



VENETO ORIENTALE: PORTA DI VENEZIA E DEL VENETO

Un importante sistema infrastrutturale collega in **senso est-ovest** il Veneto Orientale, facendone la porta della regione, attraverso la **ferrovia Venezia-Trieste**, le **Autostrade A4 e A28** e la **Statale Triestina**, un asse plurimodale che si connette all'**area centrale del Veneto e della Città metropolitana di Venezia** (Mestre-Tessera- Marghera-Venezia), con il relativo **porto, l'interporto e l'aeroporto** e all'**area montana** (Pordenone-Conegliano).

Questa infrastruttura principale interseca un sistema costituito da strade poste in **direzione nord-sud**, che collega il sistema policentrico del litorale, ai centri di seconda fascia e all'asse plurimodale del Corridoio V e che, attraverso la SR 89 Treviso Mare, la SR 53 Postumia, la SR 251, la SR 463 e la SP40, consente le relazioni con i centri della **marca trevigiana** e della più ampia **regione friulana**. Collegamento nord-sud che avviene anche mediante fiumi e canali navigabili, facenti parte del sistema della **Litoranea Veneta** (che giunge fino a Monfalcone) e delle sue diramazioni.

22 Comuni (il 50% dei 44 Co-

muni della Città metropolitana di Venezia), in cui risiedono circa 238.000 abitanti (il 27,7% della città metropolitana di Venezia), in una superficie di 1.135 Km² (pari al 46,1% dell'area metropolitana); questi i dati in sintesi del Veneto Orientale.

Rispetto alle 28.750 imprese del Veneto Orientale (sedi e unità operative, CCAA 2018), la distribuzione del settore vede prevalere le attività di **commercio** ingrosso/dettaglio (7.847), il settore delle **costruzioni** (4.118), **l'agricoltura, silvicoltura e pesca** (3.815), la **logistica** (749) e il comparto **manifatturiero** (2.113).

Presenti anche 1.560 attività **immobiliari**, 919 **agenzie di viaggio** e servizi associati, 3.693 **all'ospitalità** (alloggio e ristorazione) e 644 imprese **finanziarie e assicurative**.

Nel settore **informazione/comunicazione** e in quello **artistico, sportivo e dell'intrattenimento**, si contano rispettivamente 418 e 503 attività.

Altri settori presenti sono le attività **professionali**, scientifiche e tecniche (724 imprese), **istruzione** (132), **sanità e assistenza sociale** (163), altre attività e servizi (1.134).

VENETO ORIENTALE IN SINTESI



22 COMUNI
50% DELL'AREA METROPOLITANA



1.135 KM SUPERFICIE
46,1% AREA METROPOLITANA



238.000 ABITANTI
27,7% DELL'AREA METROPOLITANA



14 AREE SIC-ZPS
39.250 ETTARI



318 ETTARI
DI AREE FORESTALI

28.785 IMPRESE NEL VENETO ORIENTALE

85.016 LAVORATORI
(INPS 2017)

106.791.204 TRAFFICO VEICOLI A4
(BS-PD 2018)

12,7 MILIONI PASSEGGERI ATVO
(ATVO 2018)

22 MILIONI PRESENZE TURISTICHE
(ISTAT 2017)



Ente promotore del Masterplan
Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale

Progetto realizzato con il contributo di
Regione del Veneto, LR n. 16/1993
Comuni del Veneto Orientale

Coordinamento del progetto
Comune di San Donà di Piave

Comuni del Veneto Orientale
Annone Veneto, Caorle, Cavallino-Treporti, Ceggia, Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Eraclea, Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Jesolo, Guaro, 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, Torre di Mosto

PIANIFICAZIONE E MOBILITÀ SOSTENIBILE

Masterplan del Veneto Orientale

Veneto Orientale

UNA LUNGA STORIA

L'area della Venezia orientale, tra la **laguna di Venezia** e il **Tagliamento**, nell'arco degli ultimi millenni ha spesso mutato la sua configurazione: la struttura geologica alluvionale che si estende a tutta la pianura padana e lungo la costa adriatica, il fenomeno della subsidenza, le alluvioni e le trasgressioni fluviali e marine e, negli ultimi due millenni, l'opera umana con la mutevolezza delle situazioni storiche, hanno via via generato quella sovrapposizione di paesaggi che oggi possiamo incontrare. **Apporti di sedimenti e fenomeni regressivi del mare** hanno infatti continuamente cambiato una fascia litoranea che veniva formandosi mescolando **sabbie, argille e torbe**: terreni che ospitavano noci, ontani, quercie, tigli, pioppi, salici, graminacee, alofite, piante palustri, felci, ecc.

