

Conferenza dei Sindaci  
del Veneto Orientale

**VENEZIA ORIENTALE  
STRATEGIE DI SVILUPPO SOSTENIBILE  
RESILIENZA, AMBIENTE, TURISMO**





REGIONE DEL VENETO



### ESECUTIVO CONFERENZA DEI SINDACI DEL VENETO ORIENTALE

Alberto Teso – *Sindaco del Comune di San Donà di Piave: Presidente*

Gianluca De Stefani – *Sindaco di San Stino di Livenza: Vicepresidente*

Annamaria Ambrosio – *Sindaco del Comune di Fossalta di Portogruaro*

Oscar Cicuto – *Sindaco del Comune di Teglio Veneto*

Maurizio Mazzarotto – *Sindaco del Comune di Torre di Mosto*

### COMUNI CAPOFILA DEL PROGETTO

Comune di Caorle, Marco Sarto - *Sindaco*

Comune di Cinto Caomaggiore, Gianluca Falcomer - *Sindaco*

Comune di Musile di Piave, Silvia Susanna - *Sindaco*

Comune di Pramaggiore, Fausto Pivetta - *Sindaco*

Comune di San Donà di Piave, Alberto Teso - *Sindaco*

Comune di San Stino di Livenza, Gianluca De Stefani - *Sindaco*

### RESPONSABILI DEL PROGETTO

Comune di Caorle, Federica Bellinazzi – *Responsabile Area Turismo*

Comune di Cinto Caomaggiore, Gianluca Falcomer – *Responsabile per lo Sviluppo e la Promozione territoriale integrata*

Comune di Musile di Piave, Massimo Paschetto – *Responsabile di E. Q. Area Tecnica Lavori Pubblici e qualità urbana*

Comune di Pramaggiore, Simone Ellero – *Responsabile Area Tecnica*

Comune di San Donà di Piave, Andrea Gallimberti - *Responsabile Settore sviluppo urbano, economico e culturale*

Comune di San Stino di Livenza, Mauro Emmanuelli - *Responsabile Servizio Lavori Pubblici e manutenzioni*

### COORDINAMENTO

VeGAL, Giancarlo Pegoraro - *Direttore*

### ESPERTI

Comune di Caorle, Caorle.it srl

Comune di Cinto Caomaggiore, Consorzio di Bonifica Veneto Orientale

Comune di Musile di Piave, Planum srl

Comune di Pramaggiore, Dott. Urbanista Alessandro Calzavara

Comune di San Donà di Piave, Studio P&G snc

Comune di San Stino di Livenza, De Materia srl Società benefit

# SOMMARIO

|                                                                                      |                                                    |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------|
| INTRODUZIONE                                                                         |                                                    | pag.1 |
| LA CONFERENZA DEI SINDACI DEL VENETO ORIENTALE E LE SFIDE STRATEGICHE PER IL 2025/27 |                                                    | 2     |
| 1                                                                                    | MASTERPLAN DELL'ACQUA                              | 4     |
| 1.1                                                                                  | Premessa                                           | 4     |
| 1.2                                                                                  | Aggiornamento analisi pluviometriche               | 4     |
| 1.3                                                                                  | Rilievi e analisi idraulica delle aree produttive  | 5     |
| 1.4                                                                                  | Piano delle azioni e conclusioni                   | 8     |
| 2                                                                                    | PAESC                                              | 9     |
| 2.1                                                                                  | Premessa                                           | 9     |
| 2.2                                                                                  | Mitigazione                                        | 10    |
| 2.3                                                                                  | Adattamento                                        | 13    |
| 2.4                                                                                  | Povertà energetica                                 | 16    |
| 2.5                                                                                  | Il Piano delle azioni                              | 17    |
| 2.6                                                                                  | Conclusioni                                        | 20    |
| 3                                                                                    | MASTERPLAN DELLA VIABILITÀ                         | 21    |
| 3.1                                                                                  | Introduzione                                       | 21    |
| 3.2                                                                                  | Finalità e obiettivi                               | 21    |
| 3.3                                                                                  | Fasi di lavoro                                     | 22    |
| 3.4                                                                                  | Inquadramento socioeconomico                       | 23    |
| 3.5                                                                                  | Quadro pianificatorio e inquadramento territoriale | 25    |
| 3.6                                                                                  | Sistema stradale                                   | 33    |
| 3.7                                                                                  | Rete ciclabile                                     | 36    |
| 3.8                                                                                  | Analisi della mobilità e dei flussi                | 39    |
| 3.9                                                                                  | Mobilità pubblica                                  | 46    |
| 3.10                                                                                 | Incidentalità                                      | 49    |
| 3.11                                                                                 | Analisi caselli autostradali                       | 55    |
| 3.12                                                                                 | Confronto con Enti territoriali                    | 57    |
| 3.13                                                                                 | Banche dati                                        | 60    |

|          |                                                                                      |            |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>4</b> | <b>PIANO DI MARKETING E SEGNALETICA</b>                                              | <b>62</b>  |
| 4.1      | Analisi del sistema turistico e della governance turistica nella “Venezia Orientale” | 62         |
| 4.2      | Progetti di marketing turistico nella Venezia Orientale                              | 64         |
| 4.3      | Restyling del brand image “Venezia Orientale”                                        | 68         |
| 4.4      | Definizione del concept e della user experience                                      | 76         |
| 4.5      | Il piano delle azioni e conclusioni                                                  | 80         |
| <b>5</b> | <b>MASTERPLAN LITORANEA VENETA FLUVIALE</b>                                          | <b>87</b>  |
| 5.1      | Premessa                                                                             | 87         |
| 5.2      | Azioni di progetto                                                                   | 90         |
| 5.3      | Analisi della cartografia esistente                                                  | 92         |
| 5.4      | Analisi documentale                                                                  | 97         |
| 5.5      | Esiti della consultazione degli stakeholder                                          | 99         |
| 5.6      | Marketing e comunicazione                                                            | 102        |
| 5.7      | Considerazioni e conclusioni finali                                                  | 102        |
| <b>6</b> | <b>REGOLAMENTO FITOSANITARI</b>                                                      | <b>104</b> |
| 6.1      | Premessa e contesto                                                                  | 104        |
| 6.2      | La strategia: dalla normativa regionale alla Venezia Orientale                       | 104        |
| 6.3      | Governance e organizzazione del progetto                                             | 106        |
| 6.4      | Fasi di attuazione                                                                   | 107        |
| 6.5      | Elementi di sintesi                                                                  | 109        |
|          | <b>CONTRIBUTI TECNICI</b>                                                            | <b>111</b> |

## INTRODUZIONE

Il presente volume intende presentare complessivamente i temi strategici sui quali la **Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale**, con il sostegno dei ventidue Comuni dell'area settentrionale della città metropolitana di Venezia e della Regione Veneto, sta lavorando per lo sviluppo del territorio.

L'iniziativa si inserisce all'interno della LR n. 16/1993, il primo provvedimento legislativo che ha istituito a livello regionale una "Conferenza dei Sindaci", come luogo di sintesi di area vasta, con l'obiettivo di rafforzare l'identità dei territori di riferimento, attraverso la promozione di progetti di ampia portata, capaci di attrarre investimenti e di raccordarsi con i provvedimenti e la governance regionale.

Si tratta di sei temi orientati all'**ambiente**, alla **pianificazione territoriale**, alla **salvaguardia idraulica** e alla **valorizzazione in chiave turistica**, coordinati da altrettanti Comuni che assumono il ruolo di capofila di un team di esperti, tecnici dei Comuni, Sindaci e VeGAL. Il volume, dopo una parte introduttiva che inquadra complessivamente le iniziative e le collega con i Masterplan realizzati negli anni precedenti, presenta in apertura il **Masterplan dell'acqua**, volto a favorire la sicurezza idraulica e l'adattamento al cambiamento climatico, in un quadro unitario, sovracomunale e concertato, con una presentazione dei risultati di un primo approfondimento svolto per la messa in sicurezza delle aree produttive del Veneto Orientale.

Segue la presentazione dell'aggiornamento elaborato sul PAESC, con l'obiettivo di verificare lo stato di avanzamento delle azioni programmate nel **Piano Congiunto per l'Energia, l'Ambiente e il Clima** "Venezia Orientale Resiliente", integrando le azioni previste ed effettuando le azioni di monitoraggio sugli obiettivi di mitigazione e adattamento raggiunti.

Viene inoltre presentato il **Masterplan della viabilità**, che ha l'obiettivo di aggiornare i precedenti Masterplan della viabilità e della Mobilità sostenibile, partendo da una prima analisi dei flussi e degli interventi realizzati, in corso e previsti e da una ricognizione della pianificazione.

Il **Piano di marketing e segnaletica**, un piano che si prefigge di valorizzare la vocazione turistica e il patrimonio culturale, ambientale e paesaggistico dell'area, viene presentato partendo da una ricognizione sulle risorse del territorio, degli strumenti di governance e prefigurando le azioni da svolgere nel biennio 2026/27, per rafforzare il collegamento interno (costa – entroterra) ed esterno (con Venezia, il trevigiano e il pordenonese).

Con il **Masterplan Litoranea Veneta Fluviale**, volto a favorire la navigazione interna, l'intermodalità e la realizzazione di itinerari lungo i corsi d'acqua, s'intende creare uno strumento che favorisca la relazione costa-entroterra attraverso le principali vie di collegamento presenti, ossia gli assi fluviali letti come green/blue way a loro volta intercettati dall'asse idroviario della Litoranea Veneta.

La pubblicazione si chiude con il percorso che si concluderà nel 2027 per giungere ad un **Regolamento intercomunale per l'utilizzo dei prodotti fitosanitari** per la tutela delle aree ad uso della popolazione, in un contesto caratterizzato da una rilevante produzione primaria e vitivinicola.

Un doveroso ringraziamento va, oltre ai tecnici intervenuti e a VeGAL per il coordinamento generale, in particolare alla Regione Veneto per il sostegno a queste iniziative, ma soprattutto per la collaborazione che si dovrà rafforzare per la messa a punto delle iniziative delineate nei vari progetti.

Il Presidente  
Alberto Teso

Il Vicepresidente  
Gianluca De Stefani

I Sindaci capofila dei progetti  
Gianluca De Stefani, Gianluca Falcomer, Fausto Pivetta,  
Marco Sarto, Silvia Susanna, Alberto Teso

# LA CONFERENZA DEI SINDACI DEL VENETO ORIENTALE

## E LE SFIDE STRATEGICHE PER IL 2025/27

Sono 22 i Comuni facenti parte dell'area denominata "**Veneto Orientale**": Annone Veneto, Caorle, Cavallino-Treporti, 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, San Donà di Piave, San Michele al Tagliamento, San Stino di Livenza, Teglio Veneto e Torre di Mosto.

Si tratta di un ambito di area vasta identificato a partire dalla **Legge regionale n. 16 del 22 giugno 1993** "Iniziative per il decentramento amministrativo e per lo sviluppo economico e sociale del Veneto orientale", con la quale la Regione del Veneto ha inteso promuovere la realizzazione di iniziative per il decentramento amministrativo e lo sviluppo economico e sociale dei vari comparti produttivi di questa parte di territorio nord orientale del Veneto, posto al confine con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

Si è trattato di un provvedimento legislativo che ha in particolare accompagnato una fase di grandi mutamenti economici, sociali ed istituzionali, divenendo infine parte della città metropolitana di Venezia, ma soprattutto di un contesto che, pur a finanziamenti decrescenti, ha permesso il confronto tra le amministrazioni comunali in seno ad un organismo tuttora sperimentale, negli ultimi anni mutuato in altri territori del Veneto: la **Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale**. Un tavolo di confronto che, negli oltre trent'anni di sperimentazione, si è riunito 360 volte (con l'ultima seduta di marzo 2026), sotto la guida di 15 presidenze, con il coordinamento di un esecutivo e l'assistenza tecnica di un segretariato (funzione svolta dal 2004 da VeGAL): un luogo di discussione, condivisione di problematiche e di possibili soluzioni, regia sovracomunale per affrontare temi di area vasta, tavolo di confronto pubblico-privato (coordinando uno specifico tavolo di concertazione all'interno dell'intesa programmatica d'area) e con le istituzioni sovraordinate e di elaborazione di scenari.

Relativamente a quest'ultima funzione di programmazione, la Conferenza dei Sindaci si è dotata negli anni di una serie di **strumenti di piano e masterplan**, in materia economica, ambientale, culturale, sociale ed istituzionale, tutti orientati - partendo da un'analisi del contesto, degli elementi identitari e peculiari, delle buone prassi e delle esigenze territoriali - a formulare degli scenari e dei possibili progetti. Il risultato di questo lungo processo di programmazione, pre-progettazione ed esecuzione è un percorso articolato, trattandosi di progetti complessi, che coinvolgono molti attori, su temi ambiziosi e sfidanti, che necessitano di risorse diversificate, in un arco pluriennale e con un metodo di lavoro integrato.

Con la modifica delle modalità di sostegno della Regione Veneto alla Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale, che dal 2025 avviene su base triennale, le amministrazioni comunali dell'area, hanno voluto rafforzare questo approccio, giungendo in qualche modo ad una sintesi del percorso di programmazione.

Negli anni precedenti la Conferenza dei Sindaci aveva promosso specifici piani/masterplan in materia di aree produttive, settore vitivinicolo, valorizzazione turistica, viabilità, mobilità sostenibile, oltre che in campo istituzionale e trasversale (gestione associata di servizi, per la definizione della zona omogenea metropolitana, contributo alla redazione del piano strategico metropolitano, nel settore della formazione, per la definizione dell'ambito territoriale sociale, ecc.).

Con i progetti avviati **nel triennio 2025/2027** la Conferenza dei Sindaci intende ora completare il quadro della programmazione con **sei ulteriori iniziative**: partendo da questo scenario di programmazione territoriale la Conferenza dei Sindaci intende finalizzare i nuovi progetti per favorire lo sviluppo del territorio del Veneto Orientale ed in particolare per **ridurre il divario con le aree confinanti della Regione autonoma del Friuli Venezia Giulia**, grazie al supporto finanziario ed istituzionale permesso da uno strumento come la **LR n. 16/1993** da rafforzare in termini di finanziamenti e come luogo di sintesi delle istanze territoriali e di condivisione dei progetti strategici con la Regione Veneto.

Per il triennio 2025/27 le sfide convergono in **tre tematismi (ambientale, mobilità e turistico) e sei progetti**:

- **tematismo ambientale:**

- **Masterplan dell'acqua: Comune capofila di Cinto Caomaggiore;**
- **Aggiornamento PAESC: Comune capofila di San Stino di Livenza;**
- **Gestione Regolamento fitofarmaci: Comune capofila di Pramaggiore;**
- **tematismo mobilità:**
  - **Aggiornamento Masterplan viabilità: Comune capofila di Musile di Piave;**
  - **Masterplan Litoranea Veneta Fluviale: Comune capofila di Caorle;**
- **tematismo turistico:**
  - **Piano di marketing e segnaletica: Comune capofila di San Donà di Piave.**

Con la presente pubblicazione si sintetizzano i lavori svolti nel corso della prima annualità (in realtà ridotta al periodo **settembre 2025 – marzo 2026**) nei progetti avviati (uno dei quali, quello con capofila il Comune di Pramaggiore, verrà avviato nel 2026).

La documentazione qui raccolta è stata oggetto di un articolato percorso di confronto in seno alla Conferenza dei Sindaci in diverse sedute plenarie, nell'ambito di specifiche **cabine di regia** attivate per ogni progetto e con la collaborazione di una serie di **esperti esterni** incaricati per l'elaborazione dei dati e dei progetti, con un coordinamento generale svolto da **VeGAL** a supporto dell'**esecutivo** della Conferenza dei Sindaci e del **Comune di San Stino di Livenza** che ha ricoperto il ruolo di coordinatore generale dei progetti del triennio 2025/27.

Trattandosi di progetti pluriennali, l'attività svolta in questi primi 7 mesi di attività, era principalmente rivolta alla **consultazione degli stakeholder**, alla **raccolta dei dati** e alla **formulazione di scenari preliminari**: fatti salvi il progetto di aggiornamento del PAESC (che prevedeva le principali attività da svolgersi nell'arco della prima parte del periodo pluriennale di attuazione) e del Masterplan dell'Acqua (che prevedeva nella fase di avvio, la messa a punto di un approfondimento sulla situazione idraulica delle aree produttive del territorio), gli altri progetti prevedevano infatti una parte più che altro ricognitiva e prodromica alle attività di programmazione vere e proprie, che si articoleranno essenzialmente nel biennio 2026/27.

Ampio il confronto realizzato in ciascuno dei progetti, che ha visto la consultazione di numerosi stakeholder, parallelamente ad un **coinvolgimento in seno alla stessa Conferenza dei Sindaci dei referenti regionali (assessorati, direzioni ed enti strumentali)**, oltre alla stessa **apertura della Conferenza a tenersi in sedi distribuite sul territorio e presso istituti e realtà anche private**.

Lo sforzo di sintesi che qui si presenta, rappresenta un punto di partenza di un processo che proseguirà nel biennio 2026/27, non solo per **favorire la condivisione dei singoli temi progettuali**, ma anche per agevolare il **raccordo interprogettuale**, oltre che **con gli strumenti di programmazione già promossi dalla Conferenza dei Sindaci e da altre istituzioni competenti**, anche in vista della futura **programmazione per il periodo 2028/34** che si definirà sempre nell'arco di questo biennio e, nel quadro dell'Intesa Programmatica d'Area, **con la componente economica e sociale**, per passare infine alla fase attuativa grazie al **coinvolgimento delle altre "agenzie" tecniche** che il territorio dispone: il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, ATVO, VeGAL e in futuro l'ATS.

# 1. MASTERPLAN DELL'ACQUA

## 1.1 PREMESSA

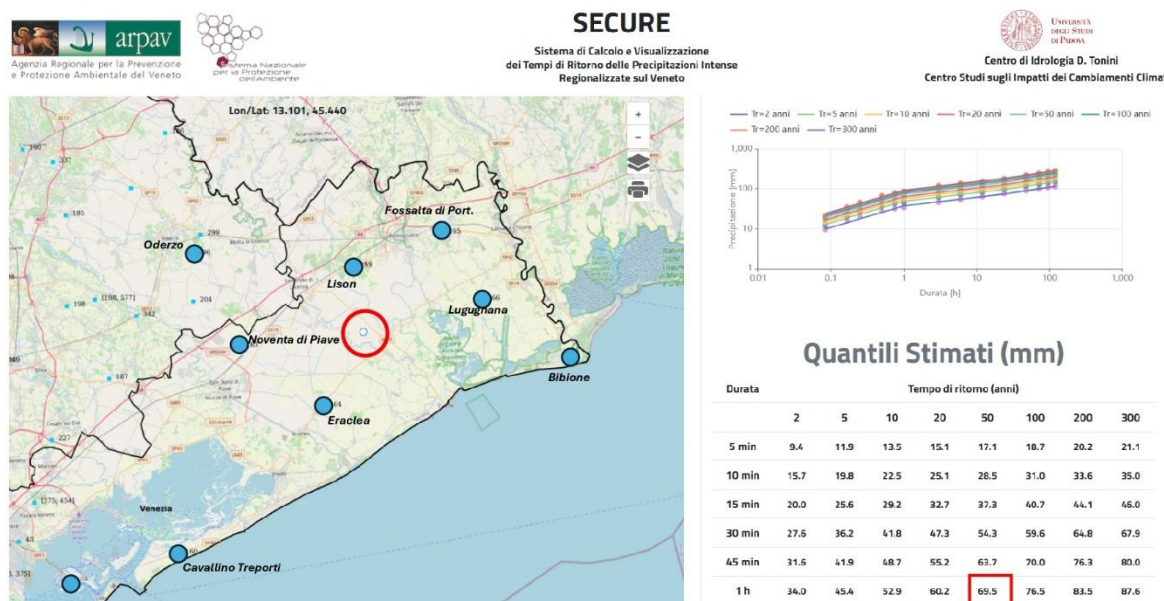
Il **Masterplan dell'acqua** della Venezia Orientale ha durata triennale (dal 2025 al 2027) e prevede un approfondimento sui sistemi idraulici principali e secondari e la redazione di un programma unitario, che coordini iniziative locali con prospettive generali a scala di bacino idrografico.

Per quanto riguarda l'annualità 2025, l'attività si è concentrata sull'approfondimento legato all'idraulica delle aree produttive, in continuità a quanto approfondito nel *Masterplan Aree produttive*, nel quale erano stati analizzati tutti i principali aspetti socio-economici, occupazionali e infrastrutturali, mettendo in evidenza il ruolo fondamentale rivestito dalla matrice produttiva nella Venezia Orientale sotto diversi punti di vista.

In aggiunta, nell'ambito dell'attività 2025, le analisi idrauliche sono state aggiornate alle più recenti evidenze ufficiali in tema di trend climatico, soprattutto con riferimento alle piogge brevi ed intense che tipicamente mettono in crisi i sistemi di drenaggio urbano.

## 1.2 AGGIORNAMENTO ANALISI PLUVIOMETRICHE

Tra le attività preliminari alle analisi di natura idraulica c'è sicuramente quella dedicata alla pluviometria. Gli eventi caratterizzati da piogge brevi ma di straordinaria intensità sono osservati con frequenza crescente su scala internazionale e nel Veneto come documentato dall'aggiornamento delle curve di possibilità pluviometrica elaborate da ARPAV, che in collaborazione con l'Università di Padova tramite la piattaforma SECURE, mette a disposizione il calcolo delle curve di possibilità pluviometrica a livello puntuale, applicando il metodo dei topoi per tener conto delle distanze del punto selezionato rispetto alle diverse stazioni pluviometriche certificate. Utilizzando solo le stazioni con un archivio dati significativo, è quindi stato possibile concludere che in un punto baricentrico del Veneto Orientale (S. Stino di Livenza) la pioggia attesa per un evento di durata 1 ora (tipico evento temporalesco che mette in crisi le zone impermeabilizzate come le aree produttive in esame) e tempo di ritorno 50 anni, è di circa 70 mm.



ARPAV - Piattaforma SECURE, rainyapp – utilizzo per calcolo pioggia attesa in punto baricentrico del Veneto Orientale

Tale dato, da confrontare con il dato aggiornato al 2009 che stimava in 62 mm la pioggia per un pari evento mediando le diverse stazioni del Veneto Orientale, mostra sicuramente un trend di crescita delle cumulate per piogge brevi e intense ma – essendo condizionato da diverse decine di anni di registrazione - non risponde pienamente né alla percezione comune, né a quanto osservato in anni recenti in merito ad eventi estremi che si ripetono con frequenza molto maggiore a tale statistica.

Ciò che colpisce più del trend di aumento, pertanto, è la frequenza dei massimi assoluti che si discostano dalla media.

Significativo per dimostrare come il tempo di ritorno statistico sia un giusto parametro scientifico per i dimensionamenti delle opere idrauliche ma non possa trovare corrispondenza con gli eventi recentemente osservati sul territorio, può essere il caso di Bibione, dove la stazione ARPAV ha registrato ad esempio negli ultimi 10 anni diversi eventi nel medesimo luogo associabili nominalmente a tempi di ritorno statistico ben superiori all'osservato (anche tenendo conto delle più recenti analisi sopra richiamate):

- il 10/09/2025: **258mm in 13 ore**, corrispondente ad un tempo di ritorno oltre i 300 anni;
- Il 31/05/2024: **76 mm in 1 ora**, corrispondente ad un tempo di ritorno oltre i 50 anni;
- Il 09/09/2022: **60 mm in 1 ora**, corrispondente ad un tempo di ritorno di 20 anni;
- Il 10/09/2017: **125 mm in 5 ore**, corrispondente ad un tempo di ritorno di 100 anni.

Passando dall'osservazione all'azione, è certamente corretto dimensionare le nuove opere idrauliche (come previsto dalla DGR 2948/2009) in base al tempo di ritorno statistico (Tr 50 anni per le opere di invarianza idraulica) ed in tal senso è fondamentale aggiornare la statistica come sopra presentato, ma è altrettanto importante tenere in considerazione che eventi ben superiori alla statistica possono interessare anche il territorio del Veneto Orientale e quindi procedere, per quanto possibile, secondo il principio di auto-protezione per difendersi da eventi superiori a quelli utilizzati per i dimensionamenti dei sistemi di smaltimento.

## 1.3 RILIEVI E ANALISI IDRAULICA DELLE AREE PRODUTTIVE

La prima annualità del **Masterplan dell'acqua** è stata dedicata all'analisi dell'idraulica locale delle aree produttive ed in tal senso è stato svolto un approfondimento con monografie dedicate al sistema idraulico per ognuna delle **41 aree** individuate (oltre alle 34 oggetto del precedente *Masterplan Aree Produttive* già oggetto di analisi socio-economica, sono state analizzate in questa occasione anche ulteriori 7 zone artigianali / produttive della costa, paragonabili alla precedenti in termini di risposta idraulica).

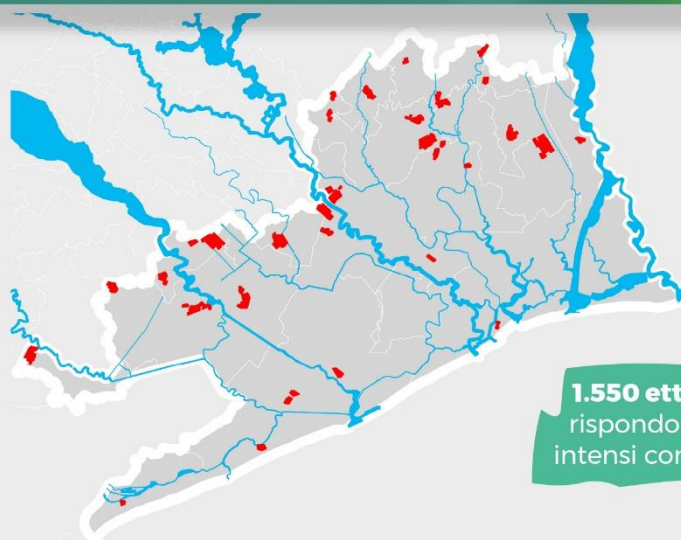
Buona parte delle informazioni relative alle reti di drenaggio sono state raccolte dai Piani Comunali delle Acque redatte negli anni dai diversi Comuni in recepimento del PTCP di Venezia. Rispetto a tale banca dati, sono stati inoltre:

- rilevati i principali punti di recapito delle portate meteoriche per le parti non indagate in sede di Piani delle Acque;
- verificata la presenza di sistemi di laminazione delle portate redatti in adempimento della DGR 2948/2009 dedicata all'invarianza idraulica;
- stimata parametricamente una portata di picco associabile ad un evento critico di durata oraria;
- verificata l'adeguatezza, almeno come ordine di grandezza, tra le portate stimate e l'effettiva capacità della rete di prima raccolta (meteo o mista).

Per l'inquadramento di ogni area produttiva rispetto al bacino idrografico di riferimento e per la verifica di registrazioni in merito ad eventuali episodi di allagamento locale degli ultimi 10 anni, sono stati utilizzati dati d'archivio ed elaborazioni del Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, con il contributo dei limitrofi Consorzi Acque Risorgive e Piave per quanto riguarda le aree produttive extra comprensoriali ricadenti nei Comuni di Quarto d'Altino, Meolo e Fossalta di Piave.

# SISTEMA IDRAULICO NELLE AREE PRODUTTIVE

Le **AREE PRODUTTIVE**, con un fatturato di circa 7.000.000 € e 110.000 occupati (vd. Masterplan aree produttive), sono uno degli elementi caratterizzanti del Veneto Orientale e meritano un'attenzione anche all'infrastrutturazione delle reti idrauliche sia per la **sicurezza idraulica**, sia per il **miglioramento della qualità ambientale**, sia per cercare, progettare e realizzare **sinergie tra idraulica e rigenerazione del contesto produttivo**, per il **territorio** e per le **persone** che vi lavorano e vivono.

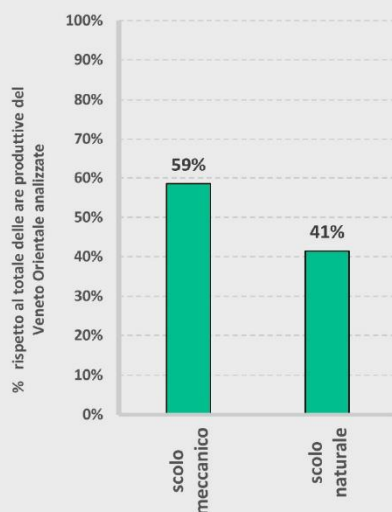


41

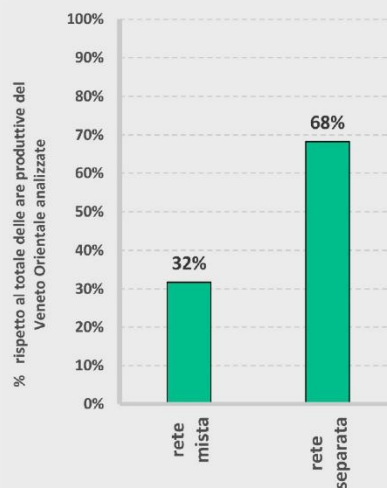
AREE  
PRODUTTIVE  
ANALIZZATE

**1.550 ettari di aree produttive**  
rispondono ad eventi meteorici  
intensi con **100 l/s per ogni ettaro**

## SISTEMA DI SCOLO DELLE ACQUE METEORICHE



## RETI URBANE MISTE E RETI SEPARATE



## “RANKING IDRAULICO” PER LE AREE PRODUTTIVE

Mutuando il concetto di “*Ranking*” già introdotto dal precedente Masterplan “*Aree produttive*” su aspetti occupazionali, infrastrutturali ed economici, l’attività si è concentrata sul definire i parametri chiave necessari per valutare il “punteggio” dell’idraulica di ognuna delle aree produttive del Veneto Orientale.

I fattori tecnici che compongono il giudizio complessivo sul sistema idraulico locale sono di seguito elencati e sono stati analizzati per ognuna delle 41 aree:

- presenza di rete fognaria separata oppure mista a servizio del comparto produttivo;
- dimensionamento della rete di prima raccolta rispetto ad eventi intensi;
- altimetria dell’area rispetto all’intorno ed al sistema idraulico di riferimento;
- allagamenti registrati negli ultimi 10 anni per eventi locali;
- presenza di aree verdi / aree di fitodepurazione;
- “separazione idraulica” dell’area dall’intorno (fasce tampone, aree verdi e reti idrauliche perimetrali) per evitare ruscamenti verso aree contermini o commistioni con reti private o residenziali.

In sintesi si riportano i seguenti risultati generali sul Veneto Orientale:

- il **59 %** dei comparti produttivi analizzati è inserito in un bacino idrografico a scolo alternato o meccanico;
- il **68 %** dei comparti produttivi analizzati è servito da rete fognaria separata, il restante da rete fognaria mista;
- il **6 %** delle aree occupate da comparti produttivi analizzati è stato interessato da allagamenti legati a sistemi di scolo locali (no alluvioni da grandi fiumi) negli ultimi 10 anni.

In particolare è interessante notare che l’aspetto richiamato in elenco al punto **c)** mostra una bassa incidenza di fenomeni di allagamento locale sulle aree analizzate e ciò è diretta conseguenza della conformazione dei contesti produttivi locali, che – pur con qualche eccezione - vede le zone industriali e artigianali **mediamente collocate a +40 - +80 cm rispetto all’intorno** come evidenziato nelle rispettive schede altimetriche; questo inevitabilmente, soprattutto in un contesto di pianura e bonifica come quello del Veneto Orientale, rappresenta un elemento a favore della sicurezza idraulica dei comparti in esame, anche se in qualche caso determina locali problematiche nell’intorno (solo dove l’area non è adeguatamente isolata dal punto di vista idraulico, come definito nelle monografie).

Si osserva infine, ancora a livello generale, come solo pochissimi isolati casi di aree produttive possano contare su un sistema di laminazione esteso e strutturato per l’intero comparto: buona parte delle aziende insediate sono infatti state realizzate in epoca antecedente al 2002, quando la Regione Veneto ha introdotto le prime indicazioni in tema di invarianza idraulica.

Le opere di laminazione esistenti sono spesso limitate ai più recenti ampliamenti e solo in 4 casi l’intera zona produttiva è dotata di invasi comuni progettati in maniera unitaria e gestibili come opere di urbanizzazione.

Infine, visto il recente aggiornamento del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) intervenuto a gennaio 2026 in regime di salvaguardia, l’analisi svolta sulle aree produttive, ha offerto un focus sulle differenze introdotte dalla nuova mappatura dell’Autorità di bacino e sulle ripercussioni per le aree produttive del Veneto Orientale, evidenziando come le principali limitazioni si pongano per gli interventi di espansione o completamento di edifici esistenti e ponendo le basi per un confronto tecnico unitario con le Autorità competenti.

## 1.4 PIANO DELLE AZIONI E CONCLUSIONI

Per ognuna delle 41 Aree Produttive del Veneto Orientale, l'analisi riportata ai paragrafi precedenti ha consentito di mettere in luce punti di forza e criticità dal punto di vista idraulico e ciò ha guidato la parte progettuale di questa prima annualità del Masterplan dell'Acqua, che evidenzia per ogni comparto l'ambito di possibile miglioramento. In tale proposta, pur focalizzata su aspetti legati al sistema idraulico, si rendono evidenti in diversi casi punti di contatto con altre tematiche legate ad esempio alla ciclabilità, all'ambiente e in generale alla rigenerazione degli spazi.

Tra questi ambiti di possibile miglioramento, da sviluppare in successive fasi progettuali, si citano ad esempio:

- adeguamento delle dimensioni rete meteo di prima raccolta, ove sottodimensionate;
- tombinamento di corsi d'acqua nei tratti compromessi o inaccessibili e conseguente fruizione dell'area demaniale, su concessione, per piste ciclabili / parcheggio / altro;
- separazione delle reti fognarie, ove miste;
- utilizzo di aree verdi come fascia tampone e come separazione anche idraulica dell'area produttiva dall'intorno;
- individuazione di aree di finissaggio per migliorare la qualità delle acque, soprattutto in aree servite da fognatura mista;
- incentivazione all'utilizzo di tetti verdi come sistema di limitazione delle portate di picco delle aree produttive, con effetti secondari positivi tra cui l'abbattimento delle isole di calore e il miglioramento dell'immagine dell'azienda e del comparto produttivo.

Per le prime due categorie dell'elenco sono stati quindi presi in esame casi studio di aree produttive che hanno avviato in anni recenti iniziative di miglioramento, evidenziando il percorso seguito che - a partire dalla pianificazione generale e dalla redazione di un progetto di fattibilità - ha visto le Amministrazioni Comunali protagoniste nelle fasi di richiesta finanziamento ministeriale e, di seguito, nelle fasi attuative.

A questa tipologia di interventi più localizzati, si aggiungono ulteriori opere necessarie ma non gestibili come singola area produttiva o come Amministrazione Comunale, dovendo essere programmate a scala di bacino idrografico. Tali elementi progettuali sono stati comunque evidenziati nelle singole schede predisposte per ogni ambito, perché costituiscono parte integrante del focus generale sulle Aree Produttive del Veneto Orientale e sul relativo quadro esigenziale che ne discende.

Le azioni sovra-comunali di miglioramento per l'idraulica del comparto produttivo così individuate sono schematizzabili in 3 diverse macro-tipologie:

- adeguamento delle difese dalle acque esterne: arginature;
- limitazione delle portate in arrivo da monte (gestione a scala di bacino – laminazioni);
- adeguamento delle opere consorziali a servizio del bacino locale (reti idrauliche o sistemi di pompaggio, ove sono presenti criticità non direttamente collegabili alla singola area produttiva ma estese all'intera zona).

### SINTESI

In sintesi, il messaggio che deriva da questo primo approfondimento del Masterplan dell'Acqua della Venezia Orientale, è quello di un comparto che ha già avviato negli anni analisi tecniche e progettazioni dedicate ai sistemi idraulici, arrivando in qualche caso a finanziamenti e alla realizzazione di interventi di mitigazione, ma che deve procedere e accelerare su questa strada aggiornando e migliorando il quadro progettuale per cogliere ogni sinergia possibile tra l'adeguamento dei sistemi idraulici e il miglioramento degli spazi urbani e dell'ambiente, con una particolare attenzione ai "motori" dell'area, come - ad esempio- le aree produttive.

## 2. PAESC

### 2.1 PREMESSA

Il progetto “PAESC congiunto per i Comuni della Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale” è nato dalla volontà delle Amministrazioni Comunali aderenti, con il sostegno della Regione Veneto, di far tesoro delle esperienze e delle risorse messe in campo sin dal 2012 nell'ambito del Patto dei Sindaci. Da quell'esercizio era maturata l'esigenza di aderire in modo congiunto e condiviso al Nuovo Patto dei Sindaci per affrontare i rinnovati impegni in termini di riduzione delle emissioni clima-alteranti (riduzione del 40% delle emissioni di anidride carbonica al 2030 rispetto all'anno di riferimento 2005) e le sfide relative all'adattamento ai cambiamenti climatici proposte dalla Comunità Europea.

Il Progetto ha avviato un percorso per accompagnare realtà territoriali differenti, ognuna con le proprie peculiarità ed esperienze, nell'affrontare i temi e gli obiettivi del Patto dei Sindaci, ciò al fine di giungere ad un impegno quanto più coeso e unitario possibile. I 22 Comuni rappresentano un territorio di più di 1.000 km<sup>2</sup>, oltre 230 mila abitanti, con 23 milioni di presenze turistiche nelle spiagge di Cavallino-Treporti, Jesolo, Eraclea, Caorle, Bibione-San Michele al Tagliamento, ovvero complessivamente la seconda destinazione turistica d'Italia. Sono presenti due lagune (Venezia e Caorle), boschi di pianura ed altre realtà paesaggistiche interessanti come le zone di bonifica. Una realtà che ha molti punti di forza, ma che può essere anche particolarmente esposta ai rischiosi effetti dei cambiamenti climatici: è dunque estremamente importante porsi l'obiettivo di aumentarne la resilienza.

A quattro anni dalla presentazione del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima - PAESC, le Amministrazioni firmatarie del Patto dei Sindaci, sono chiamate a presentare all'Ufficio Europeo del Patto (CoMO – Covenant of Mayors Offices), il **secondo Rapporto di Monitoraggio congiunto**.

Con tale documento (Full Report) i firmatari del Patto dei Sindaci sono tenuti ad aggiornare l'Inventario delle Emissioni e la Valutazione dei Rischi e delle Vulnerabilità del territorio, in modo tale da verificare con dati quanto più oggettivi possibile, lo stato di raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni clima-alteranti e di resilienza del territorio fissati da ogni singola Amministrazione comunale. Inoltre, come fatto in occasione del Primo Monitoraggio, viene analizzata l'implementazione delle azioni programmate in sede di PAESC, fornendo così una stima del percorso fino ad ora effettuato rispetto a quanto programmato.

## 2.2 MITIGAZIONE

La mitigazione rappresenta la prima risposta alle cause del cambiamento climatico: la concentrazione di gas serra in atmosfera. Mitigare significa ridurre la quota di gas liberati in atmosfera, generati in quanto sottoprodotto del consumo energetico per la maggior parte delle attività antropiche che utilizzano fonti fossili non rinnovabili.

L'obiettivo di **riduzione delle emissioni**, fissato **dapprima al 40% e recentemente al 55% entro il 2030** rispetto all'anno base, viene monitorato attraverso l'**inventario delle emissioni**, ossia con una contabilizzazione del dispendio energetico annuale nei diversi settori che compongono l'economia e la società del territorio.

La compilazione dell'inventario ha i seguenti obiettivi:

- mostrare la situazione di partenza, di un anno di riferimento, attraverso l'identificazione delle principali fonti antropiche di emissione di CO<sub>2</sub> (per le quali individuare misure di riduzione) e la quantificazione delle loro emissioni tramite i consumi energetici;
- permettere il monitoraggio delle emissioni negli anni successivi a quello di riferimento, così da evidenziare il progresso raggiunto rispetto agli obiettivi del PAESC, cioè misurare l'efficacia delle misure adottate.

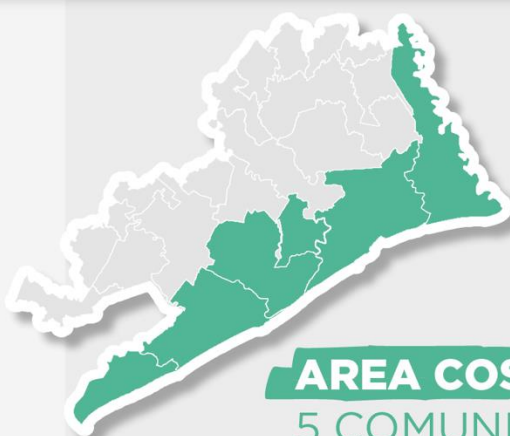
Nel PAESC del 2021 erano stati calcolati gli inventari per gli anni 2005, 2010 e 2017. In occasione del presente progetto di Monitoraggio è stato calcolato un nuovo inventario per l'anno 2024.

Gli inventari, e di conseguenza il grado di raggiungimento degli obiettivi di mitigazione, sono stati redatti per ciascun Comune, per area omogenea (Sandonatese, Portogruarese e Costa) e per l'intero territorio del Veneto Orientale, sia in termini di valore assoluto che per abitante equivalente.

Di seguito si riportano in sintesi i risultati ottenuti.

# MITIGAZIONE

Con **MITIGAZIONE** si intendono tutti quegli interventi atti a **ridurre le emissioni di gas serra** in modo da stabilizzare la concentrazione dei medesimi gas in atmosfera attorno a valori che consentano di **contenere l'aumento di temperatura entro i limiti "sostenibili"** o comunque al di sotto dei trend previsti.



**-34%**  
DI EMISSIONI  
RISPETTO  
AL 2005

## AREA COSTIERA 5 COMUNI



**-39% PER  
ABITANTE  
EQUIVALENTE**

(ulteriore -1% rispetto all'ultimo monitoraggio)



**-39%**  
DI EMISSIONI  
RISPETTO  
AL 2005

## PORTOGRUARESE 9 COMUNI



**-38% PER  
ABITANTE  
EQUIVALENTE**

(ulteriore -2% rispetto all'ultimo monitoraggio)

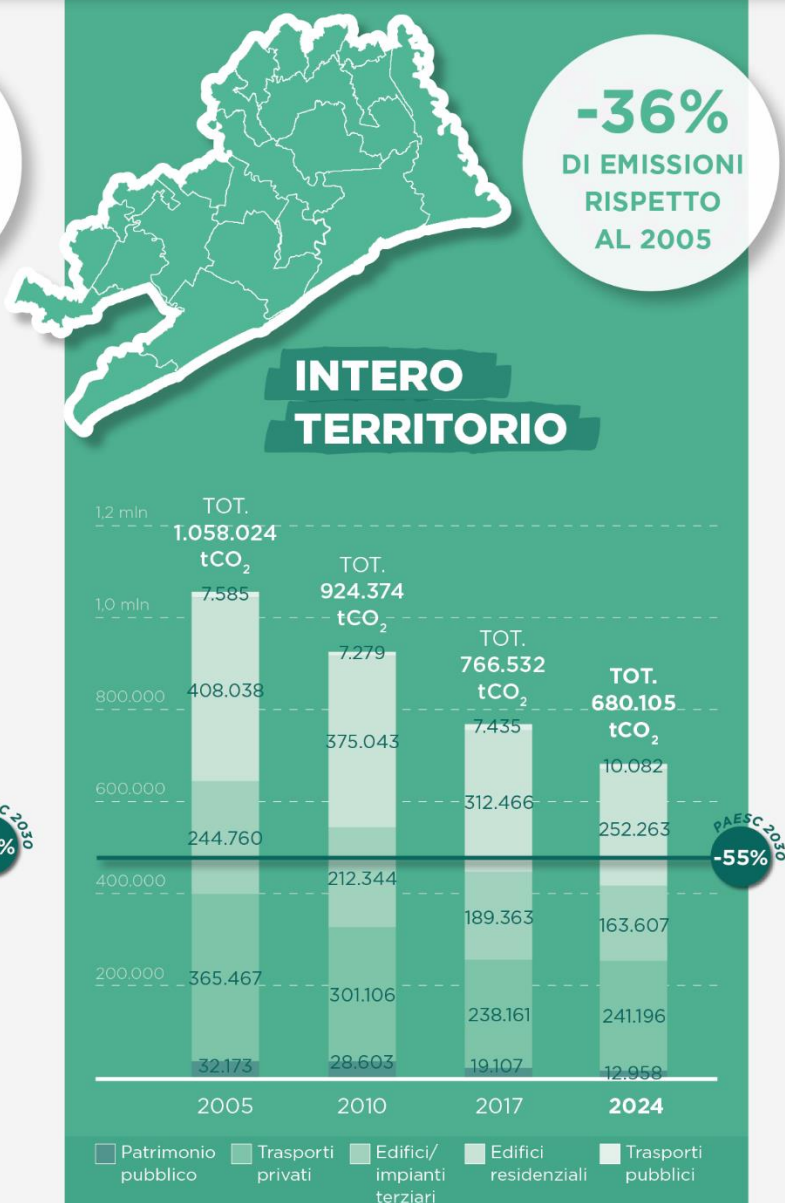
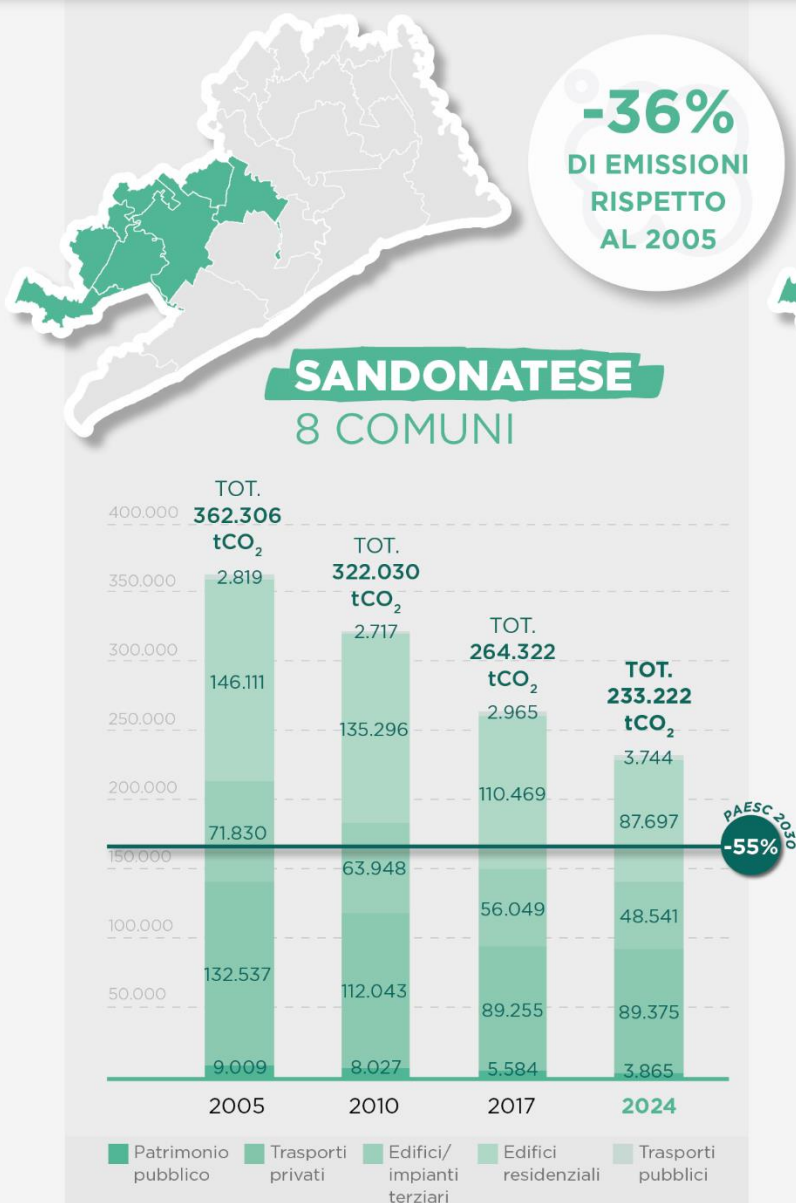
Nel PAESC la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> si calcola attraverso la redazione di appositi **INVENTARI** negli anni:

- **INVENTARIO DI BASE DELLE EMISSIONI (IBE 2005)** con dati da PAES (e monitoraggi)
- **INVENTARIO DI MONITORAGGIO DELLE EMISSIONI (IME 2010 E IME 2017)** con dati da uffici comunali (per quanto riguarda gli edifici/impianti/mezzi di trasporto di proprietà comunale) e da Progetto Veneto Adapt (per tutti gli altri settori)
- **NUOVO INVENTARIO 2024** con dati da uffici comunali e da enti di distribuzione dell'energia

**I SETTORI CONSIDERATI NEGLI INVENTARI SONO:**

EDIFICI/  
ATTREZZATURE/IMPIANTI

## TRASPORTI



**-40% PER  
ABITANTE  
EQUIVALENTE**

(ulteriore -4% rispetto all'ultimo monitoraggio)



**-39% PER  
ABITANTE  
EQUIVALENTE**

(ulteriore -2% rispetto all'ultimo monitoraggio)

## 2.3 ADATTAMENTO

Un altro obiettivo del PAESC è rafforzare la resilienza dei territori, intesa come la capacità di reagire e adattarsi agli effetti negativi del clima, recuperando un equilibrio anche dopo eventi critici. Per farlo, si interviene sia sul piano strutturale, attraverso azioni come la gestione delle risorse idriche o la riforestazione, sia sul piano sociale, promuovendo consapevolezza e partecipazione della popolazione.

Alla base di questo approccio c'è la **valutazione del rischio e della vulnerabilità** (VRV), che analizza il rapporto tra le caratteristiche del territorio e i possibili impatti climatici, integrando dati ambientali e strumenti di pianificazione.

Per quanto riguarda gli scenari climatici, il progetto fa riferimento ai modelli dell'IPCC, in particolare agli scenari RCP 8.5, che ipotizza un continuo aumento delle emissioni, e RCP 4.5, che prevede una loro stabilizzazione grazie a politiche di mitigazione. A livello globale, i dati più recenti mostrano un aumento significativo delle temperature: il 2025 è stato uno degli anni più caldi mai registrati e il triennio 2023–2025 ha superato la soglia di +1,5 °C rispetto all'epoca preindustriale, confermando un trend di riscaldamento ormai evidente.

Anche in Italia la situazione è preoccupante: si prevede un aumento delle temperature fino a 2 °C entro la metà del secolo, una diminuzione delle precipitazioni estive accompagnata però da eventi più intensi, un aumento dei periodi di siccità e delle ondate di calore, oltre a cambiamenti significativi negli ambienti marini, come l'innalzamento del livello del mare e l'erosione costiera.

A livello regionale, il caso del Veneto mostra chiaramente gli effetti del cambiamento climatico. Il clima della regione, già caratterizzato da una combinazione di influenze mediterranee e continentali, sta registrando un aumento delle temperature, in particolare delle minime, e una crescita delle ondate di calore. Anche le precipitazioni mostrano variazioni significative: nel 2024 sono state molto superiori alla media, segno di una maggiore variabilità e intensità degli eventi meteorologici.

Il Secondo Monitoraggio del PAESC approfondisce poi i principali rischi climatici. Il **rischio idraulico**, legato alle alluvioni, viene analizzato attraverso il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA), che classifica il territorio in base alla pericolosità e al rischio, considerando sia la probabilità degli eventi sia i possibili danni. Le **ondate di calore** vengono valutate attraverso indicatori come il numero di giorni molto caldi e di notti tropicali, che risultano in aumento anche nelle proiezioni future. Le **precipitazioni estreme** sono analizzate sia in termini di intensità sia di frequenza, evidenziando un incremento degli eventi più violenti. Infine, la **siccità** viene studiata attraverso la diminuzione delle precipitazioni estive, che rappresenta una criticità crescente.

Nel complesso si evidenzia come i cambiamenti climatici siano già in atto e destinati ad intensificarsi, rendendo necessario un approccio integrato che unisca conoscenza, pianificazione e azione. Il PAESC rappresenta quindi uno strumento fondamentale per guidare i territori verso una maggiore capacità di adattamento, riducendo i rischi e aumentando la resilienza di fronte alle sfide future.

Di seguito si riportano alcuni degli indicatori di sintesi calcolati.

# ADATTAMENTO

Con **ADATTAMENTO** si intende il **processo di regolazione** da parte dei sistemi naturali o umani, in risposta agli stimoli attesi o attuali del clima o ai suoi effetti, in grado di moderare i danni o sfruttare le opportunità favorevoli e i potenziali benefici.

