360.000 euro



Le foto sono scattate in direzione di Monastier, la prima in ambito di zona industriale e la seconda in ambito extraurbano.

In entrambe le foto si conferma la possibilità di sviluppare un progetto di ciclabile bidirezionale sul lato destro della foto in analogia con quanto già presente in Fossalta e con quanto poi presente in Monastier.

Dal Centro di Fossalta di Piave verso il ponte di barche verso Noventa, su via Ragazzi del 99 la ciclabile potrebbe essere eseguita con le nuove corsie ciclabili introdotte dal "Decreto Rilancio".

Il ponte fa Barche e le sue rampe in mancanza di piste ciclabili potrebbero avere limite di velocità a 30km/h per favorire la sicurezza ciclabile.

4 - In Noventa di Piave il percorso prosegue fino all'intersezione con via Roma su ciclabile esistente. Su via Roma verso Mussetta di Sotto la ciclabile fino a via Condulmera va migliorata nella sua riconoscibilità. Considerato che si tratta di un intervento di riqualificazione di percorso in parte esistente la stima prevista è di 100.000 euro la Km che per la lunghezza di circa 900 metri ammonta ad un importo progetto di circa 90.000 euro.

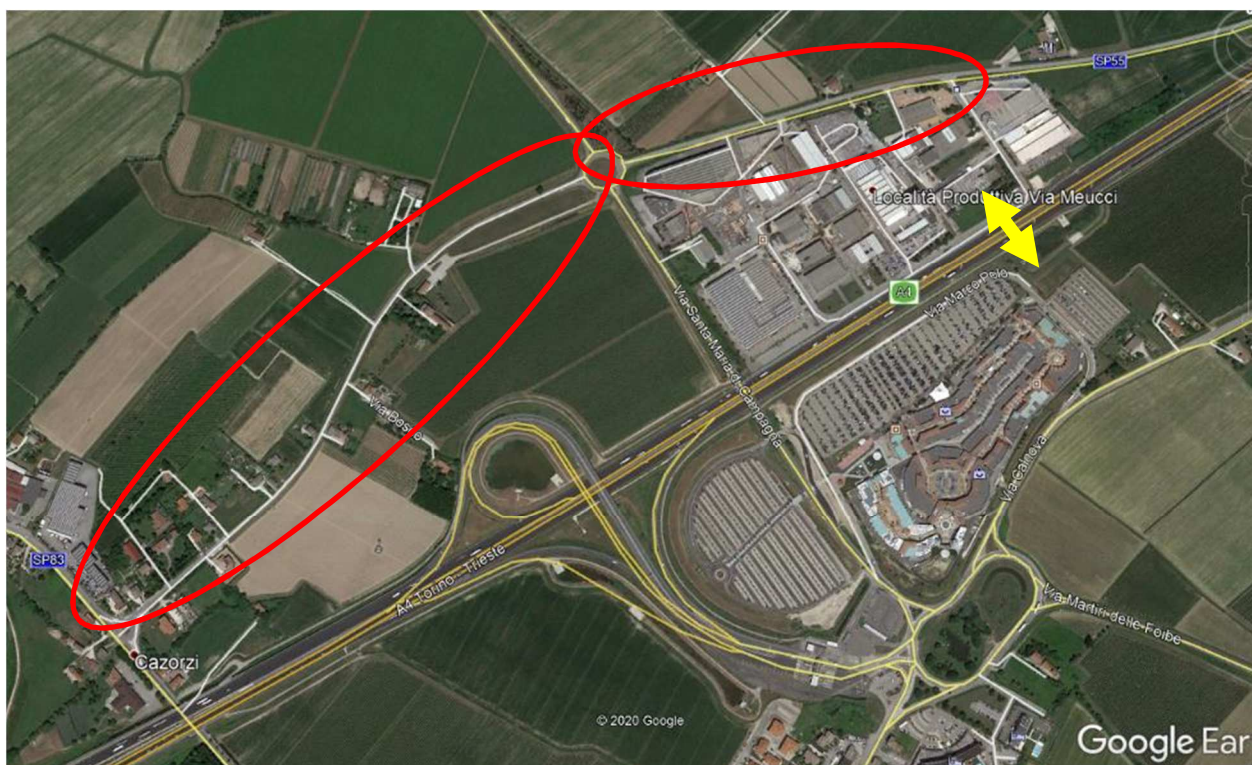


Le foto sono scattate in direzione sud verso San Donà.

5 - Per il Comune di Noventa di Piave riveste particolare interesse per la mobilità sostenibile il collegamento con la zona produttiva Meucci da Ca'Zorzi su SP55; si tratta di un intervento di circa 1.500 metri che comprende anche il superamento della rotatoria fino all'imbocco di via Meucci.

Da valutare se, considerato che le aziende di via Meucci hanno prevalentemente ingresso dalla strada sul retro, possa risultare più semplice ed economica una passerella ciclopedonale che

superando l'autostrada, possa collegare via Meucci dall'ingresso est dell'Outlet che è già servito da ciclabile connessa al capoluogo.



La passerella in giallo che scavalca l'autostrada potrebbe essere più economica e funzionale del percorso in rosso



Le foto riguardano il percorso rosso e sono scattate in direzione area industriale, la prima in ambito edificato e la seconda in ambito extraurbano.

In entrambe le foto, relative al percorso rosso, si conferma la possibilità di sviluppare un progetto di ciclabile bidirezionale sul lato sinistro della foto. Importo progetto circa 600.000 euro.

6 - L'Arrivo in San Donà di Piave, Piazza Indipendenza, avviene su ciclabili esistenti.

Il Comune di Dan Donà di Piave ha un territorio attraversato dal Fiume Piave che ne condiziona il sistema di mobilità interna verso le frazioni come Passarella e la direzione Jesolo. In questo contesto diventano strategici alcuni tratti di ciclabile, ad esempio una nuova ciclabile su via Chiesanuova, connessa con via d'Andrea che è a bassissimo traffico e poi ancora connessa con un tombotto sotto la ss 14 in via Ca' del Re. Detto percorso consentirebbe di arrivare a Passarella e poi proseguire facilmente verso Jesolo.



- Via Chiesanuova fa da SP 51 a Via D'Andrea



L'intervento lungo circa 350 metri riguarda la scheda D25 del Bici Plan di San Donà di Piave ed è possibile realizzare la nuova ciclabile bidirezionale sul lato sinistro della foto.

- Da via Taglio del Re al cimitero di Passarella utilizzando il tombotto sotto la SS 14.



La scheda D24 del Bici Plan di San Donà di Piave, il tombotto sotto la SS14 ed una immagine di via Taglio del Re che è molto stretta ma con ai lati spazio per la nuova ciclabile.

L'intervento è di circa 800 metri di cui circa 600 in nuova sede e 200 su vecchia strada dismessa fino al tombotto. Complessivamente sono circa 1.50 metri, ma con alcune tratte già pubbliche e a sede degradata, pertanto si può stimare un importo progetto di circa 400.000 euro.

7 - Comune di Musile di Piave

Il Comune di Musile di Piave rientra nelle funzioni urbane intercomunali della grande conurbazione di San Donà con i comuni contermini, in questo contesto di messa in rete con gli altri comuni di servizi e territorio si evidenziano due interventi significativi:

- Soluzione nodo Intestadura (porte vinciane con conca di navigazione ove la Piave Vecchia si collega a Sile) dare continuità al sistema ciclabile del Piave con quello sulla Piave Vecchia che rientra nella Trilive. Si tratta di un intervento puntuale composto da passerella ciclopeditonale e connessioni alle rampe esistenti, si può stimare un importo progetto di circa 150.000 euro.



8 - Comune di Musile di Piave

- Strada provinciale Caposile





In continuità con la ciclabile esistente sulla foto di destra, prolungarla nella foto di sinistra per circa 500 metri fino ai campi sportivo che sono dotati anche di pista ciclistica attrezzata.

Importo progetto di circa 200.000 euro.

Percorso fluviale lungo il Sile da Quarto d'Altino a Caposile

Il percorso rientra sostanzialmente nel progetto TRILIVE, sono note alcune criticità da Quarto d'Altino a Porte Grandi, ma ricadono nel percorso della Trilive da Portegradi a Venezia.

Non è previsto pertanto alcun progetto specifico.

Percorso lungo La Piave

Da San Donà verso Eraclea si utilizza il percorso ciclabile esistente detto "BIM" sull'argine destro e poi fino al Canale Revedoli la viabilità riservata sull'argine sinistro. In prossimità del ponte di barche di Cortellazzo la promiscuità di circa 500 metri con il traffico ordinario dovrebbe trovare soluzione attraverso gli interventi della TRILIVE.

Non è previsto pertanto alcun progetto specifico.

9 - Intervento di tipo manutentivo su tutto il sistema

Per il percorso urbano da Quarto d'Altino a San Donà di circa 17 km e percorso lungo La Piave da San Donà a Cortellazzo di circa 14 km, eventuale riqualificazione di pavimentazione, integrazione di cordoli e soprattutto la manutenzione / riqualificazione / integrazione della segnaletica orizzontale e verticale ove deteriorata, mancante o insufficiente su tutte le tratte, anche dove i percorsi ciclabili sono già realizzati. Importo progetto di circa 200.000 euro.

