



Progetto di Fattibilità di un Sistema di percorsi ciclabili nel territorio della Venezia Orientale

Relazione Descrittiva

**Progetto di Fattibilità
di un Sistema di percorsi ciclabili
nel territorio della Venezia Orientale**

Committente:

Conferenza dei Sindaci della Venezia Orientale

Contributo: L.R. n. 16/1993

Coordinamento:

VeGAL

Comuni di Annone Veneto e Musile di Piave

Ing. Giancarlo Pegoraro, Dott. Nicola Nieddu

Progettisti, rilevamento fotografico e cartografia

area sandonatese: Terra srl

area portogruarese: Studio Zamborlini - Associazione Professionale

Portogruaro, giugno 2007

Indice

	pag.
Introduzione	5
1 Riferimenti normativi e pianificazione di riferimento	7
2 IPA – Intesa Programmatica d'Area	8
3 Obiettivi del progetto	9
3.1 Stima dell'utenza potenziale	9
3.2 Effetti occupazionali stimati	10
4 Criteri per l'individuazione degli itinerari	11
5 Le soluzioni tecniche adottate	12
6 Inquadramento e definizione dell'area	13
7 Le direttive strategiche del progetto	13
8 Sub-area sandonatese	17
9 Schede dei percorsi sub-area sandonatese	21
10 Sub-area portogruarese	32
11 Schede dei percorsi sub-area portogruarese	35
12 Quadro finanziario	56

Introduzione

Il progetto di fattibilità del “**sistema di percorsi ciclabili nel territorio della Venezia Orientale**” è un’iniziativa della **Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale** finanziata dalla **Regione Veneto** nell’ambito della LR 16/93 (anno 2006), che ha preso il via nella seduta della Conferenza dei Sindaci del 4 ottobre 2006 in attuazione del progetto “progettazione strategica nel territorio della Venezia Orientale” realizzato dal **GAL Venezia Orientale**, con il coordinamento dei **Comuni di Annone Veneto e di Musile di Piave**, rispettivamente per il portogruarese ed il sandonatese, ed i contributi tecnici dello **Studio Terra** e dello **Studio Zamborlini**.

Il progetto quadro è stato quindi inserito nel parco progetti dell’**Intesa Programmatica d’Area della Venezia Orientale**, il cui Documento di programmazione finale è stato approvato dal Tavolo di concertazione nella seduta del 5 giugno 2007.

Il progetto, la cui **metodologia** generale è stata presentata nella seduta della Conferenza dei Sindaci del 7.2.2007, ha visto la realizzazione di:

- un inquadramento dell’area per la definizione dello stato di fatto della mobilità ciclabile;
- l’elaborazione della carta aggiornata dei percorsi ciclabili extraurbani utilizzando i dati sulla mobilità ciclabile della Provincia di Venezia e della Regione del Veneto, successivamente aggiornati e integrati mediante una ricognizione effettuata sul territorio;
- l’analisi della pianificazione sovraordinata: il **Piano Regionale della Mobilità Ciclabile** e le **precedenti Progettazioni e Pianificazioni di riferimento** realizzate nell’area della Venezia Orientale (Interreg “Lagune”; Leader + “GiraSile”; Leader + “GiraLivenza”; “C’era una volta il mare”; il Progetto di Segnaletica del Veneto Orientale realizzato nell’ambito del Piano di Azione Locale “Innovazione rurale della Venezia Orientale”; il Piano “La Venezia Orientale. Comunicazioni, itinerari e segnaletica”; il Progetto “La Venezia Orientale. Comunicazione, itinerari e segnaletica. Progetto di segnaletica del Veneto Orientale”; il Progetto di Segnaletica della “Strada dei vini Doc - Lison Pramaggiore”; il progetto Leader + “Parco del Tagliamento”; lo Studio di fattibilità “Pedalando in compagnia dell’acqua”);
- la realizzazione di una serie di **incontri con le singole Amministrazioni locali**, per conoscere le priorità individuate a livello comunale, recependone le osservazioni e proposte di integrazioni.