## PERICOLO ATTUALE

*SINTESI DEGLI INDICATORI LOCALI PER I DIVERSI PERICOLI CLIMATICI CHE INSISTONO SUL TERRITORIO DELLA VENEZIA ORIENTALE*

### INONDAZIONI



**83,17%**

DEL TERRITORIO  
È INTERESSATO  
DA **CONDIZIONI  
DI PERICOLOSITÀ  
IDRAULICA**



**24,57%**

DEL TERRITORIO  
È ESPOSTO A  
**RISCHIO IDRAULICO  
MAGGIORE DI  
R2 (MEDIO)**



**18,83 GG**

**NOTTI TROPICALI  
REGISTRATE**  
(media decennale -  
2011-2020)



**41,35 GG**

**CALDI  
REGISTRATI**  
(media decennale -  
2011-2020)

### PRECIPITAZIONI ESTREME



**36,23 mm**

**MASSIMA INTENSITÀ  
ORARIA (1H) DI PRECIPITAZIONE**  
(media dataset stazionali)



**245,53 mm**

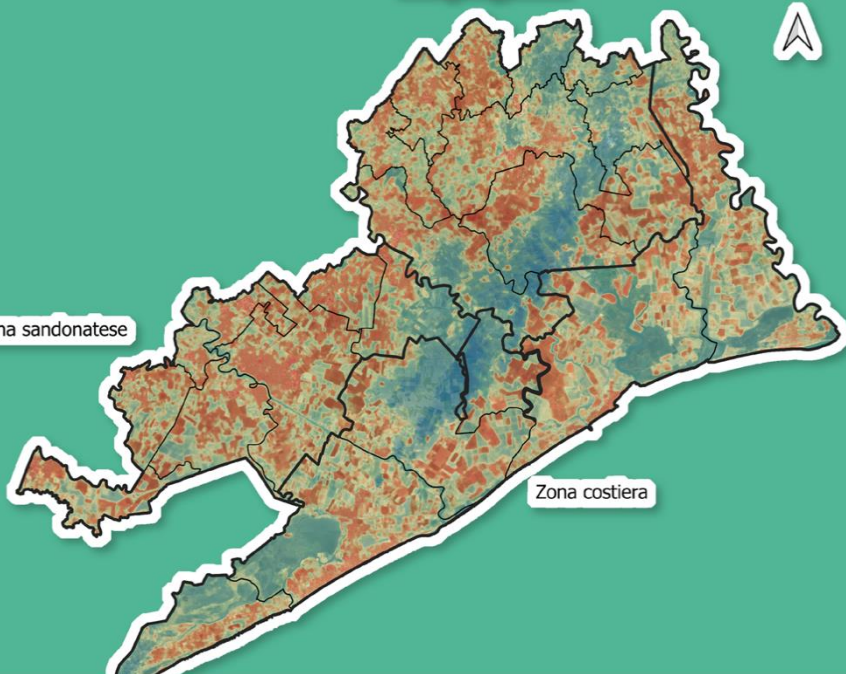
**PRECIPITAZIONE  
CUMULATA ESTIVA**  
(media decennale - 2011-2020)

Zona portogruarese

Zona sandonatese

Zona costiera

Le isole di calore non sono fenomeni isolati, ma si estendono in modo diffuso su tutto il territorio del Veneto Orientale: il cambiamento climatico non riguarda realtà lontane, bensì interessa direttamente anche il **nostro ambiente e la nostra quotidianità**.



## PROIEZIONI CLIMATICHE

*SINTESI DELLE ANOMALIE MEDIE TRENTENNALI (2021-2050)*

*PREVISTE SECONDO LO SCENARIO CLIMATICO RCP 4.5*

*(Scenario intermedio che prevede azioni di mitigazione moderate)*

### PRECIPITAZIONI ESTREME



**+24,99%**

**PRECIPITAZIONE  
ESTREMA** STAGIONE  
PRIMAVERILE  
(anomalia media  
trentennale  
2021-2050)



**+7,22%**

**PRECIPITAZIONE  
ESTREMA** STAGIONE  
INVERNALE  
(anomalia media  
trentennale  
2021-2050)



**-14,47%**

**PRECIPITAZIONE  
ESTREMA**  
STAGIONE ESTIVA  
(anomalia media  
trentennale  
2021-2050)



**+30,59%**

**PRECIPITAZIONE  
ESTREMA** STAGIONE  
AUTUNNALE  
(anomalia media  
trentennale  
2021-2050)

### ONDATE DI CALORE



**+15,28%**

**NOTTI TROPICALI**  
(anomalia media  
trentennale  
2021-2050 )



**+17,16%**

**GIORNI CALDI**  
(anomalia media  
trentennale  
2021-2050 )

### SICCITÀ



**-9,73%**

**PRECIPITAZIONE  
CUMULATA ESTIVA**  
(anomalia media  
trentennale 2021-2050 )

## 2.4 POVERTÀ ENERGETICA

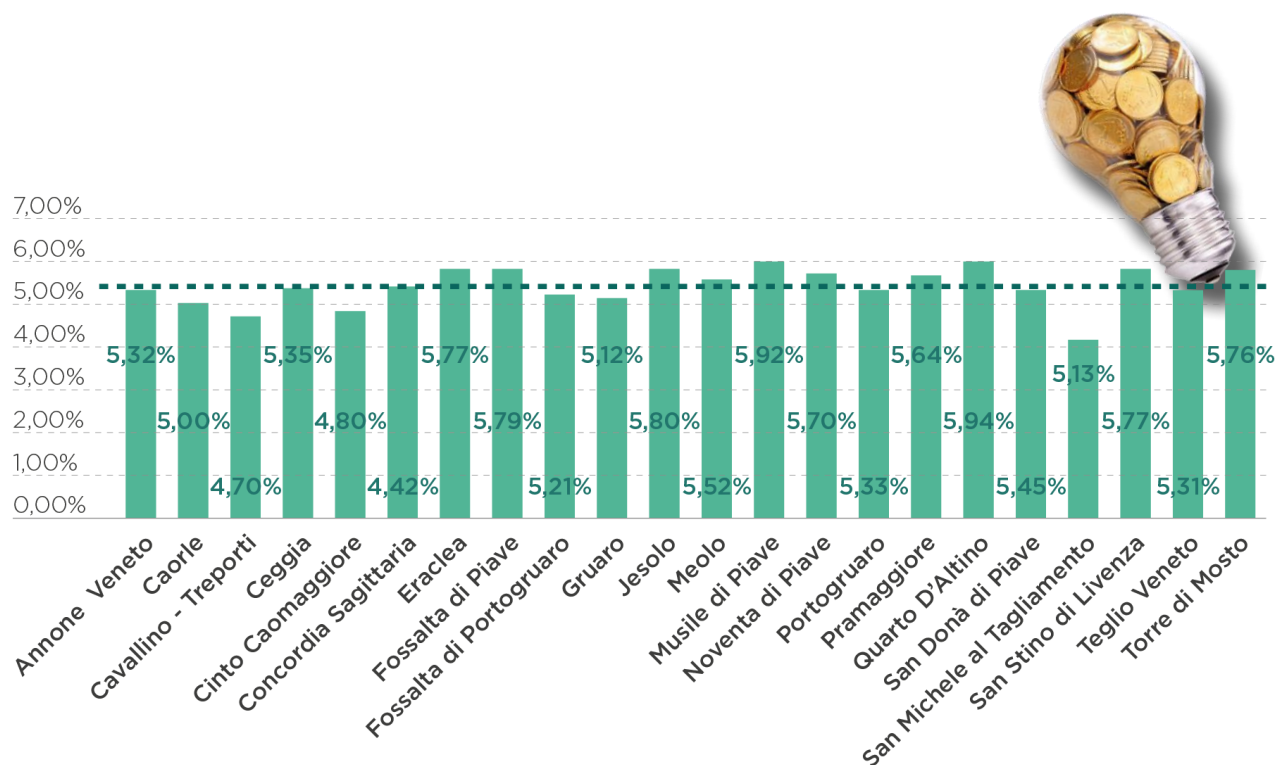
Per valutare la povertà energetica nei comuni analizzati sono stati utilizzati due indicatori principali: uno legato alle **caratteristiche delle abitazioni** e uno di tipo **socio-economico**.

Il primo indicatore si basa sull'analisi degli attestati di prestazione energetica (APE). I dati mostrano un aumento significativo delle certificazioni negli ultimi anni, anche grazie agli incentivi statali. Tuttavia, emerge che **oltre la metà degli edifici rientra nelle classi energetiche più basse** (F, G, H), indicando una diffusa scarsa efficienza energetica del patrimonio edilizio. Questo comporta maggiori consumi e costi, incidendo soprattutto sulle famiglie economicamente più fragili.

Il secondo indicatore considera invece la relazione tra spesa energetica e reddito. Per calcolarlo, sono stati stimati i consumi e i costi dell'energia (elettricità, gas, carburanti), distinguendo tra settore residenziale e trasporti. La spesa energetica è stata poi rapportata al numero di famiglie, considerando anche le presenze turistiche nei comuni a forte vocazione turistica, e confrontata con il reddito medio familiare, calcolato a partire dai dati fiscali. Ne risulta una **spesa energetica annua per famiglia generalmente compresa tra circa 1.600 e 2.500 euro**.

L'**indice di povertà energetica**, dato dal rapporto tra spesa energetica e reddito, evidenzia un **valore medio pari al 5,40%**. Più della metà dei comuni presenta valori superiori alla media, con un massimo del 5,94% e un minimo del 4,13%. Nei comuni turistici i risultati possono essere parzialmente distorti, poiché una parte dei consumi è legata ai flussi turistici e non ai residenti.

Nel complesso, i dati mostrano una situazione in linea con il contesto regionale e migliore rispetto alla media nazionale: tutti i comuni analizzati presentano infatti livelli di povertà energetica inferiori al dato italiano (9%) e vicini alla media del Veneto (6,3%), indicando una vulnerabilità energetica relativamente contenuta, pur con criticità legate all'efficienza degli edifici.



## 2.5 IL PIANO DELLE AZIONI

Il Piano delle azioni del PAESC si struttura in un sistema organico di azioni articolate su **tre livelli territoriali**, al fine di garantire coerenza tra dimensione locale, macroarea omogenea e strategia complessiva di area vasta. Le azioni sono infatti individuate per **singolo comune, macroarea omogenea e per l'intero territorio dei 22 comuni**.

Per ciascuno di questi livelli nel progetto vengono esaminate le azioni del PAESC e introdotte durante il 1° monitoraggio, nonché introdotte le schede descrittive dettagliate delle nuove azioni comprensive di obiettivi, soggetti attuatori, tempistiche, stima dei costi, indicatori di monitoraggio e descrizione dell'azione.

Le azioni sono inoltre classificate secondo la loro **tipologia di intervento**, distinguendo tra **azioni di mitigazione**, finalizzate alla riduzione delle emissioni climalteranti; **azioni di adattamento**, volte a rafforzare la resilienza del territorio agli impatti del cambiamento climatico; **azioni di contrasto alla povertà energetica**, orientate alla riduzione della vulnerabilità energetica delle famiglie, al miglioramento dell'accesso ai servizi energetici essenziali e alla promozione di strumenti di inclusione. Le azioni possono presentare carattere integrato, contribuendo simultaneamente a due o più delle tipologie sopra elencate e concorrendo in modo trasversale al raggiungimento degli obiettivi di mitigazione, adattamento e contrasto alla povertà energetica.

Ne deriva un quadro dinamico e progressivo, in cui il Piano non è un documento statico, ma uno strumento evolutivo di governance climatica, aggiornato sulla base dei risultati conseguiti e delle nuove priorità territoriali emerse nel tempo.

Di seguito si riportano alcune tra le **principali azioni ad ampio raggio**. Le azioni già previste nella fase iniziale del Piano evidenziano una forte attenzione ai temi dell'adattamento climatico, in particolare per quanto riguarda la gestione integrata delle aree costiere, dei sistemi lagunari e fluviali, la pianificazione territoriale orientata al contenimento del consumo di suolo e la gestione sostenibile delle aree forestali. Parallelamente, si consolidano interventi di mitigazione legati alla riqualificazione del patrimonio pubblico, alla promozione delle Comunità Energetiche Rinnovabili e alla diffusione di sistemi di gestione ambientale certificati in particolare tra i territori costieri.

Con il secondo monitoraggio, il quadro si amplia ulteriormente. Le nuove azioni strategiche introducono strumenti di pianificazione sovracomunale (Masterplan dell'Acqua, della Viabilità, Litoranea Veneta), interventi di rigenerazione urbana (SISUS), progetti europei innovativi in ambito climatico e ambientale (ad esempio Horizon GRACE, CROSS ALERT), nonché iniziative strutturali in ambito energetico.

Nel complesso, il sistema delle azioni principali evidenzia un progressivo passaggio:

- da interventi prevalentemente puntuali a strategie territoriali integrate di pianificazione e governance;
- da una focalizzazione esclusiva sulla riduzione delle emissioni a un approccio che integra mitigazione, adattamento e povertà energetica.

Il PAESC si configura pertanto come uno strumento dinamico di programmazione climatica territoriale, capace di evolvere nel tempo e di integrare politiche ambientali, urbanistiche, energetiche e socioeconomiche in una visione unitaria di sviluppo sostenibile.

| Categoria                   | Azioni rilevanti nel PAESC                                                                 | Tipologia | Descrizione                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Edilizia pubblica           | Azioni di riqualificazione energetica di edifici pubblici (PNRR)                           | M         | Riqualificazione energetica avanzata del patrimonio pubblico con riduzione dei consumi                                                                                                                                                        |
|                             | Certificazione EMAS a Cavallino–Treporti e Eraclea                                         | M         | Introduzione sistema di gestione ambientale per documentare l'accuratezza dell'ente pubblico nella progettazione e realizzazione delle politiche ambientali                                                                                   |
| Turismo sostenibile         | Attuazione misure SGA nel Polo turistico di Bibione                                        | M+A       | Sistema di gestione ambientale applicato al comparto turistico                                                                                                                                                                                |
|                             | PSL Progetto Itinerari                                                                     | A         | Sviluppo turismo lento e valorizzazione territoriale attraverso la digitalizzazione                                                                                                                                                           |
|                             | Masterplan Litoranea Veneta Fluviale                                                       | A         | Valorizzazione sistema fluviale in ottica di adattamento, fruizione sostenibile e turismo lento                                                                                                                                               |
| Ambiente e biodiversità     | Contratti di Area Umida (Laguna di Caorle e Laguna Nord di Venezia)                        | A         | Strumento partecipativo e coordinamento interistituzionale per gestione ecosistemica e resilienza in ambito costiero                                                                                                                          |
|                             | Contratti di Fiume Piave e Lemene e Reghena                                                | A         | Governance partecipata per resilienza fluviale                                                                                                                                                                                                |
|                             | Linee guida gestione integrata zona costiera                                               | A         | Coordinamento strategico per tutela e adattamento del sistema litoraneo mediante rilievi con drone e topobatimetrici in collaborazione con il Consorzio di Bonifica e supervisione di Arpav                                                   |
|                             | Costruzione nuovi habitat litoranei – Bocca di Lido Punta Sabbioni                         | A         | Azione strutturale di tutela e costituzione della biodiversità litoranea                                                                                                                                                                      |
| Pianificazione territoriale | Biostrasse in Eraclea Mare                                                                 | A         | Infrastrutture leggere (ripavimentazione) per migliorare il drenaggio superficiale delle acque di prima pioggia                                                                                                                               |
|                             | Aggiornamenti Piano degli interventi                                                       | A         | Strumento urbanistico con integrazione obiettivi climatici (es. Concordia Sagittaria: variante urbanistica con riduzione del consumo di suolo, recepimento PGRA e crediti di rinaturalizzazione)                                              |
|                             | Progetto SISUS (Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile) del Basso Piave Urbano | M+A+P.E.  | Strumento che il territorio ha a disposizione per raggiungere gli obiettivi definiti dall'European Green Deal.<br>Tra i progetti: riqualificazione alloggi Ater, corridoi verdi, ciclabili, forestazione, depurazione delle acque, co-husing. |
|                             | Masterplan dell'Acqua del Veneto Orientale                                                 | A         | Obiettivo di superare una gestione frammentata delle criticità idrauliche costruendo un quadro unitario di intervento, rivolgendo particolare attenzione alle aree produttive                                                                 |
|                             | Masterplan della Viabilità del Veneto Orientale                                            | A         | Pianificazione coordinata della mobilità territoriale in chiave di resilienza e sicurezza                                                                                                                                                     |

| Categoria                     | Azioni rilevanti nel PAESC                                 | Tipologia | Descrizione                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                               | Interventi di difesa del litorale dall'erosione marina     | A         | Previsti interventi per la difesa della linea di costa ed il ripascimento del litorale di Jesolo soggetto ad erosione marina attraverso scogliere e "reef ball" (barriere artificiali che favoriscono il ripopolamento marino e bloccano la sabbia), interventi alla foce del fiume Piave per migliorare il flusso dei sedimenti e macro-ripascimento. |
| Forestazione                  | Piano gestione aree forestali (Boschi delle Lame e Viola)  | A         | Ampliamento del Bosco delle Lame (+5,40 ha) nell'ambito del progetto metropolitano di forestazione, con interventi LIFE e Interreg per biodiversità, corridoi ecologici e gestione sostenibile dei flussi turistici                                                                                                                                    |
|                               | Piano gestione forestale (Bandiziol e Prassaccon)          | A         | Gestione forestale FSC con progetti europei su crediti di carbonio, resilienza climatica e incremento biodiversità                                                                                                                                                                                                                                     |
| Gestione idrica               | Iniziative AUSIR (riduzione perdite idriche)               | A         | Riduzione consumo idrico e aumento efficienza infrastrutturale                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Fonti energetiche rinnovabili | Costituzione di Comunità Energetiche Rinnovabili           | M+P.E.    | Iniziativa ArtComCER, comunità energetica sovracomunale attiva nell'area del Portogruarese e del Basso Piave e varie iniziative per attivazione di CER locali (a titolo d'es. Quarto d'Altino e Jesolo)                                                                                                                                                |
| Mobilità                      | Installazione punti di ricarica auto elettriche            | M         | Potenziamento infrastruttura per mobilità elettrica e decarbonizzazione trasporti (a titolo d'es. Quarto d'Altino e Jesolo)                                                                                                                                                                                                                            |
| Agricoltura sostenibile       | Progettualità Veneto Agricoltura a Vallevicchia di Caorle  | A         | Sperimentazione e tutela ambientale in area costiera ad alta vulnerabilità climatica attraverso la realizzazione di numerosi progetti europei                                                                                                                                                                                                          |
|                               | Regolamento uso fitofarmaci                                | A         | Regolamentazione dell'uso dei prodotti fitosanitari per la tutela della salute pubblica, della qualità ambientale e del paesaggio agricolo                                                                                                                                                                                                             |
|                               | Sviluppo del biodistretto e mobilità sostenibile integrata | M+A       | Integrazione tra agricoltura biologica, turismo lento e mobilità dolce; rafforza resilienza economica e ambientale                                                                                                                                                                                                                                     |
| Buone pratiche                | Progetto Horizon GRACE                                     | A         | Progetto europeo per sperimentazione di soluzioni innovative di adattamento nelle aree costiere (riduzione della salinizzazione del suolo rurale, modello di multirischio basato sull'intelligenza artificiale e realizzazione di un ecomuseo)                                                                                                         |
|                               | Progetto CROSS ALERT                                       | A         | Progetto europeo per creare misure preventive e di soccorso per affrontare le conseguenze derivanti dai disastri naturali nell'area transfrontaliera ITA-SLO.                                                                                                                                                                                          |

## 2.6 CONCLUSIONI

Il Secondo monitoraggio del **Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima** ha permesso di elaborare un'analisi dettagliata dello **stato di attuazione delle azioni** del PAESC, sia a livello comunale che territoriale.

Si tratta di:

- **284 azioni in corso, 129 completate, 28 non ancora avviate e 7 rinviate;**
- **71 nuove azioni;**
- una riduzione stimata di **95.238 tCO<sub>2</sub>/anno** conseguita attraverso le azioni, il 50% rispetto all'obiettivo fissato al 2030;
- risorse economiche impiegate pari a circa **59 milioni di euro**.

I dati raccolti consentono di valutare l'efficacia delle politiche locali e di orientare in modo più mirato gli interventi futuri, in coerenza con le strategie europee e nazionali in materia di energia e clima.

Con la redazione del **nuovo Inventario delle Emissioni aggiornato al 2024** è stato possibile disporre di un quadro conoscitivo aggiornato e strutturato sull'andamento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, ridotte del **-36% rispetto all'anno 2005** nell'intero territorio.

Tale strumento ha inoltre permesso di individuare con maggiore precisione i settori che presentano ancora le maggiori criticità (in particolare il settore dei trasporti) e i più elevati margini di miglioramento.

Grazie all'aggiornamento della **Valutazione dei Rischi e delle Vulnerabilità** del territorio sono stati elaborati indicatori significativi: valori quali l'**83,17% del territorio interessato da pericolosità idraulica**; scenari climatici che prevedono, nelle mezze stagioni, un **aumento del 25–30% delle precipitazioni estreme**; nonché un **incremento del 17% dei giorni estremamente caldi**. Tali evidenze giustificano un graduale spostamento dell'attenzione strategica verso le politiche di adattamento, più che verso la sola mitigazione delle emissioni.

Con la recente adesione del **Modulo di Rafforzamento al Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia** per tutti i 22 Comuni firmatari, sono ora previsti tre obiettivi principali:

- **riduzione delle emissioni di gas serra**, con traguardi a medio termine (2030) e lungo termine (2050);
- **aumento della resilienza territoriale**, rafforzando la capacità di adattamento agli impatti negativi del cambiamento climatico;
- **contrasto alla povertà energetica**, al fine di garantire un accesso equo, sicuro e sostenibile all'energia per tutti.

Il primo impegno comporta l'innalzamento dell'obiettivo di riduzione al **55% entro il 2030**, in sostituzione del precedente target del 40% rispetto all'anno base 2005, e la prospettiva di **neutralità climatica al 2050**. Per raggiungere questi ambiziosi obiettivi sarà necessario promuovere incisive iniziative di risparmio energetico sul territorio: l'andamento delle emissioni dimostra che, avendo già conseguito nel 2024 una riduzione del 39% delle emissioni per abitante equivalente, è pienamente giustificato alzare ulteriormente l'asticella.

Il secondo impegno, relativo al **rafforzamento della resilienza territoriale**, rimane pienamente coerente con quanto già previsto nel PAESC e continua a costituire una priorità strategica per la Venezia Orientale, orientata a favorire azioni di adattamento ai cambiamenti climatici e di prevenzione dei rischi ambientali.

Il terzo impegno introduce invece una **nuova dimensione del PAESC**: la **lotta alla povertà energetica**, con l'obiettivo di garantire l'accesso a energia sicura, sostenibile e a prezzi accessibili per tutti i cittadini, in un'ottica di **giusta transizione** e inclusione sociale. Dall'analisi sviluppata risulta che il **valore medio dell'indice di povertà energetica** tra i comuni esaminati è pari al **5,4%**, dato inferiore sia alla media regionale (6,3%) che nazionale (9%).

Alla luce di questo rinnovato contesto, i Comuni della Venezia Orientale si impegnano ad **intensificare le ambizioni, rinnovare i propri impegni** in linea con le strategie europee e **accelerare l'attuazione delle azioni** già previste o in corso di definizione con la consapevolezza che, solo attraverso un'azione coordinata, condivisa e progressiva sarà possibile garantire la **neutralità climatica entro il 2050** e contribuire in modo significativo alla sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio.

## 3. MASTERPLAN DELLA VIABILITÀ

### 3.1 INTRODUZIONE

Il **Masterplan della viabilità del Veneto Orientale** rappresenta uno strumento di pianificazione strategica sovracomunale finalizzato a delineare un quadro organico e coordinato delle principali dinamiche di traffico e mobilità del territorio. La sua funzione è fornire un riferimento tecnico-amministrativo condiviso, capace di supportare i processi decisionali relativi allo sviluppo infrastrutturale, al miglioramento dell'accessibilità e alla mitigazione delle criticità viabilistiche esistenti.

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, con particolare riferimento ai piani della mobilità e dell'accessibilità urbana (PUMS, BICIPLAN, PEBA, PAU, PUT, PGU). Il Masterplan si configura pertanto come documento quadro, capace di raccordare esigenze locali e visione territoriale, promuovendo una pianificazione integrata, coerente e orientata allo sviluppo sostenibile.

In quest'ottica, il Masterplan non costituisce un piano immediatamente prescrittivo, ma si propone come base conoscitiva, di scenario e di indirizzo, utile a definire priorità di intervento, a favorire il coordinamento tra enti e a contribuire alla formazione di politiche di mobilità che valorizzino l'intermodalità, la sicurezza stradale, il trasporto pubblico e la ciclabilità.

Il presente documento è un aggiornamento dei precedenti Masterplan della mobilità sostenibile (2019, 2020 e 2021) e della viabilità (2021), aggiornando il quadro conoscitivo dell'area, valutando le criticità, per arrivare alla formulazione di indirizzi progettuali utili per la pianificazione locale futura.

Si rende pertanto necessario avviare un rinnovato processo di partecipazione e coinvolgimento degli stakeholder (enti locali, gestori infrastrutturali, associazioni di categoria, operatori economici e portatori di interesse) attraverso iniziative di co-pianificazione e ascolto, finalizzate alla definizione di un'agenda condivisa e operativa.

### 3.2 FINALITÀ E OBIETTIVI DEL MASTERPLAN

Il Masterplan non ha competenza normativa diretta nella gestione del territorio, ma individua assetti programmatici e scenari di sviluppo coerenti con le esigenze del Veneto Orientale. Esso si configura come strumento di coordinamento sovra-comunale, finalizzato a mettere a sistema le diverse componenti della mobilità e a garantire coerenza tra pianificazione locale e visione territoriale d'insieme.

L'obiettivo generale del presente aggiornamento del masterplan della viabilità è quello di:

- consolidare e aggiornare il quadro conoscitivo della mobilità;
- verificare lo stato di attuazione delle strategie precedenti;
- costruire, attraverso un processo partecipativo, una visione condivisa della viabilità;
- fornire indirizzi orientativi per la pianificazione comunale;
- supportare in modo sinergico le future scelte programmatiche e progettuali.

Il Masterplan si pone quindi come riferimento strategico per lo sviluppo infrastrutturale e territoriale dell'area, promuovendo un approccio integrato, sostenibile e non settoriale alla mobilità.

Il Masterplan è finalizzato a produrre un aggiornamento organico e condiviso del quadro della mobilità del Veneto Orientale, attraverso la raccolta e sistematizzazione dei dati disponibili presso i diversi Enti e la costruzione di banche dati aggiornate a scala intercomunale.

L'analisi dello stato attuale della rete stradale e ciclabile consentirà di individuare criticità, discontinuità e carenze infrastrutturali, definendo possibili strategie di intervento orientate alla messa in sicurezza, al miglioramento dell'accessibilità e al completamento della rete esistente. In tale contesto, il Masterplan fornirà indirizzi sovracomunali a supporto delle scelte progettuali delle Amministrazioni locali, favorendo soluzioni coordinate alle problematiche di connessione interna ed esterna.

Tra le ricadute attese vi è inoltre una più equilibrata distribuzione dei flussi di traffico, attraverso la fluidificazione della circolazione e la promozione di un progressivo riequilibrio modale verso il trasporto collettivo e le forme di mobilità sostenibile. Coerentemente con i principi di tutela territoriale, saranno privilegiati interventi di ottimizzazione e adeguamento della rete esistente, limitando le trasformazioni infrastrutturali di maggiore impatto e garantendo un'integrazione tra mobilità, assetto urbano e qualità ambientale.

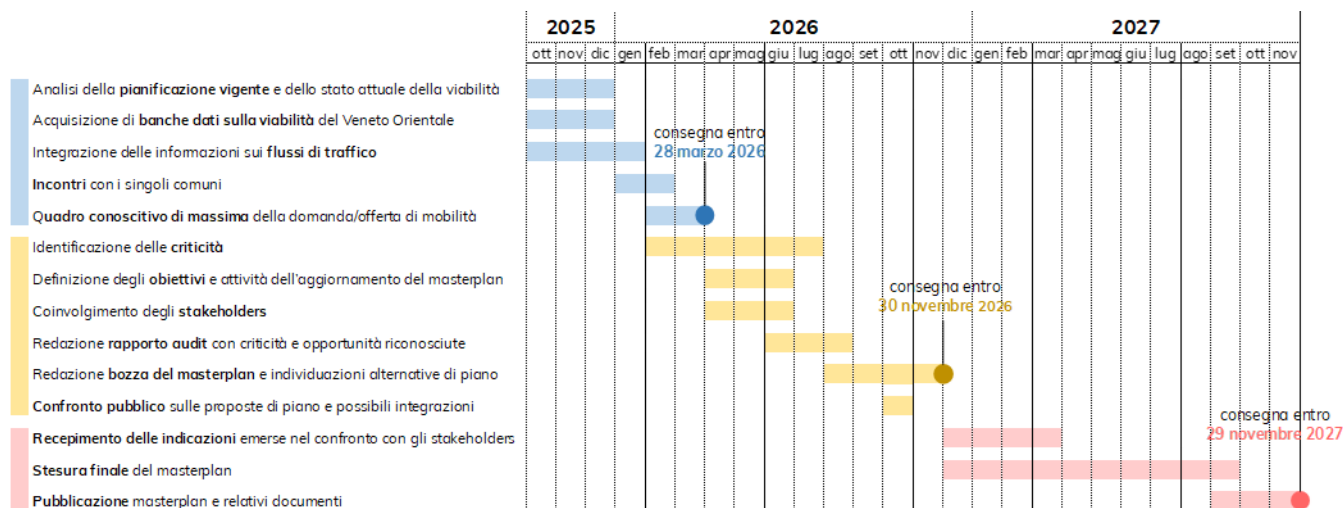
### 3.3 FASI DEL LAVORO

Il piano delle attività del Masterplan è articolato in tre fasi distinte, finalizzate a garantire un aggiornamento strutturato, partecipato e coerente con le esigenze del Veneto Orientale.

La **prima fase** è dedicata alla costruzione del quadro conoscitivo di base. Essa comprende l'analisi della pianificazione vigente e dello stato attuale dell'infrastruttura viaria, l'acquisizione e l'integrazione di banche dati relative alla viabilità, nonché la raccolta di informazioni sui flussi di traffico nei punti significativi della rete. Questa fase ha permesso di formare un quadro preliminare della domanda e dell'offerta di mobilità, considerando sia il traffico privato su gomma sia la rete ciclabile.

La **seconda fase** prevede la definizione degli obiettivi e delle attività specifiche per l'aggiornamento del Masterplan. In questa fase verranno coinvolti gli stakeholder del territorio, con la redazione di un rapporto di audit che evidenzia criticità e opportunità, l'identificazione delle principali problematiche infrastrutturali e di mobilità, e la redazione di una bozza di Masterplan con possibili alternative. La fase si concluderà con un confronto pubblico sulle proposte di piano e con eventuali integrazioni.

La **terza fase** riguarda la stesura finale degli elaborati e la loro pubblicazione. Essa include il recepimento delle indicazioni emerse dal confronto con gli stakeholder, la finalizzazione dei documenti relativi alle infrastrutture stradali e ciclabili e la pubblicazione ufficiale del Masterplan, insieme ai relativi materiali di supporto, a completamento del processo di aggiornamento strategico.



Cronoprogramma

### 3.4 INQUADRAMENTO SOCIO ECONOMICO

Il Veneto Orientale è un'area territoriale di circa 1.140 km<sup>2</sup>, comprendente 22 Comuni: Annone Veneto, Caorle, Cavallino-Treporti, 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, San Donà di Piave, San Michele al Tagliamento, San Stino di Livenza, Teglio Veneto e Torre di Mosto.

Il territorio è delimitato da confini naturali significativi: a nord-est dal fiume Tagliamento, a nord-ovest dalla fascia delle risorgive, a ovest dal fiume Sile e dalla laguna di Venezia, e a sud dalla fascia litoranea. L'area a monte si sviluppa lungo il corridoio europeo, con importanti centri urbani e un paesaggio agrario caratterizzato dalla presenza di sistemi rurali, mentre la zona costiera è più densamente urbanizzata e vede la consolidata affermazione dell'industria turistica. Il Veneto Orientale presenta una marcata frammentazione insediativa, con una rete diffusa di centri medio-piccoli, e un'elevata densità di imprese e attività produttive. Il territorio è caratterizzato da rilevanti valenze ambientali e paesaggistiche, in particolare legate al sistema delle acque e alla rete di corsi d'acqua e vie navigabili che costituiscono parte integrante della litoranea veneta, estesa dalla laguna di Venezia fino alla foce del fiume Isonzo. Numerose aree sono tutelate, tra cui Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS), a conferma dell'elevata qualità ambientale.

Per quanto riguarda la **popolazione residente** nel Veneto Orientale negli ultimi vent'anni ha mostrato un periodo di crescita nei primi anni 2000, raggiungendo un consolidamento intorno ai 234.000 abitanti negli anni più recenti (dati Istat).

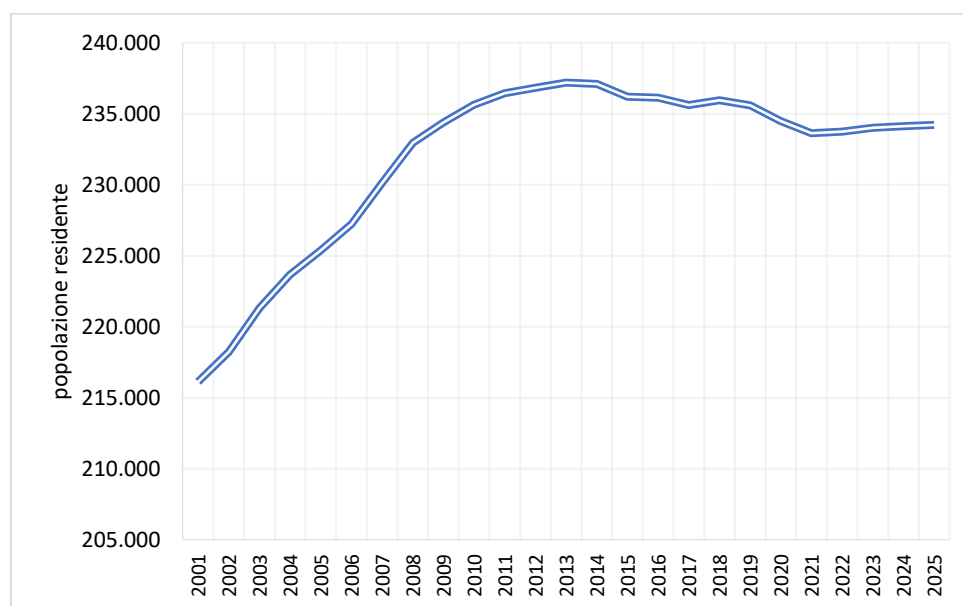


Figura 1: Popolazione residente nel territorio del Veneto Orientale (elaborazione dati Istat)

Il Veneto Orientale si distingue per la sua **elevata attrattività turistica**, grazie alla combinazione di paesaggi naturali, località costiere rinomate e patrimonio culturale diffuso. Nel 2024 l'area ha registrato **oltre 23 milioni di presenze**, confermando la ripresa e il consolidamento del settore nel periodo post-pandemico.

I dati ISTAT relativi al numero di presenze negli esercizi ricettivi in Italia evidenziano come, tra i primi dieci comuni italiani per volume di presenze nel 2024, figurino ben quattro località balneari del Veneto Orientale.

Accanto a grandi città d'arte e poli metropolitani quali Roma, Milano, Venezia e Firenze, compaiono infatti comuni che, pur avendo dimensioni demografiche sensibilmente più contenute, registrano volumi di presenze estremamente elevati. In particolare, Cavallino-

Treporti supera i 6,7 milioni di presenze annue, mentre San Michele al Tagliamento e Jesolo si attestano oltre i 5 milioni, e Caorle supera i 4,4 milioni.

Il dato evidenzia una marcata specializzazione turistica della fascia costiera del Veneto Orientale, con livelli di attrattività comparabili, in termini quantitativi, a quelli di importanti capoluoghi italiani. Ancora più significativo risulta il rapporto tra presenze turistiche e popolazione residente: si tratta infatti di comuni di dimensioni medio-piccole che, nei periodi di massima affluenza, registrano carichi antropici estremamente elevati, con rilevanti implicazioni in termini di mobilità, servizi e infrastrutture

Tabella 1: Estratto tabella da Annuario Statistico Italiano del 2025. Primi cinquanta comuni italiani per numero di presenze negli esercizi ricettivi

| Comune                        | Presenze   | % di presenze sul totale nazionale (Italia = 100) |           |               |
|-------------------------------|------------|---------------------------------------------------|-----------|---------------|
|                               |            | Totale                                            | Residenti | Non residenti |
| 1. Roma                       | 42.705.319 | 9,2                                               | 5,4       | 12,3          |
| 2. Milano                     | 14.054.184 | 3,0                                               | 1,7       | 4,1           |
| 3. Venezia                    | 13.290.973 | 2,9                                               | 0,8       | 4,6           |
| 4. Firenze                    | 9.192.960  | 2,0                                               | 0,7       | 3,0           |
| 5. Rimini                     | 6.938.992  | 1,5                                               | 2,1       | 1,0           |
| 6. Cavallino-Treporti         | 6.761.224  | 1,5                                               | 0,4       | 2,3           |
| 7. San Michele al Tagliamento | 5.572.705  | 1,2                                               | 0,6       | 1,7           |
| 8. Jesolo                     | 5.496.611  | 1,2                                               | 1,0       | 1,4           |
| 9. Caorle                     | 4.426.817  | 0,9                                               | 0,6       | 1,3           |
| 10. Bologna                   | 4.146.877  | 0,9                                               | 0,8       | 0,9           |

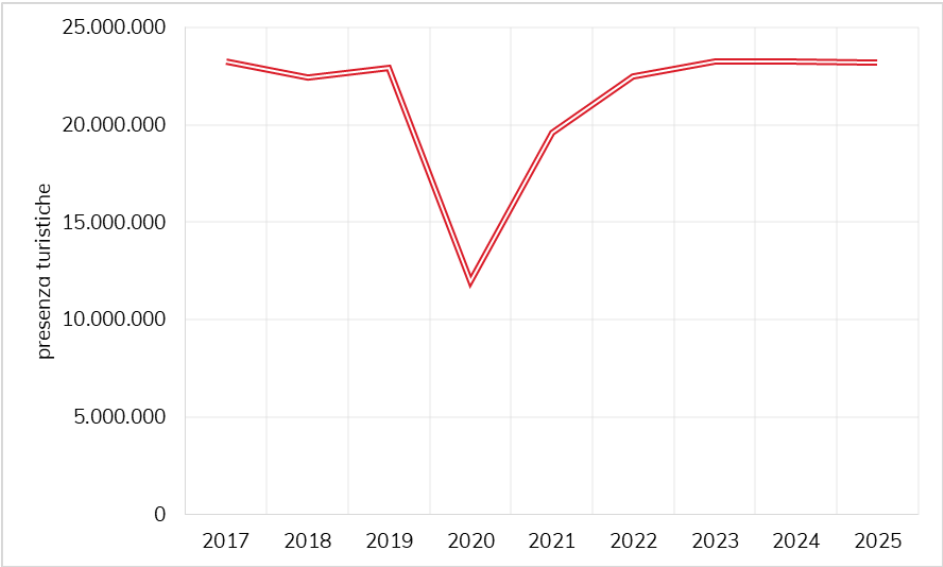


Figura 2: Presenze turistiche (elaborazione dati Istat)

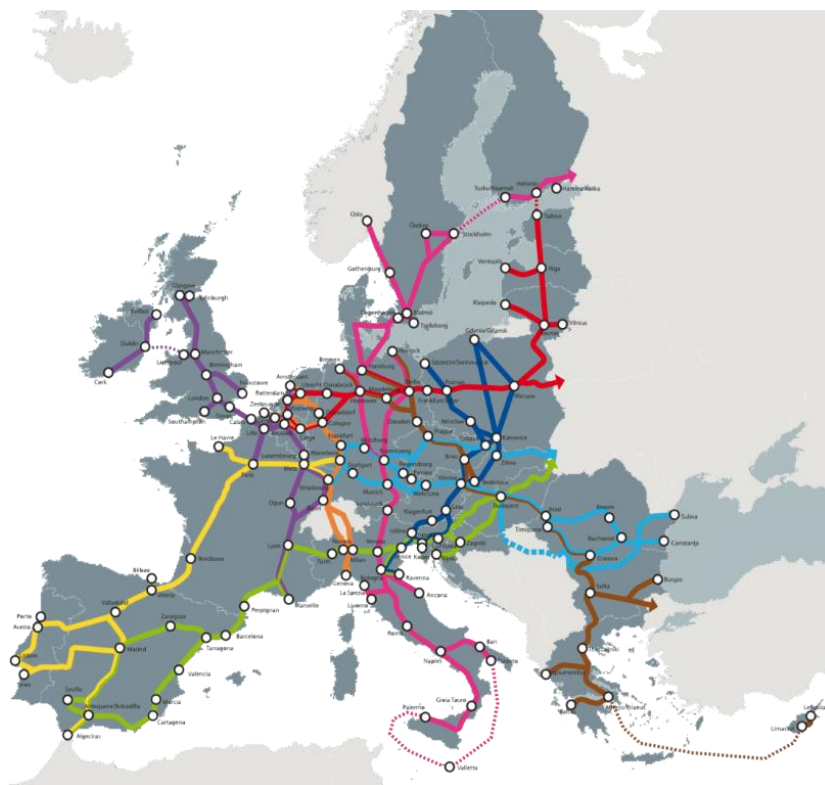
### 3.5 QUADRO PIANIFICATORIO E INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il territorio dei 22 comuni del Veneto Orientale è interessato e attraversato dalle reti di livello europeo e nazionale sia per quanto riguarda il trasporto motorizzato sia per quello ciclabile. I Corridoi TEN-T (Trans-European Networks) che interessano la città metropolitana di Venezia e in particolare l'area del Veneto Orientale sono:

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

Il territorio del Veneto Orientale si inserisce quindi all'interno di uno scenario infrastrutturale di scala europea, nel quale le reti di trasporto italiane costituiscono elementi integrati della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). In questo quadro, il Nord-Est italiano rappresenta una delle principali porte di accesso continentali per i flussi di persone e merci, grazie alla presenza dei corridoi europei Mediterraneo e Baltico-Adriatico, che collegano i sistemi portuali e metropolitani dell'Adriatico con i mercati dell'Europa centro-orientale, del Nord e del Mediterraneo occidentale. Questi assi strategici non solo connettono l'Italia con la Spagna, l'Europa centrale e i Paesi balcanici, ma si interfacciano anche con i distretti produttivi e logistici del Veneto, del Friuli-Venezia Giulia e dell'Emilia-Romagna, rendendo quest'area un nodo distributivo di rilevanza continentale.

In questo contesto, il Veneto Orientale assume un ruolo particolare, poiché costituisce un tratto di transito tra Venezia e Trieste lungo la direttrice euro-mediterranea, contribuendo al tempo stesso all'accessibilità verso i porti dell'Alto Adriatico e verso i poli turistici della costa. Tale collocazione geografica e funzionale determina un sistema di mobilità che non può essere letto in chiave esclusivamente locale: la rete viaria dell'area è condizionata da dinamiche a scala europea (traffico merci e transfrontaliero), nazionale (collegamenti est-ovest e nord-sud) e regionale (flussi turistici e pendolarismo).



Corridoi TEN-T

Per quanto riguarda la ciclabilità la rete principale è la rete europea Eurovelo, individuata dall'ECF (European Cyclists Federation), il cui itinerario Mediterranean Route (numero 8) attraversa il territorio del Veneto orientale, che nella pratica, viene tradotta da una delle ciclovie nazionali, la Trieste –Venezia), una ciclovia di circa 278 km tra Venezia e Trieste, di cui 116 km circa in Veneto e nel Veneto Orientale. Oltre a questo, si ricordano altri progetti di rilevanza internazionale (Monaco-Venezia e Via Claudia Augusta).

Oltre alle reti appena citate il territorio del Veneto Orientale è interessato anche da altri tracciati di infrastrutture leggere, quali cammini (Atlante dei cammini d'Italia, Rete Cammini Veneti) e rotte di navigazione fluviale

Il Masterplan della viabilità e ciclabilità del Veneto Orientale si colloca all'interno di un sistema articolato di strumenti di pianificazione territoriale e settoriale che, a diversa scala, disciplinano assetto infrastrutturale, mobilità e sviluppo territoriale. In particolare, il riferimento è costituito da:

- il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC);
- il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT);
- il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC);
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Venezia (PUMS VE2030).

Tali strumenti definiscono il quadro strategico entro cui devono essere lette le scelte infrastrutturali e funzionali relative alla viabilità dell'ambito orientale della Regione, garantendo coerenza tra scala regionale, metropolitana e locale.

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), approvato nel 2020, costituisce il riferimento urbanistico generale per l'assetto del territorio veneto. Esso integra le politiche infrastrutturali con:

- la tutela del paesaggio e del sistema ambientale;
- la salvaguardia delle aree agricole e fragili;
- il contenimento del consumo di suolo;
- la qualificazione del sistema insediativo policentrico veneto.

Il PTRC dedica al tema della mobilità la "tavola 04 - mobilità" di cui si riporta un estratto inquadrato sull'ambito di azione del Masterplan. La tavola riporta, per l'ambito del masterplan, indicazioni strategiche quali:

- i corridoi europei;
- la rete autostradale e delle strade statali/regionali e relative ipotesi di nuove connessioni;
- la localizzazione dei caselli autostradali, esistenti e di progetto;
- la rete ferroviaria, comprese eventuali previsioni relative allo sviluppo dell'AV/AC;
- il terminale intermodale primario di Portogruaro-Udine;
- gli assi di connessione alle località balneari;

oltre ad alcune indicazioni più riferite al sistema della mobilità su acqua come:

- il polo peschereccio di Caorle;
- la rete di corsi interni navigabili;
- il macro ambito della nautica da diporto e relative polarità.

Anche l'apparato normativo del PTRC offre indicazioni utili sulla direzione da intraprendere nella programmazione e gestione del sistema della mobilità, l'art 38 "Sistemi di Trasporto" afferma che il PTRC "...promuove la razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento viario di supporto, anche mediante la riqualificazione delle infrastrutture esistenti."

Sempre l'articolo 38 riporta le azioni che la Regione si prefigge di promuovere:

"a) il potenziamento dell'interscambio ferro - gomma fra servizi pubblici..."

"b) un'offerta di trasporto basata sull'utilizzo integrato dei mezzi pubblici, con tecnologia e combustibili a basso impatto ambientale..."

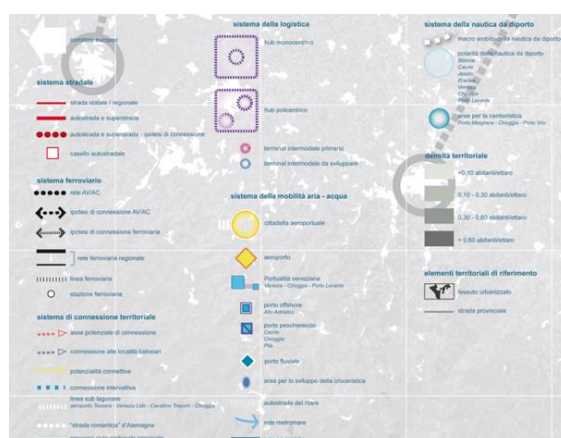
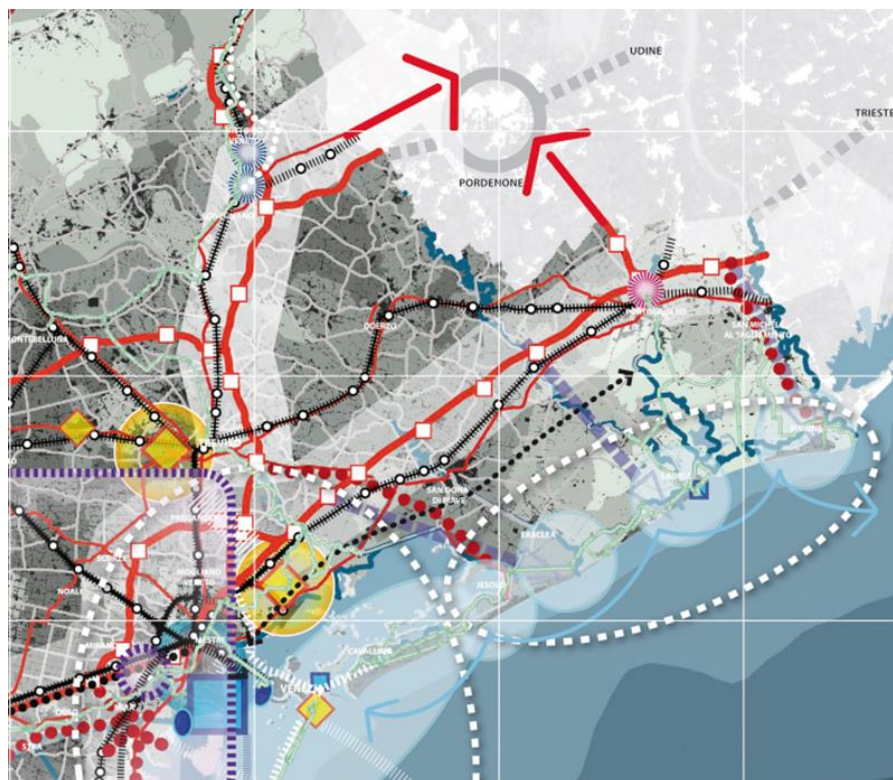
"c) un sistema di parcheggi scambiatori..."

“d) la Rete ferroviaria regionale quale strumento di decongestione dei traffici che investono l’area veneta caratterizzata da un modello insediativo diffuso”

“e) la possibilità di accesso alle reti viarie principali attraverso svincoli, da attivarsi anche mediante contro strade da ricondurre agli svincoli regolamentati...”

“f) lo sviluppo ordinato e funzionale delle aree di sosta afferenti il sistema autostradale e stradale...”

“g) il potenziamento dell'interscambio fra la rete navigabile fluviale e lacuale e gli altri sistemi per il trasporto di merci e persone, razionalizzando ed ottimizzando la connessione e le infrastrutture a supporto dei sistemi”.



Estratto PTSC

Inoltre, il PTSC individua tutte le aree afferenti ai caselli autostradali come “aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale”, nel dettaglio l’art. 40 definisce i criteri di individuazione delle stesse e gli indirizzi di sviluppo.

Per quanto riguarda la mobilità lenta il PTSC definisce le ciclovie extraurbane come lo strumento necessario a garantire una vasta rete ciclabile regionale di collegamento per i centri urbani contermini e di attraversamento delle aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale con l’obiettivo di facilitare e incentivare l’uso della bicicletta, anche in area extraurbana come sistema

alternativo all'automobile. Le ciclovie sono inoltre considerate elementi di valorizzazione per la fruizione delle aree nucleo, ricomprese nella Rete ecologica regionale e delle aree adiacenti alla litoranea veneta.

Il PTRC individua il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e il Piano Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) come gli strumenti di settore per la pianificazione delle tematiche inerenti il sistema dei trasporti e della mobilità.

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) rappresenta il principale strumento di programmazione settoriale in materia di mobilità e logistica a scala regionale. Esso definisce le strategie di medio-lungo periodo per l'organizzazione del sistema dei trasporti, ponendo al centro:

- la sostenibilità ambientale ed energetica del sistema della mobilità;
- il riequilibrio modale a favore del trasporto collettivo e ferroviario;
- l'integrazione tra reti e nodi infrastrutturali (intermodalità);
- il miglioramento dell'accessibilità territoriale e della competitività economica.

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

- connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale;
- potenziare la mobilità regionale per un Veneto di cittadini equamente connessi;
- promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto;
- sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio;
- accrescere funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto;
- promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità;
- efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati;
- sviluppare una nuova governance integrata della mobilità regionale.

Il Masterplan, all'interno dei limiti intrinseci dello strumento stesso, risulta coerente in linea generale con gli obiettivi del PRT e mira a porre le basi per perseguire in particolare gli obiettivi 2,3,4,5 e 8.

**Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)**, sebbene solo adottato, costituisce lo strumento settoriale di pianificazione dedicato allo sviluppo organico della mobilità ciclistica regionale, in attuazione della L. 2/2018 e in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto (PRT).

Il Piano assume la mobilità ciclistica non solo come componente del tempo libero e del cicloturismo, ma come modalità strutturale del sistema della mobilità regionale, funzionale sia agli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-studio, sia alla valorizzazione paesaggistica e turistica del territorio.

La visione strategica del Piano è declinata in cinque grandi obiettivi attraverso i quali traguardare, gradualmente, la transizione verso una nuova dimensione della mobilità ciclabile. Una mobilità che non è più solo spostamento, ma diviene esperienza per chi la pratica e occasione di rigenerazione per i territori attraversati dalle infrastrutture leggere necessarie per supportare questa transizione. Di seguito si entra nel merito di ciascun obiettivo del PRMC:

- infrastrutturare la rete ciclabile regionale;
- avviare modelli di gestione coordinata;
- sostenere processi sostenibili di sviluppo locale;
- abitare il paesaggio;
- innescare un cambiamento culturale.