Anche questa progettazioni saranno ripartite per Comuni in modo di costituire pacchetti singoli capaci di avere sviluppi progettuali successivi indipendenti.

Anello 2

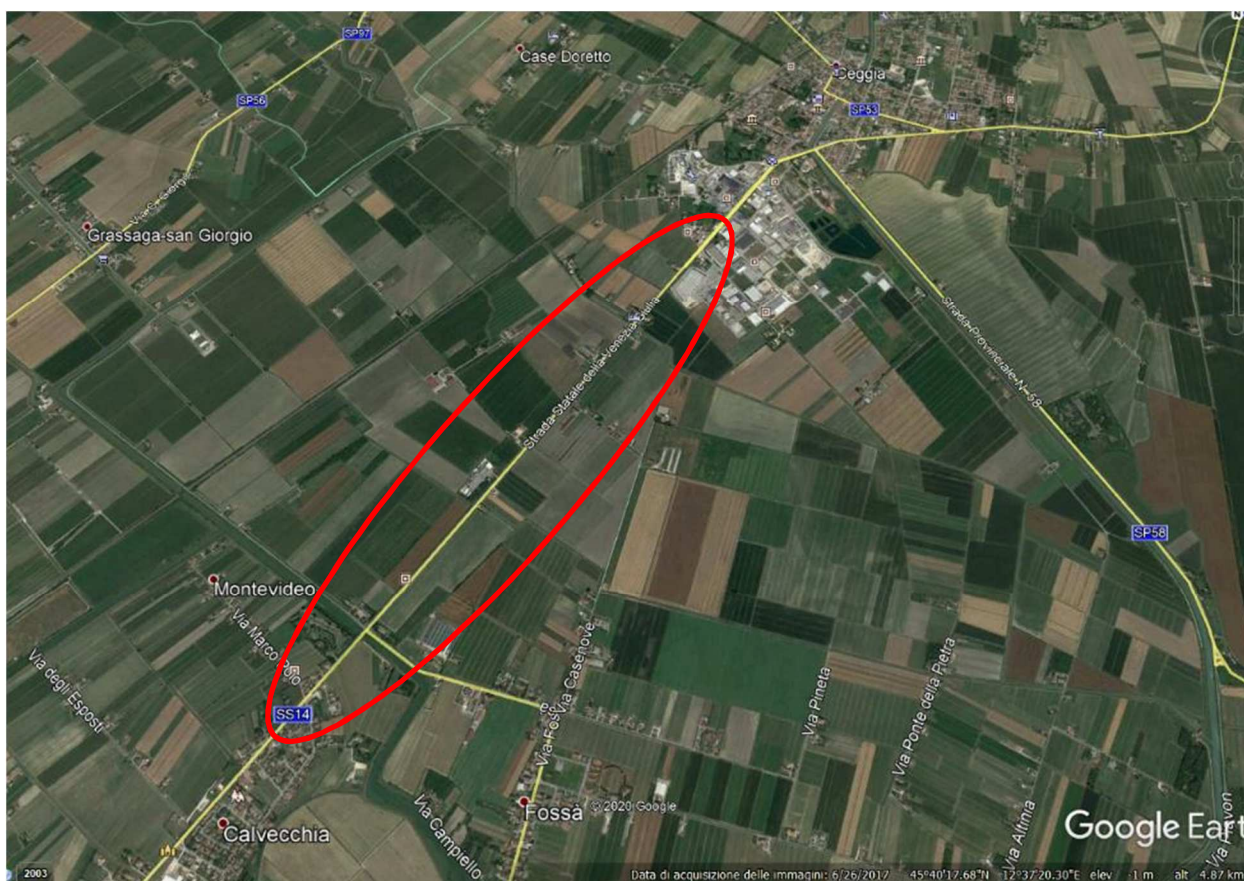
Percorso urbano da San Donà (Piazza Indipendenza) a San Stino di Livenza (ponte sul Livenza)

In relazione allo schema sopra indicato, considerata l'attuale formulazione della TRILIVE da parte della Regione Veneto, con il suo transito a nord della SS14 lo schema risulta "intrecciato" cioè con la riga nera che sta a nord della linea verde. Considerata questa premessa le esigenze di progetto sono le seguenti.

10 – Comune di San Donà.

11 – Comune di Ceggia

Il percorso urbano pianificato esce da San Donà in direzione Ceggia con ciclabile esistente fino a Calvecchia lungo la SS 14. Il tratto mancante da progettare è di circa 3.500 metri di cui 2.500 in Comune di San Donà e 1.000 in comune di Ceggia. Il percorso ciclabile esistente arriva a Calvecchia in destra e ricomincia ancora in destra a Ceggia, pertanto il suggerimento di mantenere l'intervento in destra risulta evidente.





In uscita da Calvecchia il rilevato stradale si alza per superare il Canale Brian con un ponte che presenta banchine abbastanza larghe.



Successivamente la sezione del rilevato stradale rispetto alla campagna rimane abbastanza costante con delle ampie banche laterali prima del fosso di guardia; su dette banche potrebbe transitare la ciclabile bidirezionale.

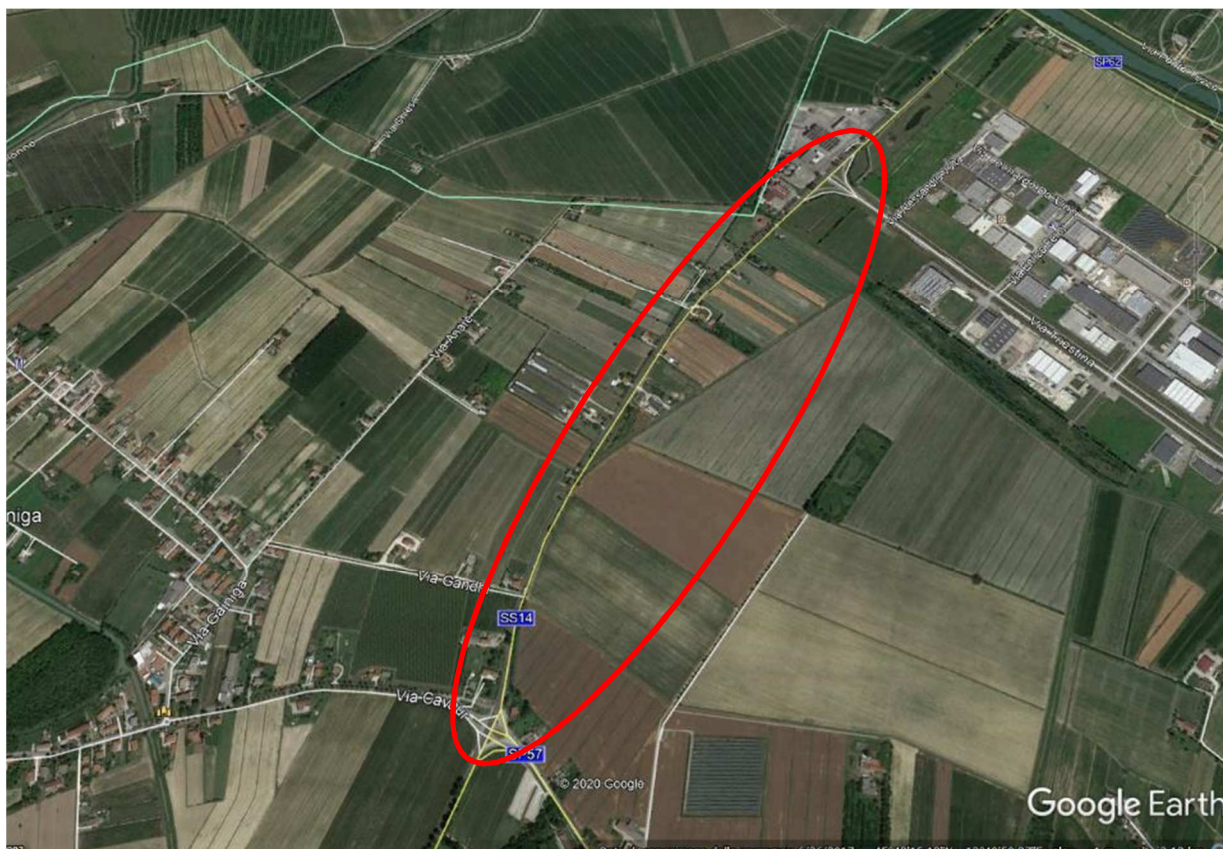
Comune di San Donà di Piave importo progetto circa 1.000.000 euro.

Comune di Ceggia importo progetto circa 400.000 euro.

Nell'ambito del centro urbano di Ceggia il percorso ciclabile è esistente ma comunque, fino a Prà di Levada sarà interessato da eventuali opere di miglioramento della TRILIVE.