Dunque **vegetazioni d'acqua dolce**, ma anche proprie dell'**acqua salmastra**, che si riaffacciavano e susseguivano insieme alla continua alternanza tra trasgressioni e regressioni marine determinate da scioglimenti o estensioni dei ghiacciai e dei ghiacci polari, causati da rilevanti mutazioni climatiche e dai conseguenti tentacoli sabbioso-limosi che cambiavano i loro corsi nell'ambiente, disegnando sottobacini, terre umide depresse e terre asciutte.

È in queste terre asciutte che saranno possibili le prime colonizzazioni, delle quali rimangono tracce archeologiche: il territorio è popolato in **età preromana** dai Veneti antichi, come dimostrano ad es. le tracce dei villaggi a San Gaetano di Caorle, a Concordia Sagittaria e ad Altino.

Seguirà la fase di romanizzazione dell'area: la via che verrà tracciata dalle legioni romane nel II sec. a.C., la **Via Annia**, non attraverso quindi all'epoca della sua costruzione un territorio deserto, ma probabilmente contribuì a collegare alcuni insediamenti umani arcaici (come potrebbe testimoniare la scelta in alcune tratte di tracciati più lunghi verso est-sud, come ad esempio nel punto di passaggio testimoniato dal ponte di Ceggia).

La via costituì inizialmente l'asse di riferimento delle campagne circostanti, creando con i suoi ponti i primi raccordi con i traffici fluviali e generando le geometrie di una terra che progressivamente sarebbe stata antropizzata. Nel corso del I secolo a.C. sorgeranno, sui precedenti insediamenti venetici, i municipi romani di *Alti-*

num e la colonia di *Iulia Concordia*, collegata attraverso il fiume Lemene al *Portus Reatinum* (citato da Plinio, *Nat. Hist.*), l'attuale Porto Falconera a Caorle. Una via inter-regionale che tra Altino e Concordia conta diversi ponti romani che permettevano di collegare Roma con il versante adriatico, la **Venetia orientale** e Aquileia, importante porta romana sui Balcani e l'Oriente.

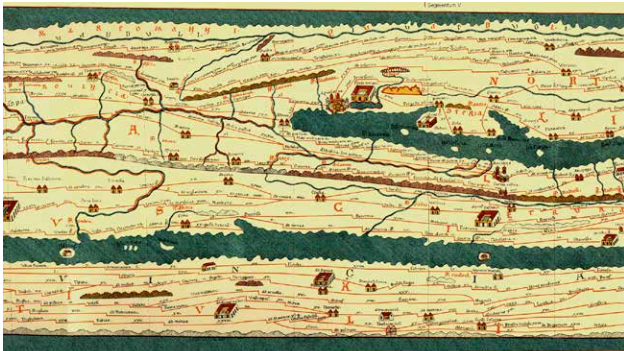
In assenza di particolari spinte demografiche, la colonizzazione proseguì inizialmente in modo puntuale (con città e villaggi, come testimoniano i ritrovamenti di vetri e ceramiche) e lineare (lungo le anse dei fiumi), lasciando ampi spazi all'antica **foresta pianiziale**, alle praterie da pastura e alle zone umide, interacciate a poderi a piccola agricoltura.

Il rinnovamento agrario attuato nell'**età tardo-repubblicana** (mediante l'armatura agrimensoria, la bonifica e l'estensione delle aree produttive), era orientato in modo da favorire il deflusso delle acque superficiali (vista la scarsa pendenza del suolo), ma anche a rispettare **zone boschive e prative comuni** (*communia*), utili a garantire prelievi locali di legname e frutti di bosco per l'allevamento e la pastura di **greggi** (le *oves delicatissimae* celebrate da Plinio il giovane) e **cavalli** (per rendere onore ai cavalli veneti, all'evidenza delle loro sepolture altinate e al nome stesso di *Equilo*).

Il territorio, particolarmente nell'alto medioevo, viene a rappresentare l'instancabile sforzo delle popolazioni per garantirsi condizioni di sopravvivenza: crescono gli insediamenti, disposti in ordine sparso ma ravvicinati ai corsi d'acqua, che vengono sempre più a creare una maglia di comunicazioni, probabilmente attive fin dall'età preromana; una seconda via di comunicazione parallela alla via Annia, come la **fossa Popilliola** (che prosegue da Altino verso Caorle, in continuità alla fossa **Popilia** fra Chioggia ed Altino). Vie navigate da imbarcazioni a fondo piatto con buoi, uomini e cavalli lungo le alzaie e, verso l'interno, da imbarcazioni più leggere simili a canoe, funzionali anche alla caccia, all'uccellazione e all'agricoltura. Un tracciato, quello che poi diverrà la "Litoranea veneta", che asseccanderà i profondi mutamenti delle fisionomie lagunari e delle voci fluviali e lungo il quale sorgeranno **villie marittime** del patriziato romano.