Il Piano attua la sua visione strategica, declinata nei cinque obiettivi illustrati, attraverso l'individuazione di interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche ricreative. Inoltre, la visione di Piano trova attuazione anche attraverso la proposta di un sistema di ciclovie regionali (L. 2/2018 art. 5 comma 2)

che assume il ruolo di struttura portante della rete della mobilità ciclistica, in connessione con le reti ciclabili di livello superiore (europeo e nazionale), con le reti di livello inferiore (provinciale e comunale) e con altre forme di mobilità che consentono di dilatare gli spazi di percorrenza, collegare luoghi, diversificare le esperienze, o più semplicemente raggiungere una meta. Il Piano individua le ciclovie regionali quali “tracciati di indirizzo” che rappresentano lo sviluppo del sistema di mobilità ciclistica a livello regionale, che andrà a implementare la Rete ciclabile di livello nazionale.

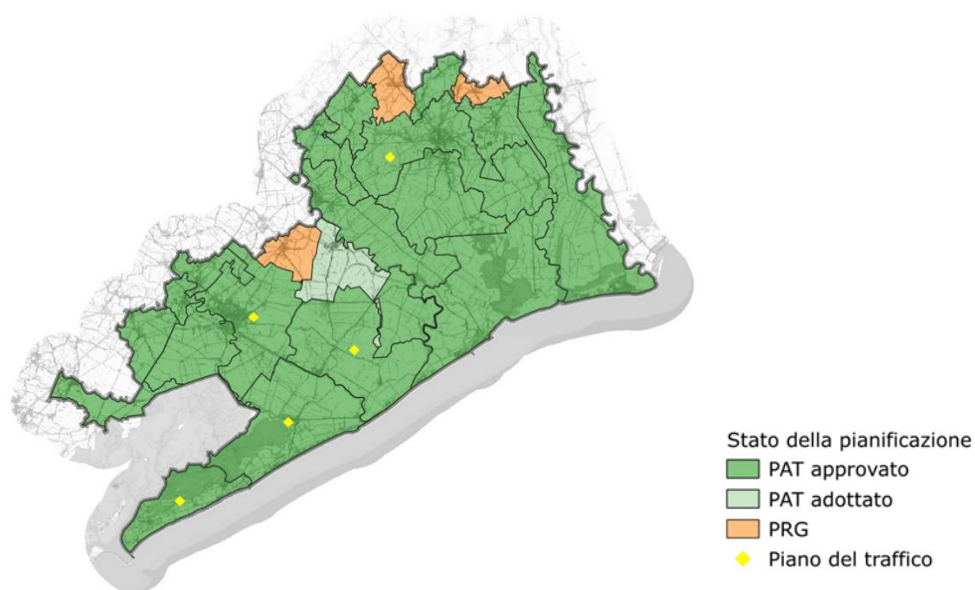
Per il territorio di riferimento del Veneto Orientale il Piano individua

- CV1 Ciclovie della costa;
- CV2 Ciclovie della bassa pianura;
- CV9 Ciclovie del Sile;
- CV10 Ciclovie del Piave;
- CV11 Ciclovie del Livenza;
- CV12 Ciclovie del Tagliamento.

Tra le linee di azione attraverso le quali dare attuazione al Piano, il PRMC individua il monitoraggio dello stato di fatto e di previsione delle infrastrutture ciclabili che insistono sul territorio regionale, per farlo viene predisposto lo schema tipo del dato, una tabella attribuita a codici univoci attraverso la quale implementare le informazioni della banca dati geografica.

Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** della **Città Metropolitana di Venezia** è lo strumento di pianificazione strategica finalizzato a promuovere una mobilità più efficiente, sicura e sostenibile sul territorio metropolitano, comprendente Venezia, il suo hinterland e le principali città dell’area lagunare. Il PUMS definisce politiche, obiettivi e interventi per ridurre l’impatto ambientale del trasporto, incentivare l’uso di mezzi pubblici e modalità di spostamento dolce (bicicletta, pedonalità) e integrare le reti di trasporto urbane ed extraurbane. La redazione del piano è avvenuta con un approccio partecipativo, coinvolgendo enti locali, stakeholder del settore trasporti e cittadini, al fine di garantire soluzioni condivise e coerenti con le caratteristiche del territorio. Il documento contiene un’analisi dello stato attuale della mobilità, scenari futuri, obiettivi strategici e un programma di interventi prioritari. Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Venezia è stato adottato tramite Decreto del Sindaco metropolitano n. 90 in data 29 dicembre 2022. La pubblicazione e il deposito dell’atto di adozione sono stati formalizzati con avviso del 13 gennaio 2023 per dare avvio alla fase di consultazione pubblica e alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Per la definizione del quadro conoscitivo di base il territorio è stata analizzata anche la **pianificazione locale vigente**. Tra i 22 comuni dell’ambito, 19 hanno il **Piano di Assetto del Territorio (PAT)**, strumento di pianificazione strategica, approvato, questi hanno anche il **Piano degli Interventi (PI)**, strumento di pianificazione operativa, approvato o in via di approvazione; i restanti 3 comuni stanno predisponendo il PAT e come strumento operativo hanno il **Piano Regolatore Generale (PRG)**. 5 comuni (Cavallino Treporti, Jesolo, San Donà, Eraclea e Portogruaro) sono anche dotati del **Piano Urbano del Traffico**.



*Stato della pianificazione*

Le informazioni contenute negli strumenti urbanistici e nei vari strumenti sovraordinati sono state utilizzate per realizzare quattro mappe di analisi tematiche del territorio:

- sistema insediativo;
- sistema economico;
- sistema ambiente;
- infrastruttura ciclabile.

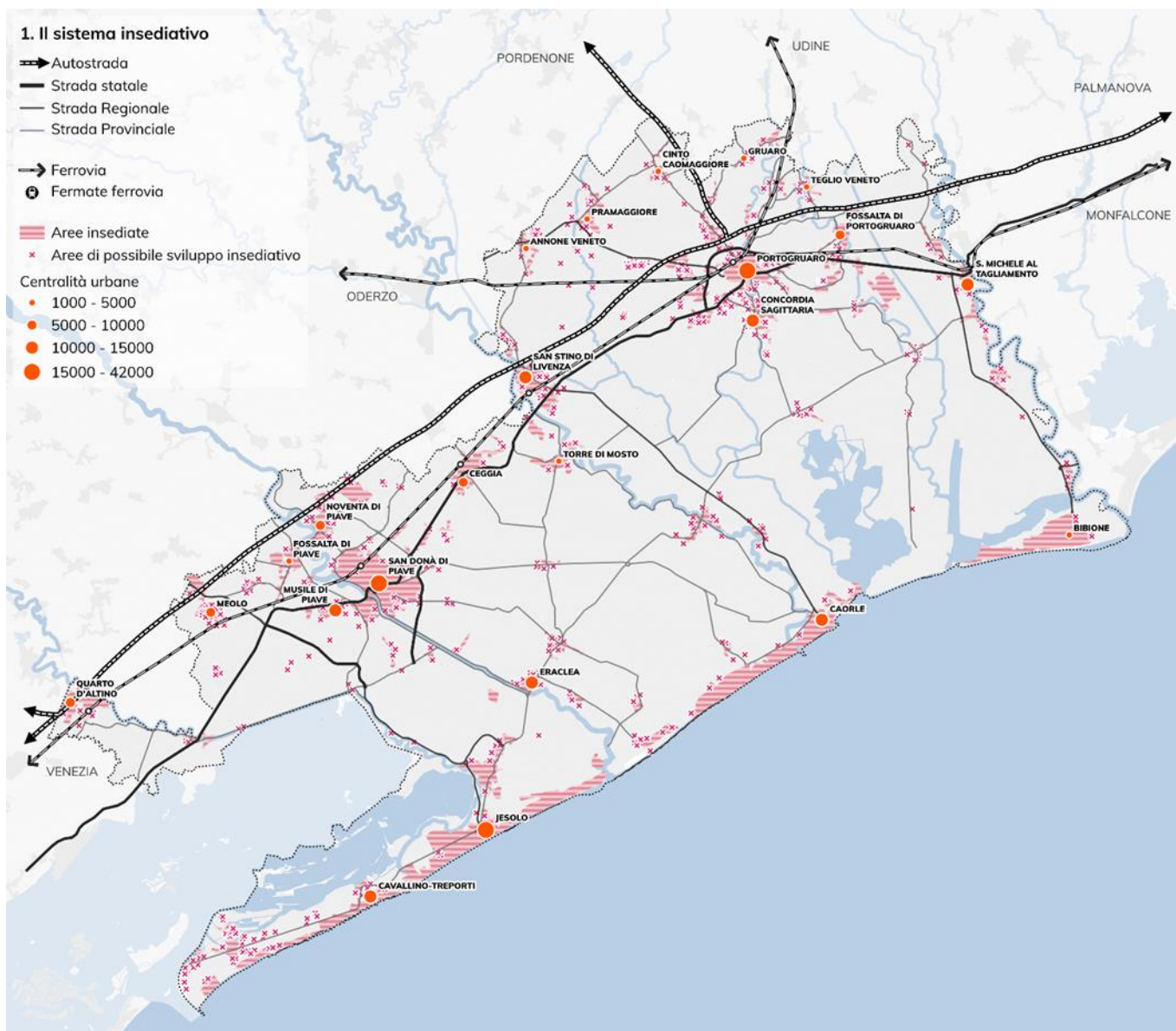
Il territorio dei 22 comuni del Veneto Orientale si caratterizza per la presenza di tre principali tipologie insediative.

La prima relativa al **sistema insediativo** è riconducibile al corridoio infrastrutturale del primo entroterra, strutturato lungo l'asse dell'A27, della SS14 e della linea ferroviaria Venezia–Trieste.

La seconda interessa l'ambito compreso tra il corridoio infrastrutturato e la fascia costiera ed è caratterizzata dalla presenza diffusa di piccoli centri inseriti nel tessuto agricolo e connessi prevalentemente alla viabilità secondaria.

La terza tipologia, di formazione più recente, si sviluppa lungo la costa ed è connessa ai poli e alle località balneari.

La rappresentazione riportata di seguito restituisce inoltre un quadro previsionale dello sviluppo insediativo, attraverso la ricognizione e la localizzazione delle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione strategica comunale (PAT). Essa consente pertanto di delineare la dimensione quantitativa e l'impianto morfologico dello sviluppo atteso per il territorio in esame.



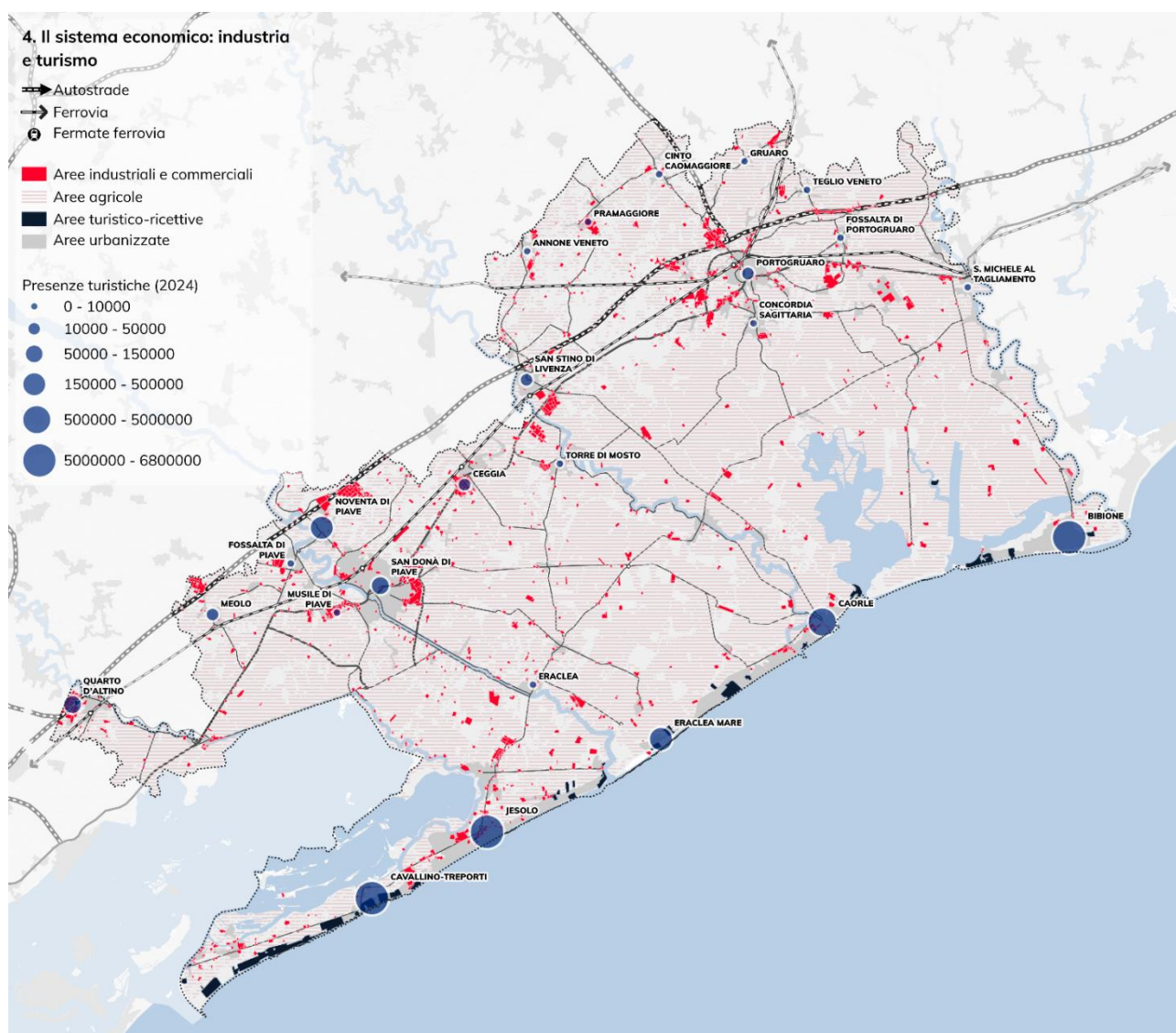
*Sistema insediativo*

Il **sistema economico** del territorio si articola in tre assi principali: il comparto produttivo, il comparto turistico e il comparto agricolo, chiaramente riconoscibili anche in relazione alla loro distribuzione spaziale.

Il comparto produttivo si concentra prevalentemente lungo il corridoio infrastrutturale definito dall'autostrada A27, dalla linea ferroviaria e dalla SS14, configurandosi come un sistema insediativo continuo e denso di aree logistiche, commerciali e produttive, localizzate anche in prossimità di alcuni importanti centri urbani.

Il comparto turistico presenta invece uno sviluppo lineare marcato, strettamente connesso alla fascia costiera e alla presenza delle località balneari.

Il sistema agricolo invece, diffuso in modo omogeneo sull'intero territorio, fa da sfondo ai primi due occupando in maniera prevalente l'ambito della bassa pianura del Veneto Orientale.

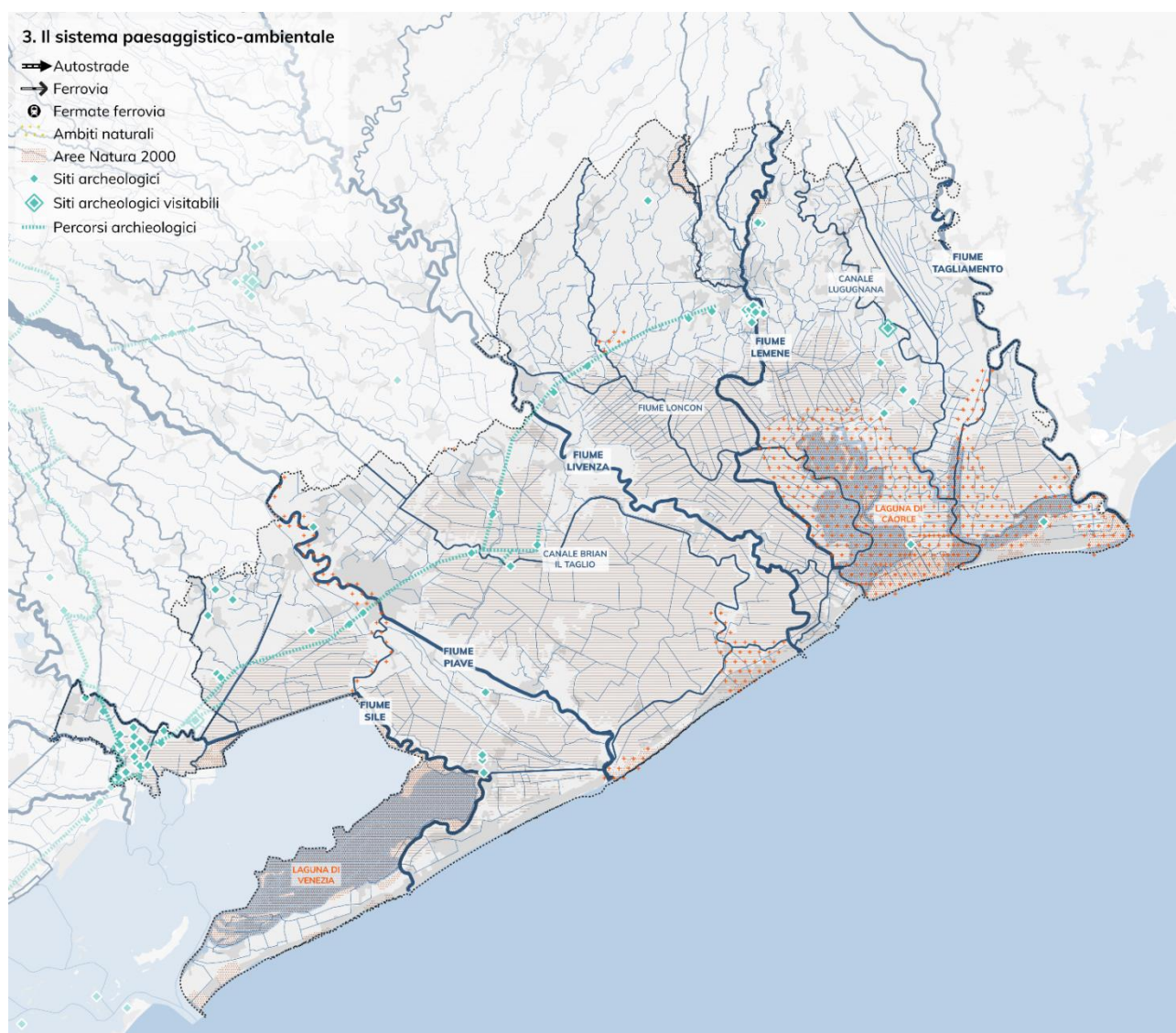


*Sistema economico*

Il territorio oggetto del Masterplan si caratterizza per la presenza alcune importanti **emergenze ambientali e paesaggistiche**, legate all'acqua e agli ecosistemi umidi, ai territori di bonifica e alla presenza di antichi insediamenti di epoca romana.

L'acqua oltre a creare ambienti unici e di elevato valore naturalistico, come la Laguna di Venezia, la laguna di Caorle, o ancora la Laguna del Mort alla foce del Piave, è molto presente anche nell'entroterra vista la presenza di un importante rete idrografica principale (Tagliamento, Lemene, Loncon, Livenza, Piave e Sile sono i corsi d'acqua principali) e di una vastissima rete idrografica secondaria il cui sviluppo è stato significativamente influenzato dalla rete dei canali di bonifica.

Nel territorio si riscontra inoltre la presenza di due importanti insediamenti di epoca romana, note come Altinum e Julia Concordia, oggi ricadenti rispettivamente nei territori di Quarto d'Altino e Concordia Sagittaria, oltre a varie porzioni di territorio centuriato e i tracciati delle infrastrutture romane. Tra questi si segnalano in particolare la via Annia, che proveniva da sud, attraversava Altinum e Julia Concordia ed arrivava ad Aquileia, e la via Claudia Augusta, che da nord giungeva ad Altinum. Questa significativa eredità storica giustifica la diffusa presenza di aree archeologiche e di ritrovamenti distribuiti sull'intero territorio interessato dal Masterplan.



*Sistema ambientale*

## 3.6 SISTEMA STRADALE DEL VENETO ORIENTALE

Il territorio del Veneto Orientale occupa una posizione strategica tra Venezia, il Friuli-Venezia Giulia, la costa adriatica e la fascia pedemontana trevigiana e pordenonese. La rete viaria si inserisce in un contesto morfologico caratterizzato da un sistema urbano policentrico, da una forte componente turistica costiera e da presenze produttive distribuite in modo diffuso lungo i principali assi di comunicazione.

Dal punto di vista funzionale, la maglia infrastrutturale svolge contemporaneamente tre ruoli:

- garantisce il transito interregionale e internazionale lungo l'asse ovest-est;
- assicura l'accessibilità turistica stagionale verso il litorale adriatico;
- distribuisce il traffico locale verso centri abitati, zone industriali e aree rurali.

La rete viaria del Veneto Orientale si configura come un sistema a **maglie parallele** rispetto alla costa, con assi **est-ovest** di rango superiore (A4, S.S. 14, S.R. 53, S.P. 42) e assi **nord-sud** di penetrazione turistica (S.R. 74, S.R. 89, S.R. 43, S.P. 59, S.P. 62). Questa

geometria riflette la morfologia del territorio, influenzata dal sistema idrografico del **Piave**, del **Livenza**, del **Lemene** e del **Tagliamento**, che condizionano i punti di attraversamento e la localizzazione dei ponti.

Il sistema insediativo è policentrico: San Donà di Piave e Portogruaro costituiscono i poli principali interni, mentre Cavallino Treponti, Jesolo, Caorle e Bibione rappresentano poli turistici costieri a forte domanda stagionale. La rete provinciale distribuisce i collegamenti tra questi poli e le aree produttive, spesso localizzate in prossimità dei caselli autostradali e lungo la S.S. 14.

#### **AUTOSTRADA E ASSI PRIMARI DI LUNGA PERCORRENZA**

La dorsale principale è costituita dall'**autostrada A4 Venezia–Trieste**, che attraversa il territorio per circa **39,9 km** e rappresenta uno dei più rilevanti corridoi europei di merci e persone. La tratta è gestita da **Autostrade Alto Adriatico S.p.A.** ed è soggetta a rilevanti volumi di traffico pesante e turistico, data la sua funzione di collegamento con l'Europa centro-orientale.

A questa si innesta l'**autostrada A28 Portogruaro–Conegliano (6,4 km)** nel territorio), anch'essa gestita da Autostrade Altro Adriatico S.p.A.. Tale arteria svolge una funzione nord–sud fondamentale, collegando la pianura del Livenza e i distretti industriali pordenonesi con la A27 e con il sistema trevigiano, contribuendo alla distribuzione dei flussi logistici e produttivi

#### **STRADE STATALI E RETE PRIMARIA TERITORIALE**

Parallelamente all'asse autostradale corre la **S.S. 14 “della Venezia Giulia”**, che attraversa l'ambito territoriale con uno sviluppo complessivo di 63,8 km. Gestita da ANAS S.p.A., questa infrastruttura conserva un ruolo di primaria importanza per la mobilità quotidiana, in quanto serve direttamente i centri abitati maggiori (San Donà di Piave, Musile di Piave, Noventa di Piave, Fossalta di Portogruaro, Portogruaro), configurandosi a tratti come un vero e proprio asse urbano.

A supporto di tale funzione sono stati realizzati negli anni alcuni tratti di variante dedicati a ridurre la pressione veicolare nei centri urbani, separando i flussi di attraversamento dai flussi di accesso urbano:

- **S.S. 14 var di San Donà di Piave** (6,2 km);
- **S.S. 14 var di Musile di Piave** (6,8 km);
- **S.S. 14 var di Portogruaro** (8,4 km).

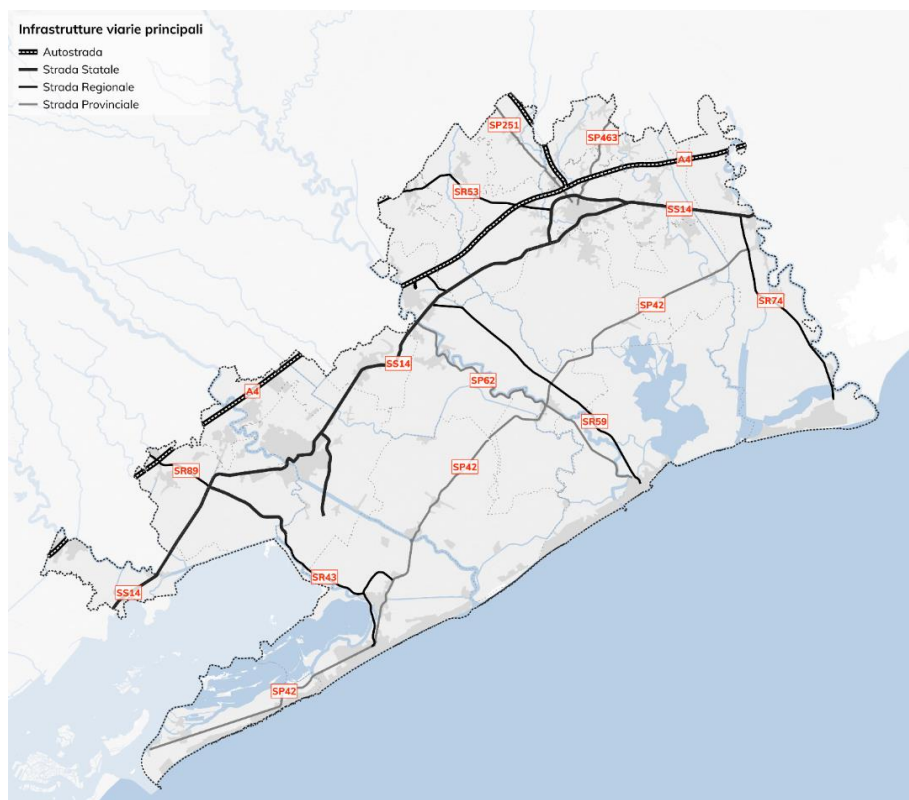


Figura 3: Principali assi viari del territorio

### STRADE REGIONALI E ACCESSIBILITA' TURISTICA

La rete regionale, gestita da **Veneto Strade S.p.A.**, ha una valenza significativa nel collegamento tra la fascia pedemontana, la pianura agricola e il litorale. Tra le arterie principali si segnalano:

- **S.R. 43 del Mare** (11,0 km), con variante S.R. 43var (3,5 km), che connette la rete interna con le località costiere;
- **S.R. 53 Postumia** (15,95 km nel territorio), importante asse est-ovest tra Treviso, Oderzo e Portogruaro;
- **S.R. 74 Bibione** (16,9 km), asse di penetrazione verso il litorale alto-adriatico e la località di Bibione;
- **S.R. 89 Treviso Mare** (4,9 km nel territorio), destinata in larga parte ai flussi turistici diretti verso Jesolo e Cavallino Treporti;
- **S.R. 463 del Tagliamento**, di collegamento verso il Friuli-Venezia Giulia.

Queste strade assumono particolare importanza durante i mesi estivi, quando i flussi turistici da Veneto centrale, Lombardia, Austria e Germania generano incrementi molto significativi di traffico veicolare.

### RETE PROVINCIALE E DISTRIBUZIONE LOCALE

Completano il quadro le strade provinciali, che svolgono principalmente funzione di distribuzione verso i centri secondari, le aree agricole e gli insediamenti produttivi diffusi. Tra le principali si evidenziano:

- **S.P. 42** (60,705 km) importante per il collegamento est-ovest del territorio;
- **S.P. 251** Portogruaro–Chions (8,3 km);
- **S.P. 59** San Stino di Livenza–Caorle (20,212 km);
- **S.P. 62** Torre di Mosto–Caorle (23,071 km);
- **S.P. 463** Portogruaro–Cordovado (6,7 km);
- **S.P. 93** Portogruaro–Udine di collegamento con il Friuli-Venezia Giulia.

Queste direttrici rappresentano la struttura connettiva tra la dorsale A4/SS14 e le località costiere (Caorle, Bibione) e inoltre garantiscono l'accessibilità alle aree industriali distribuite lungo gli assi principali.

## 3.7 RETE CICLABILE

### INQUADRAMENTO CICLABILE EUROPEO E NAZIONALE

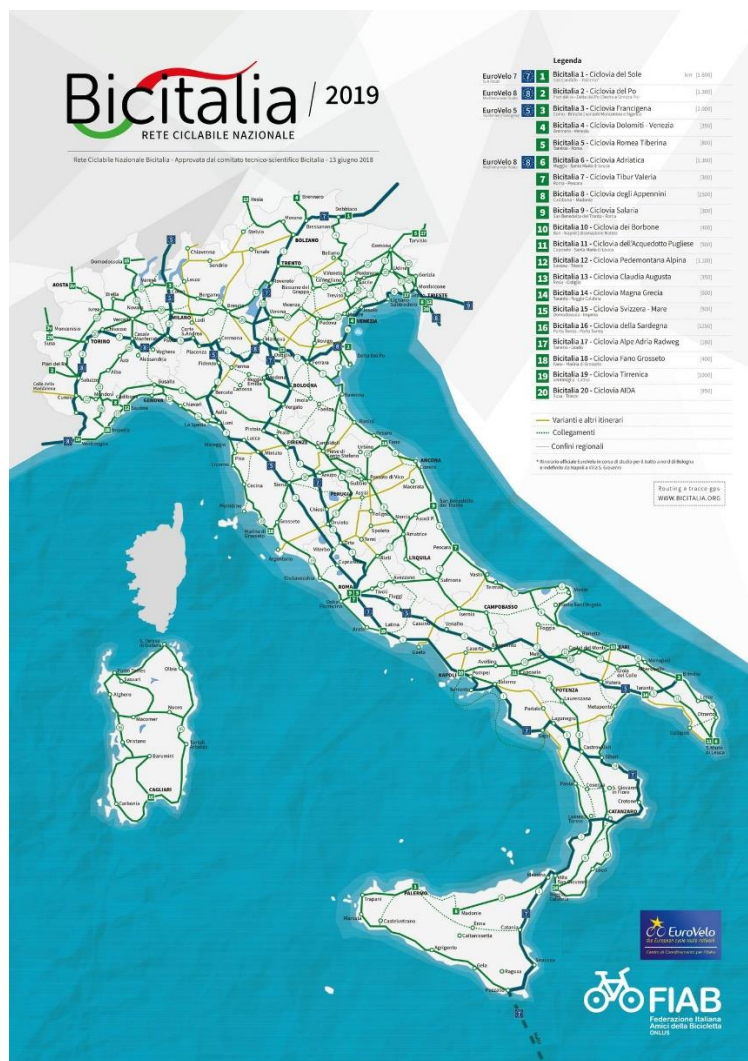
La mobilità ciclabile si configura sempre più come componente strategica della mobilità sostenibile, del turismo lento e dell'integrazione tra trasporto locale e internazionale.

A livello europeo, la rete **EuroVelo**, promossa dalla European Cyclists' Federation (ECF), rappresenta il sistema di itinerari ciclabili transnazionali più rilevante, con 17 percorsi continentali che collegano Paesi, capitali e regioni, integrando spesso vie fluviali e ferrovie. Tra quelli più significativi per il Nord-Est italiano troviamo: l'**EuroVelo 8 "Mediterranean Route"**, che collega Spagna, Francia, Italia, Slovenia e Croazia seguendo la costa adriatica; l'**EuroVelo 7 "Sun Route"**, asse nord-sud dalla Scandinavia a Malta passando per il Brennero; e l'**EuroVelo 9 "Baltic-Adriatic"**, che collega Polonia e Repubblica Ceca alla costa adriatica attraverso il Veneto.

A livello nazionale, la rete ciclabile **Bicitalia**, promossa da FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), individua le principali ciclovie italiane, integrandosi con le dorsali europee e valorizzando percorsi di lunga distanza come la **Ciclovía Adriatica**, la **Ciclovía del Sole**, la **Ciclovía Trieste-Venezia**, la **Ciclovía AIDA** ecc. Questi itinerari sono progressivamente inseriti nel **Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT)**, che mira a garantire infrastrutture ciclabili continue e sicure per turismo e mobilità sostenibile.



Ciclovie turistiche Nazionali



Rete ciclabile Bicitalia

## INQUADRAMENTO CICLABILE REGIONALE E LOCALE

All'interno del quadro sovrannazionale e nazionale, la rete ciclabile del Veneto si configura come un sistema articolato, con dorsali principali, percorsi di raccordo tra centri urbani e itinerari di valorizzazione paesaggistica e culturale. La rete regionale integra i percorsi fluviali, le dorsali litoranee e le ciclovie locali, favorendo sia il cicloturismo che la mobilità quotidiana.

Nel Veneto Orientale, nodo di particolare interesse per la mobilità ciclabile, si distinguono infrastrutture come la ciclovie Trieste–Venezia e a nord del territorio la ciclovie nazionale AIDA (Alta Italia Dolomiti Adriatico), che collegherà la Val di Susa a Trieste, transitando per i principali centri urbani dell'alta Italia.

La rete locale è inoltre arricchita da numerosi itinerari dotati di segnaletica cicloturistica secondo lo standard regionale, tra cui:

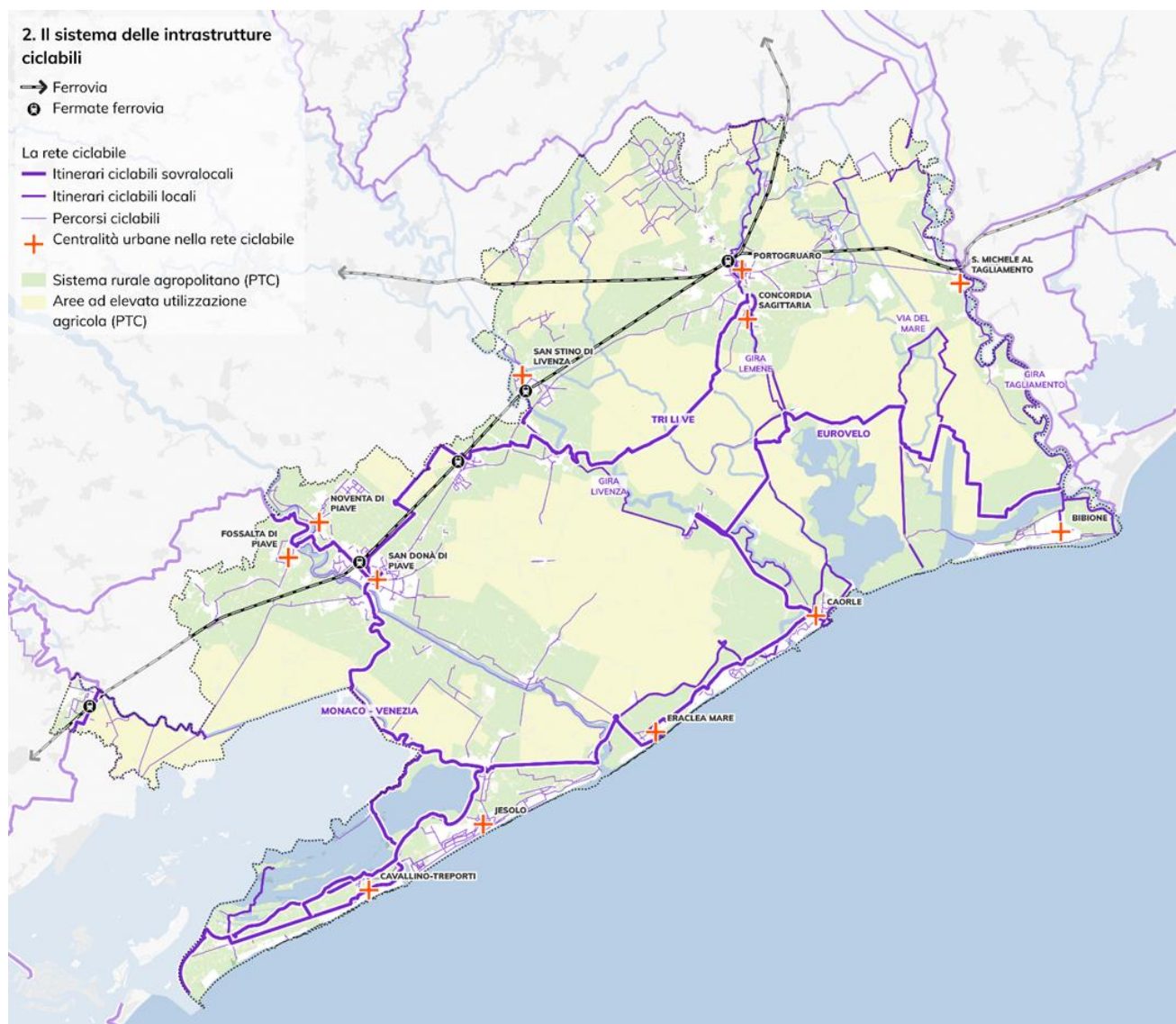
- il percorso interprovinciale I3, da Cavallino a Bibione;
- il percorso E4 Gira Sile;
- i percorsi "Gira" lungo i fiumi e le lagune: GiraPiave, GiraLivenza, GiraLemene, GiraTagliamento, GiraLagune;
- il percorso regionale Green Tour, che percorre la gronda lagunare da Portogrande, per Cospicore fino a Jesolo e Punta Sabbioni;
- cammini storici come la Romea Strata, che offrono opportunità di cicloturismo lento e culturale.

Questi percorsi hanno differenti livelli di sicurezza e di manutenzione, e richiedono interventi coordinati per garantire continuità, fruibilità e sicurezza degli utenti.

La rete ciclabile del Veneto Orientale svolge quindi tre funzioni principali:

- **cicloturismo internazionale**, lungo Tri-Li-Ve e collegamenti verso porti e località balneari, con accesso diretto dall'asse AIDA e di recente anche con collegamenti verso la Slovenia;
- **turismo regionale e locale**, grazie ai percorsi tra spiagge, entroterra, fiumi e lagune, con valorizzazione di itinerari Gira, Green Tour e cammini storici;
- **mobilità quotidiana**, nelle aree urbane dove le piste ciclabili supportano spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e favoriscono l'interscambio con stazioni ferroviarie, linee TPL e poli produttivi.

La combinazione di Tri-Li-Ve, AIDA, percorsi fluviali, itinerari interprovinciali, Green Tour e cammini storici rafforza il ruolo del Veneto Orientale come nodo integrato nella mobilità ciclabile regionale e locale, consolidando la sua vocazione turistica e funzionale lungo l'alto Adriatico.



*Il sistema della ciclabilità*

## 3.8 ANALISI DELLA MOBILITÀ E DEI FLUSSI

### DINAMICHE E CARATTERISTICHE DEGLI SPOSTAMENTI

Il territorio del Veneto Orientale presenta caratteristiche di elevata densità e complessità nella rete viaria flussi veicolari di diversa natura. Ai movimenti ordinari casa–lavoro e casa–studio si aggiungono flussi turistici significativi, in particolare durante il periodo estivo che generano picchi di traffico sulle principali direttrici di adduzione verso le località costiere.

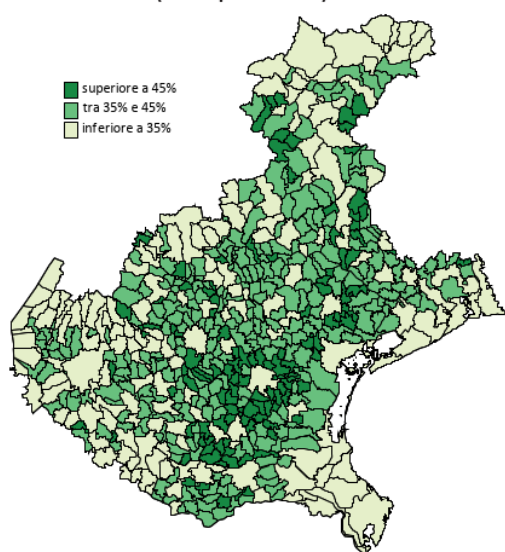
La domanda di mobilità sistematica nel Veneto Orientale è riconducibile prevalentemente a **spostamenti di tipo pendolare**, legati a motivi di lavoro e studio e si configura come una componente strutturale della domanda complessiva di trasporto. In coerenza con i dati del Censimento ISTAT 2011, tali spostamenti rappresentano circa il 70% dei flussi complessivi per motivi di lavoro e il restante 30% per motivi di studio, con una crescita complessiva superiore al 12% rispetto al decennio precedente, a conferma di una progressiva intensificazione delle relazioni funzionali tra ambiti territoriali differenti. La mobilità sistematica si distingue per un'elevata incidenza modale del trasporto privato su gomma, utilizzato complessivamente da circa il 67% degli utenti, mentre il trasporto pubblico presenta una quota sensibilmente inferiore (circa il 14%), evidenziando una forte dipendenza dall'automobile negli spostamenti quotidiani. Dal punto di vista territoriale, la matrice origine–destinazione presenta un prevalente carattere intercomunale, con una quota significativa di spostamenti diretti verso comuni diversi da quello di residenza e orientati verso i principali poli occupazionali, produttivi e di servizio, configurando una rete diffusa di relazioni funzionali su scala sovracomunale. Dal punto di vista temporale, i flussi risultano fortemente concentrati nelle fasce di punta del mattino e della sera, con conseguente incremento dei volumi di traffico e riduzione dei livelli di servizio lungo le principali direttrici infrastrutturali. I dati evidenziano inoltre una progressiva estensione delle distanze e dei tempi di percorrenza, con una diminuzione della quota di utenti che raggiunge la destinazione in meno di 15 minuti e un aumento degli spostamenti di media durata, a testimonianza della crescente separazione tra luoghi di residenza e ambiti occupazionali.

Elemento distintivo del sistema della mobilità nel Veneto Orientale è inoltre rappresentato dalla **marcata stagionalità della domanda**, strettamente correlata alla rilevanza del comparto turistico costiero. Nel periodo estivo, in particolare nei mesi compresi tra giugno e settembre, si registra un incremento consistente dei volumi veicolari lungo la direttrice autostradale A4 e sulla viabilità ordinaria di adduzione ai poli costieri di Jesolo, Caorle e Bibione.

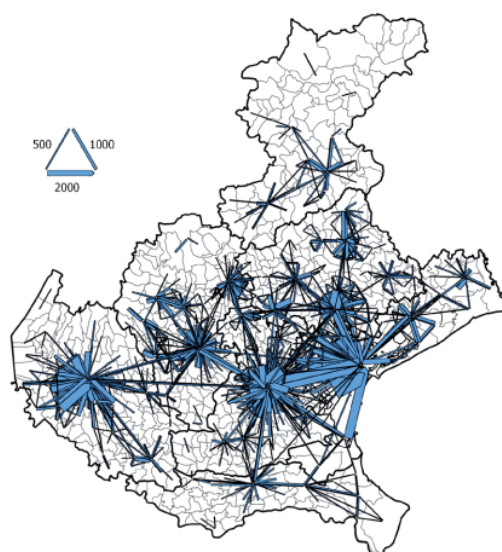
I picchi di domanda risultano fortemente concentrati nei fine settimana, con configurazione tipica caratterizzata da traffico in ingresso nella giornata di sabato e traffico in uscita nella giornata di domenica. Si rileva, inoltre, una significativa componente di traffico internazionale.

Tali dinamiche determinano effetti rilevanti sul funzionamento del sistema infrastrutturale, tra cui la saturazione temporanea delle sezioni più critiche, l'incremento dei tempi medi di percorrenza e una riduzione complessiva delle condizioni di fluidità della circolazione, evidenziando la forte interazione tra mobilità sistematica e mobilità stagionale e confermando il ruolo strategico della rete viaria del Veneto Orientale nel supportare sia la domanda locale sia i flussi di attraversamento di scala sovraregionale.

**Mobilità fuori comune per studio o lavoro. Anno 2011  
(valori percentuali)**



**Relazioni intercomunali con più di 100 spostamenti al giorno.  
Anno 2011**



**Movimenti pendolari per motivo di studio e lavoro. Veneto - 2011**

|        | Studio  |                | Lavoro    |                | Totale    |                |
|--------|---------|----------------|-----------|----------------|-----------|----------------|
|        | 2011    | var. % 2011/01 | 2011      | var. % 2011/01 | 2011      | var. % 2011/01 |
| Veneto | 793.552 | 10,2           | 1.810.278 | 13,2           | 2.603.830 | 12,3           |

Figura 4: Movimenti pendolari per studio e lavoro [fonte Elaborazioni Regione Veneto su dati Istat 2011]

#### RILIEVI DI TRAFFICO INTEGRATIVI CON STRUMENTAZIONE RADAR

Nell'ambito della redazione del Masterplan della viabilità sono stati eseguiti alcuni rilievi di traffico nei punti significativi della rete stradale ad integrazione delle informazioni sui flussi messe a disposizione dai veri Enti territoriali. Le sezioni di rilievo, per opportunità di confronto, sono state collocate nelle medesime viabilità indagate nell'ambito della redazione del PUMS della Città Metropolitana di Venezia.

La campagna di rilievo dei flussi di traffico è stata effettuata in 15 sezioni stradali utilizzando un'apposita strumentazione radar a microonde Icoms TMS-SA4.

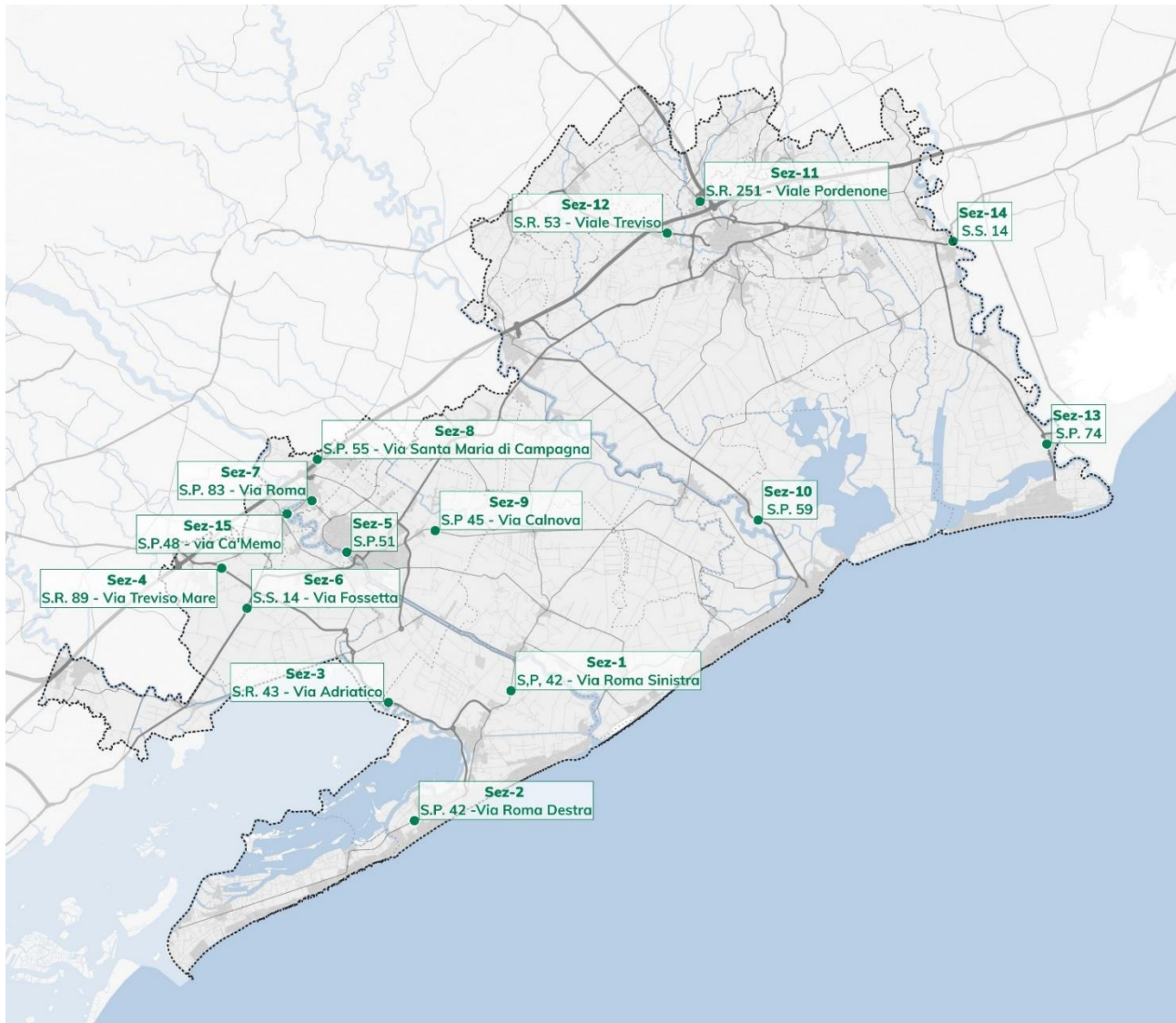
Il rilievo permette di conoscere i flussi veicolari transitanti nelle principali viabilità del territorio, il numero di mezzi pesanti, l'andamento del traffico nelle ore della giornata e nei diversi giorni della settimana e l'ora di punta della rete stradale.

I rilievi sono stati svolti per 24h/giorno per 7 giorni consecutivi nel periodo di tempo che va da luglio 2025 a novembre 2025.

Le sezioni di rilievo sono 15 e sono le seguenti:

- Sezione 1: S.P.42 - via Roma Sinistra (Comune di Jesolo);
- Sezione 2: S.P.42 - via Roma Destra (Comune di Jesolo);
- Sezione 3: S.R.43 - via Adriatico (Comune di Jesolo);
- Sezione 4: S.R.89 - via Treviso Mare (Comune di Meolo);
- Sezione 5: S.P.51 (Comune di Musile di Piave);
- Sezione 6: S.S.14 - via Fossetta (Comune di Musile di Piave);
- Sezione 7: S.P.83 - via Roma (Comune di Noventa di Piave);
- Sezione 8: S.P.55 - via Santa Maria di Campagna (Comune di Noventa di Piave);
- Sezione 9: S.P.45 - via Calnova (Comune di San Donà di Piave);
- Sezione 10: Strada Provinciale 59 (Comune di Caorle);
- Sezione 11: S.R.251 - viale Pordenone (Comune di Portogruaro);

- Sezione 12: S.R.53 - viale Treviso (Comune di Portogruaro);
- Sezione 13: Strada Provinciale 74 (Comune di San Michele al Tagliamento);
- Sezione 14: Strada Statale 14 (Comune di San Michele al Tagliamento);
- Sezione 15: S.P.48 – via Ca' Memo (Comune di Noventa di Piave).



Planimetria sezioni di rilievo

| N° sez. | Via                                  | Date               | Dir.  | Flussi giornalieri |           |
|---------|--------------------------------------|--------------------|-------|--------------------|-----------|
|         |                                      |                    |       | Tot. [veic/gg]     | % pesanti |
| 1       | S.P.42 - Via Roma Sinistra           | 31/07/25 -06/08/25 | Sud   | 8320               | 4%        |
|         |                                      |                    | Nord  | 8551               | 2%        |
| 2       | S.P.42 - via Roma Destra             | 31/07/25 -06/08/25 | Est   | 12714              | 3%        |
|         |                                      |                    | Ovest | 13265              | 7%        |
| 3       | S.R.43 - via Adriatico               | 23/08/25-29/08/25  | Sud   | 16198              | 4%        |
|         |                                      |                    | Nord  | 16511              | 4%        |
| 4       | S.R.89 - via Treviso Mare            | 23/08/25-29/08/25  | Sud   | 9466               | 3%        |
|         |                                      |                    | Nord  | 10821              | 4%        |
| 5       | S.P.51                               | 31/07/25 -06/08/25 | Sud   | 7051               | 2%        |
|         |                                      |                    | Nord  | 6597               | 2%        |
| 6       | S.S.14 - via Fossetta                | 12/09/25-18/09/25  | Sud   | 4038               | 7%        |
|         |                                      |                    | Nord  | 3582               | 6%        |
| 7       | S.P.83 - via Roma                    | 12/09/25-18/09/25  | Sud   | 9013               | 1%        |
|         |                                      |                    | Nord  | 9157               | 1%        |
| 8       | S.P.55 - via Santa Maria di Campagna | 12/09/25-18/09/25  | Est   | 2350               | 7%        |
|         |                                      |                    | Ovest | 2486               | 11%       |
| 9       | S.P.45 - via Calnova                 | 23/08/25-29/08/25  | Est   | 5975               | 3%        |
|         |                                      |                    | Ovest | 6580               | 3%        |
| 10      | S.P.59                               | 07/08/25-13/08/25  | Sud   | 8363               | 1%        |
|         |                                      |                    | Nord  | 8609               | 1%        |
| 11      | S.R.251 - via Pordenone              | 09/10/25-15/10/25  | Sud   | 14471              | 5%        |
|         |                                      |                    | Nord  | 14855              | 5%        |
| 12      | S.R.53 - via Treviso                 | 17/10/25-23/10/25  | Est   | 6034               | 3%        |
|         |                                      |                    | Ovest | 6146               | 3%        |
| 13      | S.P.74                               | 20/08/25-26/08/25  | Sud   | 10787              | 2%        |
|         |                                      |                    | Nord  | 12433              | 2%        |
| 14      | S.S.14                               | 20/08/25-26/08/25  | Est   | 9085               | 3%        |
|         |                                      |                    | Ovest | 8919               | 3%        |
| 15      | S.P.48                               | 21/01/26-27/01/26  | Est   | 2071               | 1%        |
|         |                                      |                    | Ovest | 1759               | 1%        |

Sezioni di rilievo di flussi di traffico

## METODOLOGIA DI RILIEVO

La campagna di rilievi di traffico è stata effettuata mediante dei dispositivi radar a microonde Icoms TMS-SA4. Tali dispositivi si basano sull'effetto Doppler-Fizeau, che consiste nella modificazione della frequenza di un'onda elettromagnetica in presenza di moto relativo tra sorgente e ricettore: tale frequenza è detta, appunto, frequenza Doppler ed è direttamente proporzionale alla velocità istantanea del veicolo rilevato e inversamente proporzionale alla lunghezza d'onda emessa. Quando un veicolo attraversa il fascio di microonde con frequenza di 24.125 GHz trasmesso dal radar una parte di questo viene riflesso verso l'antenna del sensore permettendo il rilevamento del veicolo. In virtù della proporzionalità tra la frequenza Doppler e la velocità del veicolo, il sensore a microonde è in grado non solo di contare i passaggi di veicoli, ma anche di effettuare la misura diretta della loro velocità istantanea e della loro lunghezza. I dispositivi vengono installati mediante staffe su pali della segnaletica verticale esistente o pali dell'illuminazione pubblica, adiacenti alla sezione di rilievo scelta. Dopo l'installazione, lo strumento viene calibrato sul campo inserendo alcuni parametri dimensionali, quali l'altezza dello strumento rispetto alla strada e la distanza dello strumento dall'asse stradale, se la misurazione è bidirezionale, o la distanza dall'asse della corsia se la misura è monodirezionale. Tramite l'uso di un palmare è possibile verificare in tempo reale il rilevamento dei passaggi con le relative lunghezze dei mezzi e quindi calibrare sul posto lo strumento.