12 – Comune di Ceggia

Da Prà di Levada fino alla fine **del Comune di Ceggia**, ove sbocca la ciclabile proveniente da Torre di Mosto, risulta mancante un collegamento ciclabile di circa 1.500 metri, importo progetto circa 600.000 euro.



In uscita da Pra di Levada sul lato destro si alternano ambiti agricoli e accessi a corti agricole, sembra sempre disponibile una striscia di terreno dall'altra parte del fosso di guardia utile per realizzare la ciclabile bidirezionale.

Per arrivare al Livenza esiste la ciclabile già realizzata sul lato destro.

Percorso fluviale in destra Livenza

Dal Ponte Tezze sulla SS14 fino a Torre di Mosto esiste lungo fiume una strada comunale sull'argine a basso traffico asfaltata, oppure una ciclabile a lato della viabilità principale rettilinea.

Da Torre di mosto a Sant'Anna di Boccafossa esiste una strada provinciale a basso traffico che passa da s. Elena, la medesima SP 62 sull'argine prosegue asfaltata e poco trafficata fino a La Salute di Livenza.

Non è previsto pertanto alcun progetto specifico.

13 - Intervento di tipo manutentivo su tutto il sistema

Per il percorso urbano da San Donà al ponte sul Livenza di circa 15 km e percorso lungo l'argine destro della Livenza fino a San Giorgio di Livenza di circa 15 km, eventuale riqualificazione di pavimentazione, integrazione di cordoli e soprattutto la manutenzione / riqualificazione / integrazione della segnaletica orizzontale e verticale ove deteriorata, mancante o insufficiente su tutte le tratte, anche dove i percorsi ciclabili sono già realizzati. Importo progetto di circa 200.000 euro.

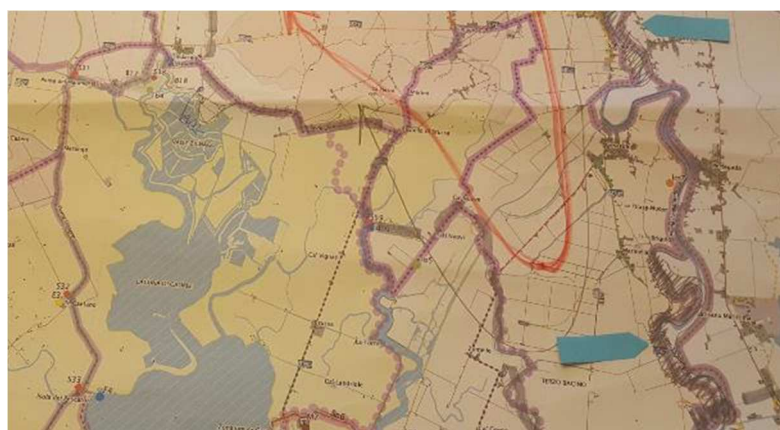
Anche queste progettazioni saranno ripartite per Comuni in modo di costituire pacchetti singoli capaci di avere sviluppi progettuali successivi indipendenti.

Riepilogo dei progetti Sandonatese

	comune ed intervento	importo progetto	importo base d'asta
	<u>anello1</u>		
1	Comune di Quarto d'Altino , Osteria Palazzetto	100.000,00	65.000,00
2	Comune di Meolo ; da Ca' Tron verso Meolo	400.000,00	260.000,00
3	Comune di Fossalta di Piave , zona industriale verso Monastier	360.000,00	234.000,00
4	Comune di Noventa di Piave , via Roma verso Mussetta di Sotto	600.000,00	450.000,00
5	Comune di Noventa di Piave , verso zona artigianale Meucci	600.000,00	390.000,00
6	Comune di San Donà , verso Chiesanuova e Passarella	400.000,00	260.000,00
7	Comune di Musile di Piave , Intestadura	150.000,00	97.500,00
8	Comune di Musile di Piave , verso Campi Sportivi	200.000,00	130.000,00
9	Intervento di tipo manutentivo su tutto il sistema	200.000,00	130.000,00
	sommano	3.010.000,00	2.016.500,00
	<u>anello 2</u>		
10	Comune di San Donà , verso Ceggia su SS14	1.000.000,00	650.000,00
11	Comune Ceggia , verso San Donà su SS 14	400.000,00	260.000,00
12	Comune Ceggia , verso San Stino di Livenza su SS 14	600.000,00	390.000,00
13	Intervento di tipo manutentivo su tutto il sistema	200.000,00	130.000,00
	sommano	2.200.000,00	1.430.000,00
	sommano	5.210.000,00	3.446.500,00

2 - Portogruarese

Collocazione degli interventi



Anello 3

Percorso urbano da San Stino di Livenza (ponte sul Livenza) a Portogruaro passando per Annone veneto e Cinto Caomaggiore

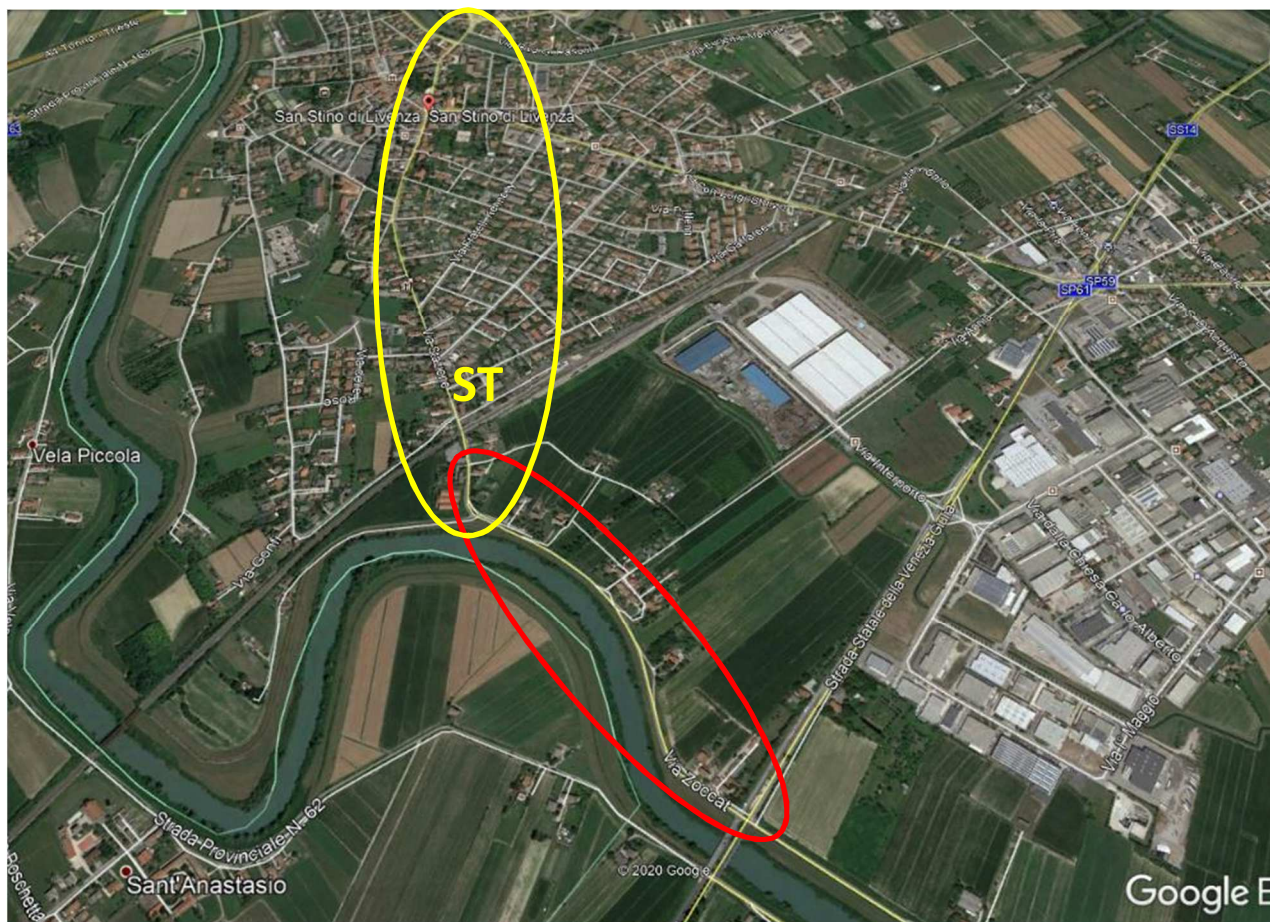
Il percorso in oggetto compone un grande arco toccando numerosi comuni, un territorio rappresentato dal paesaggio della vite ove il sistema ciclabile su questo tracciato è già abbastanza strutturato. Si potrebbe definire con il grande arco che collega il Livenza al Lemene.

Le stazioni ferroviarie come nodi intermodali sia per spostamenti casa – scuola - lavoro che per spostamenti cicloturistici sono San Stino di Livenza e Portogruaro sulla linea Venezia - Trieste e Gaii sulla linea Portogruaro – Oderzo. I comuni prospicienti della regione FVG sono attivi in fatto

di mobilità ciclistica ed a nord del territorio in esame è tracciato uno dei percorsi della rete regionale ciclabile della RFVG.