Seguiranno le incursioni di **popolazioni dall'Europa nordorientale** ed in particolare l'ultima grande invasione dei Longobardi nel VI° sec., che spinse gli abitanti a cercare rifugio nelle isole lagunari: Caorle, Eraclea, Jesolo e le isole veneziane, divennero insediamenti stabili.

I successivi inpaludamenti dell'area lagunare, creeranno condizioni ambientali proibitive che



La Tabula Peutingeriana è una copia del XII-XIII secolo di un'antica carta romana che mostra le vie militari dell'Impero romano. Si tratta di una lunga striscia in pergamena, divisa in undici segmenti, che di fronte ad uno sviluppo nella sua lunghezza di circa 7 metri, si presenta schiacciata nella sua altezza di soli 34 cm. La carta va piuttosto considerata come una rappresentazione topologica, una sorta di diagramma come quello di una metropolitana, che permetteva di muoversi facilmente da un punto ad un altro e di conoscere le distanze fra le tappe.



Carta idrografica delle lagune di Caorle, Marano e Grado (part.), F. Grisellini, 1746; CMC, Mss. Cicogna, 3374 (3661), 1:3. È evidente una situazione territoriale assai diversa dall'attuale.



Disegno acquerellato su pergamena di Cristoforo Sabbadino (metà del XVI secolo). L'area delle sorgenti e il primo tratto del fiume sono cartografati come un sistema pluviale, indice probabilmente della difficoltà di deflusso. La "Pavesella" stabilisce un collegamento con il Piave. Sono molto evidenti le testate dei fontanili dai quali sgorgano gli affluenti di sinistra del Sile. Il della lagunare viene cartografata nella sua complessità; si notano gli interamenti alle foci del Desse, fino a Mazzorbo, e del Sile intorno a Sant'Anian. Il Piave entra in laguna a Lio Mazor attraverso il canale Caligo, dove i suoi sedimenti hanno costruito una estesa lingua. La foce del Piave è indicata con il nome di porto di Jesolo, lungo il litorale sono cartografati gli allineamenti di dune preservati fino a qualche decennio fa. (ASVE, SEA, disegni Piave, n. 5).

porteranno alla decadenza dei centri costieri e il progressivo rafforzarsi delle isole veneziane e ad un rafforzarsi di alcuni centri dell'entroterra: dopo il Mille, dopo le incursioni degli Ungari, si sviluppano **Portogruaro, San Stino di Livenza e San Donà di Piave**, spesso intorno a castelli eretti in precedenza da vescovi e signori del luogo, e poi dal XV-XVI sec. (Jesolo, **Noventa di Piave**) quando la **Serenissima** si rafforza nell'entroterra, scava nuovi canali per migliorare i collegamenti e costruisce eleganti **villie** per lo svago e l'amministrazione delle terre (come si può tuttora riscontrare ad es. nelle ville di **Meolo, San Stino di Livenza e Ceggia**).

Tra tutti gli insediamenti sarà **Portogruaro** la città che con i suoi palazzi "a misura di mercante", più rappresenterà questo processo, grazie anche alla stabilità garantita dalla Serenissima. Tra la caduta della Serenissima (1797) e l'annessione al Regno d'Italia (1866) vengono istituiti vari **Comuni** e l'area entra a far parte della **provincia di Venezia**.

Seguiranno **deviazioni fluviali**, lavori di taglio e arginature per i nuovi corsi terminali dei fiumi, modificazioni temporanee, come ad es. la creazione del **Lago della Piave**, opere di drenaggio e scolo delle acque stagnanti, fino alle opere di bonifica (intensificate dall'800, interrottesi intorno alla Prima guerra mondiale ed infine "concluse" nel '900) e ai conseguenti lavori agricoli che porteranno ad accelerare costipamento e subsidenza dei terreni, tuttora in corso in alcune aree specie quelle di più recente bonifica, che si aggiungerà al permanente bradisismo.

Si conierà infine, nel '900, il termine **"bonifica integrale"**, anche se ben prima (ad. es. ad **Alvisopoli** è Alvise Mocenigo che nel 1780 insedia un'azienda agricola), i principi erano già stati sperimentati: le radici delle moderne bonifiche vanno infatti ricercate tra la seconda metà del '700 e l'inizio dell'800, quando si sperimentano le prime **innovazioni agricole**: il **sistema di conduzione colonico**, viene a disegnare un territorio con complessi razionali e stilisticamente unitarie delle agenzie rurali e dal disegno a maglie regolari dell'appoderamento e delle case rurali per la conduzione messadriale. Case per la cui costruzione sorgono forni per fornire i materiali edili e terreni per i quali sorgerà la prima grande fabbrica: la **Perfosfati**. A partire da metà '800 le **bonifiche** ricevono un nuovo impulso: un fervore bonificatore, che coinvolge e appassiona privati, atree manodopera, movimento terra e asciuga terreni, con una lotta contro l'associazione **"palude-malaria"**.