Il sistema di percorsi proposto si può suddividere in **tre livelli principali**:

- **percorsi di completamento della rete regionale e sovraregionale**. Con riferimento alle definizioni delle direttrici principali del “Masterplan” regionale per l’area di riferimento e con le previsioni di completamento degli itinerari;
- **percorsi di collegamento a livello intercomunale**. Le direttrici principali vengono collegate da percorsi trasversali in modo che le reti a media e lunga percorrenza siano usufruibili nel territorio a livello locale. Inoltre, il collegamento delle due sub-aree costituisce ulteriore direttrice privilegiata;
- **percorsi di interesse locale**, che si inseriscono nel sistema sovraordinato. Nella scelta vengono inseriti itinerari che collegano contesti locali particolarmente interessanti con gli itinerari principali.

Il quadro emerso, un sistema di **142 km di percorsi ciclabili, organizzati in 20 itinerari, per un costo totale di 19.854.120 euro**, rappresenta un'importantissima sfida che il territorio intende percorrere per migliorare la qualità della vita ed integrare l'offerta turistica balneare.

L'**obiettivo** comune sarà ora duplice: da un lato **individuare le risorse** per realizzare questo progetto strategico, sia con il coinvolgimento degli Enti Locali (Comuni del Veneto Orientale, Provincia di Venezia e Regione Veneto), sia accedendo alla nuova programmazione comunitaria disponibile per il periodo 2007/2013, sia infine alle risorse regionali per le IPA e per le aree di confine; dall'altro di **proseguire l'attività di progettazione**, passando dal presente progetto di fattibilità, alle progettazioni esecutive procedendo per stralci comunali.

Il Presidente della Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale
Antonio Bertoncello

1. Riferimenti normativi e pianificazione di riferimento

I riferimenti normativi per il presente progetto sono:

- Piano provinciale per una rete di percorsi naturalistici: la Provincia di Venezia ha elaborato uno **“Studio di fattibilità di una rete di percorsi naturalistici per escursionismo in bicicletta nella Provincia di Venezia”** (gennaio 2004);
- **normativa nazionale e regionale in materia di mobilità ciclabile:** in riferimento alle principali norme per la progettazione di percorsi ciclabili a carattere nazionale:
 - D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 “Nuovo Codice della Strada”;
 - Legge n. 366 del 19 ottobre 98 “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica” e suo regolamento D.M. n. 557 del 30 novembre 1999 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”;
- **Testo Unico 523** del 25 luglio 1904 (Divieto d’accesso sugli argini ai non autorizzati);
- **normativa a carattere regionale:**
 - Legge Regione Veneto 39/91;
 - D.G.R. n. 8018 del 27 dicembre 1991.

Il piano strategico per la mobilità ciclabile nell’area ha tenuto in considerazione la rete ciclabile esistente, i cui dati sono stati ricavati dalla Provincia di Venezia e della Regione Veneto ed integrati mediante la ricognizione effettuata a livello comunale.

Il presente progetto di fattibilità rispetta la pianificazione sovraordinata che interessa l’area in esame, considerando il sistema gerarchico ai livelli:

- **Europeo:** Rete ciclabile “Eurovelo”. Il network comprende 12 itinerari ciclabili nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili esistenti, raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali con il duplice fine di favorire i flussi turistici fra i paesi membri e valorizzare localmente la modalità ciclabile. Gli itinerari n. 7 denominato “Middle European Route” e n. 8 “Mediterranean Route”, attraversano il Veneto nelle direttrici nord-sud e ovest est. **L’area in esame è interessata dall’itinerario n. 8;**
- **Nazionale:** Rete “BicItalia” è una rete della Bicicletta-FIAB Onlus e rappresenta una proposta culturale e un’ottima base di lavoro per la realizzazione della “rete nazionale di percorribilità ciclistica”, prevista dalla delibera CIPE del 1° febbraio 2001. Nell’elenco dei 14 itinerari nazionali previsti da BicItalia, **il territorio santonatese è interessato dal percorso n. 2. Il percorso n. 4 invece interessa il territorio portogruarese;**
- **Regionale:** Itinerari di progetto del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Veneto (DGR n. 336 dell’11 febbraio 2005).