1 – Comune di san Stino di Livenza

Dal Ponte Tezze sul Livenza il percorso ciclabile in sede propria prosegue in affiancamento alla SS14 costeggiando la zona industriale fino ad incrociare viale Trieste e rientrare in **San Stino** con un percorso non proprio breve.



Per raggiungere più facilmente la Stazione FS indicata con ST si propone un percorso diretto di circa 900 metri su via Zoccat, (indicato con contorno rosso) argine sinistra Livenza, posizionando il percorso bidirezionale più facilmente sull'argine all'interno dell'alveo (verificare le quote di massima piena), oppure più difficilmente sulla banca lato abitazioni, con la complessità di gestire le intersezioni ma il favore di servire quelle abitazioni.

Per il percorso ciclabile urbano, indicato con contorno giallo, da Argine Livenza a Argine Loncon di circa 1.800 metri, in parte è esistente ed in parte andrebbe completato anche utilizzando da nuove corsie ciclabili proposte dal Decreto Rilancio eventualmente accompagnate da zone 30.



Prima foto percorso sull'argine del Livenza con la banca libera in alveo a sinistra e a destra con le rampe di raccordo stradale verso le abitazioni; seconda foto in prossimità del passaggio a livello ferroviario, i margini laterali sono contenuti e potrebbero essere inserite le nuove corsie ciclabili proposte dal Decreto Rilancio.



Il tratto urbano, foto a sinistra con ciclabile poco riconoscibile, foto a destra senza ciclabile esistente ove potrebbero essere inserite le nuove corsie ciclabili proposte dal Decreto Rilancio.

Importo progetto, prima parte circa 360.000 euro e seconda parte 40.000 euro per segnaletica, complessivamente circa 400.000 euro

2 – Comune di san Stino di Livenza

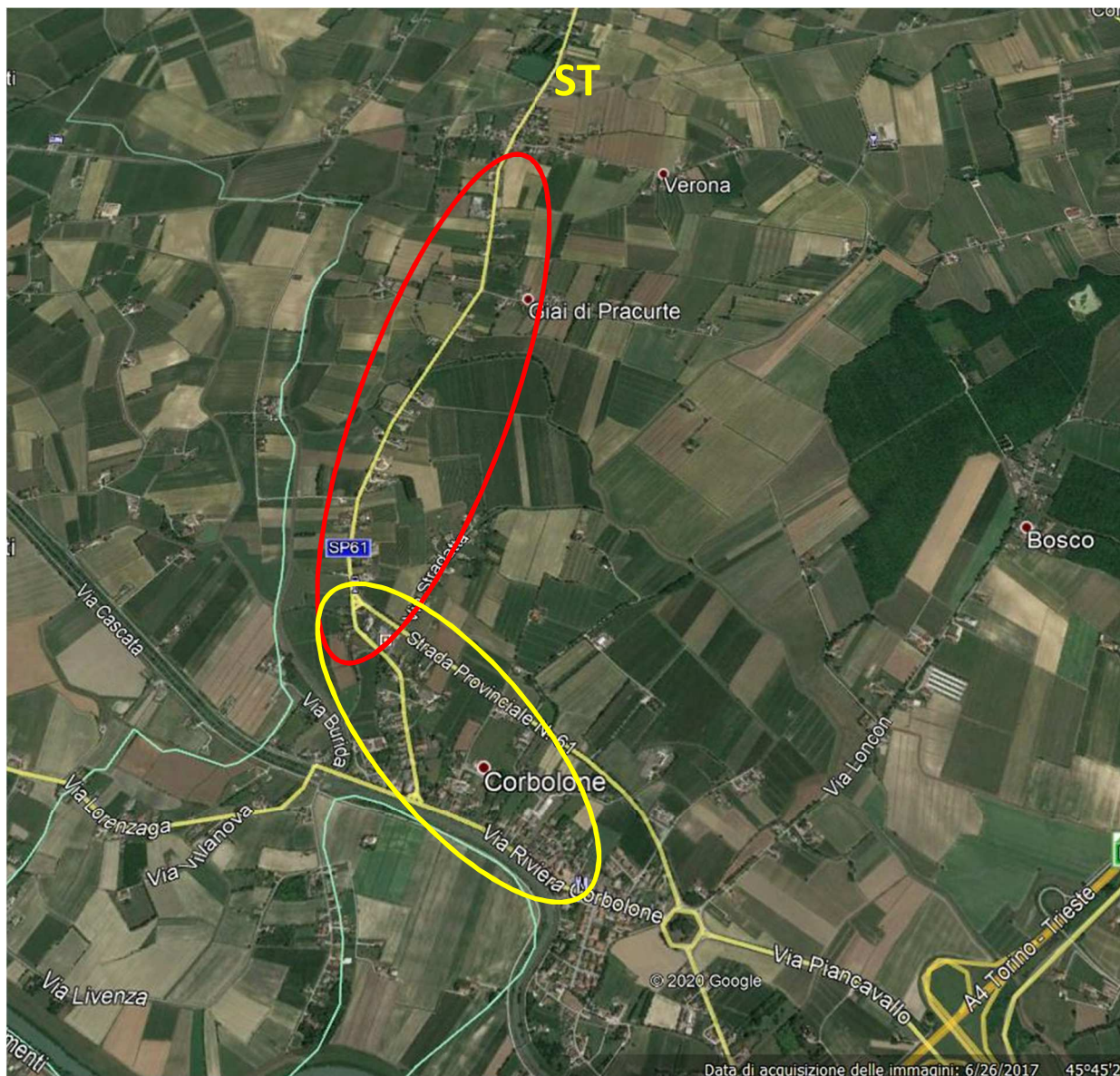
3 – Comune di Annone

Dal ponte sul Loncon fino a Corbolone Monumento ai Caduti esiste un percorso ciclabile che termina in prossimità dell'argine del Loncon.



Foto a sinistra il termine del percorso ciclabile urbano al Monumento dei Caduti in riva al Loncon, foto a destra il tratto di raccordo con la SP61 che è fiancheggiato da platani su strada urbana stretta.

Il tratto lungo il Loncon è molto bello! Complessivamente il tratto urbano fino alla SP 61 è lungo circa 1.400 metri e potrebbe essere risolto con l'uso delle nuove corsie ciclabili proposte dal Decreto Rilancio.



Il tratto giallo urbano potrebbe essere risolto con l'uso delle nuove corsie ciclabili proposte dal Decreto Rilancio; il tratto rosso extraurbano lungo circa 2.200 metri sulla SP 61 invece richiede un percorso ciclabile dedicato che potrebbe posizionarsi in destra senso di marcia delle foto verso Gai.



L'intervento si presenta abbastanza complesso per la presenza dei fossati laterali con numerosi ponticelli di accesso alle abitazioni.



Proseguendo verso Gaii sono presenti talvolta vecchi platani storici che ricordano il vecchio impianto stradale.



Da Gaii al sottopassaggio ferroviario dotato di ciclabile, la ciclabile è posizionata a destra.



La ciclabile prosegue in destra dopo il sottopasso fino a Costeggiare Annone Veneto e raggiungere l'ingresso in Pramaggiore.

Importi progetto:

San Stino prima parte urbana circa 50.000 euro per segnaletica e seconda parte extraurbana lunga circa 1.000 metri 400.000 euro, complessivamente circa 450.000 euro

Annone circa 480.000 euro

La complessità di questo progetto per la presenza dei fossi laterali con gli ingressi alle abitazioni e la presenza ad est del bosco di Bandiziol potrebbe suggerire al progettista del PFTE di valutare la possibilità di realizzare in alternativa un percorso di collegamento tra Corbolone e la stazione FS di Gaii di equivalente funzione urbana collegando le due stazioni, mantenendo un buon livello di sicurezza e anche una lunghezza di percorso abbastanza equivalente.

Da Spadacentà fino a Blessaglia sulla SR 53 Postumia esiste una ciclabile bidirezionale a destra che a volte è scarsamente riconoscibile e richiedere una manutenzione generale soprattutto in fatto di segnaletica orizzontale e alle intersezioni.



Immagini della ciclabile da Spadacentà a Blessaglia.

4 – Comune di Pramaggiore

Dalla Rotatoria centrale di **Pramaggiore** fino a via Madonna della Salute per circa 700 metri il percorso ciclabile è assente, dalla foto che segue si riscontra che la sezione stradale consente la continuità della ciclabile bidirezionale sul lato destro come prosegue poi oltre la chiesa di Madonna della Salute. Importo progetto di circa 280.000 euro.