L'area viene devastata dal **primo conflitto mondiale**, in particolare dopo la ritirata di Caporetto del 1917, quando le truppe austriache invasero San Donà di Piave, Musi-



le di Piave, Fossalta di Piave e Noventa di Piave. Il Veneto orientale è teatro di importanti operazioni militari e le bonifiche non sono risparmiate da allagamenti decisi dalle truppe per ritardare l'avanzata avversaria, ma anche con gli argini mutilati da trincee e fortificazioni: un conflitto che lascia dietro di sé un immenso stagno e vanifica i primi risultati della lotta antimalarica.

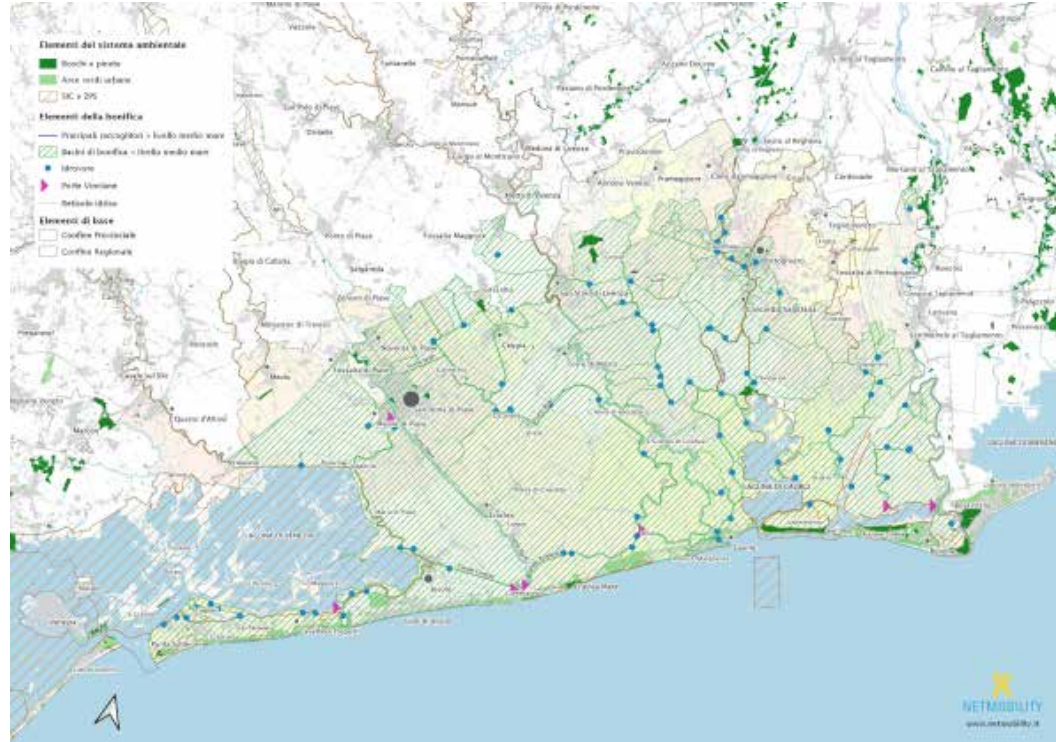
Tra il primo e il secondo conflitto **riprende l'opera bonificatrice**, impiegando un'ingente forza bracciantile e completando alcuni importanti interventi (ad es. la sistemazione della Livenza e del nuovo tratto del Malgher): la "ruralizzazione" del paese è un *leit-motiv* del ventennio fascista e il **Congresso dei bonificatori a San Donà di Piave** (1922) porterà poi alla Legge Serpieri. Uno spirito bonificatore che si estenderà anche alla **"prima bonifica peschereccia d'Italia"** nelle valli Zignago e Perea, poi acquisite da quel Gaetano Marzotto che rilancerà il modello della comunità-fabbrica agroindustriale.

Dopo il **secondo conflitto mondiale** l'area completa il riassetto delle campagne e rafforza da un lato la propria **vocazione turistica sul litorale** (con le località di **Bibione, Caorle, Eraclea, Jesolo e Cavallino-Treponti**) e quella **urbana, residenziale, manifatturiera** e di servizio nell'entroterra dove l'A4/A28 e il Passante sono i nuovi assi trasportistici. Sulla costa, da un lato emerge la necessità di affrontare con nuove opere l'innalzamento del livello del mare e limitare gli effetti dell'erosione costiera, dall'altro il territorio viene lambito a Punta Sabbioni dalla grande opera del **Mose**.