Il progetto rispetta inoltre l’idea-forza dei progetti dell’**Intesa Programmatica d’Area** (IPA) nella Venezia Orientale. Si tratta dello strumento di programmazione decentrata regionale, ai sensi della LR n. 35/2001 che, analogamente ai Patti Territoriali e ai Piani di Sviluppo Locale Leader, consente alle comunità locali di partecipare alla programmazione regionale, anche in ambito finanziario.

Il progetto è infatti incentrato alla creazione di itinerari:

- coerenti con la programmazione sovraordinata;
- capaci di rafforzare l’attrattività dell’area.

2. IPA – Intesa Programmatica d’Area

Il progetto di fattibilità del “**sistema di percorsi ciclabili nel territorio della Venezia Orientale**” è un’iniziativa inserita nel parco progetti dell’**Intesa Programmatica d’Area (IPA) della Venezia Orientale**.

Le IPA sono il nuovo strumento di programmazione locale previsto dalla Regione Veneto (L.R. n. 35/2001), e sono finalizzate a concertare, con gli enti locali e le parti economiche e sociali, le iniziative utili allo sviluppo dei territori di riferimento.

L’IPA della Venezia Orientale è stata avviata con la stipula del **Protocollo d’Intesa tra i 39 enti pubblici e privati sottoscrittori**, ed è governata da un “**Tavolo di concertazione**” rappresentativo del territorio (che comprende i 22 comuni dell’area nordorientale della provincia di Venezia) e del tessuto socio-economico (39 enti pubblici e privati), che viene coordinato da un “Comitato di coordinamento” formato da **Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale, Provincia di Venezia e Camera di Commercio di Venezia**. Il **GAL Venezia Orientale** svolge invece la funzione di segretariato tecnico.

Nel “Tavolo di concertazione” tenutosi lo scorso 5 giugno 2007 è stato approvato il Documento di programmazione dell’IPA della Venezia Orientale.

I progetti strategici per il territorio sostenuti dall’IPA possono essere suddivisi in tre categorie:

- **opere infrastrutturali di interesse regionale e nazionale** (tra le quali la terza corsia A4, l’adeguamento della triestina e Postumia, i collegamenti stradali verso il litorale...);
- **opere infrastrutturali d’interesse locale** promosse dai comuni e dalla Provincia di Venezia. Tali opere comprendono **53 opere pubbliche**, tra cui sono inclusi due progetti quadro:
 - il presente “Piano delle piste ciclabili della Venezia Orientale” per la realizzazione di percorsi ciclabili integrati a quelli previsti dalla pianificazione regionale e interregionale;
 - la “Rete museale della Venezia Orientale”, per l’attuazione di interventi su manufatti di pregio storico e architettonico a Lio Piccolo, Altino, Torre di Mosto, Santo Stino di Livenza, Caorle, Concordia Sagittaria e San Michele al Tagliamento.

Tra le ulteriori iniziative approvate sono previste 19 opere di viabilità locale (ponti, rotatorie, sottopassi, adeguamento incroci) e l’interporto di Portogruaro, il progetto della “Cittadella della sicurezza” di Portogruaro, il progetto della “Casa del bosco” ed il progetto del “Polo tecnologico dell’innovazione strategica”.

- **progetti immateriali integrati alle opere infrastrutturali**. Si tratta di **8 progetti immateriali**: nel settore dei Lavori pubblici i progetti “Sviluppo operazioni in partenariato pubblico privato” e “Progettazione recupero edifici per la riduzione consumi e l’utilizzo di energie rinnovabili”; la creazione di un “Osservatorio economico” presso il Campus di Portogruaro; nel settore sociale il “Progetto Abramo”; per il settore turistico il progetto “Miglioramento collegamenti aeroportuali con le località turistiche litoranee”; nel settore primario il progetto “Parco Alimentare della Venezia Orientale”; nel settore

produttivo l'“Adeguamento delle aree industriali e servizi innovativi” e nel settore del commercio il progetto “Marketing urbano”.