Foto a destra la rotatoria di Pramaggiore



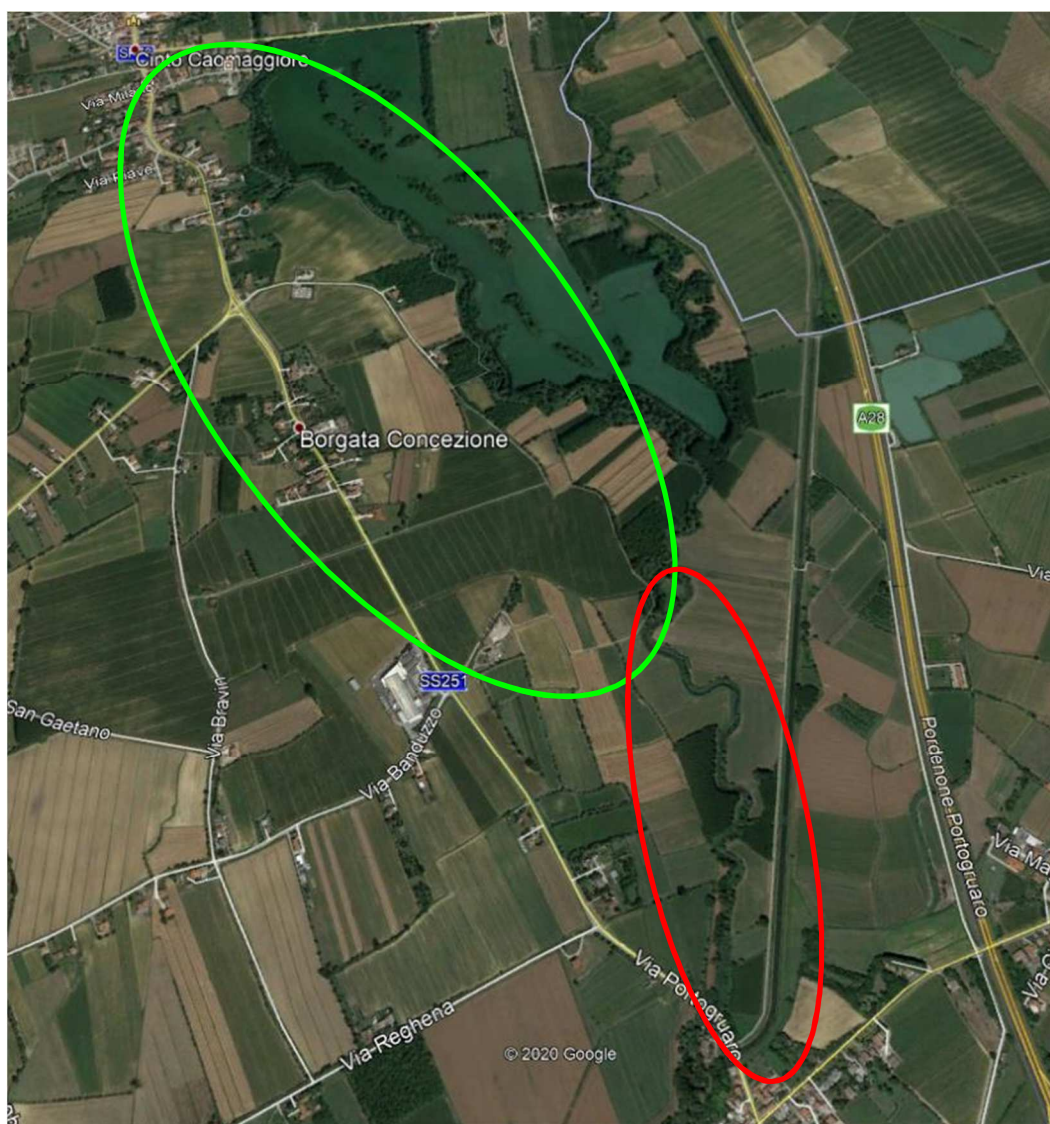
Foto a sinistra, larghezza stradale considerevole, foto a destra l'inizio della ciclabile esistente.

Da via Madonna della salute al centro di Cinto Caomaggiore il percorso ciclabile è esistente sempre in destra della SP 64 e in sinistra sulla SS 251.

5 - In centro di Cinto da via Persana fino a via Umberto Grandis, per circa 400 metri sulla SS 251 tratto urbano, il percorso ciclabile è inesistente; va previsto utilizzando almeno con l'uso delle nuove corsie ciclabili proposte dal Decreto Rilancio. Stessa soluzione con corsie ciclabili può essere adottata su via Grandis per 250 metri fino a via Firenze dove inizia un percorso sterrato lungo i laghetti e poi il fiume Reghena. Importo progetto per corsie ciclabili di circa 50.000 euro.

6 - Cinto Caomaggiore

Da Cinto Caomaggiore a Portogruaro il percorso di circa 5,5 km è totalmente assente e, soprattutto da Sega a Portogruaro, attraversa un territorio urbano complesso con numerose infrastrutture.



L'ambito verde chiaro individua un percorso campestre esistente e da riqualificare lungo circa 2.000 metri composto da due parti, la parte nord detto "via Firenze – via dei Parti" e la parte sud detto "via ex vicinale".

L'ambito rosso individua un tracciato bordo Reghena che ora non è praticabile lungo circa 900 metri.

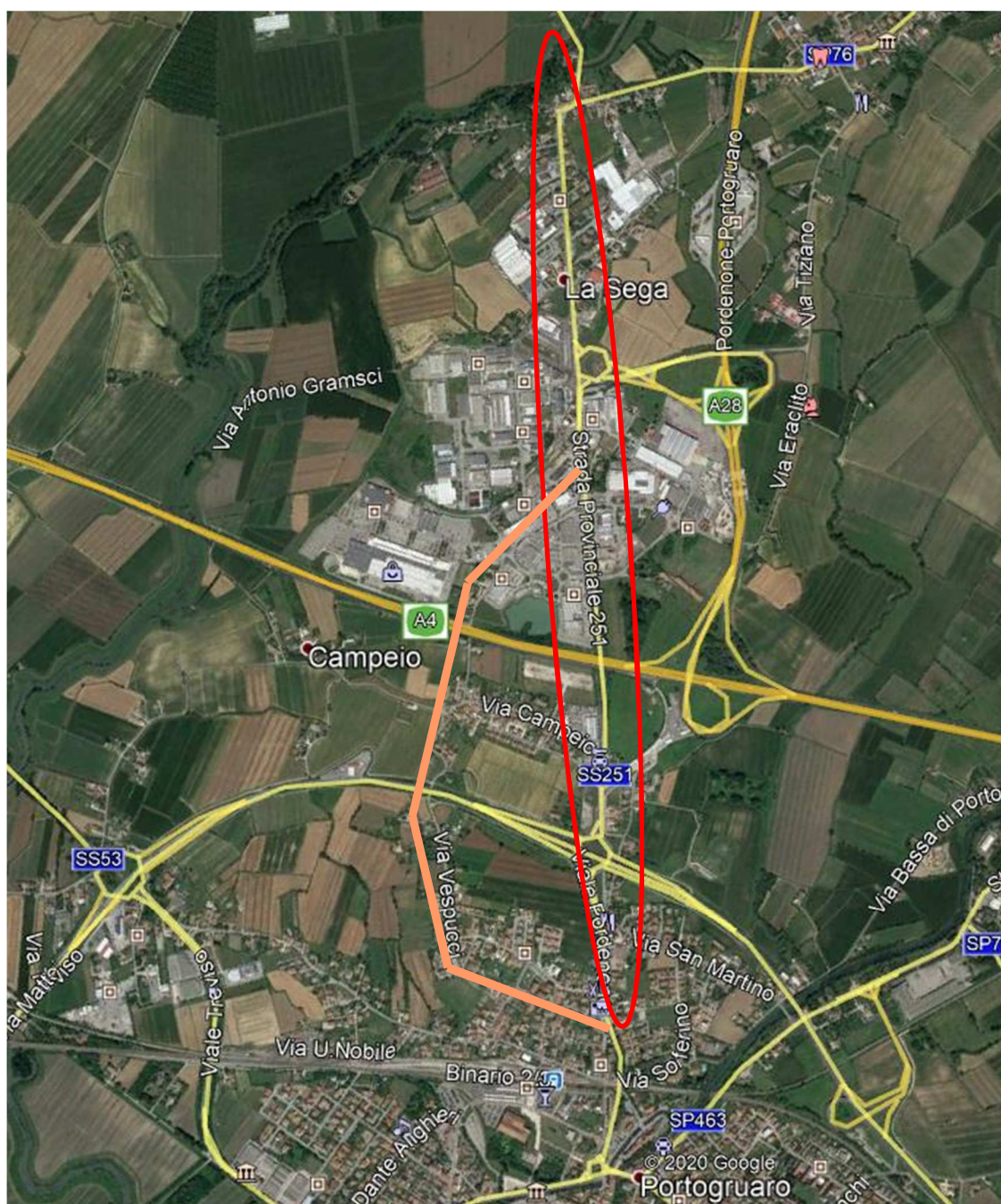
Importo progetto primo tratto circa 200.000 euro e seconda parte circa 360.000 euro; complessivamente circa 460.000 euro in comune di Cinto Caomaggiore.