Ai due conflitti seguirà la **Guerra Fredda** che porterà sul territorio nuove **basi militari e caserme**, ma anche catastrofi nuove: tra tutte il disastro del Vajont (1963), l'alluvione del novembre 1966, la muccilaggine (fine anni '80), fino alle più recenti tempeste Vaia (2018) e l'alluvione del 2019.

La **vocazione agricola** (viticola, cerealicola, ortofrutticola e zootecnica, con grandi aziende insediate nelle aree più meridionali) del territorio mantiene la sua prevalenza fino agli anni '60-'70 del Novecento, per poi cedere il primato alle **vocazioni artigianali, commerciali e delle costruzioni**. Contemporaneamente cambiano le colture: con la crisi dell'industria serica della seta scompare la **gelsibacicoltura** col sacrificio dei gelsi e dei filari di viti maritate; **poi è la barbabietola ad entrare** in crisi (portando con sé l'abbandono dei **zuccherifici**, tra i quali quello di Ceggia); infine perdono importanza le **produzioni frutticole**, dei pioppi da cellulosa e delle **produzioni orticole**: cresce infine la coltivazione della soia e poi della vite, per giungere ad una più recente vocazione per le **produzioni biologiche**.

Veneto Orientale



Il comprensorio del Consorzio di Bonifica Veneto orientale ha un'estensione totale di 113 mila ettari, con un assetto altimetrico degradante da +1 km a -3m rispetto al livello medio sul mare. Il territorio comprende 4 grandi sistemi idraulici: fiumi montani (Piave, Livenza, Tagliamento), corsi d'acqua intermedii (Sile, Brian, Malgher-Loncon, Leme), drenaggio locale delle pianure: sistema lagunare e costiero. Nelle aree sotto il livello del mare (70% del Veneto orientale) il territorio è mantenuto asciutto artificialmente da 81 impianti idrovori, che sollevano 439mila litri acqua/secondo. La rete ecologica del Veneto Orientale si appoggia sul sistema Natura 2000, costituito da 5 siti SIC, 5 siti ZPS e 4 siti SIC/ZPS. L'area è interessata dal Parco del fiume Sile e dal Parco Regionale di interesse locale dei fiumi Reghena, Leme e dei Laghi di Cinto. È presente un fitto mosaico di piccole aree di interesse naturalistico, in ambiti agroforestali, zone umide, ambiti litoranei-lagunari e ambiti fluviali; un ambito marino (fregate antistanti al litorale di Caorle) e boschi di pianura che costituiscono testimonianza degli ultimi resti dell'antica foresta della Serenissima, integrati da recenti impianti localizzati in aree agrarie (tra cui il bosco Bandiciori-Prassaccon). Si segnalano infine l'area di Vallevecchia, sito costiero di circa 900 ha di proprietà della Regione Veneto e i Centri di Educazione Ambientale e Naturalistica.

Patrimonio storico culturale

22 Comuni
131 Frazioni e località
56 Centri storici

3 musei nazionali (Archeologico di Altino / Concordiese di Portogruaro / Archeologia del mare di Caorle), aree archeologiche (Altino / scavi di Concordia / ponte romano di Ceggia), musei territoriali (MUB di S. Donà di Piave / MUPA di Boccafosca / MAV di Vallevecchia / Batteria Amalfi di Cavallino-Treponti / Letterario a Fratta di Fossalta di Portogruaro / Russolo ecc.), musei etnografici (Cavanella / Belfiore / Fossalta di Portogruaro)



Spazi e luoghi espositivi (Galleria Civica di S. Donà / Spazio Battistella / Space Mazzini/ Bafle di Caorle / Castellina / Cortino di Fratta / Parco della scultura in architettura di S. Donà / le tre porte di Ca' Corniani / Scogliera viva di Caorle / il percorso lungo il Leme - a Portogruaro ecc)

72 ville venete, 9 mulini (di S. Andrea a Portogruaro / di Villa Bombarda a Portovecchio di Portogruaro /di Belfiore a Pramaggiore / di Boldara a Gruaro / di Gruaro / di Stalis a Gruaro / di Borgo Siega a Bagnarola / di via Magredi a Bagnarola / di La Sega a Cinto Caomaggiore)

4 Teatri (San Donà di P., Portogruaro, San Stino di L., Jesolo)



Forti e manufatti difensivi (batterie, torri telemetriche, forti, bunker, caserme, aree militari, cimiteri di guerra, ecc.), siti di archeologia industriale (Perfosati, opifici, zuccherifici, fornaei, ecc.), architetture religiose (cattedrali, abbazie, chiese, collegio Marconi e Biblioteca antica, oratori, campanili), manufatti idraulici (idrovore, chiuse, conche, ecc.), ponti (di barche, girevoli, a bilanciere e fissi) e architetture del Novecento.