Si tratta di progetti strategici finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo dell'area, così come definiti nell' “idea forza” dell'IPA:

*Il territorio della Venezia Orientale ha acquisito una nuova centralità strategica in Europa. Le opportunità correlate alla sua posizione geografica si devono tradurre in misure che rafforzino ulteriormente l'attrattività dell'area. La consolidata vocazione turistica, l'equilibrio tra i diversi settori economici e la prospettiva di divenire crocevia dei flussi nel Corridoio 5, stimolano il continuo miglioramento dei servizi, attraverso una ricerca sistematica dell'eccellenza ed il rafforzamento delle peculiarità e dei punti di forza del territorio. In sintesi: “**La capacità d'attrazione della Venezia Orientale come parametro di riferimento per lo sviluppo futuro dell'area**”.*

3. Obiettivi del progetto

Il progetto ha come scopo la realizzazione di un **sistema di percorsi ciclabili nel territorio della Venezia Orientale**, specificatamente nelle sub-aree sandonatese e portogruarese, e finalizzato al successivo inserimento nel parco progetti in corso di predisposizione dell'IPA.

Il progetto preliminare di fattibilità quadro di percorsi ciclopeditoni extraurbani s'inserisce come **intervento strategico d'area vasta**, da realizzare nell'ambito dell'Intesa Programmatica d'Area della Venezia Orientale (sub-aree sandonatese e portogruarese).

Il censimento del febbraio 2004 ha messo in evidenza lo stato di fatto della mobilità ciclabile, caratterizzato da **spezzoni singoli variamente distribuiti**.

L'intervento si propone di:

- aumentare l'attrattività dell'area (idea-forza dell'IPA), potenziando la fruibilità del territorio dal punto di vista turistico-ricreativo;
- rendere omogeneo e continuo il tessuto di percorsi ciclabili presenti nei singoli territori comunali dell'area, in modo da integrarli in una visione strategica della mobilità ciclabile, inserita all'interno della pianificazione regionale e sovra-regionale;
- inserire gli itinerari locali all'interno delle reti regionali e sovraregionali;
- incentivare nel territorio gli spostamenti in bicicletta anche a livello extra-urbano, dando alla ciclabilità “valenza e dignità di modo di trasporto integrativo dell'attuale sistema di mobilità” (Piano Regionale della Mobilità Ciclabile).

3.1 Stima dell'utenza potenziale

Il sistema di percorsi previsto nell'intervento è stato pianificato per il duplice scopo di:

- potenziare la fruibilità del territorio per scopi naturalistico-ricreativi, sia di interesse locale che turistico;
- creare delle interconnessioni territoriali a livello extra-urbano in grado di incentivare l'uso della bicicletta anche per gli spostamenti quotidiani dei residenti.

L'utenza potenziale dei percorsi del sistema pianificato è dunque costituita da:

- cittadini residenti nel territorio a fini sia ricreativi sia di mobilità alternativa all'automobile;
- turisti, la cui presenza è rilevante nell'area soprattutto nelle località del litorale e nella vicina città di Venezia.

3.2 Effetti occupazionali stimati

Gli effetti occupazionali che il sistema di percorsi ciclabili potrebbe sviluppare sono molteplici. In primo luogo si darà impulso alla già importante domanda di sviluppo agriturismo dell'area.

Importante in questo senso è il potenziamento della connessione tra l'entroterra e le località turistiche del mare che il sistema di piste consente.

Esistono inoltre altre importanti attività connesse alla mobilità ciclistica (quali i bike-ostello, le guide naturalistiche, i negozi che affittano biciclette) il cui sviluppo può essere consentito solo da una rete di piste pianificata a livello d'area vasta.

4. Criteri per l'individuazione degli itinerari

Nella definizione degli itinerari sono stati adottati i seguenti criteri:

1. privilegiare gli argini dei fiumi;
2. congruità con la pianificazione sovraordinata;
3. continuità con le reti limitrofe;
4. priorità d'intervento (lungo le dorsali principali della rete ed in secondo luogo in contesti locali).