7 - Comune di Gruaro

8 - Comune di Portogruaro

Il percorso tra La Sega e il cavalcavia ferroviario di Portogruaro già connesso al sistema ciclabile urbano, lungo circa 3.000 metri può essere risolto con varie alternative da approfondire adeguatamente:

- 1 – mantenere un tracciato in qualche modo “vicino” all’asse della SS 251 gestendo rotatorie e intersezioni con grandi infrastrutture;
- 2 – per la parte inferiore utilizzare riqualificandola via Vespucci con i due sottovia esistenti ed aggirando alcuni dei principali problemi infrastrutturali, percorso di colore rosa.



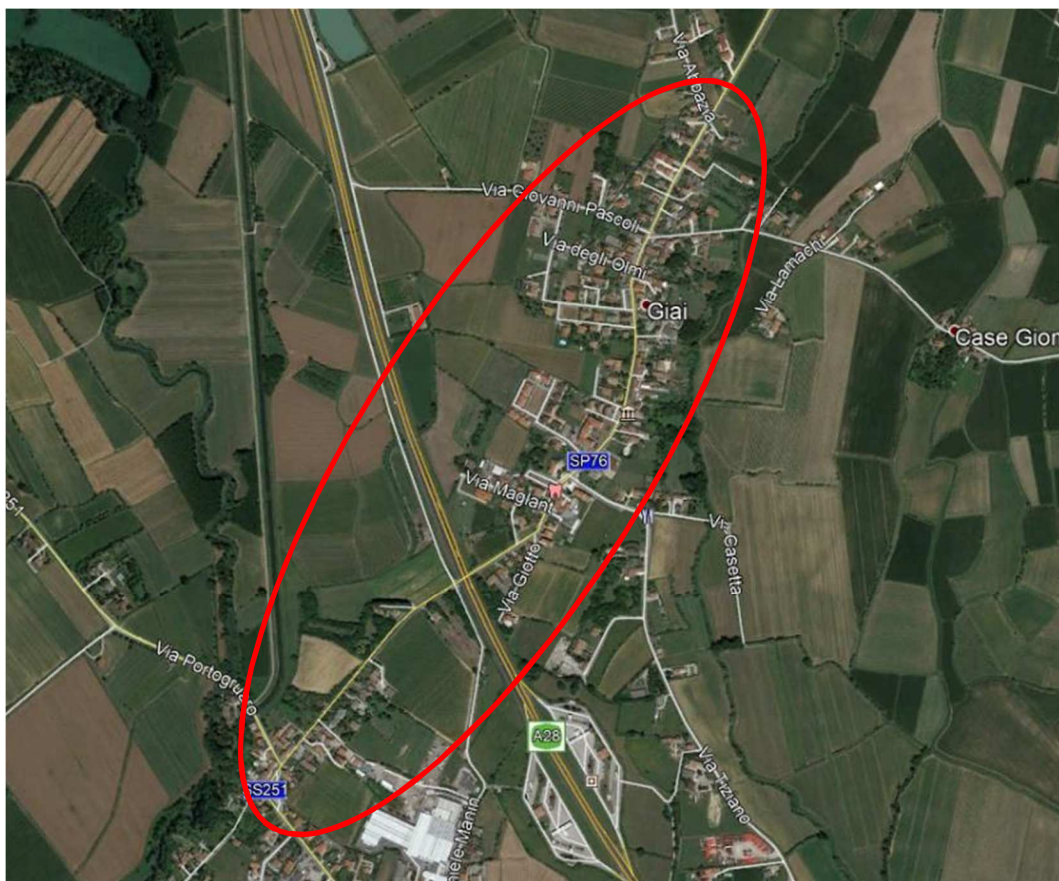
Il tema è sicuramente rilevante e delicato, anche utilizzare il percorso di Vespucci richiede la riqualificazione di molte strade sia dal punto di vista infrastrutturale, che viabilistico.

Importo progetto di circa 1.200.000 euro, di cui circa 300.000 a Gruaro e 900.000 a Portogruaro.

9 – Comune di Gruaro

Gruaro, Satlis e il collegamento con Cordovado, essendo in destra Lemene, appartengono all'anello n. 3 e di questo rappresenta un'appendice.

Per questa tratta l'unico elemento mancante è lungo 1.700 metri e va da Sega, per Giai all'incrocio con via Abazia.



Si tratta di un percorso prevalentemente urbano, con difficoltà di realizzare piste ciclabili in sede propria, pertanto sembra che l'unica possibilità possa essere l'uso delle nuove corsie ciclabili proposte dal Decreto Rilancio. Importo progetto circa 100.000 euro in comune di Gruaro.



Nella foto a sinistra il bivio di Sega tra la SR 251 e la SP 76 ove si vede l'assenza della pista ciclabile; nella foto di destra la ciclabile che esiste a partire dal capitello di via Abazia.

Percorso fluviale in sinistra Livenza

Dal Ponte Tezze sulla SS14 fino a Biverone e intersezione con ponte da Torre di Mosto esiste lungo fiume una strada comunale sull'argine a basso traffico asfaltata.

Non è previsto pertanto alcun progetto specifico.

10 – Intervento di tipo manutentivo su tutto il sistema

Per il percorso urbano Ponte Tezze per Annone, Pramaggiore, Cinto Caomaggiore e Portogruaro, complessivamente km 25 circa, eventuale riqualificazione di pavimentazione, integrazione di cordoli e soprattutto la manutenzione / riqualificazione / integrazione della segnaletica orizzontale e verticale ove deteriorata, mancante o insufficiente su tutte le tratte, anche dove i percorsi ciclabili sono già realizzati. Importo progetto di circa 200.000 euro.

Anche questa progettazioni saranno ripartite per Comuni in modo di costituire pacchetti singoli capaci di avere sviluppi progettuali successivi indipendenti.

Anello 4

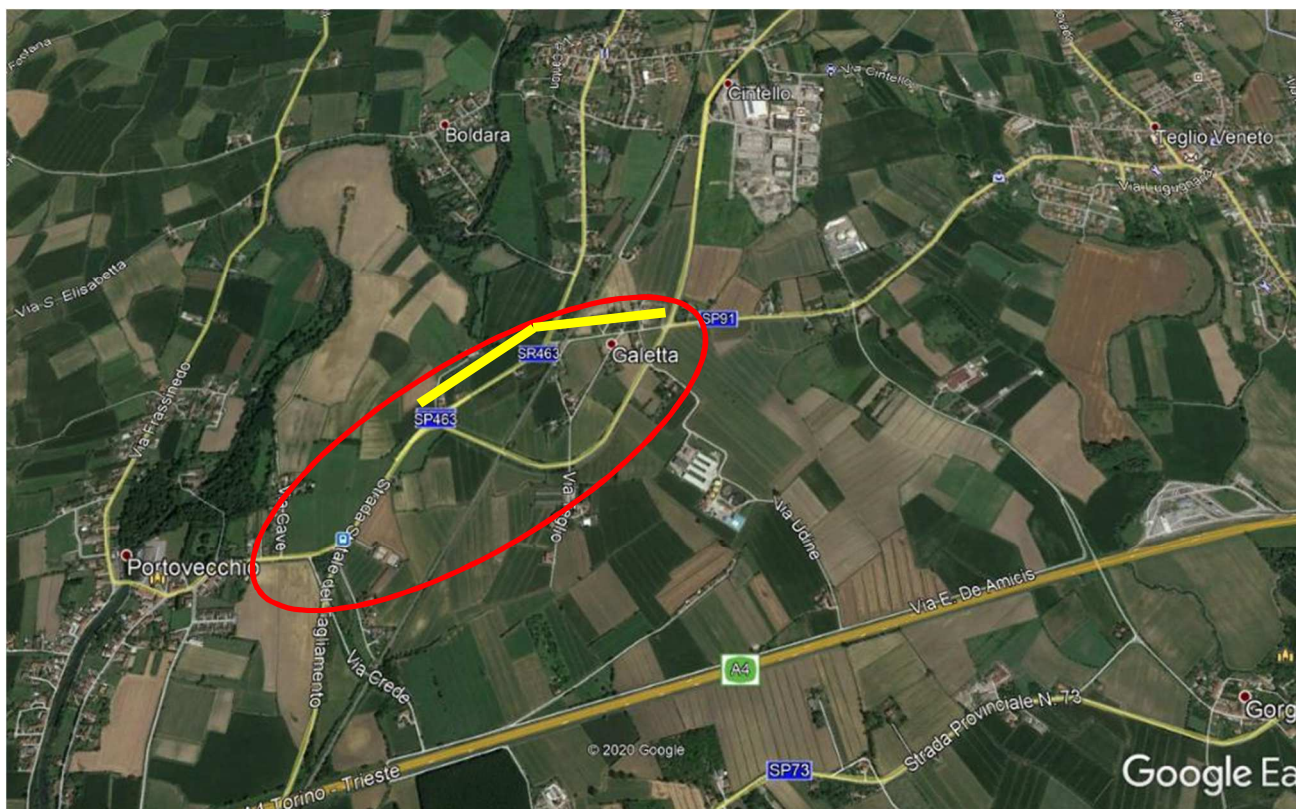
Percorso urbano da Portogruaro a San Michele al Tagliamento

Il percorso in oggetto compone un arco toccando Teglio e Fossalta, un territorio rappresentato dal paesaggio della vite ove il sistema ciclabile su questo tracciato è già abbastanza strutturato. Si può considerare come un collegamento tra Lemene e Tagliamento

Le stazioni ferroviarie come nodi intermodali sia per spostamenti casa – scuola - lavoro che per spostamenti cicloturistici sono Portogruaro e San Michele sulla linea Venezia - Trieste e Teglio sulla linea verso Cordovado. I comuni prospicienti della regione FVG sono attivi in fatto di mobilità ciclistica ed a nord del territorio in esame è tracciato uno dei percorsi della rete regionale ciclabile della RFVG.