L'accuratezza nella misura della velocità dello strumento, posta la corretta installazione e taratura, è approssimativa-mente dell'ordine di 3 km/h per velocità inferiori ai 100 km/h e del 3% per velocità superiori ai 100 km/h. Analogamente, l'accuratezza nella misura della lunghezza è dell'ordine del 10%.

La misura della lunghezza dei mezzi transanti è un dato fondamentale per la classificazione del flusso veicolare. In particolare, nella presente analisi, sono considerati motocicli i veicoli misurati di lunghezza inferiore ai 3 metri, veicoli leggeri (e veicoli commerciali) i mezzi di lunghezza compresa tra i 3 e 7,5 metri e i veicoli pesanti con lunghezza superiore ai 7,5 metri.



*Esempio strumentazione radar Icoms TMS-SA4*

Per ciascuna sezione di rilievo sono state prodotte delle schede che riportano:

- posizione sezione di rilievo;
- date di rilievo;
- veicoli giornalieri totali bidirezionali e percentuale mezzi pesanti per ciascuna giornata di rilievo;
- tabella di sintesi con flussi ora di punta della mattina, flusso giornaliero medio dei giorni infrasettimanali e del fine settimana;
- grafico con andamento flussi rilevati (con accorpamento orario) nei giorni di rilievo;
- dati tabellari con accorpamento orario;
- grafici con confronto flussi dei giorni festivi e feriali classificati per tipologia di veicolo (leggero, pesante).

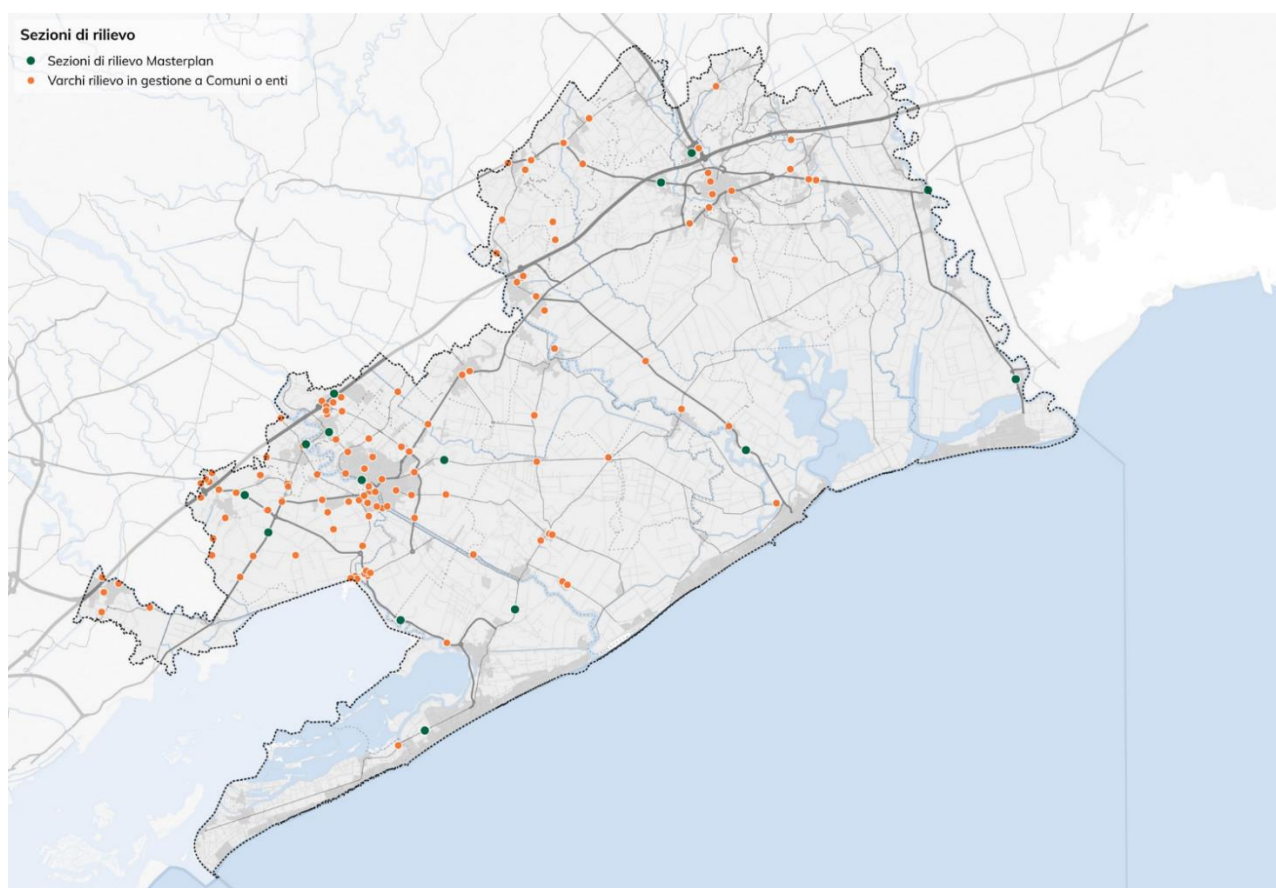
Per conoscere la domanda di trasporto nella rete stradale del Veneto Orientale, in primo luogo, è stata inviata una richiesta ai Comuni del Veneto Orientale, alla Città Metropolitana, ad ANAS, a Veneto Strade e ad Autostrade Alto Adriatico, al fine di acquisire informazioni sulla posizione dei varchi di rilevamento del traffico e per conoscere l'entità dei flussi veicolari presenti, con l'obiettivo di individuare la localizzazione dei punti di rilevamento e raccogliere dati relativi sia al periodo estivo sia al periodo ordinario, per valutare l'influenza dei flussi turistici sulla viabilità.

Questa attività ha permesso di comprendere quali aree del territorio sono già coperte da sistemi di monitoraggio e quali, invece, prive di varchi di rilevamento del traffico. Dal confronto con gli enti interpellati e dall'analisi della documentazione acquisita, è emerso che il territorio oggetto di studio dispone di complessive **123 sezioni di rilevamento**, distribuite lungo la rete viaria statale, provinciale e comunale. I varchi sono in gestione ai comuni o enti gestori come Autovie alto Adriatico e Città Metropolitana di Venezia. Nella tabella riportata di seguito sono indicati i varchi e la rispettiva competenza per ciascun comune.

| Comune               | Numero sezioni                                                                                                                                                     |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Annone Veneto        | 7 - varchi in gestione al Comune                                                                                                                                   |
| Caorle               | 2 - varchi in gestione al Comune                                                                                                                                   |
| Cavallino Treporti   | 1 - varco in gestione al Comune                                                                                                                                    |
| Ceggia               | 2 - varchi in gestione al Comune                                                                                                                                   |
| Concordia Sagittaria | 3 - varchi in gestione al Comune                                                                                                                                   |
| Fossalta di Piave    | 4 - varchi in gestione al Comune                                                                                                                                   |
| Gruaro               | 1 - varco in gestione al Comune                                                                                                                                    |
| Jesolo               | 1 - varco in gestione al Comune                                                                                                                                    |
| Meolo                | 16 - varchi in gestione al Comune<br>1 - casello di Meolo (Autostrade Alto Adriatico)                                                                              |
| Musile di Piave      | 26 - varchi in gestione al Comune                                                                                                                                  |
| Noventa di Piave     | 8 - varchi in gestione al Comune<br>1 - casello di San Donà-Noventa (Autostrade Alto Adriatico)                                                                    |
| Quarto d'Altino      | 1 - varco in gestione Città Metropolitana di Venezia (CMVE)<br>4 - varchi in gestione al Comune                                                                    |
| Portogruaro          | 7 - varchi in gestione al Comune<br>1 - casello di Portogruaro (Autostrade Alto Adriatico)                                                                         |
| Pramaggiore          | 4 - varchi in gestione al Comune                                                                                                                                   |
| San Donà di Piave    | 25 - varchi in gestione al Comune                                                                                                                                  |
| San Stino di Livenza | 6 - varchi in gestione al Comune<br>1 - casello di San Stino di Livenza (Autostrade Alto Adriatico)<br>1 - varco in gestione Città Metropolitana di Venezia (CMVE) |

*Sezioni di rilievo flussi di traffico presenti nel territorio*

L'analisi ha evidenziato una copertura adeguata lungo le direttrici principali, a fronte di una minore disponibilità di dati aggiornati sulla viabilità secondaria e locale.



*Localizzazione varchi e sezioni di rilievo radar*

### 3.9 MOBILITÀ PUBBLICA

Nel territorio del Veneto Orientale il trasporto pubblico locale è garantito sia dal servizio su gomma, gestito da ATVO (Azienda Trasporti Veneto Orientale), sia dal servizio ferroviario regionale e nazionale.

La **rete di trasporto pubblico su gomma** ATVO assicura il collegamento tra i principali poli urbani del comprensorio, quali San Donà di Piave e Portogruaro e le località balneari di Jesolo, Eraclea, Caorle e Bibione, che rappresentano forti attrattori stagionali di traffico. Il servizio su gomma garantisce inoltre connessioni dirette con poli esterni strategici quali l'Aeroporto Marco Polo, Padova, Mestre (stazione ferroviaria di Venezia Mestre), l'Aeroporto di Treviso Antonio Canova e Udine, svolgendo una funzione essenziale di adduzione ai nodi ferroviari e aeroportuali e di integrazione intermodale a scala sovralocale.

Con riferimento al servizio su gomma esercito da ATVO, i dati riportati nel PUMS della Città Metropolitana di Venezia relativi al **2018** evidenziano il ruolo strutturale del TPL automobilistico nel Veneto Orientale, sia in termini di produzione di servizio sia di domanda trasportata. In particolare, la sommatoria di tutti i chilometri complessivamente percorsi dai mezzi sulla rete nell'arco di un anno e che restituisce la dimensione dell'offerta introdotta sul territorio, è di 10.420.570 vetture\*km/anno. Sul versante della domanda, si registrano 210.856.343 viaggiatori\*km, dato che esprime la sommatoria dei prodotti tra numero di passeggeri trasportati e relative percorrenze, e consente di misurare l'effettivo utilizzo del servizio in termini di mobilità generata. I passeggeri annui trasportati risultano pari a 11.018.040, confermando un bacino d'utenza significativo, fortemente influenzato anche dalla componente turistica stagionale diretta verso le località balneari.

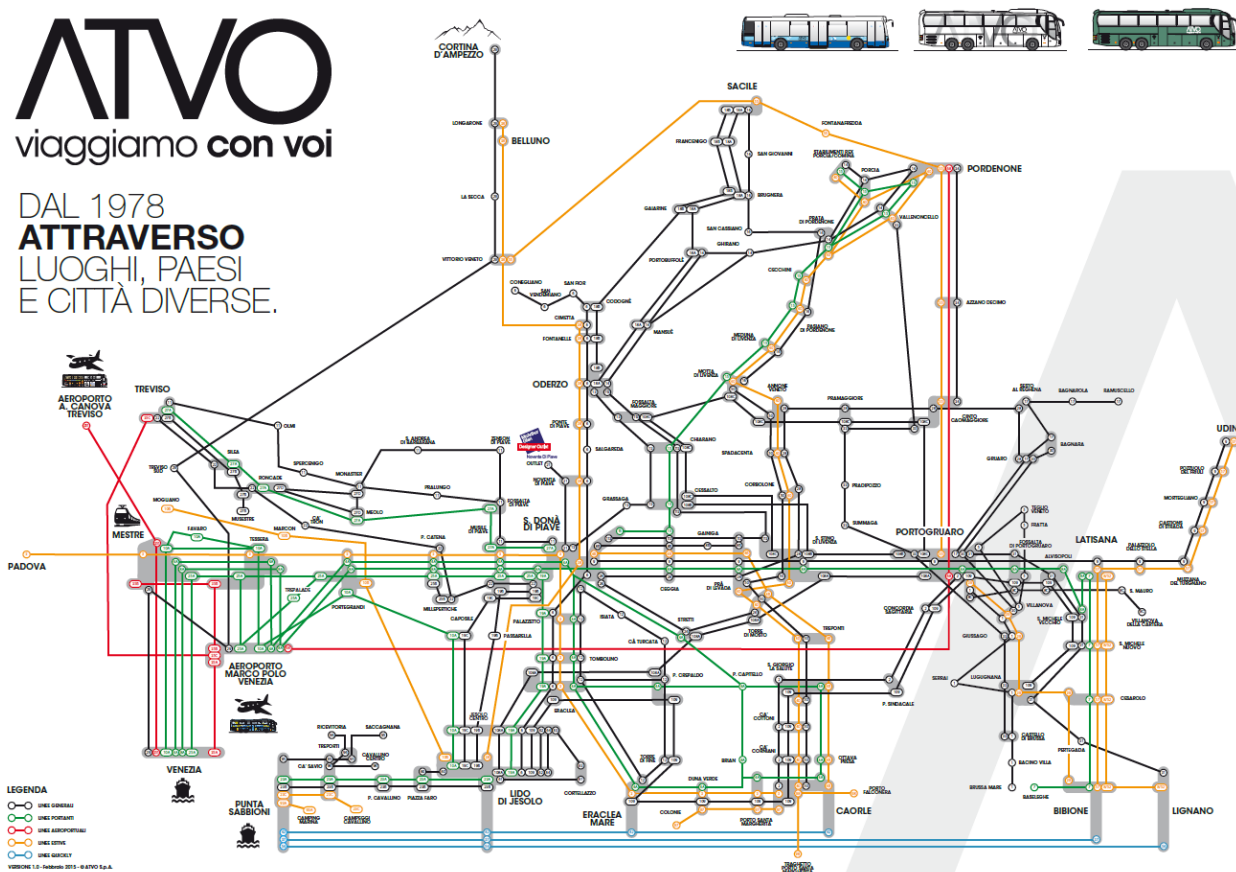


Figura 5: rete trasporto pubblico ATVO

Il **trasporto pubblico su ferro** costituisce il sistema di trasporto portante di area vasta, per gli spostamenti regionali, interregionali e di lunga percorrenza. Le principali direttrici ferroviarie che interessano il territorio sono:

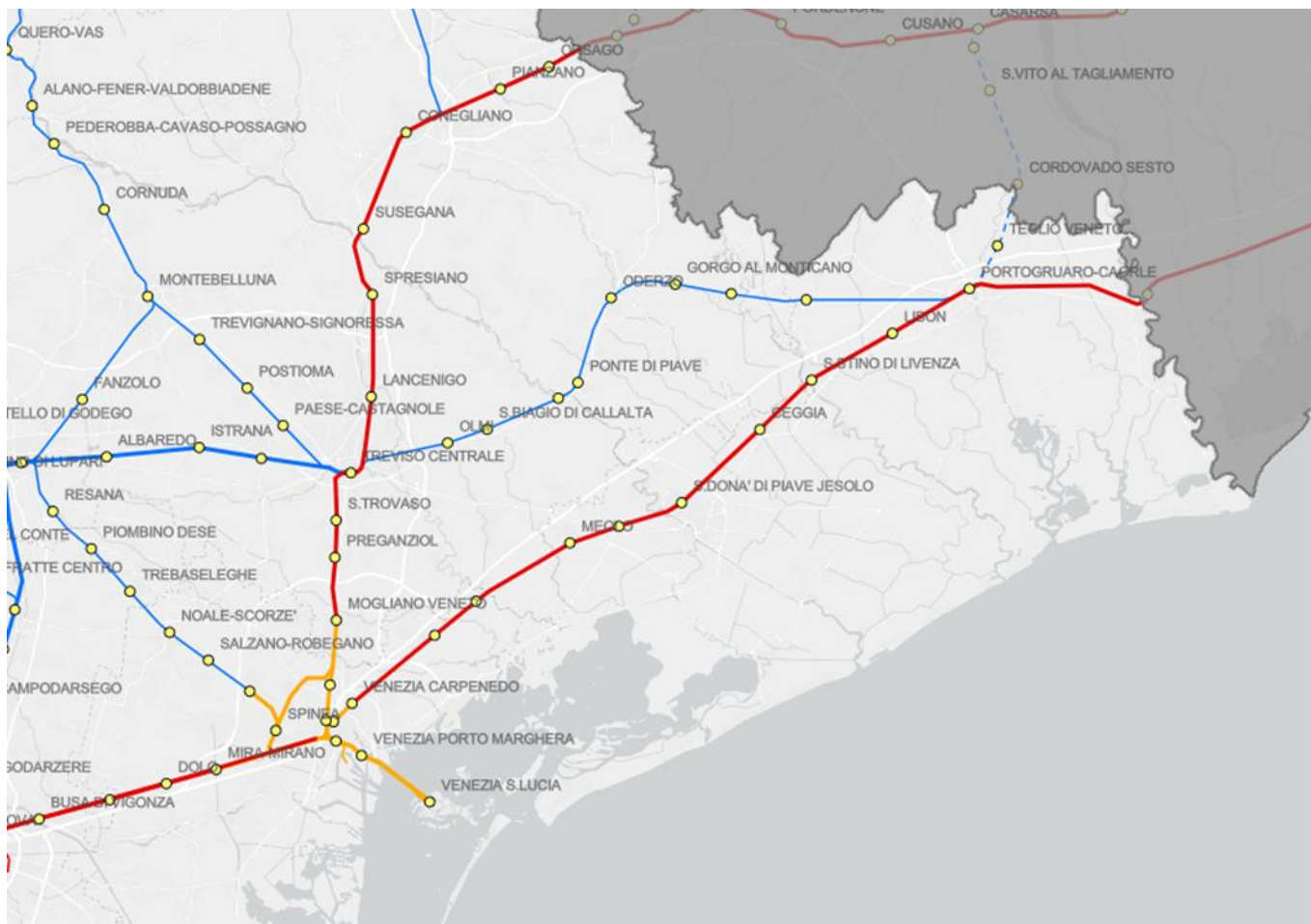
- Venezia – Trieste;
- Venezia – Treviso -Portogruaro;
- Portogruaro – Casarsa della Delizia.

Secondo la classificazione di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), la linea Venezia – Trieste è individuata come linea fondamentale, mentre le linee Portogruaro – Treviso e Portogruaro – Casarsa sono classificate come linee complementari.

In particolare, la direttrice Venezia–Trieste riveste un ruolo infrastrutturale di rango nazionale e internazionale, in quanto parte integrante del Corridoio Baltico–Adriatico della rete TEN-T, svolgendo funzione di servizio regionale e metropolitano a scala interprovinciale e di traffico a lunga percorrenza nazionale e internazionale (passeggeri e merci);

Nel territorio del Veneto Orientale sono presenti **10 stazioni ferroviarie**, caratterizzate da differenti livelli prestazionali e funzionali, distinguibili in:

- stazioni principali, con elevato volume di traffico e servizi strutturati;
- stazioni secondarie, con funzione di presidio territoriale;
- fermate ferroviarie, a servizio di bacini locali.



*Linea ferroviaria Veneto Orientale (fonte RFI)*

Il Veneto orientale è caratterizzato da significativi flussi di pendolarismo verso Venezia, Treviso e Padova. La promozione dell'intermodalità avviene attraverso un sistema diffuso di nodi di interscambio, strutture che consentono all'utente di lasciare la propria autovettura e proseguire il viaggio mediante TPL, treno o servizi di mobilità condivisa, collegandosi anche a localizzazioni

strategiche a vocazione turistica, come le località costiere o l'Aeroporto Marco Polo. La qualità progettuale di tali nodi influisce direttamente sulla puntualità e regolarità del sistema di trasporto, incentivando la mobilità collettiva rispetto a quella privata.

Il PUMS della Città Metropolitana di Venezia ha analizzato le tratte ferroviarie del territorio, evidenziando le opportunità di **intermodalità** tra treno, TPL, automobile privata e mobilità ciclabile. L'obiettivo è favorire collegamenti più efficienti e incentivare la mobilità collettiva, sia per il pendolarismo quotidiano sia per il settore turistico.

Sulla tratta **Portogruaro/Caorle – Venezia**, quasi tutte le stazioni sono dotate di parcheggi scambiatori; i nodi più rilevanti risultano essere Portogruaro/Caorle, San Donà di Piave/Jesolo, dove si integra treno, TPL, automobile e mobilità ciclabile. I flussi di pendolarismo in uscita indicano che Portogruaro è orientata verso Pordenone, San Donà di Piave e Oderzo, mentre Venezia rappresenta la quarta destinazione. L'area della stazione di Portogruaro dispone di ampi spazi di sosta, autostazione ATVO e servizio di bike sharing, con ulteriori miglioramenti previsti grazie alla nuova autostazione in prossimità della stazione stessa.

Sulla linea **Treviso – Portogruaro/Caorle**, la stazione di Annone Veneto, pur avendo un piccolo parcheggio di circa 25 posti, non è servita da fermate del TPL, evidenziando la necessità di interventi mirati per garantire una reale intermodalità anche nelle stazioni minori.



Figura 6: Schematizzazione del collegamento ferroviario Portogruaro/Caorle-VE (elaborazione PUMS CMVE)



Figura 7: Schematizzazione del collegamento ferroviario Treviso Centrale - Portogruaro/Caorle (elaborazione PUMS CMVE)

Per quanto riguarda le tipologie di nodi destinate prevalentemente all'utenza turistica, vanno segnalati alcuni poli di rilievo. Il comune di Cavallino-Treporti rappresenta un nodo fondamentale acqua-auto-TPL-bici, poiché connette Venezia con l'intera area a nord del capoluogo; sono presenti decine di parcheggi, di cui quattro ad apertura annuale, situati nel centro urbano, sul litorale vicino a Jesolo e presso il terminal vaporetti/TPL. Rilevante è anche il polo di interscambio auto-TPL di Jesolo Lido, in prossimità dell'autostazione ATVO.

### 3.10 INCIDENTALITÀ

La sicurezza stradale rappresenta uno degli obiettivi prioritari della pianificazione della mobilità a scala territoriale. In coerenza con gli indirizzi promossi a livello europeo dalla Commissione europea nell'ambito delle politiche di progressiva riduzione delle vittime della strada, il presente Masterplan assume la sicurezza quale criterio guida nella definizione degli assetti infrastrutturali e funzionali della rete viaria.

L'analisi dell'incidentalità costituisce pertanto un passaggio conoscitivo fondamentale, volto a individuare le principali criticità del sistema viario e a evidenziare eventuali concentrazioni spaziali o tipologiche degli incidenti. Pur non entrando nel dettaglio di soluzioni progettuali puntuali, l'analisi dell'incidentalità consente di orientare le scelte strategiche del piano, supportando la definizione della gerarchia della rete, delle politiche di moderazione del traffico, della tutela degli utenti vulnerabili e della redistribuzione dei flussi. In questa prospettiva, i dati di incidentalità non vengono letti unicamente come fenomeno statistico, ma come indicatore della coerenza tra assetto infrastrutturale, organizzazione della mobilità e caratteristiche insediative del territorio. L'obiettivo è quello di fornire un quadro interpretativo utile a indirizzare le successive fasi di pianificazione e progettazione verso un sistema viario più sicuro, resiliente e coerente con le esigenze della collettività.

La presente analisi ha preso in esame gli eventi rilevati dalle forze dell'ordine nei comuni ricadenti nel territorio del Veneto Orientale dal **2015** al **2023**. I dati sono stati forniti da Città Metropolitana di Venezia.

L'andamento del numero totale di incidenti nel periodo 2015–2023 evidenzia una sostanziale stabilità nel quinquennio pre-pandemico (2015–2019), con valori medi prossimi a 900 sinistri annui. Nel 2020 si registra una marcata contrazione, con 612 incidenti e una riduzione di circa il 32% rispetto alla media del periodo precedente. Tale flessione è riconducibile alle limitazioni alla mobilità introdotte durante l'emergenza sanitaria da COVID-19, che hanno determinato una significativa riduzione dei flussi di traffico. Nel triennio successivo (2021–2023) il numero di incidenti torna progressivamente su valori prossimi a quelli pre-pandemici, pur mantenendosi leggermente inferiori alla media del quinquennio 2015–2019.

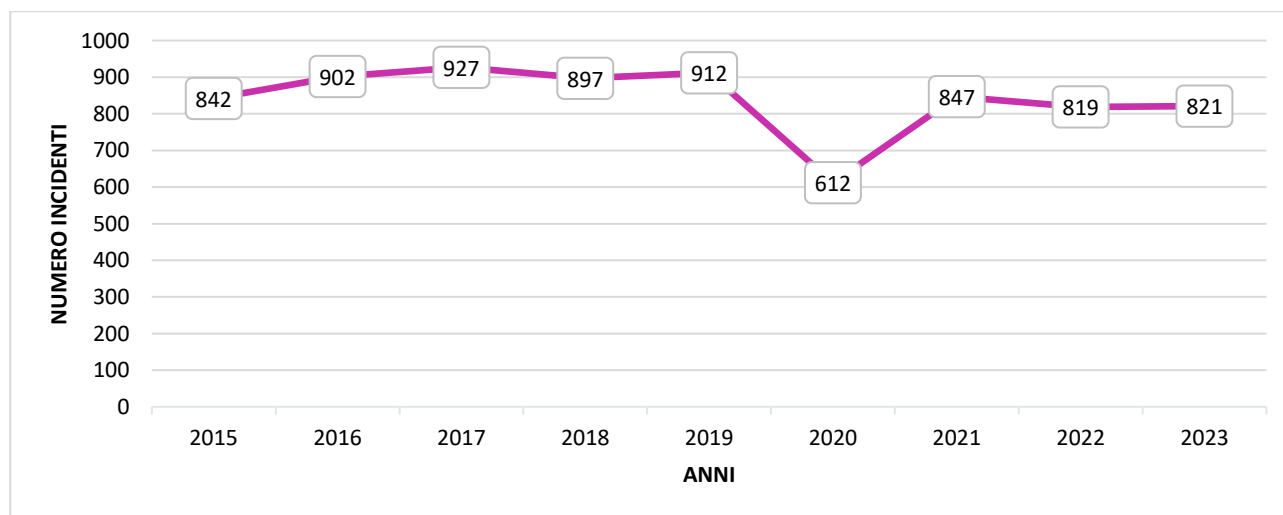
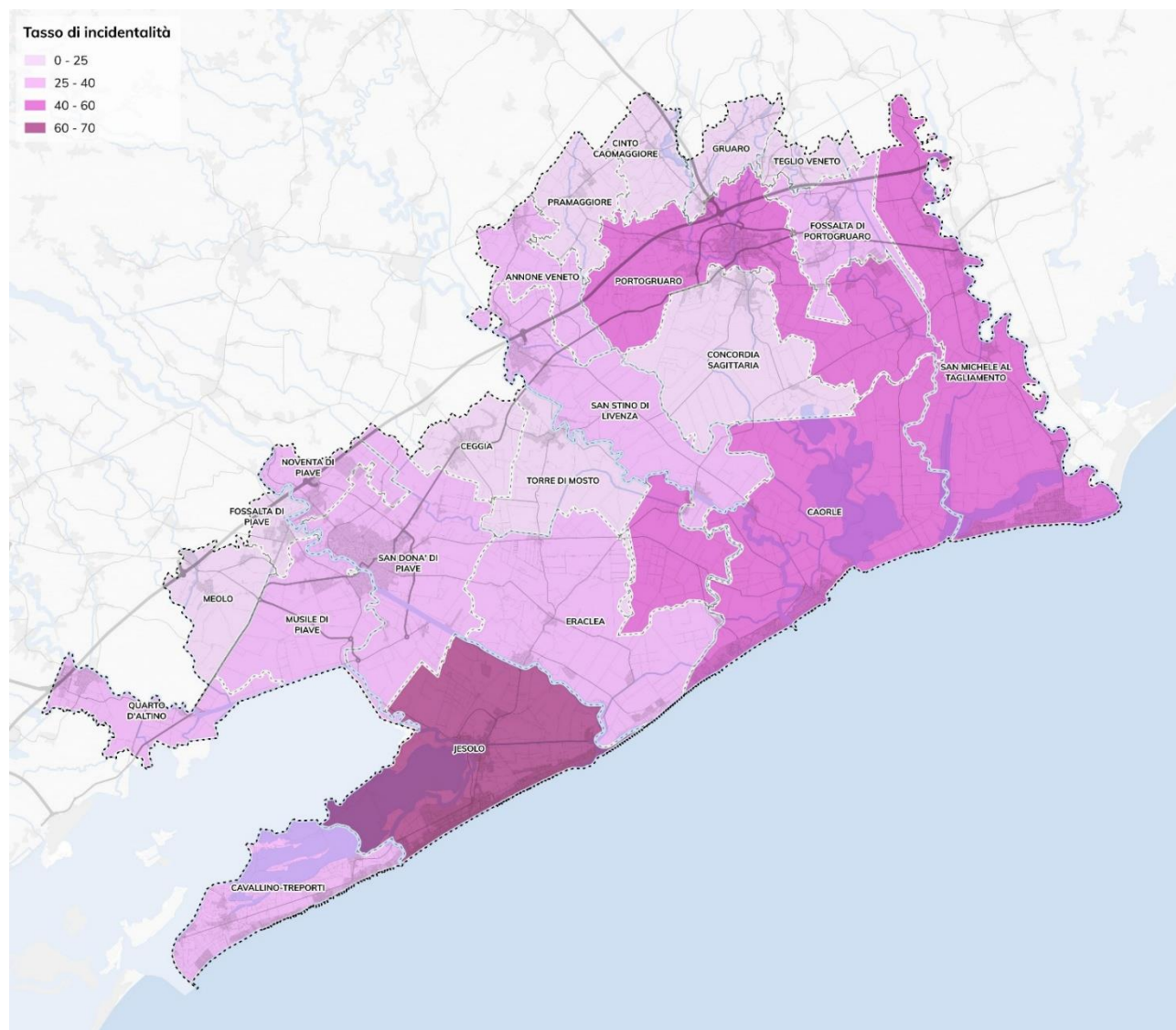


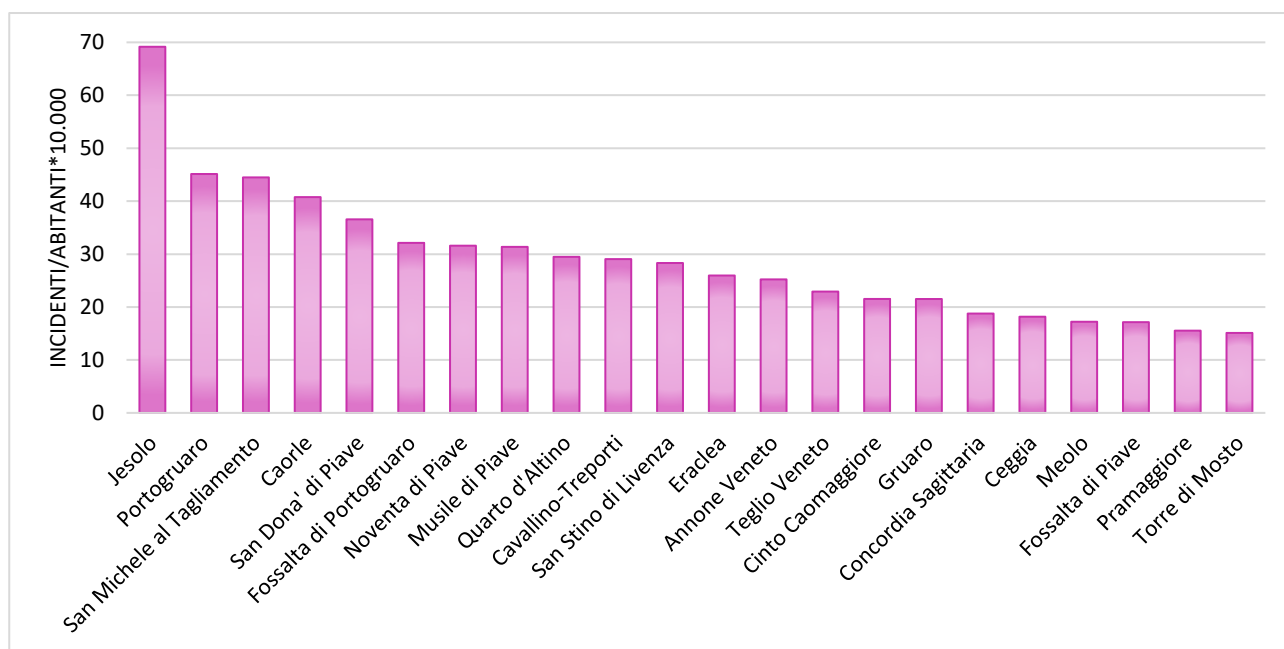
Figura 8: Numero incidenti dal 2015 al 2023

L'analisi degli incidenti rapportati alla popolazione residente evidenzia differenze significative tra i comuni del territorio. In particolare, Jesolo registra 69,2 incidenti ogni 10.000 abitanti, un valore nettamente superiore sia alla media regionale (26,33 incidenti per 10.000 abitanti nel 2023, fonte Istat Regione Veneto) sia alla media della città metropolitana di Venezia (28,11). Tale differenza è riconducibile alla consistente componente turistica stagionale che non rientra nella popolazione residente. Analogamente, altri comuni costieri come Caorle, Cavallino-Treporti ed Eraclea mostrano valori elevati, riflettendo l'influenza dei flussi turistici estivi sui livelli di incidentalità.

Al contrario, i comuni dell'entroterra e le località con scarsa affluenza turistica presentano valori più contenuti, come Pramaggiore (15,5) e Torre di Mosto (15,1), confermando come la presenza di popolazione temporanea sia un fattore determinante nella valutazione della sicurezza stradale a scala territoriale.



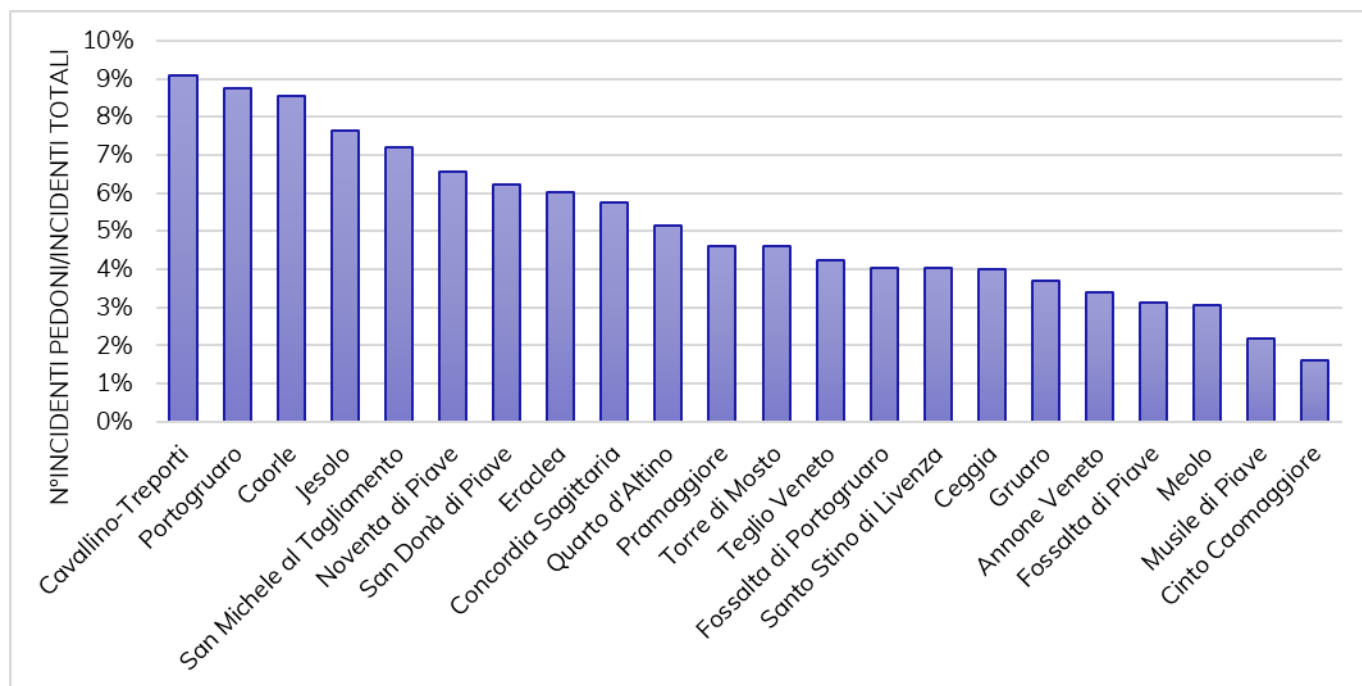
*Numero di incidenti ogni 10.000 abitanti*



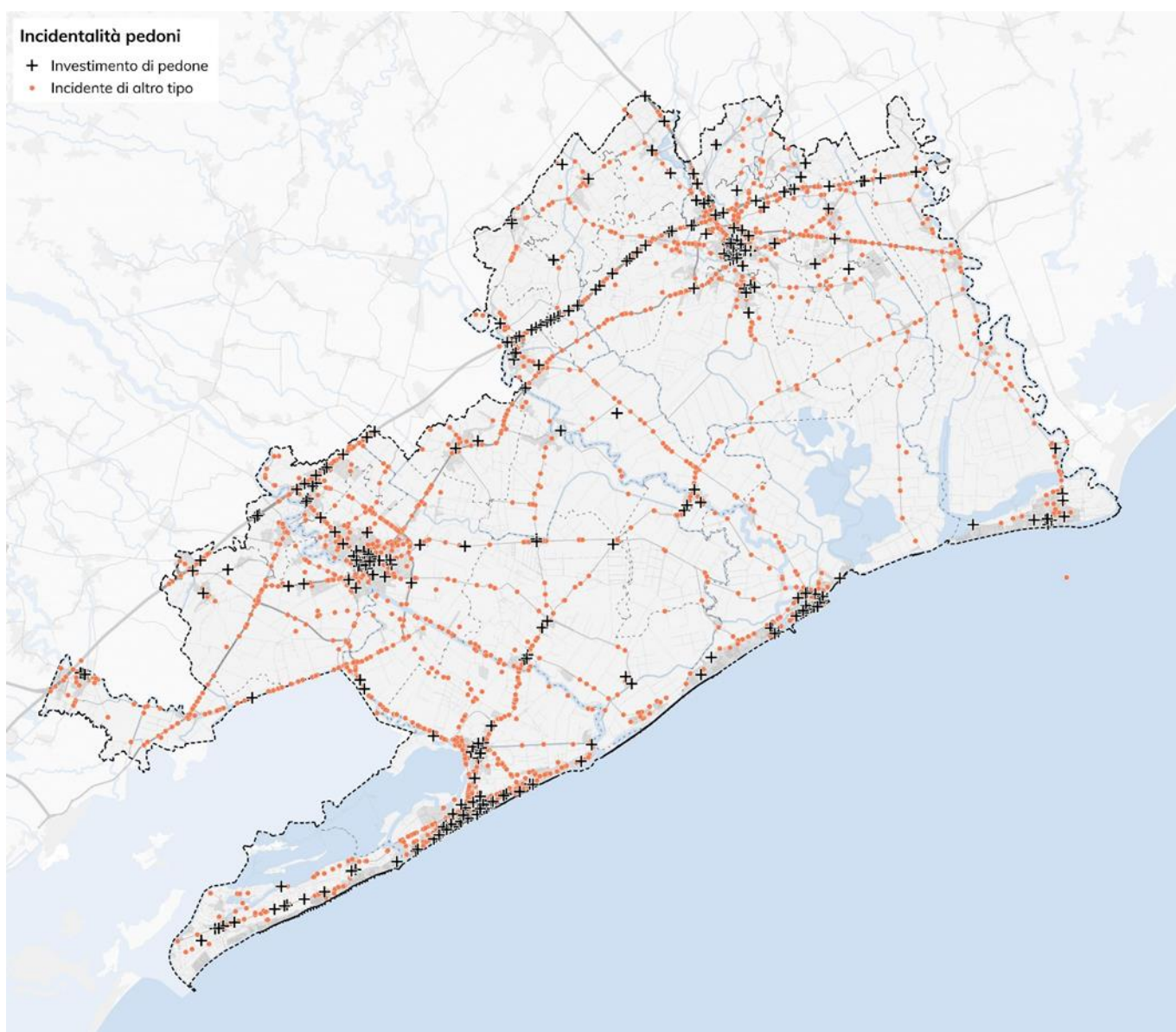
*Incidenti per abitante = (Numero incidenti) / (Popolazione residente) \* 10.000*

L'analisi della **componente pedonale degli incidenti** evidenzia differenze territoriali significative. Le località costiere e maggiormente turistiche, come Cavallino-Treporti, Caorle e Jesolo, presentano percentuali elevate di incidenti con pedoni (8–9%), coerenti con l'intensa frequentazione pedonale stagionale. Al contrario, Portogruaro, pur essendo un centro urbano dell'entroterra, registra anch'esso una quota relativamente alta di incidenti con pedoni (9%), evidenziando come in questo caso la componente pedonale sia legata alla densità urbana e alla funzione di polo di servizi, piuttosto che al turismo stagionale.

Nei comuni dell'entroterra e nelle località meno urbanizzate, la percentuale di incidenti con pedoni scende significativamente, attestandosi tra il 2% e il 5%, in linea con la minore presenza di traffico pedonale.



*Percentuale incidenti pedoni su incidenti totali*



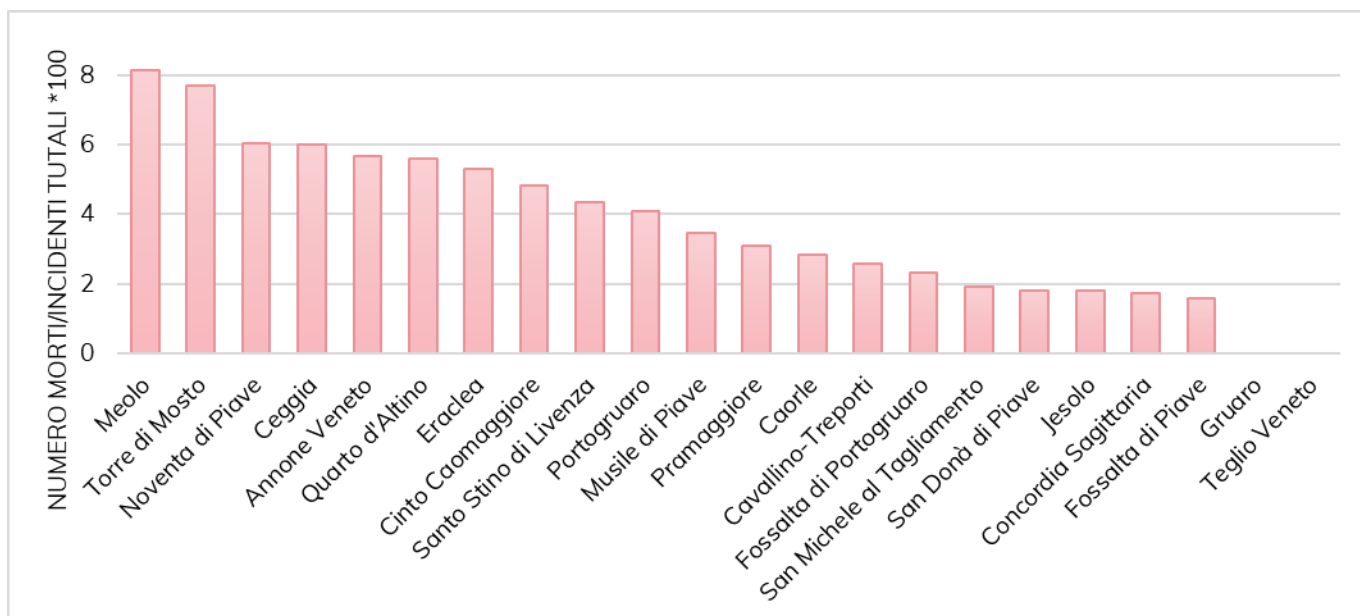
*Mappatura incidenti che hanno coinvolto pedoni*

L'analisi dell'indice di mortalità, calcolato come rapporto tra il numero di decessi e il numero totale di incidenti, evidenzia differenze significative tra i comuni del territorio.

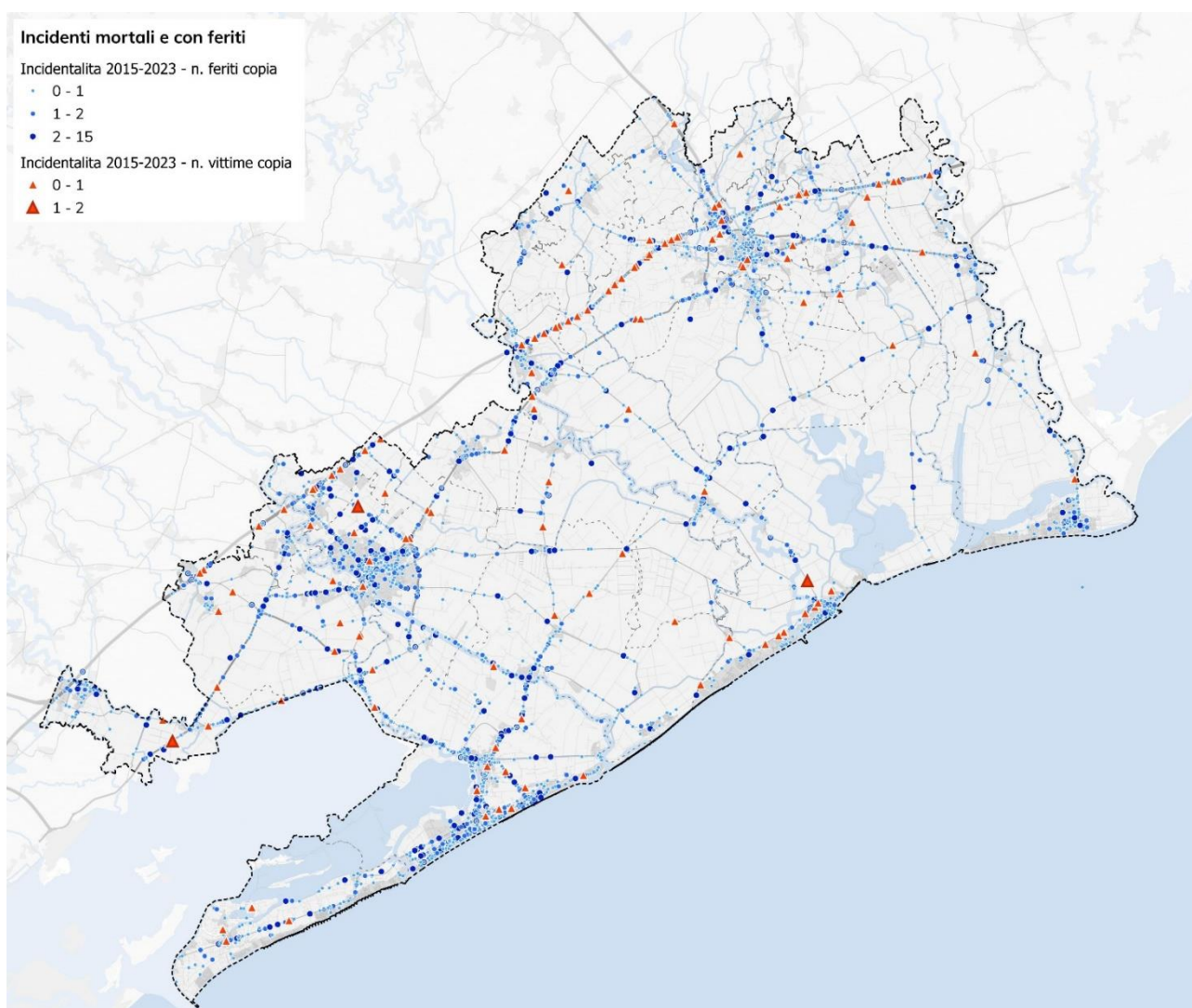
Le località dell'entroterra o con minor traffico complessivo, come Meolo e Torre di Mosto, presentano gli indici più elevati. In questi casi, la maggiore gravità degli incidenti è spesso correlata alla presenza di tratti della rete ad alta velocità, in particolare l'autostrada A4, che aumenta il rischio di sinistri mortali anche con un numero assoluto limitato di eventi.

Al contrario, le località costiere e maggiormente turistiche, come Jesolo, Caorle e Cavallino-Treporti, mostrano indici di mortalità più bassi (2-3), nonostante l'elevato numero di incidenti. Ciò riflette la natura prevalentemente lieve dei sinistri, legata a flussi turistici e traffico pedonale/veicolare intenso ma a velocità contenuta.

Per contestualizzare i dati del Veneto Orientale, l'indice di mortalità medio nella regione Veneto è pari a 2,42 nel 2023 (Elaborazioni Ufficio di Statistica Regione Veneto, fonte Istat-ACI), mentre nella città metropolitana di Venezia il valore medio raggiunge 3,28, confermando come alcune località del territorio analizzato presentino indici superiori alla media metropolitana a causa della configurazione della rete viaria e della presenza dell'autostrada A4.