Di seguito vengono dettagliate le scelte effettuate per ciascun criterio.

Privilegiare gli argini dei fiumi

Il territorio della Venezia Orientale è percorso da assi fluviali sia importanti che minori i quali, in linea con le direttive regionali, sono stati utilizzati come direttrici preferenziali per sviluppare la rete ciclabile.

Come indicato nel Piano Regionale, la finalità di questa scelta è duplice:

- I. coniugare la costruzione delle reti ciclabili con il recupero ambientale d'ambiti territoriali, a volte degradati, ma dalle enormi potenzialità;
- II. evitare che una proliferazione di piste ciclabili possa innescare un processo d'esproprio a larga scala.

Continuità con le reti limitrofe

Gli itinerari sono stati individuati in modo da consentire la continuità con le reti delle aree contigue, con particolare attenzione alla sinergia tra le reti della sub-area sandonatese e portogruarese, nonché ai collegamenti entroterra-litorale.

Il collegamento fra le due sub-aree e tra le piste dell'entroterra (per la prevalenza extra provinciali) con il mare, sono state prese come direttrici generali per la definizione degli itinerari.

Congruità con la pianificazione sovraordinata

Le direttrici definite a livello provinciale e regionale sono state prese come punto di partenza per la successiva pianificazione dei collegamenti fra queste e i percorsi d'interesse locale.

Priorità d'intervento

Le priorità d'intervento individuate sono di due tipi:

- I. Le dorsali principali della rete (piste provinciali e regionali) sono ad oggi costituite da spezzoni discontinui. Si devono dunque considerare come prioritari gli interventi relativi al completamento d'itinerari parzialmente realizzati, in modo anche da rendere più economico e strategico il progetto.
- II. La scelta degli itinerari da privilegiare è legata anche alla presenza di contesti locali che possono suscitare l'interesse di una pista ciclabile in ambito comunale, ad esempio per il valore culturale o paesaggistico che può avere. Per questo, è stata fondamentale la collaborazione con i singoli comuni nell'individuazione di tali priorità.

5. Le soluzioni tecniche adottate

In sintesi, nel sistema di itinerari si prevede la realizzazione di tre tipologie di piste:

- tracciati preclusi al traffico automobilistico

Si tratta della tipologia principale dei percorsi proposti che interessano argini di fiumi o strade campestri precluse al traffico veicolare.

Fatta eccezione per le strade campestri asfaltate, si prevede per tale tipologia di percorsi:

- realizzazione di un fondo permeabile composto da: cassonetto, sottofondo, e finitura in sarone bianco o rosso;
- larghezza minima di 2,5 m;
- pulizia e decespugliamento con mezzi motorizzati agricoli, dove necessario;
- realizzazione di adeguata segnaletica lungo il percorso;
- posizionamento di panchine e rastrelliere.

- tracciati ciclabili promiscui al traffico automobilistico

Si prevede per questi percorsi:

- realizzazione di adeguata segnaletica verticale lungo il percorso (tra cui cartello con dicitura "Itinerario ciclabile");
- limitazione di tale tipologia di tracciati a strade secondarie, per una lunghezza continua complessiva media di circa 5 km;
- realizzazione di idonee soluzioni tecniche in corrispondenza di incroci (aiuola avanzata e segnale di attraversamento ciclabile);
- riduzione del limite di velocità per le automobili.

- tracciati in pista ciclabile urbana, preclusi al traffico automobilistico

- realizzazione in sede propria (se necessario è prevista la chiusura del fosso perimetrale alla strada) di un fondo permeabile composto da: cassonetto, sottofondo, e finitura in asfalto;
- larghezza minima di 2,5 m;
- realizzazione di doppia cordonata o cordonata con aiuola e siepi;
- posizionamento di panchine e rastrelliere.

6. Inquadramento e definizione dell'area

Il presente progetto per la realizzazione di un sistema di percorsi ciclabili interessa l'area definita dalla legge regionale L.R. 16/93 come "**Venezia Orientale**".