11 - Comune di Portogruaro

Il percorso da Portogruaro per Portovechio, Teglio, Fossalta, Alvisopoli, Pozzi e San Michele al tagliamento esce da Portogruaro direzione nord seguendo la ciclabile del Lemene fino a Portovechio.



Il percorso da via Cave verso Galletta e Teglio percorre la SP 463 e poi la grande ansa della SP40; trattandosi di un percorso lungo circa 1.500 metri in campagna è possibile realizzare sul lato destro una ciclabile bidirezionale in sede propria per collegarsi con il sistema urbano di Teglio.

Da valutare se invece di seguire il sistema della grande ansa della SP 40 che scavalca con un sovrappasso la linea ferroviaria, possa essere più conveniente realizzare un sottopassaggio pedonale e ciclabile in stazione di Teglio e semplificare l'intervento come da linea gialla.

Importo progetto di circa 600.000 euro.



Il percorso della SP 40 con ai lati i campi si seminativo



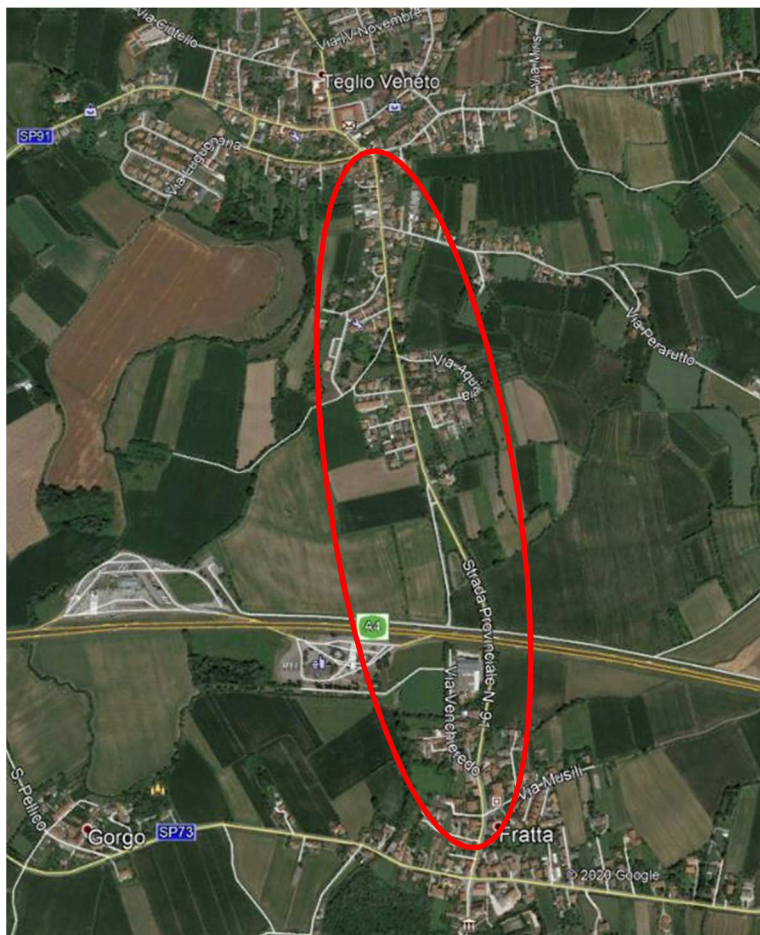
La stazione di Teglio. Nella foto di sinistra l'ingresso della stazione, nella foto a sinistra il retro della stazione; sulla destra si nota un ponte ferroviario ove passa un fosso, valutare se possibile realizzare un sottopasso nel medesimo ponte come nell'esempio che segue sotto l'A22 in provincia di Verona.



12 - Comune di Teglio Veneto

Da Teglio a Fratta non è presente un percorso ciclabile in sede propria, la lunghezza è di 1.500 metri, prevalentemente urbano salvo sulle rampe del cavalcavia autostradale.

Valutare se è possibile utilizzare, trattandosi di percorso prevalentemente urbano, le nuove corsie ciclabili proposte dal Decreto Rilancio, altrimenti verificare la fattibilità di tratti in sede propria con sovrappasso ciclopedonale. Importo progetto di circa 600.000 euro praticamente tutta in comune di Teglio Veneto.



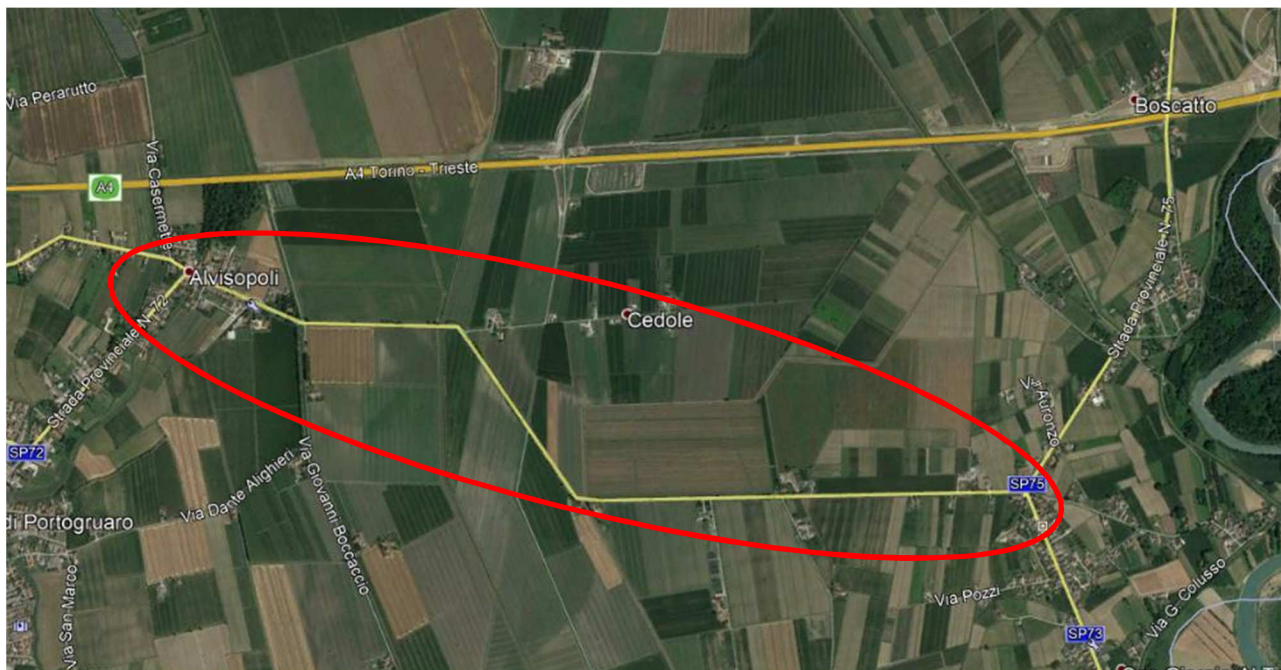
Il contesto prevalentemente urbano sembra non consentire la realizzazione di una ciclabile separata in sede propria.

Da Fratta a Alvisopoli la pista ciclabile è esistente.

13 – Comune di Fossalta di Portogruaro

14 – Comune di San Michele al Tagliamento

Da Alvisopoli a Pozzi di San Giorgio al Tagliamento è possibile utilizzare la SP73 che corre rettilinea nella campagna e si presta a realizzare lateralmente un percorso ciclabile bidirezionale in sede propria della lunghezza complessiva di 3.800 metri.