Produzioni alimentare

Agroalimentare e vini
DOCG Lison / DOCG Malanotte Piave / Montasio DOP / DOC Venezia / DOC Lison-Pramaggiore /



DOC Piave / DOC Prosecco / DOC Pinot grigio delle Venezie / IGT del Veneto / IGT del Veneto Orientale / IGT delle Venezie

Prodotti tradizionali / tipici
Il paniere dei prodotti del Parco Alimentare e del Biodistretto comprende oltre 50 Prodotti Agroalimentari Tradizionali (PAT) e tipici, tra i quali: Anguilla del Livenza / Asparago Bianco del Palazzetto / Asparago di Bibione / Asparago verde amaro Montine / Brondua / Carciofo Violetto di S. Erasmo / Cozza biologica di Caorle / Lengual / Miele di Barena / Moecca / Mazaneta / Moscardino di Caorle / Noci dei grandi fiumi / Pomodoro del Cavallino / Ra-

dicchio Verdon / Riso Carnaroli / Roscano / Schille della Laguna / Susina gialla di Lio Piccolo / Vongola di Caorle.



2 Strade dei vini (Lison Pramaggiore; Piave)
250 licenze di pesca professionale
12 mercati agricoli
18 fattorie didattiche
72 attività agrituristiche, con oltre 1.000 posti letto

4 Organizzazione di Gestione delle Destinazioni (OGD turistiche di Bibione, S. Michele al Tagliamento; Caorle, Concordia S.; Cavallino; Jesolo; Eraclea)
282.216 posti letto
57 Bed&Breakfast
5 Bandiere Blu 2019

L'ambito della Venezia Orientale è quindi un'estesa piattaforma territoriale che si estende dall'alta pianura sino alla costa, con caratteristiche territoriali molto differenti.



Veneto Orientale



IL TERRITORIO TRA TERRA E ACQUA

I segni fisici che delimitano questo territorio sono a nord-est il fiume Tagliamento che costituisce anche il confine regionale, a nord-ovest la fascia delle risorgive, ad ovest la rete idrografica superficiale tra la Venezia e la Laguna di Venezia, il fiume Sile e il territorio dell'Optergino-Mottense e infine, a sud, oltre l'estesa pianura di recente bonificata, l'ambito definito dalla fascia litoranea.

La parte più a nord che si distende a monte del sistema infrastrutturale del Corridoio V, è maggiormente caratterizzata da un paesaggio agrario sufficientemente integro, dove sono ancora presenti i tradizionali sistemi rurali costituiti da campi chiusi e dove si rileva più forte la produzione vitivinicola, soprattutto nell'ambito portogruarese. L'ambito settentrionale rivolge le proprie connessioni verso il trevigiano (per il

sandonatese) e verso il pordenonese (per il portogruarese).

La parte centrale, riferibile al sistema dei centri Quarto d'Altino, Meolo, San Donà di Piave, Ceggia, San Stino di Livenza e Portogruaro, è stata interessata maggiormente dallo sviluppo insediativo, sia residenziale che produttivo ed è caratterizzata da un paesaggio agrario più frammentato, che accanto agli appezzamenti agricoli di grandi estensioni, evidenzia la presenza di proprietà fondiarie molto frazionata. Il Corridoio V, che attraversa questa parte di territorio in direzione est-ovest, rappresenta l'asse ordinatore dei centri disposti lungo il suo percorso. Anche se originariamente sono state le intersezioni tra le vie d'acqua e le rotte di terra a determinare la nascita dei nuclei urbani (come Altino e Concordia Sagittaria, in epoca romana, lungo la Via Annia o Portogruaro nel medioevo), oggi la loro forza è costituita dall'essere compresi all'interno di un sistema ad elevata vocazione intermodale.

Caratteristica di tutto il territorio è la rilevante rete dei corsi d'acqua e di vie navigabili che attraversa il territorio: i principali fiumi alpini e di risorgiva, con i loro affluenti e i canali costruiti nel corso del tempo, confluiscono sull'Idrovia Litoranea Veneta, che attraversa la Laguna di Venezia e raggiunge Monfalcone. In corrispondenza delle foci dei fiumi permangono importanti varchi (foce del Tagliamento, Laguna di Caorle, foce del Piave e Laguna del Mort, in cui si innesta il sistema vallivo e, a sud, la Laguna nord di Venezia) che, tra i centri di Bibione, Caorle, Eraclea Mare, Jesolo e Cavallino-Treponti mantengono la connessione tra il territorio agricolo e il mare.

Un territorio che costituisce un mix equilibrato, sostenibile, che

L'asse plurimodale tende a polarizzare lungo il suo tracciato agglomerati produttivi soprattutto in corrispondenza dei caselli e in prossimità delle aree urbane ma anche degli incroci delle direttrici. I principali esempi sono Noventa di Piave/San Donà di Piave, Cessalto/Ceggia, Santo Stino di Livenza, Portogruaro e il sistema Latisana/San Michele al Tagliamento, che interessa il corridoio del fiume Tagliamento.