In particolare si tratta di un territorio comprendente 20 comuni a loro volta compresi in due sub-aree: Sandonatese e Portogruarese.

Fanno parte della sub-area Sandonatese i Comuni di: **Ceggia, Eraclea, Fossalta di Piave, Jesolo, Meolo, Musile di Piave, Noventa di Piave, San Donà di Piave, Torre di Mosto.**

Fanno parte della sub-area portogruarese i Comuni: **Annone Veneto, Caorle, Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Portogruaro, Pramaggiore, San Michele al Tagliamento, Santo Stino di Livenza, Teglio Veneto.**

7. Le direttive strategiche del progetto

Le direttive strategiche del progetto individuano delle *direttrici* che disegnano una rete nelle sub-area sandonatese e portogruarese.

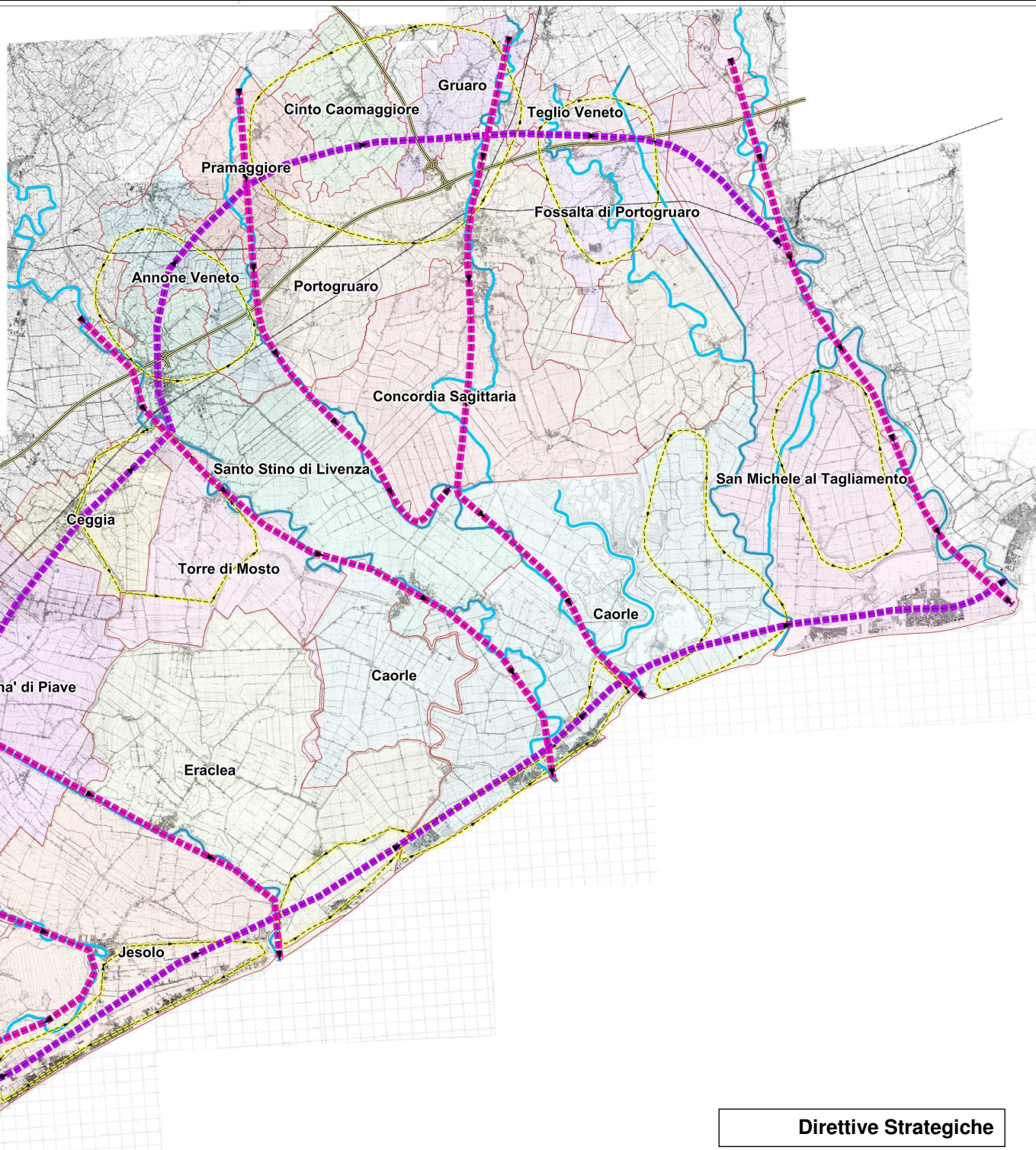
Gli *assi principali* si sviluppano seguendo l'andamento dei fiumi Sile, Piave, Livenza, Lemene e Tagliamento. Questi collegano l'entroterra con il litorale.