Indice mortalità

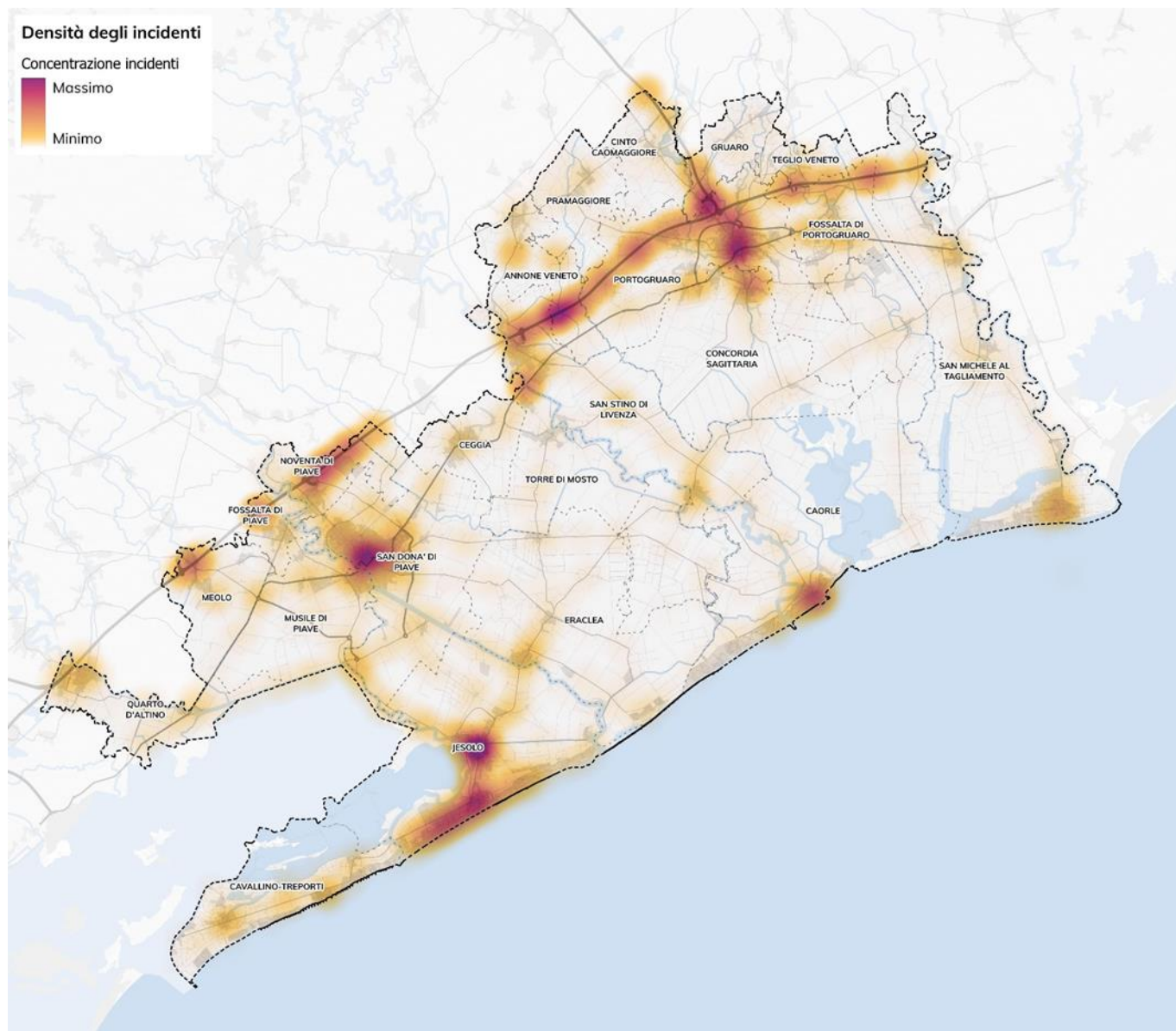


Mappatura incidenti classificati per gravità

Con riferimento al territorio del Veneto Orientale, si evidenzia una significativa concentrazione di incidenti nelle aree urbane dei principali poli insediativi, in particolare San Donà di Piave, Portogruaro, Jesolo e Caorle.

Le principali criticità infrastrutturali si concentrano lungo alcune direttrici strategiche della rete viaria:

- l'A4, con elevato indice di mortalità;
- la SS14 nei centri abitati di San Donà (frazione Calvecchia), Ceggia, San Stino di Livenza, Portogruaro e Fossalta di Portogruaro e San Michele al Tagliamento;
- SP42, specialmente nel collegamento tra Jesolo ed Eraclea.



*Densità incidenti (dati dal 2015 al 2023)*

### 3.11 ANALISI CASELLI AUTOSTRADALI

Il territorio del Veneto orientale è tagliato a nord dall'**autostrada A4 Venezia-Trieste**, gestita da **Autostrade Alto Adriatico S.p.A.**, che attraversa il territorio per circa 39,9 km e rappresenta uno dei più rilevanti corridoi europei di merci e persone.

A essa si innesta l'**autostrada A28 Portogruaro-Conegliano** (6,4 km nel territorio considerato), anch'essa gestita da Autostrade Alto Adriatico S.p.A., che collega la pianura del Livenza e i distretti industriali pordenonesi con l'autostrada A27.

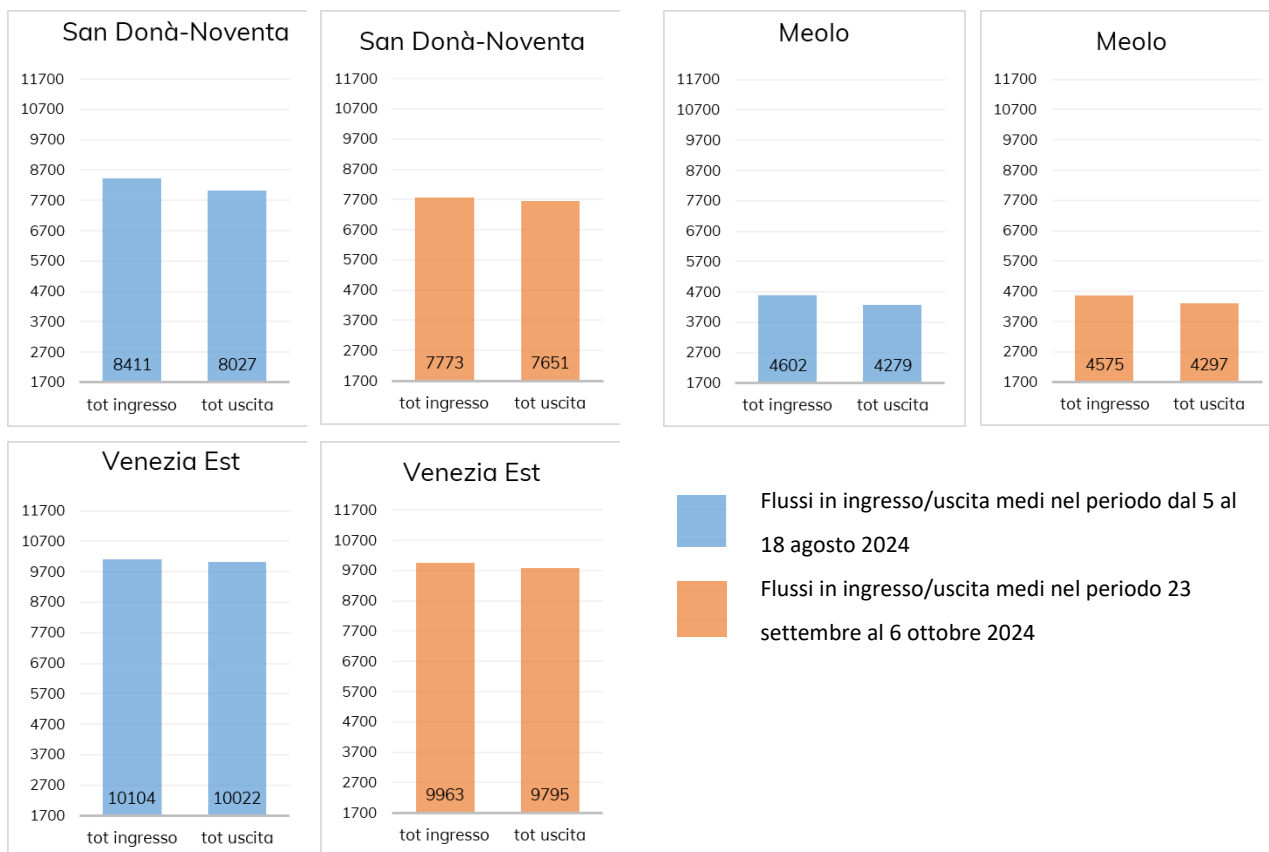
Lungo l'asse autostradale A4 risultano di particolare rilevanza i seguenti caselli autostradali:

- Latisana;
- Portogruaro;
- San Stino di Livenza;
- Cessalto;
- San Donà-Noventa;
- Meolo;
- Venezia est.

Sono stati analizzati i flussi di traffico in entrata e in uscita dai caselli, forniti da Autostrade Alto Adriatico S.p.A. I dati disponibili si riferiscono sia al periodo estivo (dal 5 al 18 agosto 2024) sia a un periodo rappresentativo delle condizioni lavorative ordinarie (dal 23 settembre al 6 ottobre 2024).

L'analisi dei dati consente di valutare il diverso utilizzo dei caselli nei vari periodi dell'anno e di comprendere il peso relativo di ciascun casello autostradale all'interno del territorio considerato. I dati riportati di seguito evidenziano i volumi di traffico in ingresso e uscita medie nei periodi indicati.





*Dati caselli autostradali*

L'analisi dei flussi medi giornalieri in ingresso e in uscita dai caselli autostradali, riferiti al periodo estivo e al periodo lavorativo ordinario, evidenzia in modo chiaro una generale crescita dei volumi di traffico nel periodo estivo per tutti i caselli considerati.

Tale incremento conferma la forte attrattività del territorio del Veneto orientale durante la stagione estiva, in particolare in relazione alla presenza delle principali località balneari dell'alto Adriatico. L'asse autostradale A4 Venezia-Trieste svolge pertanto un ruolo strategico fondamentale nel garantire l'accessibilità al territorio, sostenendo flussi veicolari significativamente più elevati rispetto ai periodi non turistici.

L'analisi comparativa evidenzia tuttavia differenze rilevanti tra i diversi caselli. In particolare, il casello di Latisana mostra l'incremento più marcato, con volumi di traffico in ingresso e in uscita che risultano circa raddoppiati nel periodo estivo rispetto al periodo lavorativo ordinario.

Gli altri caselli presentano incrementi più contenuti, pur evidenziando comunque un aumento generalizzato dei flussi durante il periodo estivo. In termini di peso complessivo sul tratto autostradale analizzato, emerge come il casello di Latisana assuma un ruolo predominante nel periodo estivo, mentre i caselli di Portogruaro, San Donà-Noventa e Venezia Est si confermano come nodi autostradali di primaria importanza durante tutto l'anno, sostenendo volumi di traffico elevati e relativamente costanti.

I caselli di Meolo, Cessalto e San Stino di Livenza presentano invece volumi di traffico mediamente inferiori, con un ruolo più locale e una minore incidenza sul sistema complessivo della mobilità autostradale del territorio.

## 3.12 CONFRONTO CON ENTI TERRITORIALI

Per la redazione del Masterplan della viabilità del Veneto Orientale, oltre a un'analisi degli strumenti di pianificazione vigenti a scala locale e sovralocale e a un esame del territorio e dello stato attuale della mobilità, è risultata fondamentale l'attivazione di un confronto con le amministrazioni degli uffici tecnici dei Comuni del territorio, finalizzato alla condivisione degli obiettivi del Masterplan e dei principali risultati emersi dalla campagna di rilievi e indagini di traffico.

Particolare attenzione è stata dedicata alla ricognizione della rete stradale e ciclabile esistente, nonché all'analisi delle principali criticità segnalate dai singoli Comuni in materia di viabilità e ciclabilità (punti di congestione, criticità di sicurezza, carenze infrastrutturali, discontinuità della rete ciclabile, interferenze con traffico pesante, attraversamenti urbani, ecc.).

Oltre agli incontri svolti con i Comuni del territorio, il percorso di costruzione del Masterplan è stato accompagnato da specifiche riunioni con la Cabina di Regia e con la Conferenza dei Sindaci, quali sedi di coordinamento e indirizzo strategico a scala sovracomunale.

Sono pianificati nelle prossime fasi del lavoro incontri con gli altri stakeholders per la definizione delle proposte progettuali alla luce del quadro conoscitivo e criticità emerse.

Al fine di sistematizzare in modo organico le segnalazioni emerse nel corso degli incontri, ciascuna criticità è stata oggetto di classificazione secondo tre livelli di lettura: **scala territoriale di intervento**, **categoria infrastrutturale** e **tematismo di riferimento**.

In relazione alla **scala**, le criticità sono state distinte in interventi di livello comunale e sovracomunale, così da evidenziare rispettivamente le problematiche puntuali di interesse locale e quelle con ricadute più ampie sull'assetto della mobilità del Veneto Orientale.

Sotto il profilo delle **categorie infrastrutturali**, le segnalazioni sono state ricondotte ai seguenti ambiti:

- viabilità locale;
- viabilità principale;
- nuova viabilità;
- autostrada;
- piste ciclabili;
- trasporto pubblico;
- altro (per interventi non riconducibili alle precedenti classificazioni).

Con riferimento ai **tematismi**, le criticità sono state ulteriormente classificate in base alla natura prevalente della problematica, distinguendo tra:

- traffico;
- flussi turistici;
- sicurezza stradale;
- infrastrutture strategiche;
- accessibilità urbana;
- mobilità attiva e sostenibile;
- grandi polarità.

Con riferimento alla **scala di intervento**, emerge come la quota prevalente delle criticità sia di **interesse comunale (56%)**, ovvero riferita a problematiche che incidono in modo diretto ed esclusivo sul territorio dell'ente che le ha segnalate. Si tratta in prevalenza di situazioni puntuali – legate alla sicurezza, alla gestione della circolazione o a specifiche carenze infrastrutturali – la cui risoluzione ricade principalmente nella sfera di pianificazione e competenza locale.

Parallelamente, una quota rilevante delle segnalazioni è classificata come di **interesse sovracomunale (43%)**, evidenziando dinamiche che superano i confini amministrativi e richiedono una visione coordinata a scala territoriale. Rientrano in questa categoria, in particolare, le criticità connesse ai **flussi turistici** che interessano anche Comuni non direttamente generatori di attrattività. In tali casi, infatti, le problematiche di traffico, congestione o sicurezza non derivano da polarità interne, ma da flussi di attraversamento diretti verso le località turistiche costiere o verso grandi attrattori territoriali.

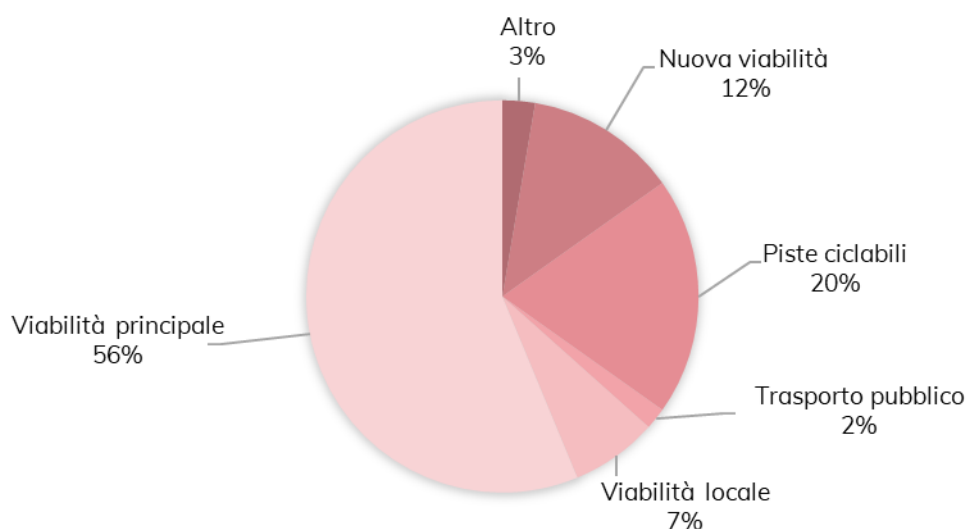
Questo dato conferma come una parte significativa delle criticità del Veneto Orientale sia riconducibile a fenomeni sistemici e intercomunali, rendendo necessario un approccio di pianificazione integrata capace di governare non solo le esigenze locali, ma anche le interazioni tra i diversi ambiti territoriali.

L'analisi per categorie infrastrutturali evidenzia una netta prevalenza delle segnalazioni riconducibili alla **viabilità principale (56%)**, a conferma del fatto che le principali problematiche riguardano gli assi portanti della rete, caratterizzati da elevati volumi di traffico e criticità di sicurezza.

Un numero significativo di segnalazioni riguarda le **piste ciclabili (20%)** e **nuova viabilità (12%)**, a testimonianza di una duplice esigenza: completare e mettere in rete le infrastrutture per la mobilità attiva e realizzare nuovi collegamenti per migliorare la funzionalità complessiva del sistema viario.

Più contenuto risulta il peso delle criticità riferite alla **viabilità locale (7%)**, mentre le segnalazioni inerenti al **trasporto pubblico (2%)** e alla categoria residuale **altro (3%)** assumono un ruolo marginale nel quadro complessivo.

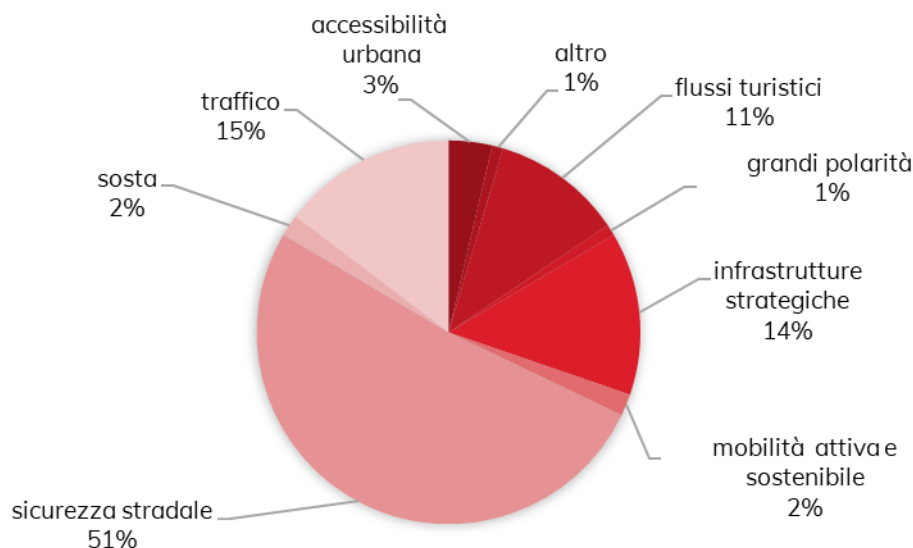
Nel complesso, i dati confermano come la riorganizzazione e il potenziamento della rete viaria principale rappresentino la priorità percepita a scala territoriale, pur emergendo con chiarezza una crescente attenzione alla mobilità ciclabile e agli interventi strategici di nuova realizzazione.



*Categorie a cui appartengono le criticità segnalate*

L'analisi per tipologia tematica mostra come la **sicurezza stradale (50%)** rappresenti la principale criticità percepita, confermando l'attenzione dei Comuni alla protezione degli utenti e alla riduzione dei rischi lungo la rete viaria.

Seguono i temi legati al **traffico (17%)** e alle **infrastrutture strategiche (13%)**, a evidenza delle problematiche connesse alla gestione dei flussi e alla continuità della rete principale, e i **flussi turistici (12%)**, che riflettono l'impatto stagionale dei visitatori sul sistema viario. Le rimanenti criticità, raggruppate nella categoria **altro (8%)**, comprendono accessibilità urbana, mobilità attiva e sostenibile, sosta e grandi polarità, e pur assumendo un peso minore contribuiscono comunque a completare il quadro conoscitivo necessario per la pianificazione integrata della mobilità.



*Tematiche emerse nell'analisi delle criticità*

### CRITICITÀ DELLA RETE CICLABILE

Dall'analisi complessiva delle segnalazioni emerge come il tema delle **piste ciclabili e dei collegamenti ciclopedonali** assuma un ruolo trasversale e strategico all'interno del quadro delle criticità.

Le problematiche evidenziate non riguardano tanto singoli tratti isolati, quanto piuttosto la **discontinuità della rete**, con numerose segnalazioni relative alla mancanza di collegamenti tra Comuni confinanti, frazioni e poli attrattori (stazioni ferroviarie, centri urbani, ambiti produttivi, aree naturalistiche e località turistiche). Questo elemento mette in luce come la rete ciclabile esistente risulti in molti casi frammentata, priva di connessioni strutturate a scala sovracomunale e spesso non integrata con i principali assi di mobilità. Ricorrono inoltre criticità legate alla **sicurezza degli attraversamenti** lungo arterie ad alto traffico (in particolare strade statali e provinciali) e alla **promiscuità tra traffico veicolare e utenza debole** in tratti a sezione ridotta (in alcuni casi anche per itinerari di valenza sovracomunale), condizione che si accentua nei periodi di maggiore afflusso turistico. In ambito costiero e fluviale, infatti, la presenza significativa di ciclisti e ciclo-turisti evidenzia l'inadeguatezza di alcune infrastrutture viarie nel garantire condizioni di sicurezza e continuità dei percorsi.

Si aggiunge inoltre che la fruizione e l'informazione al pubblico risultano talvolta critiche: la presenza di più itinerari territoriali e l'assenza di standard europei per cartografia, segnaletica e dati di intermodalità riducono la leggibilità della rete e il suo potenziale turistico internazionale.

Inoltre, la gestione della rete ciclabile è frammentata tra diversi soggetti (Comuni, Città metropolitana, Veneto Strade, Consorzi di Bonifica, BIM, Parchi, operatori turistici) mancando un referente unico che raccolga le informazioni e gli aggiornamenti sul tema e che la manutenzione ordinaria e straordinaria risulta spesso non coordinata e chiara, generando differenze qualitative tra tratti contigui.

Nel complesso, pur rilevando una spinta significativa negli ultimi anni sul tema, le segnalazioni delineano l'esigenza di passare da una logica di interventi puntuali a una visione organica di rete, orientata al completamento degli assi nord-sud ed est-ovest, alla connessione tra centri abitati e polarità strategiche (ambientali e culturali) e all'integrazione con il sistema della mobilità turistica e ferroviaria. Il tema della ciclabilità si configura pertanto non solo come misura di promozione della mobilità attiva e sostenibile, ma anche come leva per migliorare la sicurezza stradale, ridurre la pressione veicolare nei centri urbani e rafforzare l'attrattività territoriale del Veneto Orientale in chiave ambientale e turistica.

### CRITICITÀ DELLA RETE STRADALE

Le questioni più frequenti riguardano la congestione degli assi strutturali, in particolare nei periodi di picco stagionale e l'impatto del traffico di attraversamento sui contesti urbani. Inoltre, il Veneto Orientale è caratterizzato dalla presenza di **barriere fisiche** che frammentano il territorio quali autostrade, ferrovia, infrastrutture della viabilità principale che attraversano o dividono i centri abitati, e i principali corsi d'acqua.

In diversi casi è stato evidenziato come la **dotazione infrastrutturale sia insufficiente o non adeguatamente dimensionata** per gestire flussi straordinari, quali quelli turistici o derivanti da deviazioni autostradali, con conseguenti ripercussioni sulla viabilità locale e sulla qualità della circolazione interna ai centri abitati.

Un ulteriore elemento ricorrente è rappresentato dalla necessità di completare e gerarchizzare la rete stradale, attraverso la realizzazione di nuove viabilità di bypass finalizzate a intercettare i flussi di attraversamento e i flussi turistici.

Parallelamente, numerose segnalazioni riguardano intersezioni con livelli di sicurezza inadeguati, sezioni stradali insufficienti rispetto ai carichi di traffico e interferenze tra traffico pesante e mobilità urbana, con impatti diretti sulla sicurezza e sulla qualità della vita dei residenti. Nel complesso, il quadro restituisce l'immagine di un sistema viario fortemente sollecitato, nel quale infrastrutture strategiche di valenza territoriale si innestano in tessuti urbani vulnerabili. Ne deriva l'esigenza di una strategia integrata che coniughi il potenziamento delle direttrici principali, la realizzazione di collegamenti alternativi, la messa in sicurezza dei tratti critici e una più chiara distinzione tra funzioni di attraversamento e funzioni urbane, con l'obiettivo di riequilibrare i flussi, incrementare la resilienza della rete e ridurre l'impatto del traffico sui centri abitati del Veneto Orientale.

## 3.13 BANCHE DATI

Per poter svolgere un lavoro a scala territoriale, come il presente Masterplan, in maniera efficace è fondamentale poter contare su delle **banche dati ordinate e aggiornate**. Nel caso in esame non è stato possibile recuperare materiale di qualità per tutti i dati necessari quindi ci si è spesi in una corposa attività di bonifica, riordino e aggiornamento per alcuni dati, in particolare sui dati della rete ciclabile e in maniera minore su quelli della rete infrastrutturale.

### VIABILITÀ

I dati geografici disponibili riguardanti il tema della viabilità sono poco aggiornati, o quando aggiornati, non strutturati nella forma migliore per l'utilizzo ai fini delle analisi e delle elaborazioni necessarie all'interno del lavoro di redazione del presente Masterplan.

Per questo motivo si è deciso di ricorrere ad un dato universalmente riconosciuto come aggiornato. Per la ricostruzione dello stato di fatto della rete viaria del territorio del veneto orientale è stato usato come dato di partenza il grafo strade di Openstreetmap – OSM ("© OpenStreetMap contributors") che rappresenta la rete infrastrutturale del territorio di ogni ordine e grado.

Della rete è stata verificata e integrata la competenza dei singoli tratti stradali, attribuendo il numero identificativo alle strade di competenza sovralocale. La strutturazione del grafo viario così ottenuto ha **cinque livelli: Autostrade (A); Strade Statali (SS); Strade Regionali (SR); Strade Provinciali (SP); Strade locali**.

La competenza delle strade della rete è stata aggiornata anche tenendo conto del DCR n 13 del 4 febbraio 2025 "Revisione della rete viaria di interesse regionale".

### CICLABILITÀ

Sul tema della viabilità Regione del Veneto ha condotto un lavoro di riordino propedeutico alla stesura del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, organizzando un rilievo da delle piste ciclabili esistenti all'anno 2019, il dataset prodotto è liberamente scaricabile dal Geoportale regionale (IDT2.0). Durante la ricostruzione del quadro conoscitivo di base del Masterplan in corso di redazione si è partiti dai dati sopracitati, nel dettaglio:

- itinerari\_regionali\_veneto;
- ciclovie\_ciclabili\_veneto;

- ciclabili\_veneto\_completo.

I primi due contengono i tracciati, rispettivamente degli itinerari regionale e delle ciclovie individuate dai vari livelli di pianificazione, il terzo dato invece contiene il rilievo (scala nominale 1:2000) dei percorsi ciclabili esistenti sul territorio, aggiornato all'anno 2019.

Purtroppo, gli attributi dei layer non sono completi, a volte carenti, e risentono del mancato aggiornamento.

È stato quindi necessario procedere ad un corposo aggiornamento dei dati sia dal punto di vista spaziale, aggiungendo quindi i tratti di percorsi ciclabili realizzati nel corso degli anni, che dal punto di vista degli attributi, andando quindi a compilare e standardizzare alcune voci degli attributi. L'aggiornamento è stato portato avanti tramite fotointerpretazione e grazie allo scambio di dati e confronto con i comuni del territorio. Sono stati creati due layer:

1. **“itinerari”**, per il livello “pianificatorio” che contiene tutte i vari itinerari che sono indicati nei vari strumenti di pianificazione sovraordinata e ha una tabella attributi molto semplice e sintetica:

|            |                                                                                  |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| origine_it | Strumento o progetto o ente proponente a cui si deve la maternità del itinerario |
| cod_it     | Eventuale codifica sintetica originale del itinerario (es CV 11, I2, etc...)     |
| nome_it    | Nome dell'itinerario                                                             |
| tratta_it  | Eventuale nome della tratta se l'itinerario è diviso in tratte/tappe             |

2. **“grafo\_ciclabili”** per il rilievo dello stato di fatto, la struttura del dato è quella del layer originale prodotto da Regione del Veneto e sono stati standardizzati (per il territorio di riferimento) i seguenti campi della tabella attributi

|            |                                                                                                                  |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| tipologia  | Tipologia del percorso: strada, ciclabile, argine                                                                |
| tipo_pista | Tipologia della pista ciclabile: promiscua, promiscua veicolare, promiscua pedonale, sede propria sede riservata |
| stato      | Esistente/progetto                                                                                               |

I dati così strutturati potranno essere in caso di prossima approvazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica agilmente adattati alla struttura dati proposta all'interno dello stesso, contribuendo così al mantenimento e aggiornamento dell'informazione e a una sua diffusione più ampia possibile.

## CRITICITÀ

L'ultima banca dati prodotta in questa fase del lavoro è stata creata per fare sintesi rispetto alle segnalazioni dei comuni del territorio rispetto alle criticità da loro rilevate dal punto di vista della mobilità.

In questa fase del lavoro la criticità è localizzata sinteticamente da un punto, nelle prossime fasi verrà definita una definizione spaziale più dettagliata per ogni criticità rilevata. La struttura dati utilizzata è la seguente:

|             |                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| categoria   | Definizione dell'ambito di cui ricade la criticità: Autostrada, Piste ciclabili, Nuova viabilità, Trasporto pubblico, Viabilità locale, Viabilità principale                                                            |
| tema        | Definizione sintetica della tematica della criticità; traffico, sosta, sicurezza stradale, mobilità attiva e sostenibile, mobilità attiva e sostenibile, grandi polarità, flussi turistici, accessibilità urbana, altro |
| descrizione | Testo descrittivo stesa della criticità                                                                                                                                                                                 |
| scala       | comunale/sovracomunale                                                                                                                                                                                                  |

## 4. PIANO DI MARKETING E SEGNALETICA

### 4.1 ANALISI DEL SISTEMA TURISTICO E DELLA GOVERNANCE TURISTICA NELLA “VENEZIA ORIENTALE”

#### IL TERRITORIO DELLA VENEZIA ORIENTALE. PREMESSE, QUESITI E GOVERNANCE

“L’attenzione al turismo” quale segmento economico e sociale, non è ugualmente condivisa dai 22 comuni della Venezia Orientale. Il turismo genera nel territorio due realtà socioeconomiche (la **fascia costiera**, con i 5 comuni di Cavallino-Treporti, Jesolo, Eraclea, Caorle e Bibione/San Michele al Tagliamento, e l’**entroterra** con i restanti 17 comuni (Annone Veneto, Ceggia, Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Meolo, Musile di Piave, Noventa di Piave, Portogruaro, Pramaggiore, Quarto d’Altino, San Donà di Piave, San Stino di Livenza, Teglio Veneto e Torre di Mosto) che ancora non sono riuscite a dialogare nei modi che parrebbero utili per uno sviluppo equilibrato e complessivo in tutta l’area.

La **governance** nel territorio della Venezia Orientale si caratterizza con una notevole articolazione di soggetti sia nell’ambito pubblico che in quello privato:

- Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale;
- Conferenza dei Sindaci del Litorale Veneto;
- 4 OGD (DMO Caorle. OGD Bibione e San Michele al Tagliamento, OGD Cavallino Treporti e OGD Jesolo Eraclea);
- CCIAA di Venezia e Rovigo;
- Città metropolitana di Venezia;
- Consorzio di bonifica Veneto Orientale;
- Distretto Turistico Venezia Orientale;
- ATVO;
- VeGAL;
- 4 Consorzi di imprese turistiche (Parco Turistico di Cavallino Treporti, Consorzio di imprese turistiche JesoloVenice, Consorzio di promozione turistica Caorle e Venezia Orientale e Bibione Live);
- altri operatori privati: Associazioni di categoria, Pro loco, Strada dei vini, Club di prodotto e reti d’impresa (tra le quali ad es. Venice Sands).

Questa complessità ha in sé la possibilità di diventare una forza qualora si scelga un percorso condiviso capace di valorizzare l’entroterra e di metterlo in **relazione con la costa**: la presentazione di progetti comuni e la ricerca delle risorse per realizzarli sono la via maestra. Una relazione che andrebbe ricercata anche verso altri magneti territorialmente limitrofi: **Venezia**, il **trevigiano**, il **pordenonese**.

**Regione Veneto** e il **Ministero del Turismo** non possono che essere i soggetti a cui rivolgere attenzione. Ma anche il rapporto con i **privati** va valorizzato, soprattutto se si opera per la notorietà e la reputazione dell’area e in aree in cui gli operatori turistici sono più rarefatti.

Sviluppare il **turismo sostenibile** non è certamente oggi un elemento che distingue un territorio da un altro: ma qui stiamo operando in **una delle maggiori aree turistiche europee**, un’area che ha come concorrenti quanto di meglio e di più attrattivo esiste in Europa e nel mondo. La concorrenzialità internazionale impone una capacità e una competenza sia nell’amministrare un territorio sia nella conduzione di un’azienda privata di settore. Impostare un sistema turistico integrato, che unisca le esigenze dei residenti, la storia, i prodotti locali, il paesaggio e una accoglienza di qualità deve essere la base di un progetto di marketing territoriale.

Quindi, un **progetto partecipato** perché contiene le stesse valutazioni e condivide i contenuti. Se il concept può apparire di non complessa definizione, la sua condivisione al fine di arrivare alle azioni concrete conseguenti è la parte più delicata e risolutiva.

La strategia di fondo dev'essere dunque condivisa innanzitutto tra i Sindaci facenti parte della Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale (in quanto committenti e promotori di questo processo). In fase di avvio di questa attività (settembre-novembre 2025) sono stati posti ai Sindaci facenti parte della "Cabina di regia" (Comuni di: San Donà di Piave, Cavallino-Treporti, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Jesolo, Noventa di Piave, Portogruaro e Pramaggiore) e nelle sedute plenarie della Conferenza dei Sindaci (26/11/2025, 10/12/2025, 4/2/2026 e 11/3/2026), una serie di temi da approfondire prima di avviare il progetto di marketing turistico:

- il **progetto** "Marketing turistico e segnaletica" (che prevede un rebranding del marchio, la progettazione e posa in opera in segnaletica, l'integrazione dei contenuti narrativi/audio/video e la formazione degli operatori) così come strutturato è la soluzione più idonea da adottare, o potrebbero essere ipotizzate variazioni e miglioramenti?
- Qual è il **soggetto attuatore** più idoneo a coordinare questi processi? I 22 Comuni in modo unitario, dotandosi di una strategia condivisa per riconoscere la complessità del contesto, oppure agendo (anche) singolarmente?
- I **tempi** per definire una governance relativa alla progettualità turistica dell'intero territorio saranno rapidi?
- Ogni area ha delle necessità proprie nell'informare i turisti con efficacia sui luoghi o sui valori che la rappresentano. Questo vale per tutti i tipi di turismo sia esso d'affari che di leisure o sanitario: è capita la diversità esistente tra la **promozione turistica** e la **commercializzazione** del prodotto turistico?

Come anticipato, i 22 comuni appartengono a due gruppi che hanno caratteristiche socioeconomiche diverse:

- i 5 comuni rivieraschi, **Cavallino Treporti, Jesolo, Eraclea, Caorle e San Michele al Tagliamento** (che da ora definiremo con **Bibione**, anticipando una possibile scelta toponomastica della cittadina) nei quali il turismo è un fattore economico e sociale primario che si è ampliato nel tempo fino ad arrivare ad essere il primo polo turistico europeo del mare;
- e i restanti **17 Comuni** confinanti che conservano una serie di attrattività che potrebbero essere utili nel configurare una nuova offerta rivolta anche ai milioni di ospiti della costa e legata soprattutto ad un **turismo che si definisce "esperienziale"**, formula vincente nella letteratura del settore, quanto vuota di numeri e di risultati utili per un investimento produttivo dei privati. Privati che nel settore primario rilevano come interessante la vendita diretta di prodotti agroalimentari, altrimenti destinati solamente ai mercati usuali o venduti online, e i molti cittadini che utilizzano l'opportunità turistica come un introito di risorse date dall'affitto di locali sottratti al mercato immobiliare. Lo sviluppo dei servizi legati al turismo è, ancora, una possibilità poco espressa anche in una delle capitali europee del settore.

I tentativi di mettere insieme comuni con due condizioni diverse, ad ora non hanno ottenuti risultati significativi e non si è innescata una coazione a ripetere apprendendo da esempi virtuosi o buone pratiche: deve essere immaginata una diversa relazione tra una striscia di territorio costiero che attrae, grazie al mare (sole, sabbia, mare) milioni di visitatori e un entroterra che viene vissuto come spazio di passaggio. Un apporto turistico interessante e nuovo, ad esempio, viene dato da una attività commerciale, l'outlet di Noventa di Piave, una delle strutture più rilevanti in Italia, attraverso gli alberghi prospicienti, che completano, o innovano, una offerta turistica che vale per tutta l'area.

Le costanti analisi e i rapporti conseguenti del Prof. Feltrin, che da anni segue l'area, indicano una realtà uguale a sé stessa nonostante i grandi risultati di presenze turistiche e di PIL. L'apporto dei servizi rispetto al manifatturiero e al primario, pur raggiungendo risultati eccezionali, non ha ancora saputo trainare il territorio. Nel citare Keynes, il Prof. Feltrin offre la sua risposta: "La difficoltà non sta tanto nelle idee nuove, ma nell'evadere dalle vecchie idee, le quali, per coloro che sono stati educati come noi si ramificano in ogni angolo della mente".

A parziale conclusione, è ragionevole affermare quanto sia fondamentale affrontare e definire con chiarezza quale sarà e che ruolo avrà la **governance dell'area**: senza precisare questo aspetto, problematico per tutti perché orfani dell'ente intermedio (le Province) e di una evoluzione significativa nel rapporto pubblico-privato, ogni progettualità rischia di rimanere senza una vera guida e, quindi, di non dare i risultati attesi rispetto alle possibilità reali di questa importante area.

Va ricordato, inoltre, che la Regione Veneto ha già istituito e riconosciuto le seguenti 17 OGD/DMO, i cui ambiti di operatività coprono la quasi totalità delle principali destinazioni turistiche del Veneto: OGD Cavallino Treporti, OGD Jesolo Eraclea, DMO Caorle, OGD Bibione e San Michele al Tagliamento, OGD Venezia, Fondazione DMO Chioggia Tourism, DMO Lago di Garda, Fondazione DMO Dolomiti Bellunesi, OGD Città d'Arte e Ville Venete del Territorio Trevigiano, OGD Altopiano Asiago 7 Comuni, OGD Padova, OGD Pedemontana Veneta e Colli, OGD Po e suo Delta, OGD Riviera del Brenta e Terre del Tiepolo, OGD Terme e Colli Euganei, OGD Terre Vicentine, OGD Verona.

## 4.2 PROGETTI DI MARKETING TURISTICO NELLA VENEZIA ORIENTALE

Nella Venezia Orientale è in corso un percorso di costruzione progressiva dell'identità turistica d'area, sviluppato attraverso numerosi progetti di marketing che negli ultimi anni hanno cercato di raccontare, valorizzare e integrare il territorio.

Il processo partì a fine anni '90 a livello di progetto, con l'iniziativa denominata **"C'era una volta il mare"** promossa dai Comuni in area obiettivo 5b e dalla Provincia di Venezia. Nell'area compresa tra i fiumi Livenza e Tagliamento, venne sottoscritto un "accordo di programma" tra i 9 Comuni di: Caorle, Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Portogruaro, Pramaggiore, S. Stino di Livenza, Teglio Veneto, per la realizzazione di una serie di itinerari turistici di sistema, per l'accesso e la visita tematizzata a siti e luoghi di interesse ambientale, storico, artistico, culturale e di suggestione letteraria, nonché di produzione agricola tipica locale.



*C'era una volta il mare*

Il progetto venne realizzato mediante una prima serie di interventi (**bosco di Bandiziol, Cortino di Fratta, Mulini di Stallis**) finanziati da fondi comunitari e poi venne implementato grazie al Piano di Azione Locale LEADER II 1994/99 di VeGAL con ulteriori interventi, itinerari e attività di promozione nell'ambito delle quali, ai primi anni 2000, venne introdotto il marchio **"Venezia Orientale"** e una prima segnaletica coordinata.

Tale attività venne realizzata nell'ambito del progetto "Studio di comunicazione" cofinanziato dai Comuni ex obiettivo 5b del periodo 1994/99 e coordinato da VeGAL con la consulenza dell'agenzia Metacomunicatori, coerente con altre iniziative di comunicazione della Provincia di Venezia (**"Terre di Venezia"** e **"Costa veneziana"**):

Terre di  
Venezia



Costa  
Veneziana



Venezia  
Orientale



In seguito, il progetto di segnaletica venne esteso a tutta la Venezia Orientale con un progetto attuato sempre da VeGAL, promosso dalla Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale e finanziato dalla LR 16/93 nell'annualità 2004.

L'attività, di infrastrutturazione e di promozione, è proseguita negli anni successivi, mediante interventi puntuali su manufatti e lineari su itinerari fluviali e ciclabili come i **GiraFiume (GiraSile, GiraPiave, GiraLivenza, GiraLemene e GiraTagliamento)** e **GiraLagune**: un processo che partì grazie al PSL LEADER + 2000/2006 di VeGAL sul prototipo **GiraSile** promosso dall'Ente Parco regionale fiume Sile e potendo contare **sull'itinerario in alveo lungo il fiume Piave** promosso dal BIM Basso Piave. Queste iniziative hanno rappresentato

un tentativo di dare coerenza a un territorio diverso al suo interno, collegando la costa ai paesaggi rurali e di bonifica, ma soprattutto giungendo alla conclusione di individuare l'elemento **"acqua"** (nelle sue diverse letture, paesaggio della bonifica, ambienti fluviali e vallivi, ecc.) come l'**elemento identitario**, grazie all'azione multipla esercitata dall'Osservatorio del paesaggio della bonifica, dall'azione culturale svolta dal MUPA ed infine alla lettura in fase di ri-avvio ambito dell'Ecomuseo AQUAE.

Con la modifica della LR 16/1993 introdotta nel 2020 (LR n. 6 del 3/2/2020), con la quale la Regione Veneto ha profondamente rivisitato l'impianto normativo ri-ampliando le finalità rispetto alla mera coerenza con la LR n. 18/2012 in materia di riordino territoriale e gestioni associate, sono stati avviati alcuni **"masterplan tematici"** che costituiscono oggi la base del marketing territoriale (non rappresentando gli attuali piani di destinazione strategica (DMP), veri strumenti di governo di area vasta:

- il primo di questi piani è stato il **Masterplan della Mobilità Sostenibile**, che ha permesso di ridefinire la rete ciclabile di interesse sovra comunale, giungendo alla progettazione di alcune tratte prioritarie e permettendo la realizzazione di una serie di interventi ciclabili, tra i quali la ciclabile dei Salsi nella tratta Caposile – Torre Caigo e il restauro del Ponte della Provincia (con un progetto FERS coordinato dal Comune di San Donà di Piave) ed infine di "incubare" il tracciato poi sede della **ciclovia nazionale Trieste-Venezia** che sarà fruibile dall'estate 2026 grazie all'azione congiunta delle due Regioni interessate e, per la tratta veneta, di Veneto Strade;
- il **Masterplan dell'Archeologia**, che mette in rete Altinum, Iulia Concordia e numerosi siti minori, ma soprattutto ben tre musei nazionali archeologici (Altino, Concordiese di Portogruaro e di Archeologia del mare di Caorle), spingendosi fino alla prefigurazione di un potenziale club di prodotto, ritenuto troppo innovativo e sfidante per gli operatori della filiera turistica. Uno strumento partito sulla base dell'intervento di copertura degli scavi di Concordia Sagittaria, di un progetto sovra comunale di valorizzazione della Via Annia (PSL LEADER + 2000/2006, capofila: Comune di Quarto d'Altino) e più recentemente, all'inaugurazione della nuova sede museale di Altino e del Museo nazionale di Archeologia del mare e a breve di Villa Soranzo a Concordia Sagittaria;
- il **Masterplan del Vino**, che promuove il territorio DOC Venezia, proponendo alcune azioni di sistema per la valorizzazione della DOCG Lison (oggetto di una Comunità del cibo finanziata da VeGAL con il PSL 2023/27 che svilupperà le attività nel 2026/27) e della Strada dei Vini (proponendo l'itinerario "T2" e alcune azioni per valorizzare il prodotto puntando sullo specifico terroir del "caranto");
- tra le iniziative culturali l'**Ecomuseo AQUAE**, riconosciuto dalla Regione nel 2021 e attualmente in fase di riprogettazione per un nuovo ciclo quinquennale 2026-2030 la cui gestione è stata affidata a VeGAL, che integrerà le attività nel 2026 con il progetto Interreg "Waterscapes", dedicato alla valorizzazione del patrimonio idrico in chiave transfrontaliera e con un progetto di comunicazione sostenuto dalla Banca di Credito Cooperativo Prealpi di San Biagio;
- il **Masterplan della Litoranea Veneta Fluviale**, in corso di realizzazione nel periodo 2025/27, con il coordinamento del Comune di Caorle, che punta a collegare l'asse idroviario parallelo alla costa, alle sue diramazioni fluviali (illustrato nel presente documento).

## RAPPORTO SUL PIANO STRATEGICO DEL TURISMO VENETO 2025-2027

Il **Programma Regionale per il Turismo Veneto 2025-2027** (PSTV) rappresenta la visione strategica con cui la Regione orienta la crescita turistica nei prossimi tre anni. Il Piano — articolato in 4 assi (Veneto Aperto, Attento, Attivo, Attuale), 8 obiettivi e 14 linee strategiche — mira a rendere il Veneto protagonista del cambiamento, affrontando temi come **destagionalizzazione, sostenibilità, qualità del lavoro, innovazione tecnologica, gestione degli impatti, rafforzamento della marca**.

Il PSTV è particolarmente rilevante per la Venezia Orientale, territorio che comprende le destinazioni balneari maggiori in Italia (Jesolo, Caorle, Bibione, Cavallino-Treporti), aree rurali, ambienti lagunari e fluviali, e un ricco patrimonio naturalistico e archeologico. Il Piano analizza l'evoluzione dei flussi turistici, evidenziando la crescita dei mercati internazionali, in particolare USA, Cina e India, e paesi dell'Est Europa (Polonia, Repubblica Ceca) e presentando la crisi del mercato tedesco, a causa della stagnazione economica.

Sottolinea la condizione prodotta dai cambiamenti climatici che impatteranno soprattutto le destinazioni estive mediterranee, con necessità di azioni di adattamento sia hard che soft.

Infine, evidenzia la carenza di personale nel turismo e la necessità di ricercare modelli di lavoro più attrattivi (welfare, turni, formazione, nuove competenze digitali), sottolinea la crescita dell'extralberghiero e l'impatto delle locazioni brevi sui territori e sui residenti.

Propone come indicazione generale una comunicazione che sviluppi una domanda turistica più attiva, personalizzata e digitale, guidata anche dalla Gen Z e dai viaggiatori esperienziali.

In questo particolare momento, nella stesura del rapporto finale, è doveroso considerare che l'attuale condizione di guerra nel Medio-Oriente modificherà i flussi turistici della stagione 2026 e, probabilmente, anche dell'anno successivo. Queste tragedie inducono trasformazioni nelle scelte dei turisti, aprono e chiudono mercati e destinazioni. È ragionevole ipotizzare che un'area come quella dell'alto Adriatico possa avere maggiori attenzioni e flussi grazie alla sua stabilità sociopolitica. Anche in questo caso, come nel passato, gli operatori del settore devono trovare proposte e iniziative commerciali significative e, possibilmente, che tendano alla fidelizzazione di nuovi mercati.

## I QUATTRO ASSI DEL PSTV E LE IMPLICAZIONI PER IL VENETO ORIENTALE

### Asse 1 — VENETO APERTO

Obiettivo principale: estendere le stagioni e diversificare i prodotti

Il Piano propone azioni che mirano a ridurre la forte stagionalità, tra cui: il miglioramento delle condizioni dei lavoratori (welfare, formazione, conciliazione vita-lavoro) e una contrattazione di secondo livello per sostenere continuità lavorativa e l'allungamento della stagione.

Propone anche la creazione di prodotti turistici integrati (cammini, bike, MICE, outdoor) per ampliare i periodi di apertura.

Quali sono le opportunità per la Venezia Orientale? Il territorio potrebbe beneficiare di:

- destagionalizzazione tramite prodotti outdoor (bike Adriabike, itinerari fluviali, birdwatching, nordic walking nelle aree lagunari e rurali);
- turismo lento e culturale (città storiche, borghi della bonifica, musei tematici);
- eventistica MICE in bassa stagione (centri congressi Jesolo, Bibione, Caorle);
- sport & wellness collegati alle grandi strutture ricettive e alla spiaggia;
- sviluppo di prodotti turistici autentici legati ai mestieri della pesca, enogastronomia, laguna, parchi regionali.

### Asse 2 — VENETO ATTENTO

Obiettivo principale: qualità sostenibile, gestione flussi, tutela del territorio

Il Piano sottolinea la necessità di limitare gli impatti del turismo sulle comunità gestendo i flussi nei periodi di picco e la necessità di ridurre l'overtourism nelle aree più fragili (es. Venezia) favorendo la distribuzione su territori complementari. Sono temi irrisolti in tutto il balneare italiano e proprio grazie alla guida dei sindaci della costa veneta, il network G20Spiagge (le 26 maggiori destinazioni balneari italiane) ha operato favorendo una proposta di legge complessiva che al Parlamento è stata calendarizzata proprio in questo periodo. L'approvazione di questa nuova legge consentirà ai sindaci una libertà normativa per contrastare efficacemente i problemi evidenziati nelle cosiddette "città a fisarmonica", cioè i comuni con qualche migliaio di residenti e bilanci conseguenti, che durante la stagione turistica contano centinaia di migliaia di ospiti. L'obiettivo una volta raggiunto modificherà profondamente il rapporto residenti – ospiti e consentirà un efficace governo del territorio da parte dei sindaci delle cosiddette "Comunità Marine".

In questo asse rientrano il monitoraggio dati attraverso l'Osservatorio Turistico Regionale Federato, i progetti di mobilità sostenibile e una gestione equilibrata delle locazioni brevi (affitti turistici).

Le opportunità per il territorio potrebbero essere:

- posizionarsi come alternativa sostenibile ai flussi che saturano la Laguna e Venezia;
- l'implementazione di sistemi di gestione dei flussi nelle spiagge e nei centri urbani in alta stagione;

- la possibilità di adottare regolamentazioni equilibrate sulle locazioni brevi, per mantenere residenzialità e qualità della vita;
- il potenziamento della mobilità sostenibile, come piste ciclabili, le linee intermodali mare-entroterra e i collegamenti lagunari.

### Asse 3 — VENETO ATTIVO

Obiettivo principale: supportare l'impresa, qualificare il lavoro, ridurre gli impatti

Il Piano propone la formazione avanzata sulle competenze digitali e di gestione e politiche di reclutamento internazionale (con le camere di commercio italiane all'estero). Realisticamente ciò potrebbe produrre una maggiore integrazione tra imprese della filiera e progetti di welfare aziendale con un miglioramento della qualità dei servizi.

Le opportunità per l'area potrebbero essere:

- le grandi destinazioni balneari possono fungere da laboratori di innovazione del lavoro turistico proprio perché le imprese avrebbero la possibilità di sperimentare accordi di secondo livello per stabilizzare il personale, adottare tecnologie di automazione (check-in digitali, hospitality tech) e introdurre programmi di welfare (trasporti, alloggi, servizi);
- una condizione che consentirebbe nuovi margini nella formazione del personale straniero, molto utilizzato nelle strutture ricettive della zona.

### Asse 4 — VENETO ATTUALE

Obiettivo principale: costruire e diffondere la Marca Veneto, innovazione tecnologica e AI

Nel Piano vengono illustrate delle ipotesi di un uso avanzato di AI nel marketing e nella gestione dei dati con un miglioramento della qualità dei contenuti e dell'esperienza digitale del turista. Viene presentata la costruzione di un ecosistema di innovazione accessibile anche alle PMI, infine, lo sviluppo di un'immagine coordinata della "Marca Veneto".

Le destinazioni della Venezia Orientale, ai vertici europei nel digital marketing, possono:

- diventare hub di sperimentazione per AI applicata al turismo (previsioni flussi, pricing, customer care) con eventi nazionali di presentazione dei dati;
- integrare uno storytelling comune sulla laguna, la costa, la natura, l'outdoor;
- valorizzare i prodotti territoriali con campagne coordinate: mare-laguna-entroterra;
- innovare le piattaforme di prenotazione e informazione turistica, qualora chiesto dai privati.

Quindi, un insieme di opportunità strategiche specifiche per l'area della Venezia Orientale che trovano nel rafforzamento del prodotto balneare una loro ricaduta anche attraverso il contrasto alla concorrenza mediterranea. Risulta chiaro come l'integrazione mare-entroterra possa consentire uno sviluppo della sostenibilità ambientale valorizzando i 5 fiumi e favorendo gli itinerari culturali tra i borghi della bonifica e i siti archeologici, compresi i Musei Nazionali.

Va portata molta attenzione verso l'urgenza di misure hard e soft di adattamento per le destinazioni balneari in particolare per le difficoltà climatiche: ripascimenti, gestione delle dune, barriere ecologiche, sviluppando una comunicazione climatica, la gestione delle emergenze, le ombreggiature. Tutto ciò al fine di una diversificazione dell'offerta per rendere le destinazioni fruibile anche con temperature elevate.

Per tutto ciò che si riferisce alla mobilità sostenibile, anche in questo campo il progetto potrebbe considerare temi come il potenziamento bus + bike, nave + bike e un collegamento più efficiente con Venezia e con le città d'arte.

Infine, rispetto alla governance delle destinazioni (OGD), sarebbe necessario definire come le stesse OGD e la Conferenza dei Sindaci possono giocare un ruolo centrale nell'attuazione del Piano. In particolare, nella gestione flussi, l'integrazione dati, una promo-commercializzazione coordinata e il coinvolgimento di imprese e residenti.

In conclusione, il Piano Strategico del Turismo Veneto 2025-2027 offre una **cornice** orientata a sostenibilità, innovazione e qualità del lavoro che potrebbe diventare un riferimento estremamente valido qualora venisse condivisa dalla nuova amministrazione regionale e così essere una vera apertura di confronto tra la nuova Giunta e il territorio della Venezia Orientale.