Tra il corridoio infrastrutturale e insediativo e la fascia litoranea, si estende il territorio meno urbanizzato delle bonifiche recenti. Quest'ultimo si presenta come una porzione della pianura veneta, caratterizzata da un'agricoltura fortemente sviluppata, dove, in un quadro dominato da fragilità idrogeologiche, gli abitati rarefatti si sono disposti sui rilevati morfologici naturali o artificiali, spesso collocati nei nodi dell'ampia maglia stradale che qui si dirama. Questo è il territorio del paesaggio della bonifica, dei grandi spazi, ma anche dei borghi (più a nord Alvisopoli e poi Boccafosca, Villanova, Cittanova, ecc. fino a ridosso della costa con Ca' Corniani, San Gaetano, Lio Piccolo, ecc.), delle case rurali, delle idrovore. Una rete di canali contrassegna il territorio, intrecciandosi alle tratte terminali dei fiumi alpini (Tagliamento, Livenza e Piave) e di risorgiva (Leme e Sile).

Infine, la parte più a sud riguarda la fascia costiera più densamente urbanizzata. Qui l'affermarsi dell'industria turistica e la conseguente crescita dei centri balneari ha portato alla formazione di un sistema urbano articolato e differenziato, anche in relazione alle diverse specializzazioni funzionali che i centri sono andati consolidando nel corso degli ultimi anni: Bibione per le terme e il saliturismo, Caorle per il centro storico (unica città storica veneta sul mare), la portualità, la laguna e la pesca, Eraclea per l'ambiente, Jesolo per il divertimento, fino a Cavallino-Treponti per l'open air e la sua diretta connessione alla Laguna e a Venezia.

Caratteristica di tutto il territorio è la rilevante rete dei corsi d'acqua e di vie navigabili che attraversa il territorio: i principali fiumi alpini e di risorgiva, con i loro affluenti e i canali costruiti nel corso del tempo, confluiscono sull'Idrovia Litoranea Veneta, che attraversa la Laguna di Venezia e raggiunge Monfalcone. In corrispondenza delle foci dei fiumi permangono importanti varchi (foce del Tagliamento, Laguna di Caorle, foce del Piave e Laguna del Mort, in cui si innesta il sistema vallivo e, a sud, la Laguna nord di Venezia) che, tra i centri di Bibione, Caorle, Eraclea Mare, Jesolo e Cavallino-Treponti mantengono la connessione tra il territorio agricolo e il mare.

Un territorio che costituisce un mix equilibrato, sostenibile, che

si caratterizza per scelte produttive (ospita un parco alimentare e un biodistretto) e ambientali (ospita aree sic e zps, aree a parco, boschi di pianura), sostenibili, che fanno da ossatura a valori paesaggistico culturali (legati al tema della bonifica, ma anche ai centri storici e ai borghi rurali e agli importanti manufatti rurali disseminati sul territorio) di rilievo e oggetto di cura e attenzione nell'ambito di piani di azione/sviluppo locali che si sono articolati a partire in particolare dagli anni '90 e che hanno permesso la realizzazione di una prima ossatura di itinerari posizionati lungo le vie d'acqua (GiraLagune, GiraTagliamento, GiraLeme, GiraLivenza, GiraPiave e GiraSile) integrati a itinerari di più lunga percorrenza (Ciclovia Adriatica e Adriabike lungo la costa e, verso l'entroterra, Venezia-Monaco e Green Tour). Ma anche itinerari culturali (Via Annia e Romea Strata) e letterari (qui nasce il primo prototipo di "parco letterario", modello ideato da Stanislas Nievo, partendo dalla sperimentazione della ricostruzione del castello di Fratta e del Cortino) e più in generale dei luoghi di ispirazione di tanti artisti (Nievo, Hemingway, Russolo, Pasolini, Pasutto, Noventa, ecc.), delle case rurali, delle idrovore.

Un territorio non solo sede di importanti siti archeologici (che poi ispirano i tre musei nazionali che l'area ospita: il Museo di Altino, il Museo concordiese di Portogruaro e il Museo di archeologia del mare a Caorle) nei centri di Altino e Concordia Sagittaria, ma anche di musei locali (il Museo del paesaggio di Boccafosca e il Museo della bonifica di S. Donà di Piave), una rete di teatri (Portogruaro, San Donà di Piave, S. Stino di Livenza e Jesolo) e biblioteche, per giungere alla presenza di importanti poli formativi, scolastici e anche universitari.

Dunque un sistema che fa del suo mix equilibrato la sua cifra distintiva, Ambiente, cultura, turismo, ma anche economia intesa nei suoi tre sistemi distintivi: primario, ma anche secondario e servizi.