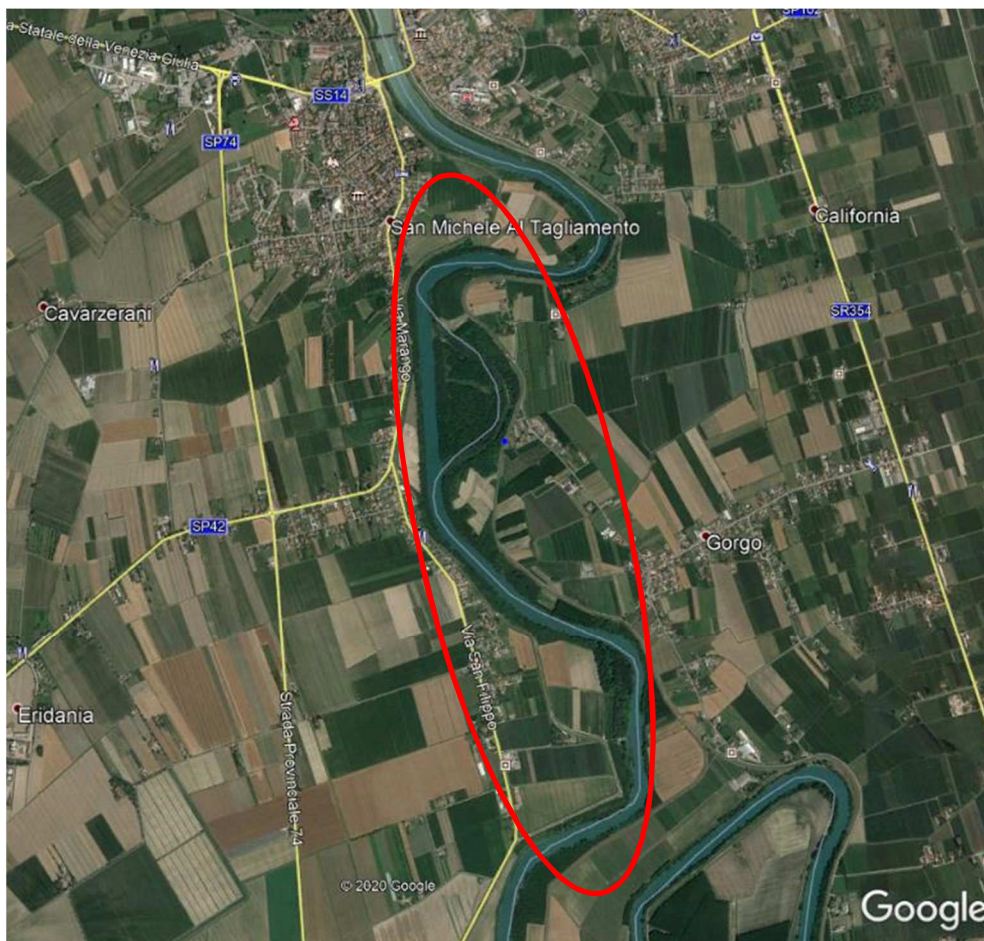
Il percorso nella campagna e si presta a realizzare lateralmente un percorso ciclabile bidirezionale in sede propria

Importo progetto di circa 1.500.000 euro, di cui circa 650.000 a Fossalta di Portogruaro e 850.000 a San Michele al Tagliamento.

Il percorso ciclabile da Pozzi a San Michele al tagliamento risulta esistente

15 – Comune di San Michele al Tagliamento - percorso arginale verso San Filippo

Dal San Michele al Tagliamento a San Filippo il percorso d'argine è una strada campestre degradata, da sistemare / pavimentare, circa 5 km. Importo progetto costo circa 100.000 euro al km complessivamente 500.000 euro, comune di San Michele al Tagliamento.

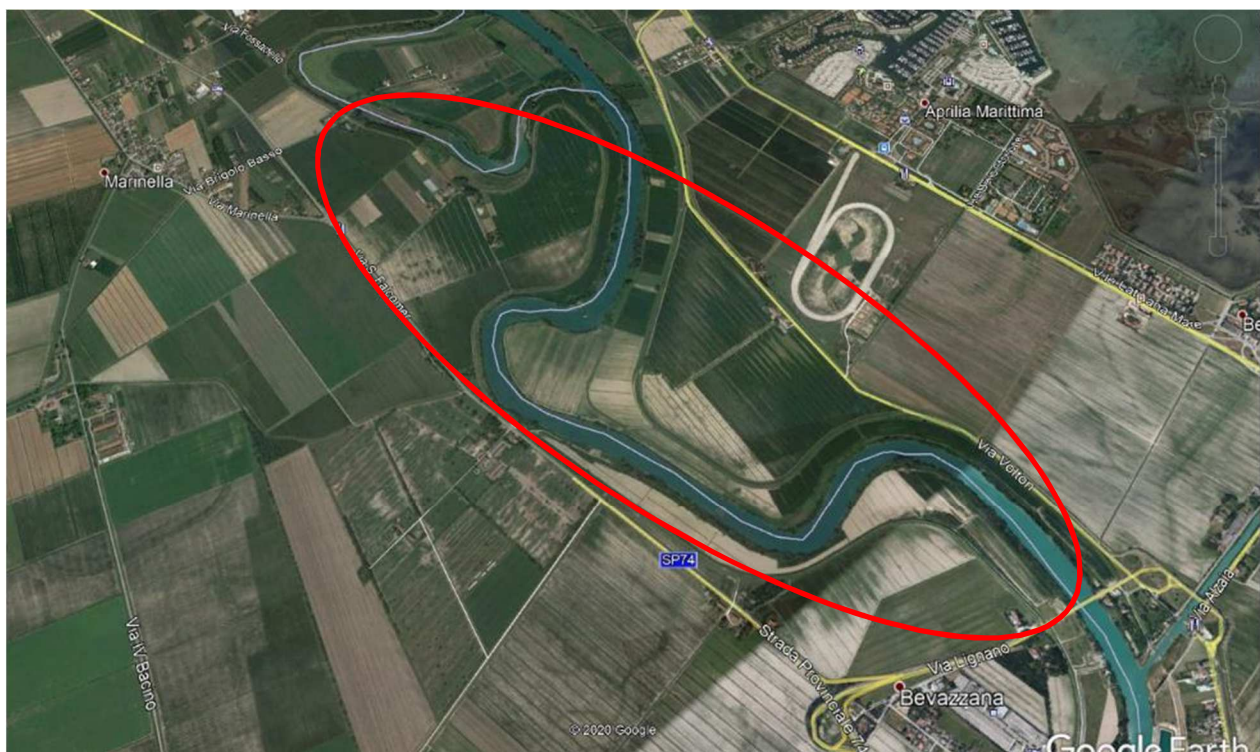


Sbocco del percorso sterrato d'argine a San Filippo.

Da San Filippo a bivio Cesarolo su viabilità minore compatibile, poi da Cesarolo a Marinella su ciclabile esistente.

16 – Comune di San Michele al Tagliamento - percorso arginale da Marinella a Bevazzana

Da Marinella al Ponte di Bevazzana circa 6 km su argine sterrato da sistemare / pavimentare, circa 6 km. Importo progetto costo circa 100.000 euro al km complessivamente 600.000 euro, comune di San Michele al Tagliamento.



La strada sterrata sull'argine vista dal ponte di Bevazzana verso nord.

17 – Intervento di tipo manutentivo su tutto il sistema

Per il percorso urbano da Portogruaro per Portovecchio, Teglio, Fossalta, Alvisopoli, Pozzi e San Michele al tagliamento complessivamente km 18 circa, eventuale riqualificazione di pavimentazione, integrazione di cordoli e soprattutto la manutenzione / riqualificazione / integrazione della segnaletica orizzontale e verticale ove deteriorata, mancante o insufficiente su tutte le tratte, anche dove i percorsi ciclabili sono già realizzati. Importo progetto di circa 200.000 euro.

Anche questa progettazioni saranno ripartite per Comuni in modo di costituire pacchetti singoli capaci di avere sviluppi progettuali successivi indipendenti.

Riepilogo dei progetti Portogruarese

	comune ed intervento	importo progetto	importo base d'asta
	<u>anello 3</u>		
1	Comune di San Stino di L. , allacciamento Stazione Fs e centro	400.000,00	260.000,00
2	Comune di San Stino di L. , da Corbolone verso Gai	450.000,00	292.500,00
3	Comune di Annone , arrivo a Gai	480.000,00	312.000,00
4	Comune di Pramaggiore , fino a via Madonna della Salute	280.000,00	182.000,00
5	Comune di Cinto Caomaggiore , tratta urbana	50.000,00	32.500,00
6	Comune di Cinto Caomaggiore , lungo laghetti e fiume Reghena	460.000,00	299.000,00
7	Comune di Gruaro , verso Portogruaro	300.000,00	195.000,00
8	Comune di Portogruaro , verso Cinto Caomaggiore	900.000,00	585.000,00
9	Comune di Gruaro , da Segar verso Gai e Gruaro	100.000,00	65.000,00
10	Intervento di tipo manutentivo su tutto il sistema	200.000,00	130.000,00
	sommano	3.620.000,00	2.353.000,00
	<u>anello 4</u>		
11	Comune di Portogruaro , da Portovecchio verso Teglio	600.000,00	390.000,00
12	Comune di Teglio Veneto , da Teglio a Fratta	600.000,00	390.000,00
13	Comune di Fossalta di Portogruaro , da Alvisopoli verso Pozzi	650.000,00	422.500,00
14	Comune di San Michele al T. , da Alvisopoli verso Pozzi	850.000,00	552.500,00
15	Comune di San Michele al T. , argine Tagliam. verso San Filippo	500.000,00	300.000,00
16	Comune di San Michele al T. , argine T. da Marinella a Bevazzana	600.000,00	350.000,00
17	Intervento di tipo manutentivo su tutto il sistema	200.000,00	130.000,00
	sommano	4.000.000,00	2.535.000,00
	sommano	7.620.000,00	4.888.000,00