Per l'area nel suo insieme, il Piano rappresenta una grande opportunità per:

- superare la stagionalità storica;

- diversificare l'offerta integrando mare, laguna e entroterra;
- attrarre nuovi mercati internazionali;
- migliorare la vivibilità dei territori costieri;
- affrontare in modo strutturale le sfide del cambiamento climatico;
- e, soprattutto, rafforzare una **governance** che sappia enfatizzare, migliorare e dare reputazione nazionale ed internazionale alla qualità dell'esperienza attuale e al posizionamento della destinazione. Non è escluso che la Venezia Orientale, già una delle aree turistiche più dinamiche della regione, possa diventare un territorio pilota per molte delle azioni del PSTV, anticipando modelli e soluzioni replicabili a livello regionale.

## 4.3 RESTYLING DEL BRAND IMAGE “VENEZIA ORIENTALE”

### L'ATTUALE BRAND DELLA VENEZIA ORIENTALE

Nell'ambito del progetto “Studio di comunicazione” cofinanziato dai Comuni ex obiettivo 5b del periodo 1994/99 e coordinato da VeGAL, è stato realizzato il logotipo “Venezia Orientale” per la valorizzazione turistica dell'area.



Di seguito si elencano le caratteristiche del logo:

- Definizione: il logo è costruito sul modulo quadrato. Sul lato basso e sinistro le diciture "Orientale/Venezia". Sul lato alto e destro parte degli elementi grafici del logo che definiscono una porzione di angolo di un quadrato. La parte visuale del Logo è una interpretazione originale adattata alle specifiche del territorio interessato (all'interno del contesto più generale del segno che evoca le Terre di Venezia e la sua laguna), l'aspetto "orientale" è riconoscibile dal posizionamento ad "oriente" della porzione del logo. Un segno signficante la forma tipica e unica della laguna di Venezia e l'acqua in generale;
- Lettering: "Giovanni" nella versione Book tutto alto, della famiglia dei caratteri detti "veneziani";
- Utilizzo del logo: il logo è stato adottato dai Comuni della Venezia Orientale nella cartellonistica di segnaletica direzionale e prefigurativa in prossimità di beni e siti di valore turistico, storico culturale ed ambientale (manufatti idraulici e religiosi, edifici storici, itinerari, ecc.), in un Piano coordinato con le altre iniziative di comunicazione della Provincia di Venezia (“Terre di Venezia” e “Costa veneziana”); l'installazione della segnaletica è stata integrata negli anni successivi e nell'area extra obiettivo 5b, con un secondo stralcio finanziato dalla LR 16/93.





Il logo Venezia Orientale ha un Regolamento d'uso ed è registrato da VeGAL alla CCIAA di VE (con Delibera del CdA di VeGAL n.97 del 13.7.2020 è stata rinnovata la registrazione presso la CCIAA di Venezia del "marchio turistico della Venezia Orientale" per il decennio 2020/2030).

#### REGOLAMENTO PER L'USO DEL MARCHIO "VENEZIA ORIENTALE"

Il Regolamento per l'uso del marchio "Venezia Orientale" è finalizzato a disciplinare le modalità di utilizzo dello stesso a fini di coerenza nella comunicazione turistica, fornendo alcune informazioni complementari a quelle di carattere grafico/visuale.

Il marchio "Venezia Orientale" appartiene all'omonimo GAL Venezia Orientale (o VeGAL).

Possono utilizzare il marchio "Venezia Orientale" gli Enti associati a VeGAL e soggetti terzi, agenti nel territorio di competenza del GAL Venezia Orientale ed in aree tematiche coerenti con lo scopo del marchio (promozione del turismo nell'area), previa autorizzazione da parte di VeGAL.

Questo utilizzo deve avvenire nel rispetto delle caratteristiche tecniche stabilite per la realizzazione grafica. In particolare, vanno rispettati: i colori istituzionali o quelli stabiliti per la declinazione per settori d'interesse; le proporzioni; il lettering.

La richiesta di autorizzazione da parte dei soggetti terzi dev'essere formulata per iscritto a VeGAL e contenere tutte le informazioni utili alla decisione. In particolare, il soggetto interessato dovrà:

- dichiarare l'oggetto della propria attività;
- informare sugli oggetti/strumenti a cui intende apporre il marchio;
- presentare possibilmente un prototipo dell'oggetto/strumento a cui intende apporre il marchio;
- dichiarare che ottempererà alle caratteristiche tecniche stabilite per la realizzazione grafica;
- dichiarare di condividere i valori del marchio e di impegnarsi a farne buon uso senza pregiudicarne il valore comunicativo e di identificazione con alcuna azione lesiva.

VeGAL si riserva di verificare periodicamente la congruenza tra l'attività del soggetto richiedente e i valori del marchio. L'autorizzazione all'utilizzo può essere revocata in qualsiasi momento laddove si rilevasse che l'attività del soggetto terzo non corrisponda ai valori del marchio.

In ottemperanza agli ordinamenti comunitari, il marchio non può né deve assumere o essere inteso come marchio di qualità. La sua funzione è quella di indicare e far riconoscere le rilevanzze turistiche dell'area.

#### VERSO UN RESTYLING DEL BRAND IMAGE "VENEZIA ORIENTALE"

Questo progetto intende aggiornare l'immagine territoriale attraverso un nuovo brand "Venezia Orientale", modernizzare la segnaletica ormai superata, produrre contenuti narrativi multimediali e coordinare le diverse progettualità esistenti. Il Piano nasce con lo scopo di integrare la costa e l'entroterra, dialogare con gli strumenti digitali delle 4 attuali OGD e costruire un racconto unitario

del territorio tra tutte le componenti pubbliche e private. Questa azione può trasformare un insieme di iniziative locali in un sistema turistico omogeneo, riconoscibile e competitivo, capace di valorizzare tanto le destinazioni balneari quanto il patrimonio culturale, naturale e produttivo dell'entroterra che va inserito in una rivisitazione complessiva. È uno strumento a disposizione dei Comuni e del territorio per produrre una fase nuova nella gestione e comunicazione del turismo dell'area.

Il progetto prevede di proporre una comunicazione turistica del territorio comprensiva di quegli strumenti consolidati, in particolare del web, che le destinazioni utilizzano da tempo e con cui è indispensabile dialogare. Il livello di qualità utilizzato dalle strutture turistiche private nell'online è molto elevato, è uno dei più qualificati in Europa. Averne contezza è indispensabile sia per avere una percezione dei valori economici degli strumenti, sia per proporre piattaforme all'altezza.

Oggi, **non è più proponibile un semplice restyling del marchio "Venezia Orientale"**: sono cambiate le condizioni che hanno portato alla sua realizzazione e non sono ripetibili. Nel 1999, l'allora ente Provincia di Venezia promosse due marchi d'area (Terre di Venezia e Costa Veneziana), ai quali si aggiunse un terzo (Venezia Orientale) promosso dai Comuni e da VeGAL, con cui raccontare le diverse realtà territoriali della provincia. L'unico marchio utilizzato, con il chiaro riferimento geografico all'area (Venezia Orientale), fu proprio quello di cui si dovrebbe fare ora il restyling, anche considerato che uno dei due non è più stato adottato (Terre di Venezia, del quale le uniche applicazioni nell'area sono relative a delle segnalazioni in località Portegradi e Caposile per gli itinerari naturalistici Taglio del Sile e I Salsi) e l'altro di fatto mai adottato (Costa veneziana). Va esplicitato che la Provincia, almeno come ente promotore, non esiste più e che una espressione grafica che riprenda solo i confini geografici è perlomeno superata ed è figlia di stili del passato. Le proposte grafiche che seguono, pur comprendendo il restyling del marchio, non sono suggerite perché non rappresentano la soluzione migliore: comunque sono state realizzate quale risposta formale a questo bando, seguendo canoni grafici ed interpretativi attuali, utili sia per essere collocati sul territorio che per risultare distinguibili nel vasto mondo del web.

Vengono di seguito formulate delle proposte per un nuovo marchio della Venezia Orientale, con alcune soluzioni grafiche da interpretare come esercizio di stile e per produrre una riflessione iniziale. La definizione del marchio seguirà l'impostazione a cui il territorio aderirà e, nel corso del 2026, sarà indispensabile una occasione specifica di approfondimento. È evidente che un **marchio d'area si potrà definire e scegliere una volta decisa la configurazione precisa e gli scopi a cui il marchio deve rispondere**. In sostanza: il suo utilizzo sarà relativo ad un territorio di 22 comuni facenti parte di 4 OGD, oppure il territorio di una nuova OGD sui 17 comuni dell'entroterra, oppure per un marchio d'area dei 17+5 comuni ad OGD invariate?

Infine, sarà poi **reso funzionale** perché andrà applicato anche nella segnaletica e dovrà essere coerente con le esigenze del Codice della Strada.

bozza 1  
i quattro punti cardinali



#### SIMBOLOGIE DEI COLORI



#### SIMBOLOGIE DEI PITTOGRAMMI



#### Simbologia del quadrato

Terra e materiale: Il quadrato è il simbolo dell'elemento terrestre, e i quattro punti cardinali. Rappresenta anche il creato e a materializzazione delle idee. È associato al corpo, alla stabilità e alla sostanza.

bozza 2  
natura e materia in equilibrio



#### SIMBOLOGIE DEI COLORI



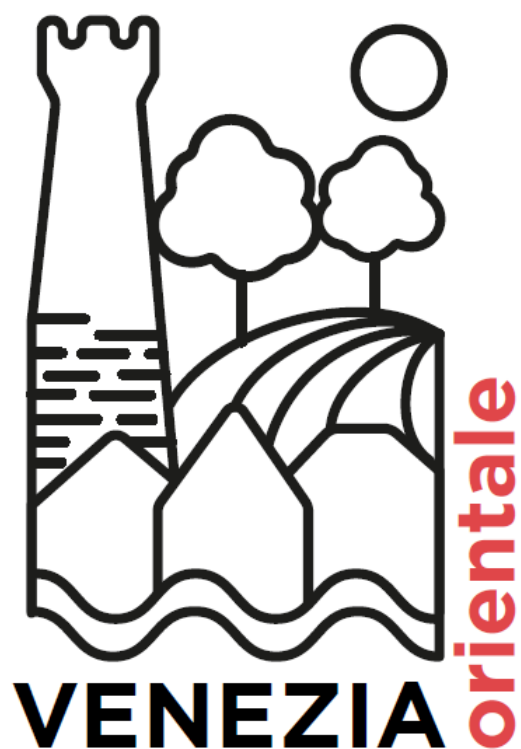
L'esagono simboleggia la perfezione, l'armonia e l'equilibrio, essendo una figura che si trova frequentemente in natura e nella simbologia spirituale. È composto da sei lati e sei angoli, ed è strettamente collegato all'esagramma (o "stella a sei punte"), che rappresenta l'unione delle forze opposte e l'equilibrio tra spirito e materia.

Altri significati:

Armonia e perfezione: È considerato simbolo di perfezione e armonia universale, come tutte le figure geometriche regolari.

Natura e biologia: La sua presenza in natura, come nei nidi d'ape, nelle formazioni rocciose e negli occhi di molti insetti, lo lega ai concetti di naturale e biologico.

bozza 3  
composizione di pittogrammi



bozza 4  
il cerchio unisce le linee



bozza 5  
quattro pittogrammi

---

# Venezia

## ORIENTALE



---

 le comunità/le persone  
 la biodiversità/le coltivazioni  
 le città/la storia  
 le spiagge/il turismo

bozza 6  
linee simboliche



# Venezia Orientale



l'acqua



la terra



le coltivazioni



il sole

bozza 7

curve: il terreno, l'acqua la sabbia, i fiumi



SIMBOLOGIE DEI COLORI

|                                                                                     |             |                                                                                       |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------|
|   | la spiaggia |   | i fiumi  |
|  | il mare     |  | la terra |
|                                                                                     |             |  | le città |

bozza 8

il sole sorge a oriente



bozza 9  
come una runa venetica 1



NOTA: La simbologia del quadrato applicata a una città è legata al concetto di ordine, stabilità e protezione, derivante dalla sua forma geometrica solida. Spesso rappresenta l'abitato come microcosmo, con i quattro lati che simboleggiano i punti cardinali, le quattro porte, e la stabilità terrena.

bozza 10  
gli elementi del territorio



## 4.4 DEFINIZIONE DEL CONCEPT E DELLA USER EXPERIENCE

### LA PERCEZIONE DEL FENOMENO TURISTICO

Cosa intendiamo quando ci riferiamo ad una località turistica? Qual è la percezione dell'importanza del sistema turistico di un territorio? Forse, la "fama" travalica i numeri reali. Il turismo, di per sé, viene valutato statisticamente attraverso il **numero delle "presenze"**, delle notti effettivamente passate in una location e registrate formalmente dal gestore dell'alloggio. Quindi, più presenze corrispondono a più notti e non a più arrivi in una località. Alcune destinazioni godono di una notevole fama turistica senza avere a sostegno un numero adeguato di presenze come, al contrario, alcune destinazioni risultano ai più sconosciute pur registrando un numero di presenze altissimo. **Notorietà, reputazione, fama non sono sinonimo del valore del segmento turistico in un territorio** ma, se si vuole seguire il significato dei numeri, alcune percezioni vanno confrontate con la realtà che esprimono.

**Un' idea distorta sulle presenze delle località turistiche è data più dalla loro fama che non dalla conoscenza reale dei numeri. Al contrario, non vengono riconosciute località rilevanti sotto questo aspetto.**

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| Cortina               | 994.456   |
| Castelnuovo del Garda | 949.937   |
| Asiago                | 310.416   |
| Abano Terme           | 1.860.546 |
| Chioggia              | 1.651.277 |
| Rosolina              | 1.011.057 |

*Presenze turistiche di alcune località del Veneto. Elaborazione Studio P&G, su dati Regione del Veneto*

Un caso specifico e molto vicino è il percorso da **territorio agricolo e vinicolo delle Colline del Prosecco** verso uno sviluppo turistico: un lavoro reputazionale sfociato con il riconoscimento di sito Patrimonio UNESCO. In quest'area di 15 comuni, alcuni dei quali con una attuale storia industriale e produttiva (Conegliano Veneto e Vittorio Veneto) il **totale delle presenze è di 460.367 unità**. Gli investimenti non sono mancati e la comunicazione nazionale ed internazionale ha portato indubbi benefici al prodotto. È utile un confronto centrato sui risultati effettivi delle presenze sia nel loro insieme che nello specifico dei singoli comuni. Può far comprendere, meglio di ogni altra comparazione e progettualità, quale realisticamente possa essere l'azione e il risultato di una eventuale OGD dei 17 comuni della Venezia Orientale.

|                       |         |
|-----------------------|---------|
| Conegliano            | 108.512 |
| Cison di Valmarino    | 22.576  |
| Farra di Soligo       | 21.412  |
| Follina               | 18.192  |
| Miane                 | 5.879   |
| Pieve di Soligo       | 21.814  |
| Refrontolo            | 3.956   |
| Revine                | 14.674  |
| Susegana              | 31.256  |
| San Vendemiano        | 16.828  |
| San Pietro di Feletto | 19.094  |
| Tarzo                 | 29.844  |
| Valdobbiadene         | 63.054  |
| Vidor                 | 2.792   |
| Vittorio Veneto       | 80.484  |

*Presenze turistiche nell'area dei 15 comuni della DOC Prosecco. Elaborazione Studio P&G, su dati Regione del Veneto*

Il confronto sui numeri delle presenze porta ad individuare alcune questioni che debbono essere affrontate in modo organico e con attenzione ai risultati. Sono questi ultimi che determinano il valore o meno delle scelte di sviluppo economico in un territorio: il turismo è un fenomeno importante ma, purtroppo, anche una facile copertura e una proposta “ideologicamente retorica” quando lo sviluppo socioeconomico annaspa.

Un tema su tutti per comprendere come il turismo, quale fenomeno sociale, sia tirato in tutte le direzioni è quello delle **locazioni turistiche**. Molte città italiane hanno denunciato nella scorsa stagione estiva il fenomeno dell’overtourism, un sovraffollamento delle località che danneggia il territorio e la qualità della vita dei residenti. È un problema turistico, cioè legato al mancato controllo dei flussi dei viaggiatori, o è un problema immobiliare e fiscale, dovuto alla possibilità per il privato (un residente?) di un guadagno più consistente rispetto ad un normale contratto d’affitto? È chiaro che una programmazione turistica deve tenere conto del fenomeno alloggi, ma è altrettanto chiaro che un vuoto normativo ha consentito uno sviluppo abnorme di un settore fino ad oggi inespresso. Chi ci mette mano? I Comuni? Lo Stato? Le Regioni? Il mondo del turismo stesso attraverso i suoi consorzi o le associazioni di categoria? Intanto nessuno e quindi, a caduta, gli effetti negativi li subiscono i comuni e i residenti (compresi quelli che hanno le locazioni).

Infine, confortati da un rapporto con i maggiori media italiani e con le riviste del settore turistico nazionali, possiamo affermare che un valore economico preciso, condiviso e verificato, rispetto al segmento turistico praticamente non esiste o è frammentario. Questo non consente valutazioni omogenee e realistiche e, soprattutto, una certezza negli investimenti. È necessario fare attenzione alle proposte “immaginifiche”, alle ipotesi “innovative”, alle “fantasie esperienziali”: bisogna sempre fare riferimento ai numeri e comprendere gli spazi economici che lo sviluppo del turismo può portare. Questo realismo consentirà anche alla Venezia Orientale, qualsiasi sarà la sua configurazione, di condurre proposte basate su analisi verificate e comprendere come può questo territorio “godere” di uno dei flussi turistici più importanti d’Europa.

Nella tabella riportata di seguito vengono elencate le presenze turistiche nei 17 comuni della Venezia Orientale nel periodo dal 2022 al 2025.

| Comune                  | Presenze<br>2022 | Presenze<br>2023 | Presenze<br>2024 | Presenze<br>2025 |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Annone Veneto           |                  |                  |                  |                  |
| Ceggia                  |                  | 16.721           | 19.057           | 17.444           |
| Cinto Caomaggiore       |                  |                  |                  |                  |
| Concordia Sagittaria    |                  | 3.629            | 4.667            | 5.218            |
| Fossalta di Piave       | 3.181            | 2.883            | 2.640            | 3.557            |
| Fossalta di Portogruaro | 1.619            | 1.597            | 1.339            | 2.594            |
| Guaro                   | 4.112            | 3.409            | 4.088            | 3.830            |
| Meolo                   | 23.149           | 17.751           | 20.653           | 18.401           |
| Musile di Piave         |                  | 6.880            |                  | 5.620            |
| Noventa di Piave        | 98.848           | 171.614          | 176.643          | 160.942          |
| Portogruaro             | 43.520           | 43.872           | 42.050           | 42.973           |
| Pramaggiore             |                  |                  |                  |                  |
| Quarto d'Altino         | 109.862          | 135.889          | 167.336          | 165.384          |
| San Donà di Piave       | 69.971           | 73.963           | 72.646           | 80.593           |
| San Stino di Livenza    |                  | 16.072           | 15.853           | 19.033           |
| Teglio Veneto           |                  |                  |                  |                  |
| Torre di Mosto          | 2.360            | 2.955            |                  | 5.806            |
| <b>Totale</b>           | <b>356.622</b>   | <b>497.235</b>   | <b>526.972</b>   | <b>531.395</b>   |

*Evoluzione delle presenze turistiche nei comuni dell'entroterra del Veneto Orientale. Elaborazione Studio P&G, su dati Regione del Veneto*

I dati delle presenze turistiche nei 17 comuni della Venezia Orientale (**531.395** presenze nel 2025) dimostrano come non ci sia, e non ci sia mai stata, una relazione organica con i 5 comuni della costa: il risultato in termini di presenze da Bibione a Cavallino Treporti è pari a **22.685.790** e **3.877.289** arrivi. Come espresso, pur essendo una delle aree più frequentate d'Europa il riflesso sull'entroterra è praticamente nullo.

Nell'entroterra, l'unica località ad aver avuto un recente importante investimento privato è il sito di Noventa Designer Outlet (McArthurGlen Group): lo shopping in un outlet che è fisicamente raddoppiato negli anni. Un fenomeno commerciale che attrae un pubblico veneto, i turisti della costa comprendendo tutti i paesi dell'Europa orientale. Proprio per questo uno tra i comuni con le maggiori presenze dell'entroterra è **Noventa di Piave**, che nel 2025 arriva a **160.942** notti e a **115.339** arrivi: la percentuale di pernottamenti è di circa una notte e mezza (vado, compro, ceno, dormo e riparto). Altro comune è Quarto d'Altino (**165.384** presenze) della cui vicinanza a Mestre, al magnete rappresentato dall'aeroporto Marco Polo e, in un futuro prossimo, allo Stadio collegato con ferrovia, fa prevedere un aumento dei pernottamenti.

Per il resto dei comuni, fatti salvi i due perni **San Donà di Piave** (**80.593** presenze) e **Portogruaro** (**42.973** presenze), i pernottamenti rappresentano l'esistenza di strutture di servizio per turismo d'affari, di lavoro e sanitario, oppure sommano i numeri contenuti, ma quasi sempre di qualità, dell'ospitalità delle aziende agricole o in occasione di eventi (Festival musicale di Portogruaro tra agosto e primi di settembre).

Un'analisi sugli attuali turisti potrebbe dare qualche elemento più preciso di conoscenza sulle loro caratteristiche ma, sicuramente, non renderebbe diversa la valutazione della necessità di una svolta e di un diverso approccio dall'attuale. Numeri bassi, presenze turistiche nella norma, fenomeno non rilevante. Però, ed è un fenomeno importante e va ribadito con i numeri, transitano da questi territori per arrivare alle spiagge **3.877.289** turisti, dei quali **2.727.481** sono stranieri e **1.149.808** sono italiani (va ricordato che l'ultimo censimento assegna al Veneto **4.851.851** abitanti).

I numeri del turismo si fanno con investimenti in camere, oltre che nei servizi e con un'attività di presentazione della località che sappia raggiungere la notorietà e garantire una reputazione. Le modalità per realizzare questa attività hanno necessità di una **governance precisa e riconosciuta** (v. paragrafo 4.1) e devono rispondere ad un iter che coinvolga tutti gli attori sociali e le comunità ospitanti. Ma, prima di tutto, la governance di questa area, della Venezia Orientale, deve scegliere se e come intenda relazionarsi con

la costa e con una affluenza turistica che è già altissima. Oppure se non lo fa e si concentra sulle presenze attuali, trovando delle proposte migliorative o delle nuove proposte attrattive. È una scelta preliminare ad ogni investimento pubblico o privato.

Il turismo non è più una semplice attività di svago ma sta attraversando una trasformazione strutturale, come indicano tutte le analisi internazionali sui comportamenti dei viaggiatori. E, di conseguenza, il cambiamento o lo si accompagna o lo si subisce.

### TURISTI O VIAGGIATORI?

La Venezia Orientale, considerata la tipologia del turismo della costa veneta, presenta sia il turismo tradizionale (sole, sabbia, mare) sia le nuove tendenze legate alla personalizzazione e all'esperienza.

I turisti:

- non cercano solo evasione;
- vogliono benessere, identità e qualità dell'esperienza;
- pretendono autenticità e sostenibilità reali, non solo comunicate ma percepite;
- per loro il viaggio diventa una scelta consapevole, legata ai valori personali e al modo in cui l'esperienza viene vissuta e ricordata.

Gli operatori del settore sono indirizzati verso l'offerta di una vacanza che:

- non sia più solo promozione, ma capacità di interpretare la domanda ed orientare l'offerta sul medio-lungo periodo;
- faccia emergere nuovi/vecchi megatrend;
- consideri le nuove tendenze del turismo;
- attui la personalizzazione dei viaggi;
- presenti il turismo del benessere, il (wellness rigenerativo) e il turismo della salute;
- consideri il turismo delle radici;
- proponga il turismo narrativo;
- consigli il turismo lento;
- organizzi eventi gestiti in modo più consapevole;
- consenta prezzi dinamici e diversificati.

Per tutto questo risulta evidente che non siamo in presenza di mode del momento, ma di direzioni di lungo periodo che richiedono strategie, dati e coordinamento tra tutti gli attori.

### IL CONCEPT E LA PROGETTAZIONE DELLA USER EXPERIENCE

Il turismo, in una fase di trasformazione profonda, necessita a maggior ragione nell'area dell'intera Venezia Orientale di una **governance condivisa** tra i 5 comuni balneari e i 17 comuni dell'entroterra. **La governance porta ad affrontare il segmento economico, sociale e ambientale con modalità coordinate e responsabilità chiare.** Questa è la specificità della Venezia Orientale.

Le linee strategiche della futura OGD/Marchio/soggetto dei 17 Comuni non devono puntare solo a "fare turismo" in senso tradizionale, ma a costruire un'esperienza territoriale integrata, fondata su:

- agricoltura, paesaggio e biodiversità come asset strategici;
- ospitalità diffusa e agriturismo come integrazione al reddito agricolo;
- valorizzazione del territorio di bonifica per evitare derive speculative;
- un sistema policentrico di eventi, attraverso la cultura, musei, archeologia, ciclovie e navigazione;
- il **turismo "agro metropolitano"** vissuto insieme ai residenti e non separato dalla vita locale-

## 4.5 IL PIANO DELLE AZIONI E CONCLUSIONI

### CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Il territorio della Venezia Orientale, dagli anni '90 ad oggi, è radicalmente mutato, sia nella consolidata e matura offerta costiera-balneare, sia in quella dell'entroterra, che pur rimanendo ad un livello embrionale, presenta dati (arrivi/presenze) e un'offerta culturale e paesaggistica di interesse.

Un percorso di cambiamento avvenuto attraversando diverse formule di "governance", prima appoggiate su APT territoriali, poi su un APT Provinciale quale braccio operativo dell'Assessorato al Turismo della Provincia di Venezia, poi su OGD guidate dai Comuni costieri, senza tuttavia giungere ad una soluzione efficace, efficiente e condivisa, con un ruolo via via mutato dei livelli provinciale (venuto meno) e regionale (sostanzialmente limitato alla pubblicazione di bandi con risorse FERS rivolti ad imprese e reti d'impresa). Nel periodo di osservazione (dagli anni '90 ad oggi) emerge tuttavia una significativa capacità d'azione, sia trainata dalle esigenze della domanda che hanno portato a importanti investimenti sulla fascia costiera (alberghieri e residenziali), sia di innovazione leggibile soprattutto, se non esclusivamente, sull'entroterra: dalla produzione biologica dei **vini**, alla **produzione culturale/musicale di Portogruaro** e alla proposta di itinerari **letterari** e legati all'**offerta archeologica**, dal recupero dei **centri storici** (Portogruaro e Concordia Sagittaria) e **borghi** come Ca' Corniani, a quello di manufatti (**mulini, musei, teatri, cantine**, ecc.), dalla realizzazione di **itinerari ciclabili** (tra i quali i **GiraFiume** e, dal 2026, la **ciclovia Trieste-Venezia**), al processo (anche identitario) di valorizzazione del **paesaggio della bonifica**, alla nascita di veri e propri "distretti" (dello **shopping** a Noventa di Piave), al consolidamento di realtà nei settori secondario e terziario nel **design** e nel **digitale** (passando dall'**ex Perfosfati** di Portogruaro all'h-Farm a Roncade, attraverso la **città agroindustriale di Villanova di Fossalta di Portogruaro** e la **città ideale di Alvisopoli**, ad es.), con una lettura trasversale assegnata e riconosciuta all'elemento "**acqua**", trattandosi di un **territorio in gran parte posto a 1-2 metri sotto il livello del mare**.

La messa a punto di un sistema così variegato richiede un "salto di specie":

- occorre andare oltre innanzitutto la continua spinta a concentrare risorse e attenzione esclusivamente al "**patrimonio**", dedicandosi solo al continuo processo di ristrutturare, ampliare, costruire. Il rischio di produrre cattedrali nel deserto è presente! Se i protagonisti dello sviluppo sono i Comuni e, all'interno di questi enti, è il settore dei lavori pubblici quello più strutturato, occorre allo stesso tempo affiancare anche un approccio manutentivo-gestionale-promozionale ai beni pubblici e al paesaggio;
- occorre superare anche l'approccio immediatamente successivo, ossia quello di concentrarsi sulla funzione essenziale per una OGD (l'**informazione**, l'**accoglienza** turistica, la **promozione** e la **commercializzazione** - che un pessimo neologismo ha sintetizzato nella **promocommercializzazione**, togliendo chiarezza e significato - dei prodotti turistici della destinazione), che spesso porta ad uno sbilanciamento verso il **marketing**, sostenendo in modo disorganizzato eventi, portali, app, pubblicazioni, azioni sui media, ecc. a discapito di un'azione bilanciata, che permetta un'ideale alimentazione dell'ecosistema digitale e una corretta gestione della brand identity e dei sistemi di e-commerce;
- non è sufficiente inoltre, supportare esclusivamente, mediante bandi pubblici o altri strumenti, i singoli **investimenti aziendali** (agriturismo, pesca-ittiturismo, countryhouse, turismo rurale, enoturismo, fattorie didattiche, ecc., oltre alle formule più convenzionali alberghiere e ristorative) o di loro **reti** (reti di impresa, club di prodotto, aggregazioni, ecc.): se ciò può bastare in destinazioni mature e note, non è sicuramente sufficiente in destinazioni da lanciare;
- per passare ad una "**gestione integrata della destinazione Venezia Orientale**", strutturando un soggetto (OGD/Marchio d'area, o altra formula ritenuta più idonea) che abbia competenze strategiche in grado di coinvolgere, motivare, attrarre, favorire innovazione, sviluppare progetti, raccogliere ed interpretare dati e segnali, crei alleanze, monitori buone prassi, si rapporti con il sistema formativo e universitario e le istituzioni sovraordinate (Regione, Osservatorio del turismo regionale veneto federato) e limitrofe (Costa/Venezia/Trevigiano/Pordenonese), con strategie ben definite (anche adattate per sottoambiti di destinazione o di gestione).

Punto di condivisione, nel turismo, come in tutti i vari settori, è la convergenza nella **contrarietà a puntare alla creazione di nuovi organismi, specie se dotati di personalità giuridica**: si tratta di una spinta suggerita in molti settori dalla Regione Veneto, non condivisa a livello territoriale, ma soprattutto non sostenibile economicamente e dal punto di vista delle risorse umane.

Ulteriore punto di condivisione è la necessità, anche in campo turistico, di trovare **delle soluzioni di sostegno al gap verso la confinante Regione Friuli Venezia Giulia**, anche considerato che molti prodotti (ciclovie Trieste- Venezia, Via Annia, Litoranea Veneta, paesaggio della bonifica, paesaggi letterari intorno al Nieve, Hemingway e Pasolini, itinerari religiosi che coinvolgono Sesto al Reghena, itinerari dei borghi d'eccellenza che si estendono a Cordovado, ecc.) sono condivisi con un'area interregionale, tanto più dal 2027 con Pordenone Capitale italiana della Cultura: la sproporzione tra investimenti, infrastrutturali, manutentivi, gestionali e promozionali, crea un gap che va necessariamente affrontato e sottoposto ai livelli istituzionali di competenza con rinnovato vigore dall'avvio del 2026.

Terzo punto di condivisione, emerso chiaramente nell'ambito della fase di consultazione condotta nel periodo settembre 2025 – marzo 2026, è l'**assoluta ed unanime convergenza sulla necessità di andare oltre le 4 attuali OGD/DMO** necessariamente - e giustamente, visto il peso delle rispettive destinazioni balneari – concentrate sul loro core business, ossia l'offerta balneare. Ciò comporta anche la richiesta, infine condivisa nella seduta della Conferenza dei Sindaci del 17/3/2026, di variazione del piano finanziario del progetto di "Marketing e segnaletica turistica" (LR 16/93 – triennio 2025/27), per introdurre uno **studio di fattibilità per la creazione di un soggetto (nuova OGD o Marchio d'area o altro/i soggetto/i) che possa favorire non solo il dialogo cost-entroterra**, rendendolo virtuoso, complementare ed integrato, **ma anche** – senza volgere le spalle alla costa – **il dialogo con gli altri territori limitrofi: veneziano, trevigiano e pordenonese**.

In sintesi: **governance e azioni e le necessarie risorse organizzative e finanziarie per il funzionamento dell'OGD/DMO – Marchio d'area – altro soggetto/i. Livello e qualità delle attività non autoreferenziale ma nazionale ed internazionale. Rapporto con Regione Veneto. Relazione pubblico-privato. Chiarezza sui temi, nelle azioni strutturali e nel reperimento delle risorse, tempistica precisa: questi gli elementi indispensabili.**

Da queste considerazioni scaturiscono le **tre "azioni" del piano di marketing: prodotti, relazioni e governance**.

## **PRODOTTI**

Partendo dalle peculiarità dell'area i prodotti di punta potrebbero essere molteplici, con un fattore di disturbo, oltre che di distrazione. Necessariamente occorre puntare su un set limitato di contenitori aggreganti.

**Wine tourism**: pur non avendo forme di eccellenza attribuibili alle zone più vocate e, forse, molto meglio comunicate (!), l'area raccoglie aziende importanti, sperimentazioni (vini biologici, vini resistenti, vini naturali), cantine/spazi di pregio, ecc. L'azione potrebbe puntare ad innovare/specializzare alcuni eventi (Mostra dei vini, Terre dei Dogi), valorizzare la nuova DOCG Lison, posizionandosi in un contesto di innovazione tecnologica (aziende innovative, giovani, d'eccellenza, sperimentali, aperte alla ricerca): l'innovazione si fa in pianura, rendendo sostenibile l'agroindustria, parte di quadrilatero formato da Rauscedo, scuola di enologia di Conegliano, Vinitaly e appunto il Veneto Orientale. In questo contesto vanno considerate le iniziative promozionali di autorevoli riviste di settore che vanno avvicinate alla conoscenza dei prodotti di questo territorio. Inoltre, va considerata la presenza di aziende vinicole leader in Italia (uno dei primi paesi al mondo per il prodotto vitivinicolo) per produzione e capacità di commercializzazione globale.

**SlowFood**: l'organizzazione internazionale ha promosso una iniziativa definita "Arca del gusto". È stata avviata una relazione che potrebbe permettere di verificare se e come il territorio della Venezia Orientale possa rappresentare, per la propria tipologia agricola e per un diffuso rispetto della sostenibilità ambientale, un luogo in cui collocare una sorta di museo virtuale (ma anche fisico) di tutte le specie agricole a rischio di estinzione. Un luogo di studio, ricerca, convegnistica e visita: una idea che ancora non ha trovato collocazione.

**Gambero Rosso:** sempre cercando di favorire notorietà e, soprattutto, la reputazione dell'area, una collaborazione con editori specializzati e di livello internazionale (che producono guide, riviste, web, podcast) come Gambero Rosso e altre testate, può portare alla ribalta nazionale un paniere di prodotti di qualità, frutto di un originale mix di acque dolci e salate, e favorire una crescita del sistema ristorativo. La contaminazione tra terra, mare, lagune e fiumi e la vicinanza di due mondi (Venezia e il Friuli), possono costituire elementi sui quali costruire un'offerta di valore. Testate di questo prestigio hanno una diffusione in tutti i paesi europei e, in particolare, in quelli di lingua tedesca.

**Shopping tourism:** il distretto di Noventa di Piave come luogo-incrocio, in cui far convergere i distretti del commercio, ma anche singole realtà, outlet aziendali, centri commerciali e centri commerciali naturali. Il turismo dello shopping viene descritto ed enfatizzato, un outlet rappresenta certamente una ricchezza per l'attrattività che genera. Un rapporto per una promozione comune (Outlet-Venezia Orientale) fino ad arrivare ad iniziative condivise non è stato attuato: è volontà della gestione McArthurGlen Group attivare una relazione che possa, nel rispetto delle diverse finalità, svilupparlo consolidando la fedeltà dei viaggiatori all'area nel suo insieme. Aumentare la durata media del soggiorno non sarebbe irrilevante.

**Turismo culturale:** il prodotto dovrebbe cogliere l'originalità di alcune soluzioni (tra tutte si cita il primo prototipo di itinerari letterari), contesti (borgo agroindustriale di Villanova di Fossalta di Portogruaro), eventi storicizzati (Festival internazionale di musica di Portogruaro), unitamente ad altre microreti (ecomuseali), spazi espositivi (Mupa, Battistella, Jmuseo, Bafile, Palazzo Vescovile di Portogruaro, ecc.), musei (nazionali e territoriali come il MUB e Batteria Pisani), teatri (Russolo, Astra, Pascutto), futuri contenitori (Villa Soranzo, ex cinema Italia, ecc.), borghi (Ca' Corniani, Alvisopoli, Lio Piccolo), spazi per la contemporaneità (Scogliera viva, Terre d'avanguardia, Parco della Scultura in architettura, Land play walk), in una logica di "distretto culturale".

**Ecomuseo AQUAE** si propone come presidio territoriale dedicato alla cultura dell'acqua, alla valorizzazione del patrimonio naturale, storico e antropologico e allo sviluppo partecipato delle comunità locali. La gestione 2026–2030 affidata a marzo 2026 a VeGAL, intende consolidare il ruolo dell'ecomuseo come catalizzatore di identità, generatore di innovazione culturale, luogo di **formazione** ambientale, rivolgendosi alla comunità locale: non un prodotto "turistico", ma un prodotto "culturale-identitario" rivolto ai cittadini, ai residenti, in cui associazioni, esperti locali, imprese divengono parte di un processo di ri-scoperta.

## MERCATI SU CUI INTERVENIRE

All'atto di scegliere uno o più prodotti, una riflessione si impone: il numero degli arrivi dei turisti è diviso in circa il **65% rappresentato da provenienze dai vari paesi europei, in particolare di lingua tedesca**, e un **35% da turisti italiani**. Questi ultimi sono per la maggior parte residenti lungo l'asse autostradale A4 (Trieste-Torino). I prodotti ipotizzati possono essere, sia per qualità che per interesse, veicolati in ognuna delle due direzioni, estero o Italia. In una prima fase, anche per evidenti ragioni di budget (la comunicazione all'estero è spesso inavvicinabile economicamente), sarebbe preferibile una **programmazione che si concentri sul target nazionale**, un rivolgersi al turista di casa che più facilmente interpreta le offerte del territorio e il cui stile di vita si avvicina ai prodotti proposti. Successivamente è indispensabile rivolgersi al **mercato estero** proprio per rispettare e favorire il lavoro degli operatori turistici. Però potrebbero esserci due eccezioni: una **sperimentazione** da realizzare con l'**outlet di Noventa** che conta, oltre che su un management all'altezza della sfida, una presenza straniera veramente rilevante, e il settore vitivinicolo ormai maturo per il **wine tourism**. Ultimo, ma non ultimo, sempre rivolgendosi al mercato straniero e, in particolare, a quello di lingua tedesca, operare sulla reputazione dell'area può significare la presentazione di un modello di sostenibilità ambientale avanzata e in linea con l'Agenda 2030 dell'ONU. Alcuni dei progetti presenti in questo tomo certificano l'assoluta qualità del rispetto ambientale in questo territorio. Sarebbe utilizzabile sui media stranieri, in modo autorevole e innovativo, la produzione di **contenuti per i media** derivati da incontri, seminari, convegni, summit organizzati nell'area della Venezia Orientale che vedano la partecipazione attiva delle migliori **facoltà universitarie europee** (in particolare tedesche, es. Friburgo) rendendo notiziabile, considerata l'autorevolezza di chi l'esprime, la descrizione di un territorio vocato e unico, sostenibile e ricco di storia. Una opportunità a basso costo e alto valore aggiunto.

## RELAZIONI

Si è detto che la strategia deve porre una forte attenzione alle relazioni, avendo una diretta vicinanza a due big mondiali (la fascia costiera balneare e Venezia), un big in movimento (Pordenone) e un'area dinamica (il trevigiano, con il sito Unesco delle Colline del Prosecco, la stessa Treviso lungo il GiraSile, l'opitergino).

Un esempio di come costa ed entroterra possono dialogare trovando un terreno comune di comunicazione nazionale di prestigio è rappresentata dalla guida di **Bell'Italia “Costa Veneta e le isole di Venezia” (Mondadori – Bell'Italia, 2026)**, un prodotto editoriale di 192 pagine che verrà diffuso con il mensile **Bell'Italia** e attraverso i 5 comuni della costa che lo hanno sostenuto. Comprende l'intero territorio della Venezia Orientale e assegna un peso coerente alle attrattività dell'area. Descrive l'intera costa e l'entroterra si presenta attraverso la propria offerta, con un linguaggio e scelte non auto-referenziali, ma selezionate da operatori professionali, giornalisti e fotografi del settore, che insieme contribuiscono a costruire notorietà ed elevare reputazione, oltre che le relazioni nel territorio tra diverse località. Ecco allora che i luoghi della bonifica, lungo la Via Annia, i centri storici di Portogruaro e di Concordia Sagittaria, i fiumi, il MUB, gli itinerari, i manufatti, divengono parte di una rete che viene collegata a Venezia, attraverso la Laguna nord, e alla costa. È la prima volta che un editore nazionale, attraverso una rivista turistica di prestigio, assegna a questo territorio un rilievo così significativo e allo stesso livello delle maggiori aree turisticamente vocate del Paese. Il significato è chiaro: la Venezia Orientale nel suo insieme è una risorsa nazionale e una destinazione da proporre e da sviluppare come marchio. La reputazione di una località passa necessariamente attraverso questi riconoscimenti: il prestigio va costruito al di là e oltre i numeri. Un esempio di buona pratica da implementare.

Partendo da un'altra fondamentale risorsa che “attraversa” l'area, ossia l'infrastruttura autostradale, andrebbe proseguita l'esperienza di Autovie Venete denominata “**OltreCasello**”, una collana strutturata per micro-aree di territorio, sempre adiacenti all'asse autostradale, per suggerire al viaggiatore che transita sulla rete (A4 Venezia Trieste, A28 Portogruaro-Conegliano, A23 Palmanova-Udine, A34 Villesse-Gorizia) luoghi da vedere, comprare, scoprire, assaggiare, nel raggio di pochi chilometri oltre - appunto - il casello. Con gli investimenti realizzati e previsti lungo l'A4, ma soprattutto con l'apertura dell'A28, non si può non cogliere il grande flusso veicolare, come occasione di sviluppo (alla base della scelta della localizzazione dell'Outlet a Noventa di Piave).

**Archeologia.** L'asse della Via Annia, teoricamente appoggiabile sul museo nazionale di Altino, sul Museo Nazionale Concordiese di Portogruaro e sull'area archeologica di Concordia Sagittaria, non può non relazionarsi con l'altra parte della Via Annia (Padova-Adria), oltre che con Torcello (Altino è all'origine stessa di Venezia) e con Aquileia, ma anche con Oderzo. Anche qui serve un progetto, un club di prodotto o comunque una rete, di eventi, bigliettazione integrata, di pensiero.

## PRODOTTI DI COMUNICAZIONE E SEGNALETICA

Per la costruzione e narrazione di questi “prodotti”, il progetto “Piano di marketing e segnaletica” LR 16/93 triennio 2025/27 prevede nel 2027 un budget di 65.000 €, da dedicare alla finalizzazione dei rispettivi contenuti audio e video, la formazione degli operatori locali e il lancio ufficiale (estate 2027). Con la definizione della composizione e la successiva scelta dei contenuti turistici, pare evidente come queste risorse possano essere utilizzate come la base, per quanto ridotta rispetto agli obiettivi locali, nazionali ed internazionali, di una serie di interventi comunicativi omogenei, coordinati e, per la prima di volta, progettati per uscire dai confini locali. Utilizzati localmente per agire globalmente (parafrasando un vecchissimo slogan ambientalista).

Andando nello specifico e mantenendo il filo logico seguito con questo progetto, è possibile e raccomandabile seguire un piano di lavoro che, anche utilizzando lo **studio di fattibilità** per la creazione di un soggetto (nuova OGD o Marchio d'area o altro/i soggetto/i) che rappresenta le diverse entità dell'area, possa utilizzare e ottimizzare quello che da ognuna di loro verrà espresso in termini di esigenze, desiderata e progetti già in essere o in allestimento, verificando così le caratteristiche complessive, definendo quali siano gli aspetti più rilevanti per i mercati turistici, individuando le connessioni “reali” tra costa ed entroterra e mantenendo e sviluppando una relazione utile alla diffusione dei contenuti a partire dal 2026.

La prima azione da proporre e, eventualmente, da realizzare a completamento del presente progetto, si riferisce alla **realizzazione di percorsi narrativi**, finalizzati attraverso **contenuti testuali/audio/video** quale risultato di un idoneo reportage sul territorio. Narrazioni **da usare sui media tradizionali e nell'online**.

L'ipotesi, considerando la sperimentazione dell'intero piano, è di individuare un target di riferimento molto giovane, diciamo generazione Z, under 18. Nativi digitali, devono comunicare e condividere con i loro coetanei italiani (individuando le aree di riferimento) i valori del territorio in **format audio, podcast e video**. La stessa scelta degli operatori dovrà essere un elemento notiziabile e va individuato. 3 prodotti scelti da diffondere nelle diverse piattaforme, accumulati dalla freschezza narrativa e da una non necessaria capacità professionale. La notiziabilità di questa attività è pari alla simpatia che può generare. Colloca il nuovo soggetto dell'area in una situazione interessante e avanzata. Un tema proponibile per definire il fil rouge dei prodotti potrebbe essere "Il primo amore estivo, tra ciclabili, canoe, spiaggia..." narrazioni in cui gli aspetti esperienziali personali si integrano con il ricordo dei territori evidenziando i luoghi più rilevanti (questa tematica è inserita a puro titolo esemplificativo).

Anche per la **formazione degli operatori locali** potrebbe essere assunta la scelta di rivolgersi alla generazione Z. In questo caso è difficile uscire da proposte organizzative standard, legate a seminari o a corsi di formazione su specifici argomenti. Probabilmente con l'aiuto degli stakeholder sarà possibile favorire un approccio formativo più legato agli aspetti relazionali, alla pratica e organizzazione di azioni in difesa della sostenibilità ambientale e all'individuazione dei lavori futuri o, per meglio dire, oggi non ancora sviluppati né finanziati. Anche per questo aspetto, a puro titolo esemplificativo, possono trovare spazio heritage/corporate marketing, gestione di una OGD, analisi e gestione dei dati turistici.

Inoltre, è possibile impostare un **lancio del nuovo soggetto** utilizzando una modalità sperimentata recentemente, verificando le conseguenti case histories, dal Distretto turistico della Venezia Orientale, da parte di alcuni comuni della Costa Veneta e dal G20Spiagge. Il rapporto per la comunicazione e la divulgazione dei contenuti andrà preso direttamente con i maggiori editori del Paese quali, ad esempio, CairoRCS, La Repubblica, Sole24Ore. Sono strutture editoriali che hanno un numero complessivo di testate giornalistiche e di periodici (v. Bell'Italia e il prodotto già elaborato per tutta l'area e in edicola dal 31 marzo c.m.) che comprende quasi tutta l'informazione nazionale, sia online che cartacea, sia di settore che pop generalista. Andrà valutata, in termini di costi-benefici comunicazionali, la partecipazione a fiere o appuntamenti culturali che, per quanto importanti o prestigiosi, presentano molti soggetti con la stessa esigenza di ottenere spazi giornalistici. Viceversa, una presentazione diretta in ognuno, o anche in uno solo, dei soggetti editoriali indicati, ottiene un risultato incomparabile se paragonato ai risultati della presenza tra altri competitors in una fiera o in ambiti fuori dal contesto che si vuole promuovere e far conoscere. Realizzare questa attività abbisogna di relazioni, di una definizione dei contenuti e dei prodotti da presentare e di specifici strumenti (cartaceo o digitale).

Infine, per dare continuità e sviluppo futuro al tema della comunicazione e per uscire dall'arco temporale di un progetto (per quanto utile e significativo) va considerata l'opzione della costruzione di un tavolo strutturato di confronto, dialogo e proposta nominato dalla nuova governance. L'ipotesi è di creare un **tavolo consultivo** al quale possano partecipare e contribuire, con idee e progetti, sia figure professionali del settore che rappresentative del pubblico e del privato, con il compito di monitorare la situazione comunicazionale dell'intera area (compresa la costa se avrà un ruolo definito nell'intera governance), favorire relazioni tra le parti, individuare le occasioni e i nuovi campi di intervento, far crescere il livello e la qualità necessarie a rispondere alle esigenze di una delle aree leader nel turismo in Europa. Oltre a questo, la realizzazione di futuri prodotti di comunicazione non potrà non comprendere i canoni di qualità e di efficacia che il tavolo consultivo potrà proporre, garantendo così un innalzamento complessivo dell'immagine dell'area stessa senza obblighi né censure.

Un tavolo consultivo che riflette, progetta e propone. Sarebbe di supporto alle amministrazioni pubbliche, agli stakeholder e un riferimento per le aziende private contribuendo a far comprendere e a far crescere la necessità e l'importanza della comunicazione per lo sviluppo di un intero territorio.

## SEGNALETICA

Il progetto “Piano di marketing e segnaletica” LR 16/93 triennio 2025/27 prevede nel 2026 un budget di 10.000€ per la **mappatura della cartellonistica e la redazione del progetto esecutivo della segnaletica** ed infine la **fornitura e messa in opera della segnaletica** che potrà infine avvenire con un budget dedicato di 35.000€ nel 2027. Nel dettaglio le attività previste sono le seguenti:

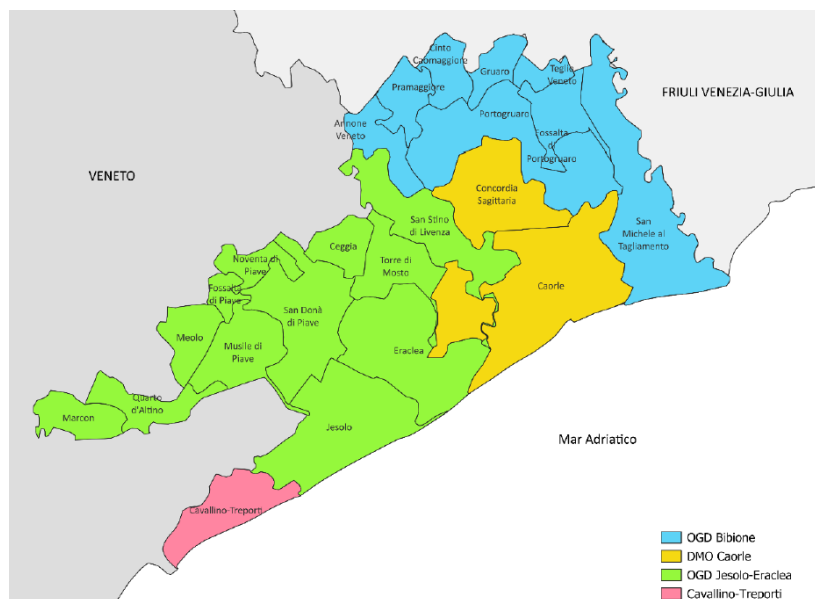
- **mappatura della cartellonistica e la redazione del progetto esecutivo della segnaletica:**
  - mappatura e rilievo della cartellonistica esistente - direzionale e prefigurativa, analisi dello stato generale di manutenzione, rilevazione di situazioni di ridondanza/carenza di segnaletica e documentazione fotografica;
  - analisi tipologie di manufatti/siti (idraulici, storico-culturali, architetture religiose, aree ambientali, ecc.);
  - per la sola cartellonistica prefigurativa e per una rosa ristretta di beni/siti da segnalare: previsione di QR-Code ed elaborazione dei relativi contenuti;
  - progetto esecutivo completo di file di progetto aperti, con il posizionamento della segnaletica, quadro economico, cartografie, ecc.;
- **fornitura e messa in opera della segnaletica:**
  - eventuale rimozione segnaletica esistente;
  - fornitura e posa di paline, tabelle prefigurative e cartelli segnaletici ed eventuali plinti;
  - archivio digitale del posizionamento della segnaletica.