Altre due direttrici strategiche intersecano le precedenti lungo il litorale e nell'entroterra delle sub-aree collegando fra loro i fiumi della Venezia Orientale.

Nella tavola riportata di seguito sono evidenziati gli assi delle direttrici individuate.

LEGENDA

- Confini comunali
- Assi principali di collegamento tra i fiumi
- Assi principali lungo i fiumi
- Circuiti secondari interni
- Corsi d'acqua principali
- Ferrovia
- Autostrada



8. Sub-area sandonatese

Gli obiettivi sopra esposti, hanno portato ad una pianificazione tesa a privilegiare la rete regionale e sovraregionale rendendola fruibile nel territorio locale.

Il sistema di percorsi previsti identifica **tre livelli d'intervento**:

- il primo sistema di percorsi completa la rete regionale degli itinerari “Ciclopista del Sile”, “Ciclopista del Piave”, “Ciclopista del Livenza” e l'itinerario europeo “Ciclopista del Po e delle Lagune” (itinerario Eurovelo – Bicalta).
Questi itinerari definiscono per il sistema di percorsi, quattro direttrici principali: tre di collegamento entroterra-mare e coincidenti con l'asse dei fiumi Sile, Piave, e Livenza e una che costeggia il litorale per tutta la lunghezza dell'area.
- il secondo livello d'intervento prevede percorsi di collegamento a livello intercomunale nella sub-area: è prevista anche una direttrice “trasversale” di collegamento che unisce sia gli itinerari principali dei percorsi fluviali e le due sub-aree oggetto del progetto.
Questa direttrice unisce idealmente i tre fiumi, partendo da Caposile, fino al ponte sul Livenza tra S. Stino di Livenza e Torre di Mosto. Da cui si collega agli itinerari del sistema portogruarese, al di là del Livenza.
L'itinerario in questo modo consente un collegamento intercomunale in area extra-urbana tra i territori di Musile, San donà Di Piave, Ceggia e Torre di Mosto. Tale collegamento è parallelo alla direttrice definita dalla “Ciclopista del Po e delle Lagune”, in gran parte esistente, che unisce i comuni nel litorale.
- infine il progetto esamina percorsi di interesse locale, che si inseriscono nel sistema sovraordinato: si tratta di percorsi che collegano contesti locali particolarmente interessanti con gli itinerari principali.

Complessivamente per il sandonatese sono stati predisposti 9 percorsi:

Percorso 1 “Piave Vecchia e fiume Sile” Comune di Musile di Piave

Percorso 2 “La golena del Piave” Comune di San Donà di Piave

Percorso 3 “La golena del Piave” Comune di Jesolo

Percorso 4 “La natura del Piave” Comune di Noventa di Piave

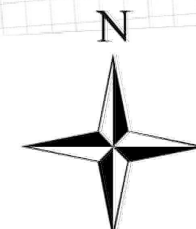
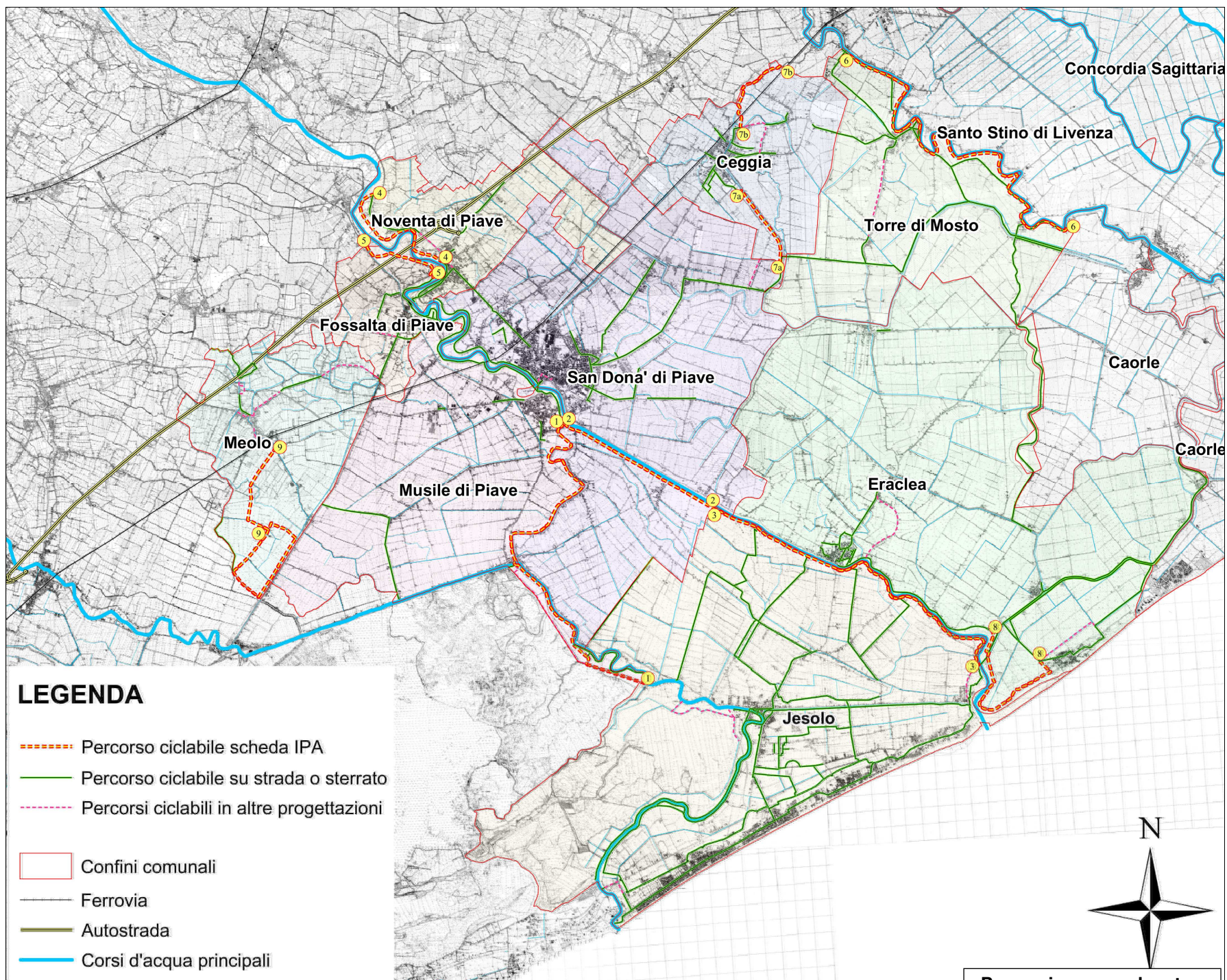
Percorso 5 “La natura del Piave” Comune di Fossalta di Piave

Percorso 6 “Fiume Livenza” Comune di Torre di Mosto

Percorso 7 “Collegamento tra Piave e Livenza” Comune di Ceggia

Percorso 8 “La laguna del Mort” Comune di Eraclea

Percorso 9 “Bosco Belvedere e laghetti di Marteggia” Comune di Meolo



Percorsi area sandomatese