## GOVERNANCE

L'attuale assetto della governance si basa su 4 OGD/DMO (DMO Caorle, OGD Bibione e San Michele Al Tagliamento, OGD Cavallino Treporti, OGD Jesolo Eraclea) che coprono l'intera area dei 22 comuni della LR 16/93, oltre al comune di Marcon inserito nell'OGD di Jesolo-Eraclea, coinvolgendo una serie di altri enti privati:

- **DMO Caorle:** Associazione Albergatori Caorle, Consorzio P.S.M. Spiaggia Srl, Acquafollie Srl, Centro Vacanza Prà delle Torri, Comitato provinciale delle pro Loco Veneziane (UNPLI VE), Confcommercio, Consorzio di Promozione Turistica Caorle e Venezia Orientale, Consorzio per lo sviluppo e la gestione degli arenili della Marina di Caorle scarl, Federazione italiana Agenti immobiliari professionali Collegio provinciale di Venezia, Imprese per l'Italia Mandamento di Portogruaro- Bibione- Caorle, Oasi La Brussa Srl, Venezia ExpoMar Srl;
- **OGD Bibione e San Michele al Tagliamento:** ABA, ALP, Assocamping, Associazione ABIT, Bibione Live - Consorzio di Promozione Turistica, Bibione on-line, Bibione spiaggia s.r.l., Bibione Terme S.p.a., Confcommercio Imprese per l'Italia - delegazione di Bibione, Pro Loco di Bibione;
- **OGD Cavallino Treporti:** AEPE, AIE, AJA, Assocamping, Associazione Assodepositi, Associazione ristoratori, AVA, Casa per ferie del litorale Cavallino/Treporti, CIA, Coldiretti, Confartigianato, Confcommercio Imprese per l'Italia San Donà/Jesolo, Confesercenti Provinciale di Venezia, Consorzio Parco Turistico di Cavallino-Treporti, Confindustria Venezia, Consorzio Veneto chioschi promotion, FIAIP/FIAVET, GEA;
- **OGD Jesolo Eraclea:** Associazione A.A.C.E.A. (Albergatori Commerciali Esercenti Affittacamere), Associazione Commercio Turismo e Servizi di San Donà di Piave, ATVO s.p.a., ALILAGUNA, Associazione Fiavet veneto, Associazione Jesolana Albergatori, Associazione Jesolo Camping, Casa del Turismo, Confesercenti Venezia, Consorzio di imprese turistiche Jesolo Venice, Consorzio Veneto Chioschi, Federazione Arenili Jesolo, Fiaip Venezia (federazione italiana Agenti Immobiliari Professionali), Fidi Impresa&Turismo Veneto Soc. Coop. P. a., Jesolo Turismo s.p.a., San Servolo s.r.l.

Sul portale della Regione Veneto sono disponibili i **Piani strategici delle rispettive destinazioni**: DMO Caorle: DMP 2023; OGD Bibione e San Michele al Tagliamento: DMP 2021-2023; OGD Cavallino Treporti: DMP 2023-2025; OGD Jesolo Eraclea: DMP 2015 (antecedente alla successiva estensione ai comuni dell'entroterra e pertanto limitato ai comuni di Jesolo ed Eraclea).



Distribuzione territoriale delle 4 OGD nella Venezia Orientale. Fonte: UniPD

La proposta, approvata nella seduta della Conferenza dei Sindaci del 17/3/2026, prevede l'introduzione nel progetto "Piano di marketing e segnaletica" di una nuova attività progettuale, in sostituzione dell'attività volta all'implementazione digitale e della piattaforma DXP a supporto, per la quale era stato preventivato il costo di 40.000€, ossia della redazione di uno **studio di fattibilità per la creazione di un soggetto (nuova OGD o Marchio d'area o altro/i soggetto/i) che possa favorire non solo il dialogo cost-entroterra**, rendendolo virtuoso, complementare ed integrato, **ma anche** come già affermato, sviluppare nuove relazioni con i territori limitrofi del **veneziano, trevigiano e pordenonese**.

Tale studio permetterà, nel corso del 2026 e con lo stesso budget della precedente azione pianificata di 40.000,00 €, di realizzare nel dettaglio la realizzazione di uno Studio di fattibilità con i seguenti contenuti:

- pianificazione generale del percorso procedurale e strategica di raccordo con DMO Caorle, OGD Bibione e San Michele al Tagliamento, OGD Cavallino Treporti, OGD Jesolo Eraclea, OGD Venezia e Marchi d'area limitrofi previsti (es. Venice Garden e Opitergino Mottense);
- diagnosi territoriale preliminare sul sistema territoriale su linee tematiche prioritarie (prodotti) condivise in seno alla cabina di regia del progetto (es. turismo culturale, wine tourism, shopping tourism);
- definizione delle linee strategiche per lo sviluppo dell'offerta turistica della destinazione che consenta di individuare gli opportuni binomi prodotto/mercato, mediante i quali rivolgere offerte specifiche a segmenti mirati della domanda;
- coinvolgimento e coordinamento degli attori (pubblici e privati) del territorio al fine di definire un'offerta innovativa e opportune attività marketing per competere sul mercato turistico;
- proposte di azioni volte a sostenere la qualità e la sostenibilità (economica, sociale, ambientale) dell'offerta turistica;
- proposte di strategie promozionali e commerciali a livello territoriale;
- modalità di integrazione delle funzioni di informazione, accoglienza, promozione e commercializzazione dell'offerta turistica della destinazione e utilizzo della piattaforma di Internet Destination Management System (IDMS) adottata dalla Regione e messa a disposizione di uffici IAT, OGD e Consorzi di imprese;
- forme di raccordo delle funzioni e delle attività dell'OGD con quelle proprie della Regione in ambito turistico e di conoscenza dei flussi turistici;
- redazione del Destination Management Plan (DMP): definizione delle linee strategiche per la gestione della destinazione turistica; individuazione di una visione e degli obiettivi condivisi tra tutti gli attori territoriali; identificazione di precise azioni e delle necessarie risorse organizzative e finanziarie per il funzionamento dell'OGD/DMO-Marchio d'area-Altro soggetto/i.

## 5. MASTERPLAN LITORANEA VENETA FLUVIALE

### 5.1 PREMESSA

Il **Masterplan Litoranea Veneta (2025-2027)** mira a trasformare questa storica via d'acqua in un modello di sviluppo e turismo sostenibile, integrando natura, cultura e mobilità. Il territorio di riferimento del Masterplan, coincidente con la Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale, abbraccia una vasta area metropolitana e comprende i seguenti **22 Comuni**: Annone Veneto, Caorle, Cavallino-Treporti, 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, San Donà di Piave, San Michele al Tagliamento, San Stino di Livenza, Teglio Veneto e Torre di Mosto. Il progetto vede il Comune di Caorle nel ruolo di capofila ed è coordinato da una cabina di regia composta dai Comuni di Portogruaro, Concordia Sagittaria, San Stino di Livenza, Musile di Piave e San Michele al Tagliamento.

L'obiettivo generale è definire un piano strategico per trasformare la Litoranea Veneta e le sue diramazioni in un modello di sviluppo sostenibile. Il piano punta a favorire il turismo verso l'entroterra, destagionalizzare i flussi turistici e promuovere con un brand territoriale il Veneto orientale, auspicando la costituzione di un **"Contratto di Litoranea"** per garantire una governance integrata e stabile, anche per dare risposte rapide e certe agli operatori che vogliono intraprendere attività turistiche nel territorio volte a:

- **fruizione multimodale**: ripristinare e migliorare la navigabilità della rete (manutenzione dei fondali, riattivazione di conche e ponti) e sviluppare un sistema ciclabile e pedonale perfettamente integrato e connesso con l'acqua;
- **infrastrutture diffuse**: realizzare o migliorare attracchi e piccoli pontili per imbarcazioni turistiche (comprese canoe e kayak) e chiudere i tratti mancanti delle ciclovie;
- **comunicazione, marketing, segnaletica e Digitalizzazione**: creare un brand turistico unitario ("Litoranea Veneta"), installare segnaletica fisica e sviluppare mappe interattive e app digitali per orientare i visitatori;
- **riqualificazione ambientale**: prevedere interventi di forestazione urbana, recupero di aree degradate e valorizzazione delle zone umide per tutelare l'ecosistema;
- **costruzione di un Manuale/Atlante normativo**, orientato alla sistematizzazione e traduzione operativa del quadro regolativo e procedurale per l'implementazione, avente l'obiettivo di facilitare l'operabilità tra enti pubblici ed enti privati.

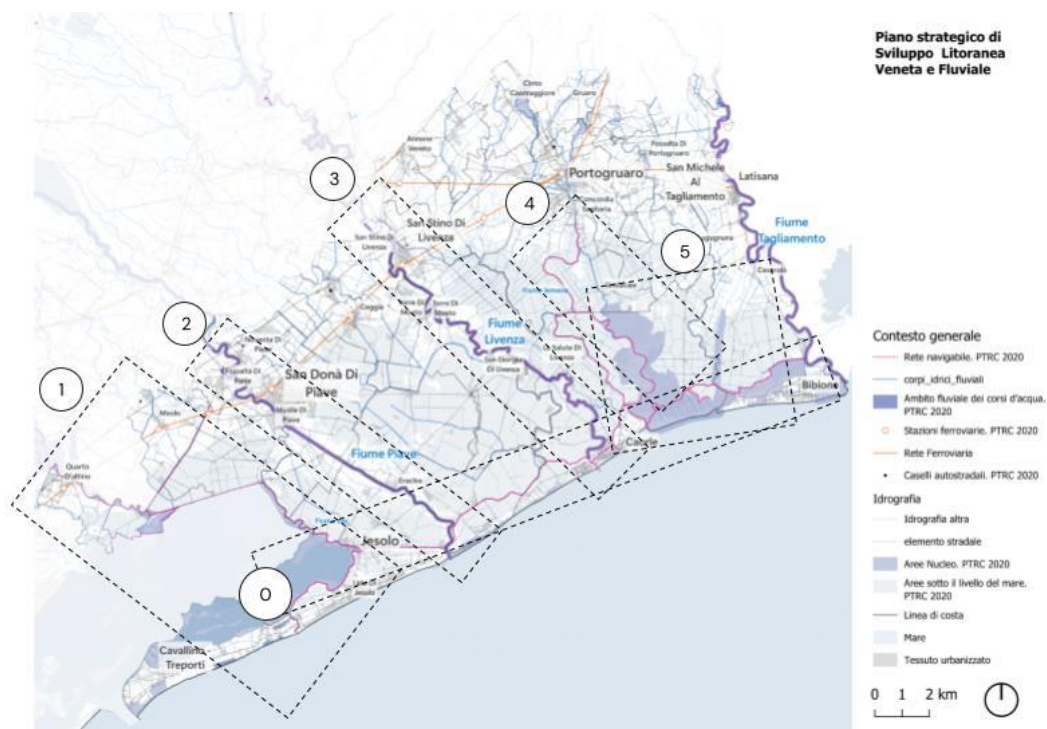
Il Masterplan si sviluppa lungo la Litoranea Veneta, un corridoio idroviario e ciclabile di circa 127 km che va dalla Laguna di Venezia fino al Tagliamento. Questo territorio si distingue per:

- la rete degli assi fluviali e lagunari: il sistema si articola e si interconnette intimamente con gli assi fluviali del Sile (a partire da Quarto d'Altino), il Piave, il Livenza, il Lemene, la Laguna di Caorle e il Tagliamento fino a San Michele;
- paesaggio della bonifica: un ambiente rurale e lagunare plasmato dall'uomo su circa 115.000 ettari (per due terzi sotto il livello del mare), ricco di canali e aree umide protette (SIC/ZPS come Valle Vecchia);
- importanza storico-culturale: ex via commerciale e militare della Serenissima, l'area è caratterizzata da imponenti opere idrauliche (idrovore, conche di navigazione, ponti mobili), antichi insediamenti romani (Concordia Sagittaria) e borghi rurali storici;
- turismo slow: l'intreccio tra la Litoranea Veneta e le sue diramazioni fluviali e lagunari rappresenta un'attrazione ideale per chi cerca un turismo lento, fatto di navigazione dolce, percorsi ciclabili e scoperte enogastronomiche.

Il territorio del Veneto Orientale, della Litoranea Veneta e degli assi fluviali ad essa collegati offre un mosaico di attrazioni che intrecciano storia, arte, ingegneria idraulica e tradizioni agroalimentari.

**Assi di interesse:**

- 0. Litoranea Veneta
- 1. Fiume Sile
- 2. Fiume Piave
- 3. Fiume Livenza
- 4. Fiume Lemene
- 5. Laguna di Caorle e Bibione



Mappa di inquadramento del Veneto Orientale con gli assi di interesse.

Nella tabella riportata di seguito si elencano alcuni dei punti di interesse suddivisi per asse fluviale e lagunare:

| Asta/Contesto                 | Punti culturali e storici                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Punti naturalistici ed enogastronomici                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Litoranea Veneta</b>       | La Litoranea Veneta è costeggiata da centri storici, borghi lagunari, opere della navigazione e testimonianze delle storiche relazioni commerciali e insediative tra Venezia, la fascia costiera e l'entroterra. Il suo sviluppo si inserisce tra ambiti lagunari di straordinario valore: le lagune nord di Venezia, di Caorle, di Marano e Grado.                                                                                                                                                                                                                                                        | La litoranea attraversa prevalentemente paesaggi della bonifica, ambiti agricoli e margini lagunari, entro cui si collocano puntuali presenze naturalistiche di grande valore, come la laguna di Caorle-Bibione.                                                                                   |
| <b>Laguna Nord di Venezia</b> | Parte del sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna", con isole simboliche quali Torcello, Burano, Sant'Erasmus e Mazzorbo                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Le valli da pesca e gli ambienti di barena caratterizzano la laguna nord. A questi paesaggi si associano produzioni locali identitarie, come il carciofo violetto di Sant'Erasmus, il miele di barena, il giuggiolo del Cavallino, la pesca bianca e l'asparago Montine                            |
| <b>Fiume Sile</b>             | Partendo da Quarto d'Altino, un punto di riferimento è il Museo Archeologico Nazionale di Altino, che custodisce i reperti dell'importante snodo commerciale di epoca romana e preromana. Scendendo verso la foce, si incontra la Conca di navigazione di Portograndi, un nodo idraulico storico che, tramite il Canale Silone, permette il collegamento diretto con la Laguna di Venezia. Di grande rilevanza è anche Torre Caligo, eretta dalla Repubblica Serenissima a guardia della confluenza dell'omonimo canale con il Sile-Piave Vecchia. Il ponte di Barche e il ponte a Bilanciere di Caposile. | Il percorso in questo tratto si immerge nell'ecosistema di transizione tra il fiume e il sistema lagunare nord. Tutta l'area circostante offre prodotti tipici di gronda e di barena, legati all'incontro tra le acque dolci e salmastre, oltre a percorsi cicloturistici che costeggiano l'acqua. |

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fiume Piave e Piave Vecchia</b> | Il paesaggio è segnato da imponenti opere come l'Argine San Marco (costruito dai veneziani per deviare le acque e proteggere la laguna) e dai luoghi che recano le memorie della Grande Guerra. Notevole è la Conca dell'Intestadura, che collega il Piave Nuovo alla Piave Vecchia. A San Donà di Piave si trovano il Museo della Bonifica (MUB) e il Parco della Scultura in Architettura, che espone opere di celebri architetti e designer internazionali.                                                                                                                                            | Vicino alla foce si estende l'area di pregio ambientale del Mort di Eraclea e della Valle Ossi. È il territorio d'elezione dei vini della DOC Piave e della DOCG Malanotte del Piave, storicamente legati al vitigno autoctono Raboso.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Fiume Livenza</b>               | Il fiume attraversa borghi agricoli e paesaggi della bonifica, tra cui Ca' Corniani, oggi valorizzata anche attraverso il progetto Terre d'Avanguardia con le installazioni d'arte contemporanea di Alberto Garutti. Presso Torre di Mosto si trova il Museo del Paesaggio di Boccafossa, con opere d'arte contemporanea all'aperto, mentre a Ceggia si conservano i resti del Ponte Romano sulla Via Annia e un ponte girevole in ferro che testimonia la storica relazione tra infrastrutture, mobilità e paesaggio fluviale. Lungo l'asta sono inoltre riconoscibili ville venete e le balne fluviali. | Nel tratto di San Stino di Livenza si segnala il Bosco di Bandiziol e Prassaccon, importante ambito boscato e naturalistico di pianura. Tra i prodotti ittici locali di spicco vi è l'Anguilla del Livenza (bisat).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Canale Brian</b>                | Storica diramazione della Litoranea nel paesaggio di bonifica del Veneto Orientale, collegata attraverso il manufatto delle Porte del Brian. Lungo il suo corso si concentrano significative testimonianze della bonifica idraulica e della navigazione interna, tra cui l'Idrovora del Termine, ponti girevoli, un ponte a bilanciere e la grande conca vinciana di Brian, che documentano il ruolo del canale nel trasporto delle merci agricole e nella regolazione delle acque                                                                                                                        | Il Canale Brian attraversa un ampio territorio agricolo di bonifica leggibile dagli argini sopraelevati, oggi fruibile in chiave lenta e ricreativa. Il suo corso presenta interesse paesaggistico, per la pesca e per i percorsi ciclopeditoni lungo gli argini, oltre a potenzialità di valorizzazione turistica connesse al ripristino della navigabilità tra la Litoranea e l'entroterra fino a San Donà di Piave.                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Fiume Lemene</b>                | Il fiume bagna il centro storico di Portogruaro, noto per gli antichi mulini di Sant'Andrea e il Museo Nazionale Concordiese e il famoso centro storico di origine medioevale. Concordia Sagittaria offre un ricchissimo parco archeologico con scavi dell'antica colonia romana e complessi paleocristiani. Lungo l'asta si collocano anche i Mulini di Stalis, significativa testimonianza della tradizione molitoria sul Lemene, documentata storicamente e oggi valorizzata a fini didattici e paesaggistici                                                                                          | È l'area nevralgica della Strada dei Vini DOCG Lison e DOC Lison-Pramaggiore, dove si producono vini d'eccellenza, tra cui spicca la storica produzione del vitigno Tai (ex Tocai). Sul piano ambientale, il sistema del Lemene si connette anche agli ambiti del Reghena e dei Laghi di Cinto, con oasi e zone umide di rilievo come Cave Settimo-Acco-ex Furlanis, entro il più ampio quadro del parco fluviale Reghena-Lemene-Laghi di Cinto.                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Laguna di Caorle</b>            | Caorle si distingue come unica città storica veneta sul mare, con la Chiesa della Madonna dell'Angelo, il Museo di Archeologia del Mare e la rassegna d'arte "Scogliera Viva".                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Il paesaggio è dominato dal sistema lagunare e delle Valli da pesca, grandi specchi d'acqua arginati creati già dal '600 dove si allevano in modo estensivo branzini, orate, anguille e cefali. Tra queste spiccano Val Nova, Valle grande S.Gaetano o Franchetti, Valle Zignago, Val Pereira, Valgrande e Vallesina. Questo ambiente è punteggiato dai caratteristici Casoni, le antiche abitazioni in canna palustre dei pescatori ed è collegato all'oasi naturalistica di Valvecchia. Le produzioni enogastronomiche includono il Moscardino, la Vongola di Caorle, allevamenti di cozze e ostriche, pesce della Laguna e il miele di barena. |
| <b>Fiume Tagliamento</b>           | A Bibione e alla foce del Tagliamento si segnalano il Faro di Punta Tagliamento, la Cartiera di Villanova e i bunker, che restituiscono un ulteriore livello di lettura storica del paesaggio costiero                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | La foce del Tagliamento, snodo ecologico di grande rilievo tra ambiente fluviale, pineta e litorale. Tra le produzioni caratteristiche l'asparago di Bibione.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

## 5.2 AZIONI DI PROGETTO

### CRONOPROGRAMMA

Il cronoprogramma per la redazione del Masterplan prevede quattro attività:

- (1) **consultazione e confronto** con stakeholder, Comuni ed enti competenti, con funzione di raccolta fabbisogni, validazione intermedia e allineamento istituzionale;
- (2) **attività di ricerca e redazione del Masterplan**, organizzata per step successivi (quadro conoscitivo, scenari/strategie, bozza ed infine revisione);
- (3) **costruzione della struttura di supporto al Manuale/Atlante normativo**, orientata alla sistematizzazione e traduzione operativa del quadro regolativo e procedurale per l'implementazione;
- (4) **servizi di comunicazione**, impostati come dispositivo trasversale di supporto alla diffusione, al coinvolgimento e alla restituzione, finalizzati alla costruzione del brand territoriale "Litoranea Veneta" come identità-ombrello capace di integrare vie d'acqua, territori e comunità connesse e di estendere l'attrattività dall'asse costiero-lagunare verso l'entroterra.

Il cronoprogramma include inoltre specifici passaggi di restituzione e validazione presso la Cabina di regia e gli enti coinvolti, necessari a verificare la coerenza delle scelte progettuali, condividere le priorità di intervento e orientare la progressiva definizione delle azioni attuative. In questa prospettiva, il Masterplan non si configura come documento conclusivo autosufficiente, ma come strumento di indirizzo operativo, capace di accompagnare la successiva selezione degli interventi prioritari, l'individuazione dei soggetti attuatori, la valutazione delle condizioni di fattibilità tecnico-amministrativa ed economico-finanziaria, nonché la costruzione di un sistema di monitoraggio utile a verificare nel tempo effetti, avanzamento e ricadute territoriali del progetto.

| Piano di attività annuale  | 2025                                                                                                                                                                                                                                               | 2026                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 2027                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fase prevalente</b>     | Avvio e impostazione del processo                                                                                                                                                                                                                  | Analisi, costruzione strategica e redazione della bozza                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Validazione, finalizzazione e monitoraggio                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Attività principali</b> | Attivazione del confronto con Comuni, stakeholder ed enti competenti; raccolta della documentazione esistente e delle eventuali progettualità pregresse; definizione del metodo di lavoro, del perimetro operativo e del cronoprogramma condiviso. | Analisi della cartografia e dei documenti esistenti; mappatura dei punti di interesse lungo la Litoranea Veneta; individuazione delle criticità infrastrutturali e ambientali; lettura delle vulnerabilità climatiche; definizione degli indirizzi per infrastrutture, approdi, percorsi, segnaletica e comunicazione coordinata; predisposizione della struttura del Manuale/Atlante normativo; impostazione preliminare del sistema di monitoraggio. | Confronto istituzionale sulla bozza con Comuni, enti e stakeholder; revisione e consolidamento del Masterplan; definizione delle priorità di intervento e delle condizioni attuative; strutturazione del sistema di monitoraggio; impostazione degli strumenti di promozione e sensibilizzazione; redazione del report finale. |
| <b>Output attesi</b>       | Mappatura stakeholder; dossier dei materiali raccolti; quadro preliminare dei fabbisogni; impostazione condivisa del percorso di Masterplan.                                                                                                       | Quadro conoscitivo; mappe tematiche e interpretative; sistema di criticità e opportunità; scenari e linee strategiche; bozza di Masterplan; schema del Manuale/Atlante normativo; griglia preliminare di indicatori.                                                                                                                                                                                                                                   | Masterplan definitivo; quadro delle priorità di intervento; linee guida attuative; sistema di monitoraggio; strumenti di comunicazione e valorizzazione; report finale conclusivo.                                                                                                                                             |

## ATTIVITÀ REALIZZATE

Novembre - Dicembre 2025 — Avvio progetto:

- confronto con Comuni/Enti/Stakeholder: avvio incontri esplorativi; definizione perimetro attori, calendario e modalità di consultazione;
- Masterplan: impostazione metodologica (obiettivi, output, criteri di lettura); avvio quadro conoscitivo e raccolta dati/documenti;
- Manuale/Atlante normativo: avvio ricognizione normativa e procedurale (enti competenti, iter autorizzativi, vincoli ricorrenti);
- comunicazione: set-up comunicazione di progetto (messaggi chiave, tono, struttura canali/materiali base).

Gennaio 2026 — Allineamento istituzionale e set-up tecnico:

- confronto con Comuni/Enti/Stakeholder: proseguimento incontri con enti e Comuni (raccolta input e riallineamento);
- Masterplan: chiarimento obiettivi e criteri; completamento set dati/documenti e standard di lettura;
- Manuale/Atlante normativo: avvio raccolta e classificazione normativa (base Atlante) + schema iter tipo;
- comunicazione: strategia comunicazione/brand (posizionamento e valori; prime linee identità visiva e storytelling).

Febbraio 2026 — Ampliamento platea e lettura territoriale:

- confronto: ampliamento consultazione tramite associazioni locali e operatori;
- Masterplan: analisi e lettura del territorio (quadri e prime evidenze);
- Manuale/Atlante: prosecuzione classificazione normativa e procedurale; rafforzamento schede-tipo;
- comunicazione: articolazione del brand per sotto-temi (es. borghi d'acqua, laguna e valli, fiumi navigabili, bonifica, archeologia, sapori) e impostazione strumenti digitali.

Marzo 2026 — Chiusura ascolto allargato e consolidamento analisi:

- confronto: rafforzamento e chiusura della fase di ascolto allargato (stakeholder e platea);
- Masterplan: prosecuzione analisi e lettura del territorio; consolidamento criticità/opportunità;
- Manuale/Atlante: consolidamento architettura dell'Atlante (categorie, schede, checklist);
- comunicazione: preparazione azioni e momenti pubblici; avvio rete operatori e logiche di marketing coordinato.

## PROSSIMI PASSI

Nel periodo compreso tra aprile e novembre 2026, le attività saranno orientate alla progressiva traduzione del quadro conoscitivo e relazionale già avviato in un primo assetto operativo di Masterplan.

Nel mese di **aprile** proseguirà il confronto con enti e Comuni, con un'estensione della platea dei soggetti coinvolti anche attraverso associazioni locali e operatori del territorio; nello stesso periodo sarà organizzato il workshop con gli operatori turistici, finalizzato a raccogliere esigenze, criticità e opportunità legate alla fruizione della Litoranea Veneta e Fluviale. Come output di questa fase si prevede la restituzione sintetica degli incontri svolti, con una prima sistematizzazione dei contributi emersi per temi, territori e priorità di intervento.

Tra **maggio e giugno** il lavoro si concentrerà sulla definizione degli scenari e delle strategie di sviluppo, affiancata da approfondimenti tecnici tematici utili a chiarire gli aspetti infrastrutturali, normativi, fruitivi e comunicativi più rilevanti per il sistema. In questa fase sarà utile predisporre anche schede tematiche di supporto e una prima matrice delle criticità e delle opportunità, così da rendere più leggibile il passaggio dall'analisi alla proposta; inoltre sono previsti dei momenti di confronto con gli altri gruppi di lavoro in corso per la redazione dei masterplan paralleli.

Tra **luglio e settembre** verrà elaborata la bozza di Masterplan, intesa come primo quadro strutturato di indirizzi, azioni, priorità e possibili ambiti progettuali, da sottoporre a una successiva fase di verifica.

Parallelamente, a partire da **settembre**, saranno sviluppati l'Atlante normativo per operatori e le azioni di diffusione e coinvolgimento, con l'obiettivo di rendere i contenuti del Masterplan più accessibili e condivisibili da parte dei soggetti locali. Si propone inoltre di

accompagnare questa fase con materiali di comunicazione coordinata e con una restituzione grafica sintetica degli indirizzi strategici, utile sia per il confronto istituzionale sia per la divulgazione pubblica.

In **ottobre** è previsto un momento di verifica con la Cabina di regia, funzionale a condividere l'impostazione del lavoro e a raccogliere eventuali indirizzi correttivi. In tale fase potrà inoltre essere effettuata, in seno alla Conferenza dei Sindaci e alla Cabina di regia del progetto, una valutazione sull'eventuale utilizzo delle economie di spesa conseguite in corso di realizzazione dell'iniziativa, con riferimento a voci di spesa già presenti nel piano finanziario e ammesse al contributo ai sensi dell'art. 4 dell'Allegato A alla DGR n. 321/2025.

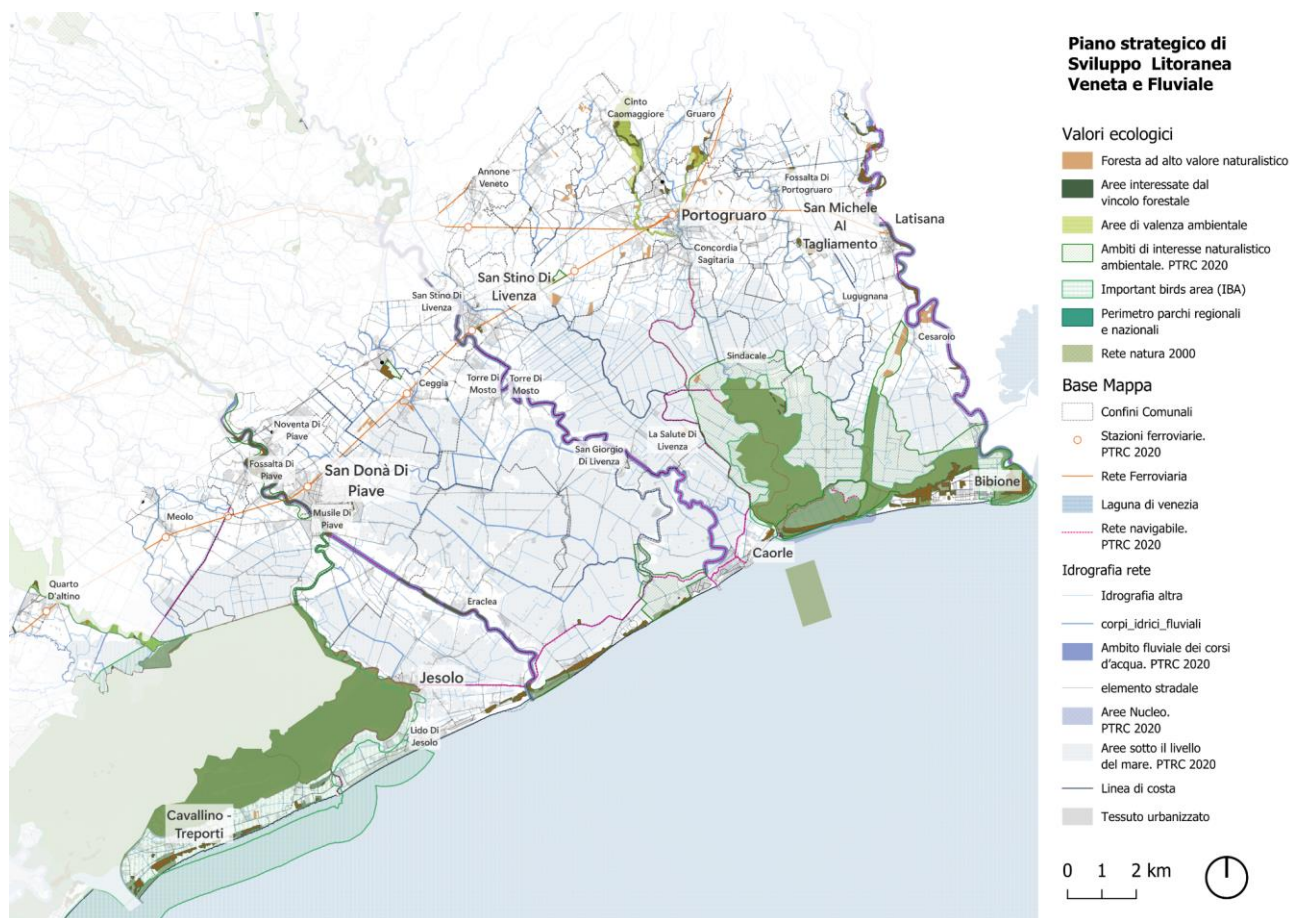
Infine, nel mese di **novembre**, il confronto con i Comuni e gli enti consentirà di consolidare osservazioni e contributi utili alla successiva modifica e affinamento del Masterplan.

L'esito atteso del periodo aprile–novembre è quindi la consegna di una bozza avanzata di Masterplan, accompagnata da un apparato di supporto tecnico e comunicativo, da un quadro condiviso di osservazioni raccolte e da una base operativa solida per la fase finale di revisione.

### 5.3 ANALISI DELLA CARTOGRAFIA ESISTENTE

Le elaborazioni cartografiche sono state sviluppate in ambiente QGIS a supporto della lettura territoriale del Masterplan. Le mappe sono state costruite a partire da due principali fonti informative: da un lato i dati del PTRC 2020, reperiti attraverso il geoportale della Regione del Veneto, che costituiscono la base istituzionale di riferimento; dall'altro, per i tematismi non disponibili attraverso fonti ufficiali, dati estratti da OpenStreetMap. L'impiego integrato di queste fonti ha consentito di costruire un quadro conoscitivo articolato e operativo, pur introducendo un inevitabile margine di disomogeneità e possibile bias informativo, in particolare per i dati derivati da OpenStreetMap, che non avendo carattere ufficiale non possono essere considerati pienamente esaustivi o attendibili al 100%. Le cartografie qui presentate restituiscono pertanto una fotografia dello stato di fatto riferita al mese di marzo 2026 e devono essere lette come base conoscitiva preliminare e dinamica. Nelle successive fasi di progetto tali elaborazioni potranno essere aggiornate, integrate o modificate in funzione di ulteriori verifiche, approfondimenti tematici, disponibilità di nuovi dati e avanzamento del quadro progettuale.

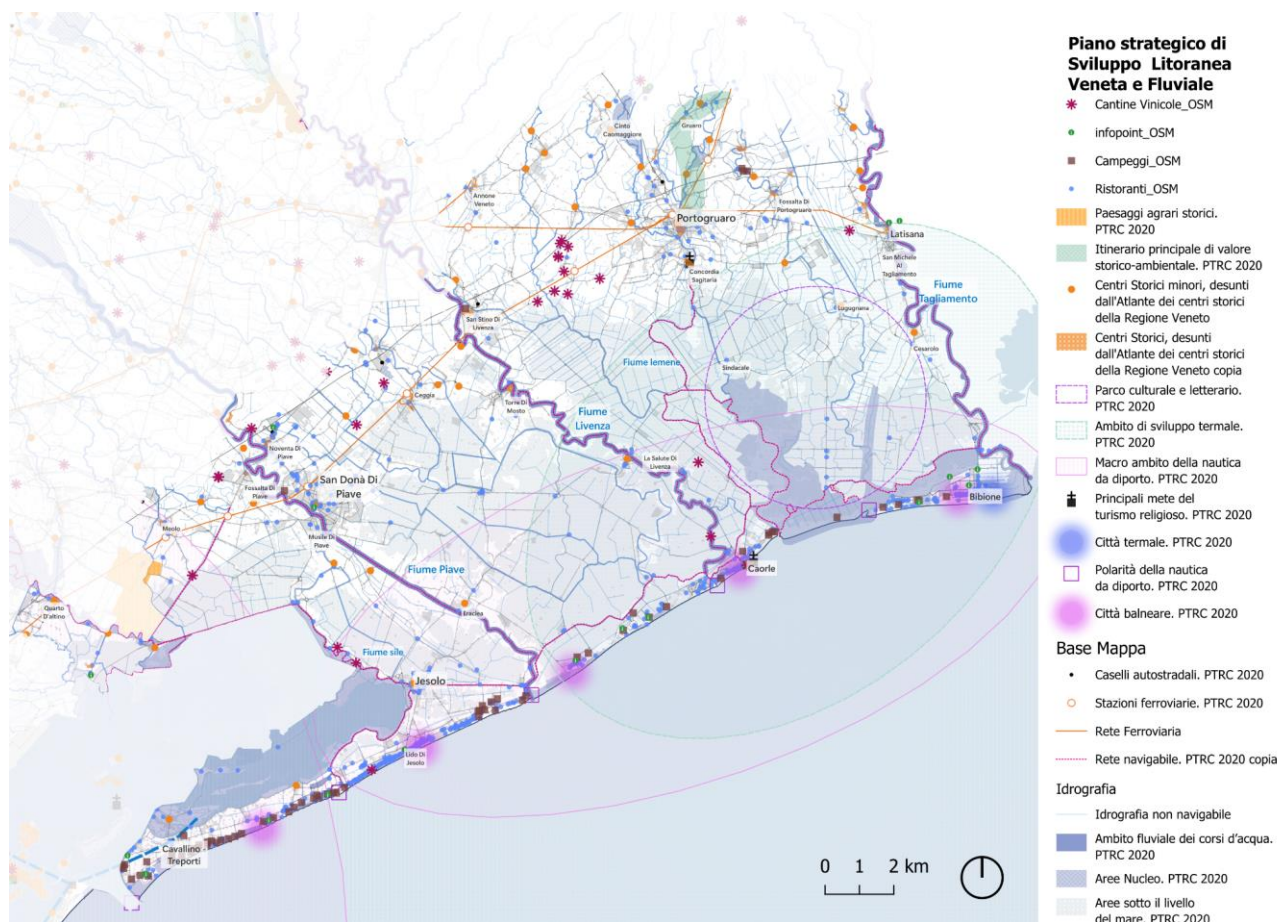
## VALORI ECOLOGICI



Mappa rappresentante le aree con valori ecologici. Fonte dati PTRC 2020

La tavola evidenzia come i principali valori ecologici si concentrino lungo la fascia costiera e nei sistemi lagunari, in particolare tra Caorle e Bibione, confermando la presenza di ambiti ad alta sensibilità ambientale che costituiscono una componente strutturante del Masterplan. Questi contesti rappresentano certamente una risorsa per la qualificazione paesaggistica e per l'orientamento di forme di fruizione più attente, ma richiedono soprattutto una gestione calibrata dei flussi, della capacità di carico e delle modalità di accesso, affinché la valorizzazione non produca effetti di pressione sugli ecosistemi più fragili.

In questa prospettiva, anche la fruizione lenta non può essere considerata automaticamente sostenibile: la sua compatibilità dipende dalle condizioni dei luoghi, dalla stagionalità, dall'intensità d'uso e dalla presenza di regole, servizi e dispositivi di indirizzo adeguati. La lettura dei valori ecologici suggerisce quindi che il Masterplan debba affiancare alla promozione turistica una chiara dimensione di regolazione, tutela e monitoraggio, differenziando usi e livelli di accessibilità in relazione alla vulnerabilità dei diversi ambiti.

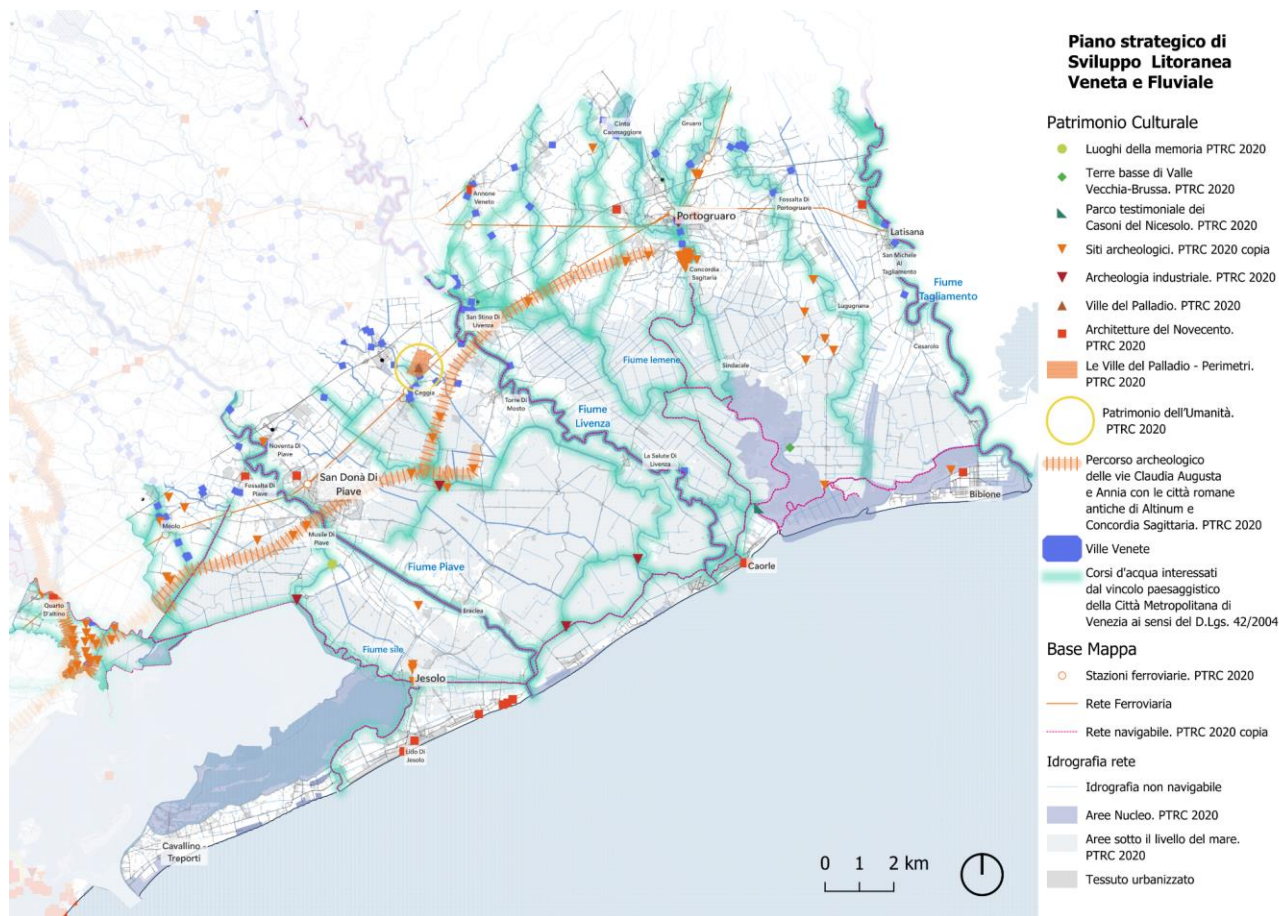


Mapa delle attrattive turistiche e servizi. Fonte PTRC 2020 e Openstreetmap

La mappa evidenzia una distribuzione differenziata dell'offerta turistica e dei servizi, che riflette chiaramente la doppia natura del territorio della Litoranea Veneta. Lungo l'asse del Piave e nei centri dell'entroterra emergono numerosi centri storici minori, insieme a una presenza diffusa di cantine vitivinicole e paesaggi agrari di interesse, che delineano un potenziale legato al turismo culturale, enogastronomico e di scoperta lenta. La fascia costiera, al contrario, concentra in modo più marcato i servizi turistici legati alla vocazione balneare, con una maggiore presenza di ristorazione, strutture ricettive, campeggi e polarità nautiche, in particolare in corrispondenza delle principali località marittime.

Questa lettura mette in evidenza una struttura territoriale complementare, in cui la costa appare più attrezzata e intensamente fruita, mentre l'entroterra presenta risorse diffuse ma meno strutturate. In termini di Masterplan, ciò suggerisce l'opportunità di rafforzare le connessioni tra fascia costiera e interno, così da integrare l'offerta esistente, diversificare i motivi di visita e ridurre la concentrazione dei flussi esclusivamente sulle polarità balneari.

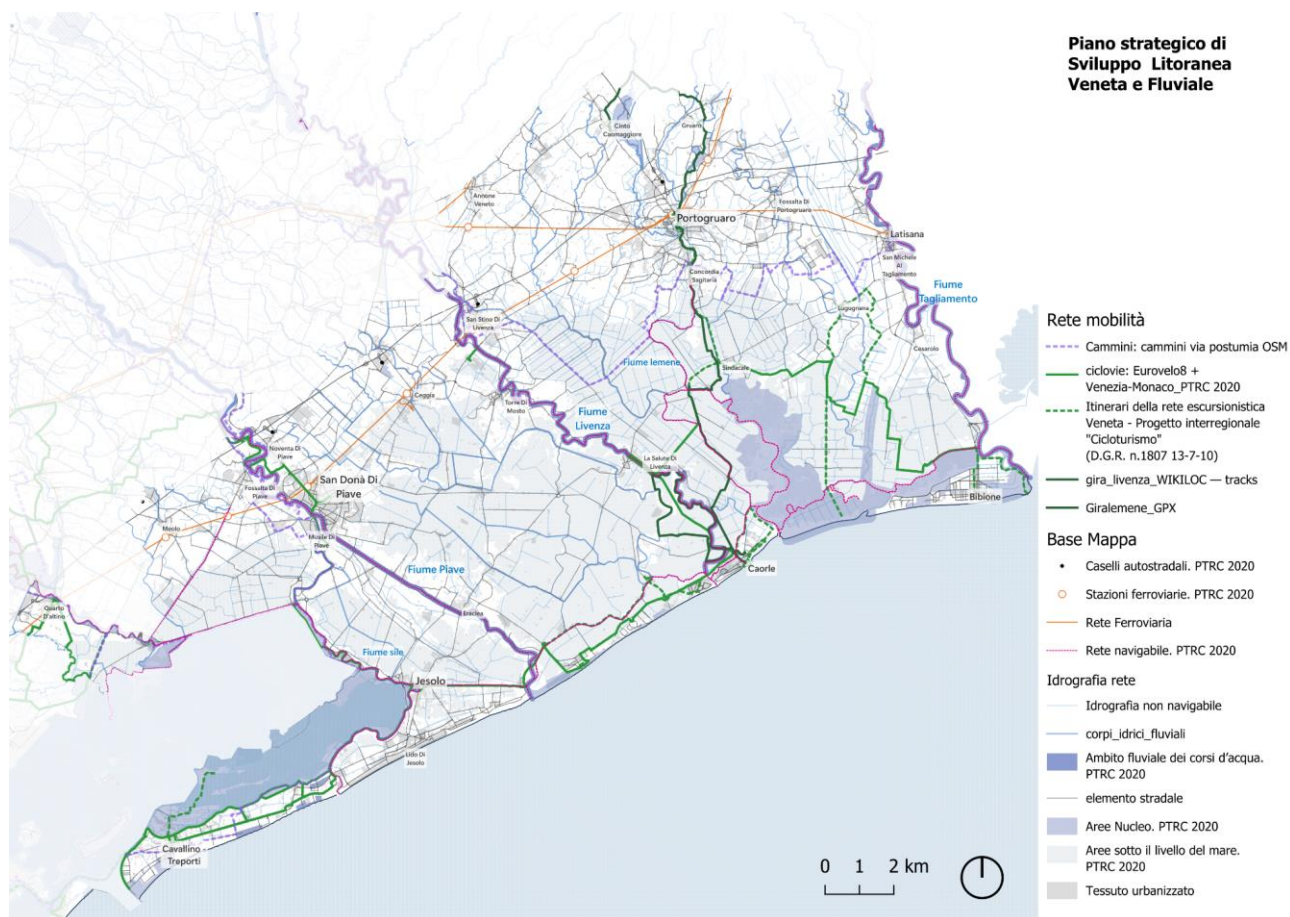
## PATRIMONIO CULTURALE



Mapa del patrimonio culturale. Fonti dati PTRC 2020

Se la fascia costiera concentra prevalentemente valori ecologici, naturalistici e paesaggistici, l'entroterra restituisce invece una trama più fitta di patrimoni culturali, archeologici e storico-architettonici, che contribuisce a definire un secondo livello identitario della Litoranea Veneta. La presenza di ville venete, siti archeologici, luoghi della memoria, percorsi storici e manufatti di interesse testimoniale evidenzia infatti un patrimonio diffuso, non sempre percepito come sistema unitario, ma potenzialmente rilevante per ampliare l'offerta territoriale oltre la dimensione strettamente balneare e lagunare.

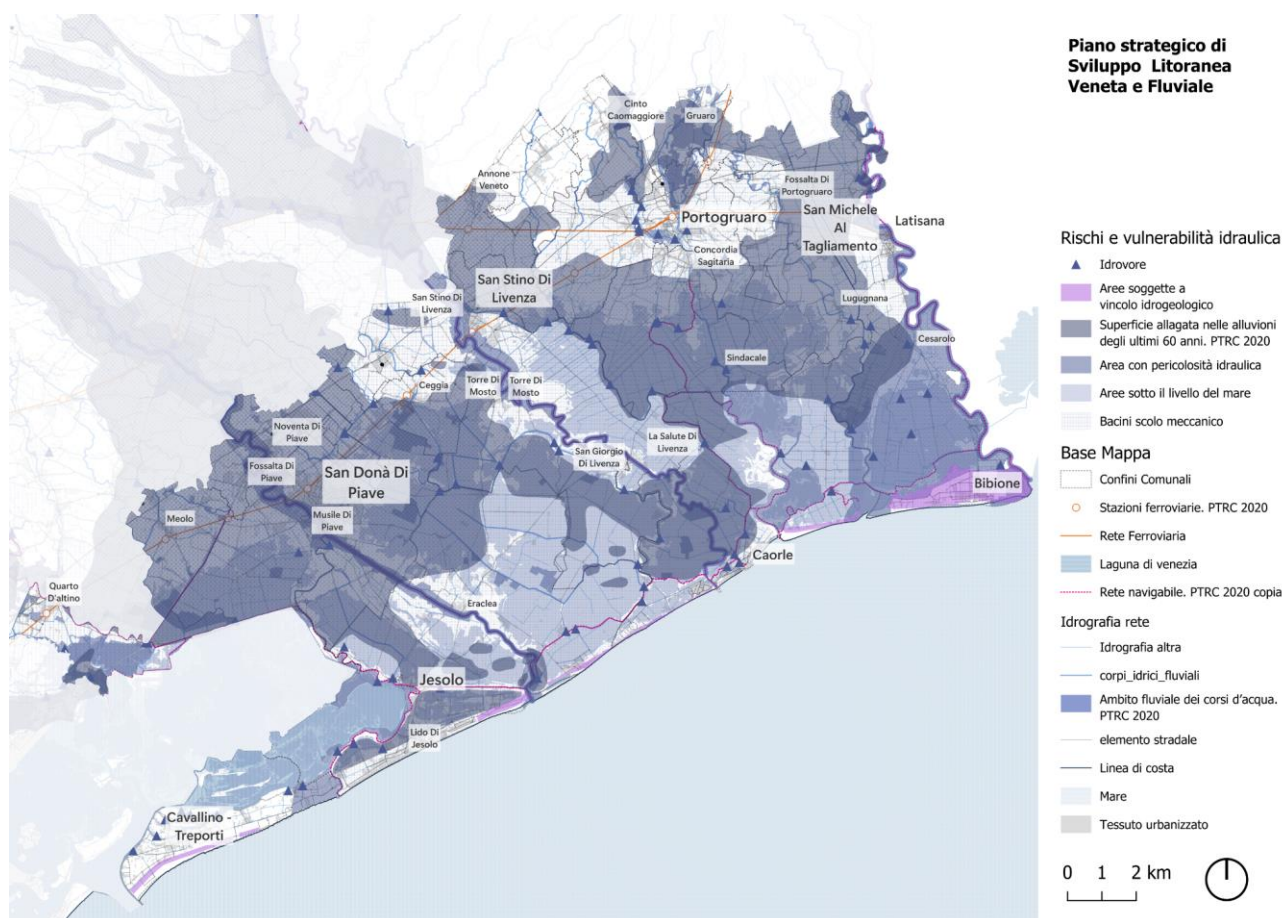
In questa prospettiva, il patrimonio culturale dell'entroterra può essere assunto come leva strategica per diversificare la fruizione, rafforzare le connessioni tra costa e interno e costruire itinerari integrati capaci di valorizzare la pluralità dei paesaggi attraversati. La mappa suggerisce quindi l'opportunità di leggere questi elementi non come emergenze isolate, ma come una rete territoriale da mettere in relazione con la mobilità lenta, con i corsi d'acqua e con i principali poli turistici esistenti.



Mappa della mobilità lenta. Fonti dati PTRC 2020 e Openstreetmap.

La mappa della mobilità restituisce un primo quadro delle reti lente e delle principali connessioni presenti lungo la Litoranea Veneta, con particolare attenzione ai percorsi ciclabili, ai cammini e alle relazioni con la rete navigabile e ferroviaria. Si tratta tuttavia di un'elaborazione ancora in via di sviluppo, poiché il dataset relativo alle ciclabili non è ad oggi completo né omogeneo su tutto il territorio. Per questo motivo la mappa deve essere letta come una base conoscitiva preliminare, suscettibile di aggiornamenti e integrazioni nelle successive fasi di lavoro.

Le attività di consultazione con i Comuni sono infatti finalizzate anche ad ampliare, verificare e migliorare il quadro dei dati disponibili, così da restituire una rappresentazione più accurata delle infrastrutture esistenti e dei tracciati effettivamente fruibili. Dalla lettura emergono inoltre numerosi progetti già in corso o in fase di sviluppo relativi alla mobilità ciclabile, elemento che il Masterplan dovrà assumere con attenzione, non solo per evitare sovrapposizioni, ma anche per valorizzare le progettualità esistenti entro una visione più coordinata e integrata a scala territoriale.



Mappa reti idrauliche e vulnerabilità. Fonte dati PTRC 2020

Il sistema della Litoranea Veneta si sviluppa in un territorio fortemente condizionato dalla fragilità idraulica e dalla presenza diffusa di aree a rischio. In questa prospettiva, il Masterplan assume la vulnerabilità non solo come criticità da mitigare, ma come elemento strutturale da cui partire per orientare strategie integrate di accessibilità, sicurezza territoriale e valorizzazione del paesaggio d'acqua. La mappa evidenzia infatti come ampie porzioni del territorio siano interessate da pericolosità idraulica, aree sotto il livello del mare, bacini a scolo meccanico e superfici allagabili, delineando una condizione diffusa e non puntuale, che incide direttamente sulla localizzazione dei percorsi, sulla fruibilità stagionale e sulla possibilità di inserire nuove attrezzature o servizi. Ne deriva la necessità di impostare il progetto in stretta coerenza con le condizioni di vulnerabilità esistenti, privilegiando soluzioni adattive, compatibili con i regimi idraulici locali, e evitando di concentrare nuove pressioni nei contesti più esposti.

## 5.4 ANALISI DOCUMENTALE

L'analisi documentale è stata condotta con l'obiettivo di costruire il Masterplan a partire da un quadro conoscitivo già sedimentato, valorizzando documenti, studi e progettualità che negli anni hanno interessato la Litoranea Veneta e i principali assi fluviali del Veneto Orientale. La ricognizione non ha quindi riguardato soltanto strumenti assimilabili a masterplan o quadri strategici, ma anche studi di fattibilità, programmi di cooperazione, itinerari tematici, progetti pilota e interventi puntuali già realizzati o in corso. Questo patrimonio eterogeneo rappresenta una base importante perché consente di mettere a sistema analisi pregresse, esperienze operative, reti territoriali già attivate e prime sperimentazioni sul piano della navigabilità, della fruizione lenta, dell'intermodalità e della valorizzazione paesaggistica e culturale. Tra i riferimenti più strutturati emersi nella ricognizione rientrano il Laboratorio

Litoranea Veneta, promosso dall'Osservatorio del Paesaggio della Bonifica del Veneto Orientale come dispositivo di lettura e confronto sul territorio; il Masterplan GiraLivenza del 2011, impostato come quadro di itinerari e analisi SWOT; il Masterplan della mobilità sostenibile sviluppato nell'ambito LR 16/93; il Masterplan del vino, presentato nel 2025 come strumento di valorizzazione integrata del sistema vitivinicolo; e il Masterplan per l'archeologia, anch'esso sviluppato come strumento di pianificazione condivisa su scala territoriale.

| Documento                                                                                      | Tipologia                                                         | Anno      | Redatto/promosso da                                                                           | Contenuto/utilità per il Masterplan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Programma Regionale per il Turismo Veneto 2025–2027                                            | Programmazione sovraordinata regionale                            | 2025      | Regione Veneto                                                                                | Utile per collegare il progetto ai temi di governance, prodotti turistici integrati, sostenibilità e adattamento climatico                                                                                                                                                                                                                                    |
| Masterplan del vino                                                                            | Masterplan tematico territoriale                                  | 2025      | Comune di Pramaggiore capofila, con coordinamento VeGAL                                       | Ricognizione delle risorse storico-paesaggistiche e ambientali, reti ecologiche, paesaggi identitari, punti di interesse e studio di fattibilità per il rilancio della Strada del vino                                                                                                                                                                        |
| Masterplan per l'archeologia – Strategia e innovazione                                         | Masterplan culturale territoriale                                 | 2025      | Comune di Concordia Sagittaria capofila, con coordinamento VeGAL                              | Ricognizione dei siti, musei, servizi, tecnologie, marketing e studi di fattibilità per lo sviluppo del prodotto "archeologia"                                                                                                                                                                                                                                |
| Documento Programmatico d'Area (IPA Venezia Orientale) 2021–2027                               | Programmazione d'area intercomunale                               | 2025      | VeGAL                                                                                         | Lettura delle priorità territoriali, indicatori, progettualità pilota e raccordi tra scala locale e strategica                                                                                                                                                                                                                                                |
| Litoranea Veneta                                                                               | Report tecnico-operativo / documento di ricognizione territoriale | 2021      | Regione del Veneto, Infrastrutture Venete S.r.l., U.N.I.I. Venezia; documento a cura di Terre | Mette in relazione navigazione, aste fluviali, ciclovie ed entroterra; organizza il documento in una parte generale e 10 schede dedicate a contesto, manufatti esistenti e criticità, comunicazione e sicurezza, attrezzature previste e sistema informativo; individua criticità su conche, ponti, approdi, segnaletica, competenze amministrative e accessi |
| Laboratorio Litoranea Veneta                                                                   | Documento di analisi e indirizzo / laboratorio territoriale       | 2021      | Osservatorio del Paesaggio della Bonifica del Veneto Orientale / VeGAL                        | Raccoglie contributi, analisi e visioni sulla Litoranea Veneta e mette in relazione costa, bonifica, lagune e entroterra                                                                                                                                                                                                                                      |
| PGRA 2021–2027 – Piano di Gestione del Rischio Alluvioni                                       | Pianificazione sovraordinata di bacino                            | 2021      | Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali                                          | Necessaria la consultazione per verificare compatibilità, vulnerabilità, rischio alluvioni e condizioni di attuazione nelle aree d'acqua                                                                                                                                                                                                                      |
| PTRC 2020 – Piano Territoriale Regionale di Coordinamento                                      | Pianificazione sovraordinata regionale                            | 2020      | Regione del Veneto                                                                            | Lettura assetti territoriali, paesaggi, infrastrutture, fragilità ambientali e reti ecologiche                                                                                                                                                                                                                                                                |
| PRT 2020–2030 – Piano Regionale dei Trasporti                                                  | Pianificazione sovraordinata regionale / mobilità                 | 2020      | Regione del Veneto                                                                            | Raccordare navigazione interna, ciclabilità, portualità turistica e sistemi di trasporto                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Masterplan della mobilità sostenibile / Masterplan dei percorsi ciclabili del Veneto Orientale | Masterplan settoriale sovracomunale                               | 2020      | Comune di San Donà di Piave capofila; progettazione affidata a NetMobility S.r.l.             | Documento dal quale sono stati assunti i percorsi, nodi, connessioni lente, lotti prioritari e relazioni tra comuni                                                                                                                                                                                                                                           |
| GiraLagune e GiraFiume                                                                         | Itinerari territoriali / programma pluriennale                    | 2019–2025 | VeGAL nell'ambito PSL e strategie territoriali locali                                         | Documento che dimostra come sul territorio si sia già sviluppato reti di percorsi, servizi e strumenti di comunicazione lungo costa ed entroterra                                                                                                                                                                                                             |

|                                               |                                           |           |                                                                  |                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Interbike II e capitalizzazione Interbike III | Progetto transfrontaliero Italia–Slovenia | 2013–2025 | Programma Interreg Italia–Slovenia / VeGAL e partner             | Servizi, ciclabilità, connessioni multimodali e rete Adriabike                                                     |
| Masterplan GiraLivenza                        | Masterplan territoriale / itinerari       | 2011      | VeGAL su incarico delle Province di Venezia, Treviso e Pordenone | Contiene analisi SWOT, metodologia, tavole di analisi e di progetto, paesaggi, centri turistici e interconnessioni |

*Documenti e progettualità consultate*

Dalla ricognizione dei documenti e delle progettualità consultate emerge un quadro territoriale già ricco di analisi, sperimentazioni e iniziative, sviluppate nel tempo attorno ai temi della navigazione interna, del turismo lento, della valorizzazione paesaggistica e della fruizione integrata dei corsi d'acqua. L'elemento che appare con maggiore evidenza non è dunque l'assenza di progettualità, quanto piuttosto la loro frammentazione per temi, scale e soggetti coinvolti. In questo senso, il Masterplan può assumere un ruolo di coordinamento e messa a sistema, capace di valorizzare il patrimonio di studi e interventi già maturato, ricomponendolo entro una visione unitaria e più operativa. Dalla documentazione emerge inoltre che la Litoranea Veneta non può essere interpretata come semplice itinerario turistico, ma come infrastruttura territoriale complessa, nella quale navigabilità, accessibilità, intermodalità, servizi, paesaggio e patrimonio culturale concorrono alla costruzione di un'offerta coerente e riconoscibile. Al tempo stesso, la centralità dei temi idraulici e ambientali conferma che ogni strategia di valorizzazione deve misurarsi con la fragilità del territorio d'acqua e con la necessità di integrare obiettivi turistici, manutentivi e di sicurezza territoriale.

## 5.5 ESITI DELLA CONSULTAZIONE DEGLI STAKEHOLDER

Il presente capitolo restituisce gli esiti preliminari dell'attività di consultazione avviata con i Comuni coinvolti nel Masterplan, finalizzata a raccogliere osservazioni, orientamenti, progettualità già in essere e possibili prospettive di sviluppo future. Nel corso degli incontri e dei contatti sono stati presentati il progetto, il gruppo di lavoro e gli obiettivi generali del percorso, con particolare attenzione ai temi del turismo lento, della valorizzazione territoriale e della collaborazione intercomunale.

L'attività di consultazione non rappresenta una fase conclusa, ma un processo ancora aperto e in continua costruzione, destinato ad arricchirsi attraverso ulteriori confronti e approfondimenti. Dall'esito della prima consultazione dei Comuni, promotori in seno alla Conferenza dei Sindaci del presente Masterplan, il percorso ha restituito nel complesso un riscontro positivo e un diffuso interesse rispetto ai temi proposti, confermando la rilevanza di una visione condivisa e coordinata per lo sviluppo della Litoranea Veneta, rilevando in particolare una forte domanda di turismo lento, richieste di infrastrutture leggere (attracchi/pontili/accessi) e segnalando criticità su gestione e manutenzione e la necessità di una regia sovracomunale. Gli altri enti consultati hanno invece rilevato l'importanza della continuità della gestione (ponti/chiusure), dell'intermodalità, della manutenzione e della difesa idraulica (es. mediante l'uso di sedimenti dragaggi per il rialzo degli argini). Di seguito, in sintesi, gli esiti della consultazione effettuata:

- Il **Comune di San Stino di Livenza** si definisce interessato allo sviluppo della LTV ad uso turistico con il potenziamento dell'asse fluviale del Livenza. Auspicano allo sviluppo di un turismo lento che possa interessare il territorio comunale al fine di valorizzare i punti di interesse storico/naturali presenti, favorire un coinvolgimento delle imprese e attività gravitanti sul territorio, con un ritorno economico sulle stesse ed infine, cogliere l'occasione per un riordino delle concessioni idriche e la definizione dei loro limiti amministrativi;
- il **Comune di Fossalta di Portogruaro** dichiara la propria propensione alla ricerca e raccolta di finanziamenti da destinarsi allo sviluppo di un turismo sostenibile, al fine di sviluppare interventi di valorizzazione e fruizione del territorio. Credono nella promozione di una mobilità dolce e quindi nel turismo fluviale, da considerarsi anche soltanto come fruizione al fine ricreativo, dei corsi d'acqua presenti nel territorio comunale. Hanno in essere molteplici progetti in tal senso e sono

interessati alla creazione di pontili per l'attracco di piccoli natanti (kayak, canoe, ecc.), in modo da favorire appunto la fruizione ricreazionale/sportiva dei corsi d'acqua presenti;

- il **Comune di San Donà di Piave** sta monitorando da tempo i movimenti pubblici e i corsi d'acqua del territorio, con l'obiettivo di ampliare e valorizzare le attività legate alla navigazione interna. È stato segnalato, ad esempio, l'intervento sotto il ponte di San Donà, dove la lunghezza del pontile è passata da circa 30 a 90 metri. Anche lungo Strada Nova a Santa Maria sono presenti punti potenzialmente strategici per lo sviluppo del turismo fluviale, un ambito che il Comune intende promuovere ulteriormente. Il Comune esprime la volontà di mettere in rete le esperienze già sviluppate dai comuni limitrofi (es. Piani della Navigazione, ecc...), analizzare tali esperienze confrontandole con quanto in essere sul territorio e capirne le possibili opportunità di sviluppo e la loro fattibilità;
- il **Comune di Teglio Veneto** è fortemente interessato allo sviluppo della navigazione sul Lemene per kayak e canoe. Individua nella "Isola del Lavador" un possibile punto dove realizzare un attracco per questo tipo di attività. Propone come ulteriori punti di interesse e possibile sviluppo, le zone verdi denominate "Prati dei Pars", la zona dell'ex base militare e il piano di recupero di un'importante villa storica posta nel centro storico comunale
- il **Comune di Concordia Sagittaria** da ormai vent'anni ha sviluppato un importante lavoro svolto sull'asta del fiume Lemene, confluito nel Piano di riordino delle Cavane e dei Pontili. Questo piano finalizzato al riordino dell'esistente e all'eliminazione delle incongruenze oggi richiede di interventi sui pontili realizzati e quindi della ricerca di fondi sovracomunali per l'attuazione delle opere di ripristino e conservazione necessarie. In tal senso Comune di Concordia ha richiesto fondi alla Regione Veneto per opere a fini turistici finalizzate al restauro dei pontili esistenti. Ci vengono proposti i progetti riguardanti il fiume Nicesolo, nello specifico il Bosco delle Lame (nuove piantumazioni, e creazione di una area umida a bordo bosco) e il Bosco Viola (realizzazione di percorsi alberati, costruzione del "casone dei nostri" - birdwatching su isola comunale). Il Comune esprime la volontà di rivedere il piano attracchi e relativi pontili (a seguito dell'aggiornamento normativo riguardante il passaggio di competenze tra demanio e comune) e in previsione del Piano Navigazione Regionale (in produzione). Il Comune di Concordia S. fa notare l'importanza dell'asta del Lemene in relazione alla Litoranea Veneta e al GiraLemene. Problematica dello sfalcio e la manutenzione delle opere;
- il **Comune di Cavallino Treporti** esprime fortemente la necessità di intendere la LTV (almeno nel suo territorio) espressamente per imbarcazioni tipiche venete e di piccola stazza (visto l'impossibilità di aprire i ponti sui canali interni, a causa del forte traffico veicolare). Pertanto, richiedono che il MPLTVeF debba prevedere delle specifiche prescrizioni, dove sia le imbarcazioni coinvolte che le eventuali infrastrutture, abbiano determinate caratteristiche tecniche, tali da ridurre l'impatto sul territorio e le rendano sostenibili dal punto di vista economico. Il Comune necessita di un alaggio-varo ad uso pubblico e di un nuovo attracco pubblico direttamente collegato con la Piazza di Cavallino;
- il **Comune di San Michele al Tagliamento** esprime l'interesse nell'utilizzo della LTV, ma che ad oggi, di fatto, la città di Bibione non utilizza. Il Sindaco si auspica un ritorno economico dal MPLTVeF finalizzato alla manutenzione delle infrastrutture realizzate o da realizzare;
- il **Comune di Portogruaro** dispone di una bozza di "piano della navigazione" (attualmente in attuazione); pone come punti di interessi il recupero della ditta Camuffo (del cantiere o almeno del marchio), la possibilità di creare plateatici galleggianti a servizio dei P.E. esistenti (tipo Canal Grande di Trieste). Ribadisce l'importanza di TVO come ente referente comunale a riguardo del MPLTVeF. Propongono la creazione di pacchetti turistici specifici per il portogruarese, l'installazione di cartelli turistici lungo l'asse autostradale, la creazione di indicatori per il controllo ed il monitoraggio dei flussi turistici. Ribadisce la volontà che il MPLTVeF sia un piano strategico bilanciato in modo omogeneo su tutto il territorio coinvolto;
- il **Comune di Eraclea** comunica l'esistenza del loro Piano Barche del 2019, chiedendo come poterlo integrare nel MPLTVeF. Viene proposta la necessità di collegare Eraclea a Venezia per creare un trasporto turistico via mare (quindi non via LTV), l'interesse nello sviluppare un collegamento treno-mare, l'interesse di mettere in rete le piste ciclabili esistenti, la necessità di dragare il canale Revedoli con la possibilità di renderlo navigabile almeno a delle piccole imbarcazioni;

- il **Comune di Quarto d'Altino** esprime un forte interesse allo sviluppo turistico dell'entroterra, sia attraverso il cicloturismo che attraverso lo sviluppo dei cammini, auspicando come fine ultimo, un ritorno economico sul territorio. Viene proposta la volontà di mettere in rete i tre percorsi ciclabili oggi esistenti (collegandoli ai punti di interesse storico/economico presente, tipo il Museo di Altino), la necessità di rendere sostenibili a lungo termine, dal punto di vista economico, le azioni programmate, la necessità di mantenere operativi le opere e i progetti già realizzati, la necessità di avere una regia tra i vari operatori operanti sui vari tratti della linea (con possibilità di sviluppo della navigazione interna e la possibile creazione di un consorzio di gestione);
- il **Comune di Jesolo** sta definendo un piano sulla gestione della navigazione interna. Le proposte del Comune sono rivolte alla creazione di un pontile pubblico per il collegamento tra il Mort e Cortellazzo (per creare un accesso controllato visto il pregio ambientale dell'area) e, la creazione di un collegamento diretto con Venezia (lungo il canale Casson con gestione delle conche di navigazione). Il Comune ci illustra la difficoltà di gestione dei ponti di Jesolo (oggi in parte chiusi);
- **VeGAL**: ha presentato le attività svolte per promuovere la navigabilità interna e in generale le vie d'acqua, divenute negli anni delle greenway con i percorsi cicloturistici GiraFiume e GiraLagune partendo dal prototipo GiraSile promosso in collaborazione con l'Ente Parco regionale fiume Sile, il progetto "Vie d'acqua del Nord Italia" per il collegamento della Litoranea Veneta al percorso Locarno-Venezia e più in generale le attività del Laboratorio Litoranea Veneta (ambito che con il progetto elaborato per la Provincia di Venezia dal titolo "Acque antiche", ai primi anni 2000 era stato predisposto per anticipare una possibile candidatura Unesco), i contratti di fiume e di laguna in essere, le attività svolte dall'Osservatorio del paesaggio della bonifica e dall'Ecomuseo AQUAE. Ha ricordato il progetto di valorizzazione dell'asse del fiume Loncon predisposto nel Masterplan del Vino e i progetti promossi per la realizzazione di pontili lungo le aste fluviali e i collegamenti sperimentali barca-bici e di navigazione interna. Evidenzia che un ruolo centrale del processo è ricoperto dal Consorzio di Bonifica Veneto Orientale e da Infrastrutture Venete, con particolare riferimento all'asse della Litoranea Veneta, interpretato con un progetto che funge contemporaneamente da asse di difesa idraulica, di contrasto al cuneo salino e separazione delle acque dolci/salate, di navigabilità e ciclabilità/viabilità arginale, oltre che di connessione con le tratte terminali degli assi fluviali e sistema di affaccio di una serie di aziende agricole "anfibie", locande/bacari fluviali e di ambiti (demaniali e privati) di possibile valorizzazione (oggetto dello studio IUAV con il progetto "WalkofPeace");
- **Asso Nautica e Unione** sono già partecipi al Tavolo Tecnico Regionale che affronta le problematiche esistenti a riguardo della navigazione interna. Sottolineano che le azioni ipotizzate dal tavolo, si arenano a livello locale, dove i vari Comuni non riescono a gestirle. Un grosso problema è la gestione dei vari manufatti lungo il percorso della LTV (ponti, conche, ecc.). Ritengono necessaria una concertazione di questa problematica tra i vari enti interessati alla LTV, partendo dal coinvolgimento dei Sindaci. Per esempio, è problematica la mancanza di continuità nel servizio di apertura dei manufatti (almeno h12) oppure il numero di enti competenti a cui doversi rivolgere per affrontare un percorso lungo la LTV. Propone un servizio continuativo di gestione dei manufatti (almeno h12), la creazione di una regia unica (un ente tipo "Veneto Infrastrutture", avente potere di spesa). Portano ad esempio la VNF (Voies Navigables de France) ente che gestisce un'ampia rete di fiumi e canali navigabili in Francia. Quindi auspica la creazione di "unico soggetto" qualificato e certificato dalla Regione, per la gestione di una infrastruttura di qualità, avente capacità tecniche-progettuali specifiche;
- **ATVO** spiega come la loro società di trasporti sia sempre stata aperta a nuove collaborazioni finalizzate ad ampliare la loro offerta. Porta come esempio, il fatto che tutti gli autobus ATVO siano muniti di gancio di traino per carrelli appendice e come ATVO disponga di due carrelli portabici. ATVO crede nella promozione del territorio e della divulgazione dei suoi punti di interesse. Difatti ATVO insieme al Consorzio di Bonifica sono membri dell'Associazione Terra Acqua (atta appunto alla valorizzazione del territorio) che a sua volta fa parte della Consulta delle Fondazioni di Venezia. La FTA gestisce il Museo del Paesaggio (Torre di Mosto) all'interno del quale, mediante bandi AVEPA, hanno creato una sala interattiva atta alla promozione del territorio;

- **Infrastrutture Venete** è il braccio operativo del sistema regionale delle infrastrutture e trasporti, che opera in particolare sulle linee navigabili interne. L'ente ha già sviluppato in collaborazione con il Genio un Master Plan sulla Litoranea Veneta, già esposto a Cà Tron IUAV, nell'ambito della Biennale Architettura. Questo Master Plan nasce dalla collimazione dell'esigenza del Consorzio di Bonifica di utilizzare la LTV (Litoranea Veneta) come linea di difesa dell'entroterra, all'innalzamento del medio mare e di rendere navigabile in sicurezza la stessa LTV. Pertanto, la necessità di innalzare gli argini della LTV utilizzando il materiale di dragaggio proveniente dai fondali della stessa LTV. IV si rende disponibile alla massima collaborazione per fornire materiale di supporto per sviluppare il Piano Strategico MPLVF, creando due strumenti complementari e strategici sullo sviluppo della LTV;
- il **Consorzio di Bonifica Veneto Orientale** ha già sviluppato in collaborazione con Infrastrutture Venete il Master Plan sulla Litoranea Veneta. L'ente ha per obbligo istituzionale, di gestire le opere idrauliche a difesa del territorio, opere idrauliche oggi insufficienti ed inadeguate all'innalzamento del livello del medio mare. Pertanto, è stato sviluppato il progetto di innalzamento degli argini della LTV utilizzando il materiale di dragaggio proveniente dai fondali della stessa LTV.

## 5.6 MARKETING E COMUNICAZIONE

Nell'ambito del Masterplan, il marketing e la comunicazione assumono un ruolo strategico trasversale, finalizzato a rafforzare la riconoscibilità della **Litoranea Veneta come sistema territoriale unitario e come destinazione integrata di turismo fluviale, lagunare e slow**. In tale prospettiva, le attività di comunicazione non devono essere considerate esclusivamente come strumenti promozionali, ma come leve operative per la costruzione di un'identità condivisa, capace di mettere in relazione vie d'acqua, paesaggi, borghi, patrimonio storico-culturale, aree della bonifica e comunità locali all'interno di una visione comune di sviluppo.

In questa direzione, la **Litoranea Veneta** può essere assunta come **brand ombrello territoriale**, in grado di ricomprendere e coordinare una pluralità di tematismi e narrazioni locali entro una cornice unitaria e riconoscibile.

Risulta pertanto prioritario attivare un impianto coordinato di **branding territoriale, identità visiva, storytelling, strumenti editoriali e piattaforme digitali integrate**, in grado di restituire un'immagine coerente del sistema e di supportare la strutturazione di prodotti turistici riconoscibili, accessibili e progressivamente integrati tra loro.

Tale architettura del brand potrà articolarsi attraverso alcuni sotto-temi strategici — quali i **borghi d'acqua**, la **laguna** e le **valli**, i **fiumi** navigabili e i paesaggi della **bonifica**, l'archeologia e la storia, nonché i saperi e i sapori legati all'**acqua** — utili a organizzare l'offerta, differenziare i contenuti comunicativi e valorizzare le specificità dei singoli territori senza perdere la coerenza complessiva del sistema. In termini operativi, il marketing dovrà accompagnare sia il consolidamento della **governance intercomunale** e delle reti territoriali, sia la promozione dell'offerta verso pubblici differenziati, favorendo il coinvolgimento degli operatori locali, la messa in rete dei servizi, la valorizzazione delle specificità locali e il posizionamento della Litoranea Veneta nei circuiti del turismo sostenibile a scala regionale, nazionale e internazionale. In questo senso, la comunicazione dovrà anche rafforzare l'integrazione tra acqua, terra e comunità locali, restituendo la Litoranea non solo come itinerario o infrastruttura, ma come sistema territoriale complesso, abitato e produttivo. In questa cornice, la comunicazione rappresenta inoltre uno strumento di supporto alla cooperazione istituzionale, alla costruzione di itinerari pilota, all'animazione territoriale e alla progressiva crescita della competitività dell'area, con ricadute attese in termini di destagionalizzazione, aumento della permanenza media, valorizzazione dei borghi e delle aree interne e rafforzamento dell'identità complessiva del Veneto Orientale.

## 5.7 CONSIDERAZIONI E CONCLUSIONI FINALI

La prima annualità del progetto Masterplan della Litoranea Veneta e Fluviale (2025-2026) ha avviato e consolidato le fondamenta operative, conoscitive e relazionali necessarie alle successive fasi di elaborazione e implementazione del piano strategico.

Trattandosi di un progetto triennale di natura complessa — che coinvolge 22 Comuni, molteplici enti sovraordinati e un vasto sistema di stakeholder pubblici e privati — gli obiettivi della prima annualità erano essenzialmente di avvio, costruzione della rete e raccolta del quadro conoscitivo di base. Tali obiettivi sono stati raggiunti secondo le modalità e le tempistiche previste.

Sul fronte della consultazione istituzionale, sono stati avviati e condotti incontri con i Comuni dell'ambito, raccogliendo fabbisogni, priorità e criticità specifiche di ciascun territorio. Gli esiti di questa fase hanno confermato una domanda diffusa e coerente di turismo lento, infrastrutture leggere (attracchi, pontili, accessi ciclopeditoni) e governance sovracomunale stabile.

Sul fronte della consultazione di enti e stakeholder, sono stati coinvolti soggetti strategici quali VEGAL, Infrastrutture Venete, Assonautica/Veneto Acque Interne, Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, ATVO, Legambiente e operatori del settore (es. Giro Libero), con interlocuzioni avviate anche con Regione Veneto, Città Metropolitana di Venezia, Trenitalia, Demanio/Genio Civile e Università. È emerso in particolare il valore della sinergia con il Masterplan già sviluppato da Infrastrutture Venete e Consorzio di Bonifica, che costituisce uno strumento complementare al presente piano strategico.

Sul fronte **tecnico**, è stata avviata la mappatura e il quadro conoscitivo delle infrastrutture esistenti, dei nodi di accesso, degli ambiti di interesse paesaggistico, storico e naturalistico, con analisi documentale e normativa e catalogazione dei progetti e masterplan pregressi.

Sul fronte della **comunicazione e del brand territoriale**, è stato impostato il progetto di identità turistica “Litoranea Veneta”, con avvio delle attività di media relations e predisposizione degli strumenti di coinvolgimento per gli operatori locali.

Il bilancio della prima annualità è positivo: il percorso realizzato è coerente con quanto programmato e pone le condizioni per affrontare con solidità la fase centrale del progetto (2026), dedicata alla redazione vera e propria del Masterplan, alla costruzione del Manuale/Atlante normativo e alla validazione istituzionale degli elaborati.

Tutti gli adempimenti e le attività previsti nella prima annualità di progetto sono stati realizzati secondo le modalità di attuazione previste e nel rispetto delle tempistiche stabilite.

## 6. REGOLAMENTO FITOSANITARI

### 6.1 PREMESSA E CONTESTO

Il progetto “Gestione Regolamento Fitosanitari” nasce dalla volontà dei Comuni aderenti alla Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale di dotarsi di un quadro omogeneo e coerente per l'applicazione delle norme relative all'uso dei prodotti fitosanitari nei territori comunali. L'obiettivo è governare in modo ordinato un tema che tocca contemporaneamente la competitività del comparto agricolo, la tutela della salute pubblica, la salvaguardia ambientale e la qualità della vita nei centri abitati.

Il territorio interessato è caratterizzato da una **forte presenza di superfici agricole specializzate in particolare del comparto vitivinicolo**, spesso in prossimità di centri abitati, scuole, strutture sanitarie, parchi, impianti sportivi, piste ciclabili, corsi d'acqua e altre aree sensibili. In questo contesto, la disciplina dell'uso dei prodotti fitosanitari non può essere lasciata a regolazioni frammentate: occorre un Regolamento tipo di ambito, coerente con la normativa europea e nazionale e con gli indirizzi regionali, ma al tempo stesso capace di leggere le specificità locali.

È opportuno precisare che la fase gestionale formalmente avviata nel 2026 si innesta su un percorso tecnico e conoscitivo già sviluppato nel secondo semestre 2024 e nel primo trimestre 2025, nell'ambito del **Masterplan del vino** e delle correlate attività di analisi territoriale. La presente relazione di avanzamento intende quindi collocare il progetto 2026-2027 dentro una traiettoria più ampia, valorizzando il lavoro già svolto e rendendo maggiormente omogenea la lettura rispetto agli altri elaborati di area vasta.

Il progetto LR 16/1993 “Gestione Regolamento Fitosanitari” si inserisce in questo scenario con quattro chiavi di lettura:

- dare attuazione concreta e coordinata alla regolamentazione in materia di prodotti fitosanitari;
- ridurre le asimmetrie tra Comuni, evitando situazioni di concorrenza regolatoria o incertezza applicativa;
- mettere a disposizione di amministratori, uffici comunali e operatori agricoli strumenti tecnici e formativi che rendano praticabile e comprensibile il nuovo quadro di regole;
- tradurre in governance operativa il patrimonio conoscitivo già maturato sul territorio, evitando duplicazioni e valorizzando materiali, dati e cartografie già disponibili.

### 6.2 LA STRATEGIA: DALLA NORMATIVA REGIONALE ALLA VENEZIA ORIENTALE

La strategia del progetto muove da un duplice livello di riferimento: da un lato la normativa europea e nazionale che, negli ultimi anni, ha progressivamente rafforzato gli obblighi di tutela della salute e dell'ambiente connessi all'uso dei prodotti fitosanitari; dall'altro le politiche regionali e di area vasta che, attraverso la LR 16/1993, sostengono percorsi condivisi tra i Comuni della Venezia Orientale.

In questo quadro, il progetto “Gestione Regolamento Fitosanitari” persegue alcuni obiettivi chiave:

- uniformare il quadro regolamentare sui prodotti fitosanitari, attraverso un Regolamento tipo di ambito, adottato in modo coordinato dai 22 Consigli comunali;
- integrare le conoscenze tecniche esistenti, a partire dal Masterplan del vino, dalle cartografie comunali 1:5.000 e dalla proposta regionale di Regolamento comunale/intercomunale approvata con DGR n. 1082/2019;
- ridurre il conflitto percettivo tra mondo agricolo e cittadinanza, introducendo regole chiare su fasce di rispetto, modalità di trattamento, informazione preventiva e misure di mitigazione della deriva;
- rafforzare la capacità di controllo e vigilanza da parte dei Comuni, mettendo a disposizione check list, cartografie aggiornate e strumenti operativi unificati;

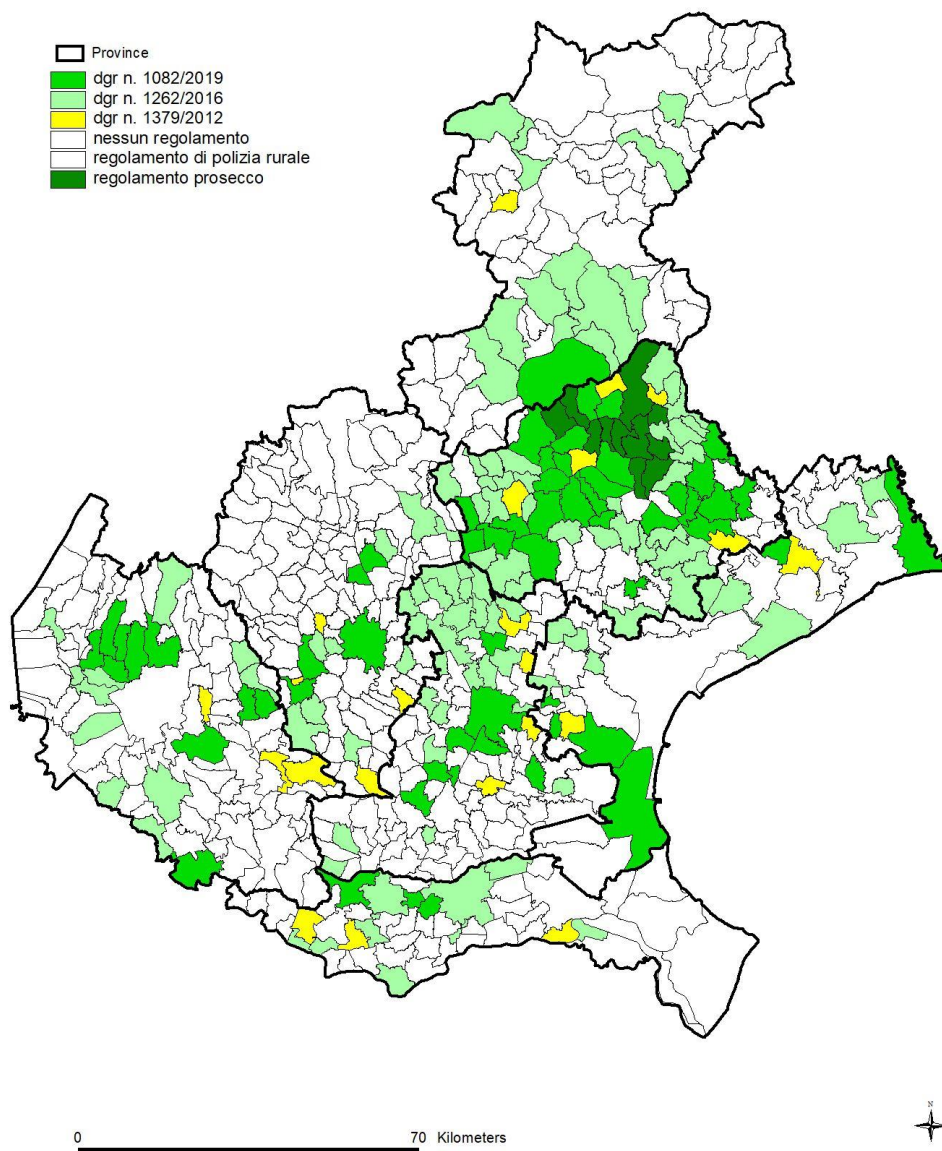
- accompagnare il cambiamento con un percorso strutturato di formazione e consultazione, rivolto a tecnici comunali, amministratori, operatori del settore, servizi sanitari e soggetti portatori di interesse.

La “leva” del progetto non è solo normativa, ma anche culturale e organizzativa: non si tratta semplicemente di approvare un testo regolamentare, quanto di costruire un linguaggio comune tra amministrazioni, servizi sanitari, consorzi, associazioni di categoria e imprese agricole, in modo da rendere le nuove regole applicabili, comprensibili e sostenute da un adeguato livello di consenso.

Sotto questo profilo, la strategia locale si colloca in coerenza con l’impostazione più ampia emersa nel Masterplan del vino, che lega qualità della produzione, salubrità dell’ambiente, tutela del paesaggio e posizionamento competitivo del territorio. Un ambiente agricolo governato con regole leggibili e condivise non costituisce un freno al settore, ma una condizione di tenuta, reputazione e sostenibilità nel medio periodo.

In base ad una rilevazione effettuata nel 2022 dalla Regione Veneto, in Veneto 61 Comuni hanno un proprio Regolamento sull’uso dei prodotti fitosanitari nelle aree frequentate dalla popolazione che fa riferimento al modello proposto dalla DGR n. 1082/2019, **di cui** 28 in provincia di Treviso; 9 in provincia di Verona; 9 in provincia di Padova; 6 in provincia di Venezia; 5 in provincia di Vicenza; 3 in provincia di Rovigo; 1 in provincia di Belluno.

## RECEPIMENTO DGR N. 1082/2019



*Diffusione dei regolamenti comunali per l'uso di prodotti fitosanitari. Fonte: Regione Veneto*

### 6.3 GOVERNANCE E ORGANIZZAZIONE DEL PROGETTO

Per garantire un governo efficace di un processo che coinvolge più Comuni, diversi soggetti istituzionali e numerosi portatori di interesse, il progetto si dota di una struttura di governance articolata ma leggibile.

Al centro vi è la Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale, che rappresenta il luogo di indirizzo politico dell'iniziativa.

Il Comune di Pramaggiore svolge il ruolo di capofila del progetto, con le seguenti funzioni principali:

- gestione amministrativo-contabile del contributo LR 16/1993, inclusi gli adempimenti di rendicontazione verso la Regione;
- attivazione e gestione della procedura di affidamento dell'incarico professionale;

- coordinamento operativo con i Comuni aderenti, attraverso comunicazioni formali, richieste di dati e condivisione degli elaborati;
- supporto al funzionamento della cabina di regia e alla relazione con la Conferenza dei Sindaci.

La cabina di regia a supporto delle attività del capofila è composta dai Comuni di Annone Veneto, Cinto Caomaggiore, Portogruaro, San Donà di Piave e San Stino di Livenza, con funzione di presidio politico-operativo e di raccordo con i diversi contesti territoriali.

Il professionista incaricato è responsabile delle attività tecnico-specialistiche, tra cui:

- impostazione e gestione dello spazio cloud condiviso per lo scambio dei materiali;
- predisposizione delle check list standard per la raccolta dei dati comunali;
- analisi delle informazioni acquisite (shape file, regolamenti vigenti, elaborati tecnici) e individuazione delle criticità applicative;
- redazione e affinamento del Regolamento tipo fitosanitari e degli atti collegati;
- aggiornamento delle cartografie locali funzionali all'applicazione del regolamento;
- progettazione ed erogazione delle attività formative e dei materiali informativi.

Gli uffici tecnici comunali, in sinergia con il servizio di Polizia Locale, costituiscono il nucleo operativo sul territorio per la raccolta dei dati, la verifica delle aree sensibili e la futura gestione applicativa del regolamento.

Completano il quadro i soggetti esterni coinvolti nei momenti di consultazione e di formazione: l'Azienda ULSS competente, Veneto Agricoltura, i consorzi, le associazioni di categoria e gli altri attori istituzionali e tecnici utili a presidiare il raccordo tra salute pubblica, attività agricola e tutela ambientale.

## 6.4 FASI DI ATTUAZIONE

Il cronoprogramma progettuale prevede l'avvio dell'operatività nel 2026; tuttavia il percorso che oggi confluisce nella gestione del Regolamento fitosanitari ha radici più risalenti. Per restituire correttamente la portata del lavoro svolto, è utile distinguere tra il quadro conoscitivo e strategico già costruito nel 2024-2025 e la successiva fase attuativa 2026-2027.

### QUADRO CONOSCITIVO E MATERIALI DISPONIBILI (SECONDO SEMESTRE 2024 – PRIMO TRIMESTRE 2025)

Nel secondo semestre 2024, nell'ambito del Masterplan del vino, è stato impostato e sviluppato un insieme di analisi territoriali direttamente rilevanti anche per il presente progetto. Tali elaborazioni hanno permesso di inquadrare il comparto vitivinicolo non soltanto come filiera economica, ma come fenomeno territoriale a forte impatto su uso del suolo, paesaggio, assetti insediativi, salute pubblica e percezione sociale.

Tra i principali risultati già disponibili si richiamano, in particolare:

- la ricostruzione della distribuzione dei vigneti nei 22 Comuni del Veneto Orientale, con aggiornamento del dato ufficiale di uso del suolo mediante elaborazioni da Sentinel-2 e algoritmi di classificazione supervisionata;
- la verifica di una presenza vitata significativamente più ampia di quella restituita dalla cartografia ufficiale, con un incremento stimato del 140% rispetto al solo dato IDT-RV 2020 e con differenze comunali molto marcate;
- l'evidenza di una forte dinamica di espansione della vite sia nell'area storicamente specializzata del Portogruarese sia nei territori della bonifica più recente, con progressiva occupazione degli spazi interstiziali e spinta verso la fascia costiera;
- la disponibilità di dati AVEPA 2024 che collocano la vite e i vivai viticoli oltre il 14% delle superfici dichiarate a coltura e individuano circa 1.400 ettari condotti secondo protocolli biologici;
- la ricostruzione delle principali varietà coltivate, con prevalenza di Glera e Pinot Grigio e presenza significativa di Merlot, Chardonnay, Pinot Nero, Cabernet Franc, Tocai Friulano e Refosco;
- la messa a fuoco dei punti di forza territoriali utili anche nella lettura regolamentare: superfici biologiche, presenza di elementi di biodiversità diffusa, corridoi ecologici, aree boscate, sistemi idraulico-ambientali, siti di pregio naturale e paesaggistico.

Questo patrimonio conoscitivo costituisce la baseline del progetto attuale. In altri termini, il Regolamento fitosanitari non nasce in un vuoto tecnico, ma su un telaio già costruito di dati, letture territoriali e interpretazioni di area vasta.

Accanto alle analisi di settore, il Masterplan ha anche proposto una chiave di lettura più ampia della vitivinicoltura sostenibile, mettendo in relazione tutela del suolo, qualità delle acque, biodiversità, salute degli operatori, mitigazione climatica, valore paesaggistico e capacità promozionale del territorio. Tale impostazione risulta coerente con l'esigenza di governare l'uso dei prodotti fitosanitari non come mero adempimento, ma come componente della qualità territoriale complessiva.

#### FASE INTRODUTTIVA 2026

La fase introduttiva del 2026 ha compreso l'affido formale al Dott. Urbanista Alessandro Calzavara dell'incarico di seguire il percorso di gestione del Regolamento fitosanitari e l'impostazione dell'architettura operativa del progetto. In questa fase è stata definita la filiera organizzativa, sono stati predisposti gli strumenti di raccolta dati ed è stato attivato il canale strutturato di interlocuzione con i Comuni.

Il primo passaggio non è stato quindi la produzione ex novo di materiali, ma la messa a sistema di quanto già disponibile, con l'obiettivo di trasformare le conoscenze pregresse in strumenti amministrativamente utilizzabili.

#### FASE OPERATIVA 2026: RACCOLTA DATI, ELABORAZIONE E APPROVAZIONE SINCRONA

L'operato del primo anno di esecuzione del progetto è dedicato in via prioritaria alla costruzione del quadro conoscitivo e regolativo comune, nonché alla predisposizione degli strumenti di futura applicazione.

Le attività previste possono essere ricondotte ai seguenti Work Package:

- WP1 – Raccolta dati: creazione e gestione dello spazio cloud condiviso; acquisizione di shape file, regolamenti vigenti, basi cartografiche e materiali tecnico-amministrativi da parte dei 22 Comuni; raccolta degli elementi utili a individuare aree frequentate dalla popolazione, gruppi vulnerabili, siti altamente sensibili, abitazioni e relative pertinenze;
- WP2 – Elaborazione: lettura comparata dei materiali raccolti; verifica di coerenza con la proposta di Regolamento comunale/intercomunale di cui alla DGR n. 1082/2019; predisposizione del Regolamento tipo di ambito; aggiornamento o affinamento delle cartografie comunali in scala 1:5.000; confronto tecnico con AULSS, Veneto Agricoltura e soggetti di settore;
- WP3 – Approvazione sincrona: presentazione alla Conferenza dei Sindaci del pacchetto composto da Regolamento tipo, criteri comuni, allegati e indicazioni per la recezione consiliare; definizione di un calendario coordinato di approvazione nei 22 Comuni;
- WP4 – Rendicontazione 2026: trasmissione della relazione intermedia e degli elaborati di prima fase; predisposizione della rendicontazione verso la Regione; restituzione dei materiali a tutti i Comuni aderenti.

Un prodotto già significativo di questa fase è rappresentato dalle cartografie comunali in scala 1:5.000, predisposte per ciascuno dei 22 Comuni. Tali elaborati costituiscono la base tecnico-operativa per l'individuazione delle aree frequentate dalla popolazione o da gruppi vulnerabili, dei siti altamente sensibili e delle aree agricole adiacenti, secondo l'impostazione regionale. Le tavole non hanno solo valore descrittivo, ma rappresentano l'infrastruttura decisionale sulla quale costruire il regolamento e le future attività di controllo.

La documentazione cartografica consente già una lettura tipologica delle interferenze tra attività agricola e aree di fruizione della popolazione, distinguendo tra abitazioni sparse, centri abitati, scuole, parchi gioco, impianti sportivi, orti urbani, verde pubblico, percorsi ciclo-pedonali, strutture sanitarie e altri luoghi sensibili. In fase successiva tale patrimonio potrà essere consolidato anche in forma tabellare e sinottica, così da restituire con immediatezza il numero e la tipologia dei siti coinvolti, la popolazione potenzialmente interessata e le aziende vitivinicole ricadenti nei diversi contesti di attenzione.

## FASE OPERATIVA 2027: FORMAZIONE, ACCOMPAGNAMENTO E RENDICONTAZIONE FINALE

L'anno 2027 è dedicato principalmente al consolidamento del nuovo quadro regolatorio attraverso attività di formazione, comunicazione e accompagnamento all'applicazione.

Le attività previste comprendono:

- una seconda attività di consultazione con AULSS, associazioni di categoria, consorzi e altri operatori, finalizzata alla definizione degli strumenti applicativi e interpretativi;
- la realizzazione delle attività formative rivolte a tecnici comunali, amministratori e operatori del settore, accompagnate da materiali informativi dedicati;
- la predisposizione dei prodotti comunicativi rivolti alla popolazione e ai Comuni confinanti;
- la rendicontazione conclusiva del progetto e la restituzione finale degli output a tutti i Comuni.

## 6.5 ELEMENTI DI SINTESI

Pur essendo il progetto nella sua fase iniziale di gestione operativa, alcune evidenze di sintesi sono già mature e meritano di essere esplicitate, anche perché aiutano a comprendere la rilevanza del Regolamento fitosanitari nel contesto della Venezia Orientale.

In primo luogo, il comparto vitivinicolo presenta una dimensione territoriale tale da configurarsi come fenomeno di area vasta e non come somma di singole situazioni comunali. Le elaborazioni del Masterplan del vino mostrano infatti una presenza della vite molto più estesa di quanto restituito dalle basi ufficiali di uso del suolo e segnalano una forte variabilità locale, con incrementi particolarmente elevati nei comuni della bonifica recente.

In secondo luogo, la prossimità tra vigneti e aree frequentate dalla popolazione rende indispensabile un approccio regolativo uniforme. La proposta regionale di regolamento prevede che i Comuni individuino, di concerto con l'ULSS competente, le aree frequentate dalla popolazione o da gruppi vulnerabili, i siti altamente sensibili, le abitazioni e le relative pertinenze, riportandoli in cartografia 1:5.000 con elenco allegato. Il progetto in corso traduce tale disposizione in una pratica coordinata di area vasta.

In terzo luogo, il tema fitosanitario non va letto solo in chiave restrittiva. Il territorio presenta anche un capitale positivo da valorizzare: superfici biologiche già presenti, pratiche di mitigazione ambientale, elementi di infrastruttura verde, sistemi idraulici e corridoi ecologici, oltre a un patrimonio paesaggistico e produttivo che costituisce parte integrante dell'attrattività locale. Il regolamento, se ben costruito, può quindi diventare anche uno strumento di qualificazione del territorio e di riduzione del conflitto sociale.

Infine, il quadro già emerso conferma l'utilità di un presidio interistituzionale stabile. Salute, agricoltura, ambiente, pianificazione e comunicazione pubblica sono qui strettamente intrecciate; da ciò deriva la necessità di un metodo di lavoro che tenga insieme amministrazioni comunali, servizi sanitari, mondo agricolo e competenze tecniche specialistiche.

Il progetto LR 16/1993 "Gestione Regolamento Fitosanitari" rappresenta, per la Venezia Orientale, un passaggio di qualità nel modo di affrontare un tema tradizionalmente complesso e spesso gestito in modo frammentato. La scelta di lavorare a livello di ambito, con un Regolamento tipo approvato in maniera coordinata, evita che ogni Comune proceda per conto proprio, riduce il rischio di contenziosi e rafforza la capacità di dialogo con il mondo agricolo.

In continuità con il percorso avviato nel 2024-2025 sul fronte del Masterplan del vino e degli altri strumenti di area vasta, il progetto conferma una linea di fondo: la tutela della salute e dell'ambiente non è in contraddizione con la vocazione agricola del territorio, ma richiede regole chiare, stabili e conosciute da tutti. La dimensione di area vasta consente di governare fenomeni che non si fermano ai confini comunali, come l'uso dei prodotti fitosanitari in aree di confine, lungo le infrastrutture o in prossimità dei corsi d'acqua.

Dal punto di vista istituzionale, il progetto valorizza il ruolo della Conferenza dei Sindaci come luogo di indirizzo politico unitario e del Comune capofila come struttura di coordinamento operativo, mettendo a sistema competenze tecniche esterne e capacità organizzative interne. Il calendario di lavoro 2026-2027, letto in continuità con il lavoro già svolto nel biennio precedente, costituisce una base solida per monitorare l'avanzamento e per rendere conto alla Regione del Veneto degli esiti conseguiti.

Sotto il profilo sostanziale, il valore aggiunto del progetto sta nell'avere già a disposizione materiale significativo: analisi territoriali, cartografie, letture sulle superfici vitate, elementi di sostenibilità, basi regolamentari regionali e un primo patrimonio di elaborazione comunale. Questo è il momento di trasformare tale materiale in decisione pubblica coordinata. In prospettiva, l'esperienza maturata potrà costituire un modello replicabile anche per altri ambiti tematici nei quali la regolazione comunale richiede coerenza e massa critica, consolidando un modo di lavorare fondato su pianificazione condivisa, strumenti comuni e decisioni politiche coordinate.

### COMUNICAZIONE, PRODOTTI ATTESI E PROSSIMI PASSI

Il progetto non si limita alla produzione di un Regolamento tipo e di cartografie di supporto. Una parte qualificante riguarda la comunicazione e la capacità di rendere leggibile il cambiamento regolatorio per cittadini, operatori e territori confinanti. Tra i principali prodotti attesi si segnalano:

- un **set di cartografie omogenee in scala 1:5.000**, a supporto dell'individuazione di fasce di rispetto, aree sensibili, siti altamente sensibili e altre limitazioni operative;
- il **Regolamento tipo fitosanitari di ambito**, con struttura rigida e opzioni limitate di adattamento, per garantire una reale uniformità tra Comuni;
- una **check list standard e altri strumenti operativi per gli uffici comunali**, utili sia nella fase di rilascio di atti sia in quella di controllo e vigilanza;
- **schede di sintesi e materiali tecnico-informativi** da utilizzare nei confronti di amministratori, operatori agricoli e cittadinanza, con linguaggio differenziato a seconda dei destinatari;
- un **quadro ricognitivo delle aree frequentate dalla popolazione e delle principali tipologie di siti sensibili**, costruito a partire dalle 22 cartografie comunali e aggiornabile nel tempo;
- **materiali di raccordo con i Comuni confinanti**, utili a condividere le scelte effettuate in ambito Venezia Orientale e a favorire eventuali convergenze sovracomunali più ampie.

Sul piano comunicativo, assume particolare rilievo la possibilità di valorizzare il progetto anche in contesti esterni al territorio, presentandolo come esperienza di governance sovracomunale fondata su dati, cartografie, norme omogenee e attenzione alla salute pubblica. In questa prospettiva, il materiale già prodotto non rappresenta un semplice allegato tecnico, ma un asset strategico di rappresentazione del territorio: il progetto verrà presentato a maggio a **Madrid al Annual Scientific Meeting 2026 dell'European One Health Association (EOHA)**, in collaborazione con l'Istituto Superiore di Sanità e l'Istituto Zooprofilattico Sperimentale delle Venezie, dove sarà comunicata la metodologia e le possibilità di monitoraggio (attraverso indicatori biotici) dei risultati.

Guardando ai prossimi mesi, le priorità operative possono essere sintetizzate in due cluster principali:

1. Costruzione del quadro tecnico e giuridico comune (2026)
  - completamento della raccolta dati e delle consultazioni;
  - redazione e affinamento del Regolamento tipo e degli atti collegati;
  - completamento del quadro cartografico e degli allegati di supporto;
  - presentazione e approvazione in Conferenza dei Sindaci;
  - approvazione nei Consigli comunali entro la finestra concordata.
2. Accompagnamento e consolidamento (2027)
  - progettazione ed erogazione delle attività formative;
  - produzione dei materiali comunicativi e sanitari di accompagnamento;
  - messa a regime del sistema di gestione del regolamento, inclusi aggiornamenti futuri delle cartografie e delle liste dei siti sensibili;
  - rendicontazione finale e chiusura amministrativa del progetto.

## CONTRIBUTI TECNICI

**Alessandro Calzavara** è urbanista e si occupa di pianificazione territoriale e ambientale e di governance metropolitana.

**Caorle.it srl** è un tour operator specializzato nella promozione delle località balneari e nella prenotazione di servizi turistici.

**Consorzio di Bonifica Veneto Orientale** gestisce la sicurezza idraulica di un vasto comprensorio tra le province di Venezia e Treviso, curando la manutenzione dei canali, la gestione di impianti idrovori, la difesa del suolo, l'irrigazione agricola e la vigilanza sulle acque.

**De Materia** è una società di ingegneria, specializzata in progetti e servizi di consulenza ambientale rivolti alle imprese, alle pubbliche amministrazioni e alle aziende mono o multiutility.

**Planum srl** è una società di progettazione che integra competenze di ingegneria e architettura e che si occupa di rigenerazione urbana.

**Studio P&G snc** si occupa di comunicazione istituzionale, relazioni con i media nazionali, strategie territoriali e politiche.

**VeGAL** è l'ente di sviluppo del Veneto Orientale, organizzato in associazione tra enti pubblici e privati. Svolge la funzione di segretariato della Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale.

*Masterplan dell'acqua - CUP: F63C25000260006*

*Aggiornamento PAESC - CUP: F63I25000090002*

*Aggiornamento Masterplan viabilità - CUP: F62C25000070002*

*Piano di marketing e segnaletica - CUP: E72B25000190006*

*Masterplan Litoranea Veneta Fluviale - CUP: D62I25000010006*

*Regolamento fitofarmaci - CUP: E69H25000000002*