Il settore primario costituisce ciò che, almeno in termini di superficie dedicata, più emerge ad una prima lettura.

Vitivinicoltura, ortofrutta, zootecnia, cereali. Produzioni biologiche, ma anche tanta storia: questo era il luogo di provenienza dei prodotti per Venezia, Cavallino-Treponti località primaria per l'ortofrutta italiana, la Mostra nazionale dei vini di Pramaggiore l'apripista di un settore che poi è giunto al Vinalto. Prodotti di qualità, una DOCG (il Lison) l'unica dell'area metropolitana, ma anche molti altri prodotti, anche caseari e della pesca grazie alle marinerie di Caorle, Jesolo e Cavallino-Treponti. Un'area che ha sperimentato importanti modelli di agroindustria (tra tutti l'esperienza di Mocenigo, poi di Marzotto e dei

grandi bonificatori tra '800 e '900) e che ospita importanti tenute agricole (Ca' Corniani e Ca' Tron) e centri di sperimentazione in agricoltura (Vallevecchia).

Il settore secondario e dei servizi, ormai sempre più interconnessi, non è da meno: manifatturiero, costruzioni, alimentare, arredamento, design, produzione di macchine e tessile. L'area ospita un terzo delle aziende leader metropolitane, con alcuni big assoluti (ad es. Bat, Cesaro, IP Cleaning, General Membrane, Lafert, LASI, Pixarpriint, Zignago), leader specializzati (ad es. Carmix, Fadiel), leader nel food (ad es. Botter, Busanel, Cattolica Agricola, Cattell, Chef Bertolini, Estuario Carni, Genagricola, Malocco, Paladim, Primo Maggio), nel building (ad es. Anese, Arreghini, Fiel, Giove, Maggio), marchi di grande notorietà (ad es. Birò, Canelia, CarrerBikes, Cipriani, Ediciclo, In.Zu, Magis, Santa Margherita, Sun68), importanti sistemi commerciali (ad es. Outlet di Noventa di Piave e SME), del divertimento (ad es. Aqualandia), del turismo (ad es. Agenzia Lampo, Europa Group, Marina di Venezia, Union Lido) che producono architetture contemporanee, design e contractor (ad es. Agostini, Bergamin, Oikos, Tosetto, Uno Contract) e sperimentano nel digitale (ad es. H-Farm). Imprese coerenti con le vocazioni della strategia intelligente per il Veneto: agrifood, living, manufacturing e le industrie culturali e creative.

Un sistema territoriale che cresce cercando un equilibrio tra le sue funzioni, ospitare ma anche produrre, porta di accesso e territorio di scambio/attraversamento, contesto di sperimentazione di politiche di governance e che rafforza la sua leadership nel turismo e in nuovi turismo.

Un territorio che non solo è metropolitano, ma che ha originato come visto nella ricostruzione storica, la nascita stessa di quel magnetismo mondiale che è la città di Venezia.



LE PROPOSTE DEL MASTERPLAN

Definire due sistemi ciclabili: urbano ed extraurbano

L'analisi evidenzia un sistema urbano esistente abbastanza esteso ed articolato, ma con alcuni buchi significativi: la proposta prevede di realizzare una dorsale ciclabile con funzioni di collegamento casa scuola - lavoro - poli intermodali, che colleghi in alto tutto il territorio da Mestre a San Michele al Tagliamento.

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

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

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

Il territorio dispone anche di un consolidato sistema ciclabile extraurbano lungo i fiumi e la costa. Lungo i 5 fiumi sono stati organizza-



che il Consorzio Bonifica Veneto Orientale ha programmato per i prossimi anni. Il Master Plan propone di integrare il sistema cicloturistico composto da costa, fiumi e arco superiore urbano con una serie di infittimenti interni della rete, finalizzati a toccare numerosi luoghi suggestivi collocati nell'entroterra (ad esempio: la Bonifica Loncon, il Canale Brian, il territorio di Cittanova e il percorso di Senzielli). A rafforzare ulteriormente il sistema risulta in corso di programmazione un percorso ciclabile da Torre di Mosto ad Eraclea, già in parte realizzato sul sedime di un canale che il Consorzio ha trasformato in condotta interrata da Torre di Mosto a Staffolo.

zati sistemi ciclabili, spesso sugli argini ma non solo, che sono stati anche segnalati in modo coordinato con la semiotica segnaletica regionale (percorsi "Girafume"). La presenza di livelli di sicurezza eterogenei, anche all'interno dello stesso percorso, non favorisce un utilizzo turistico gradito a tutte le categorie di ciclisti.

Oltre ai 5 fiumi, in zona San Donà di Piave e in direzione Piave Vecchia - Cavallino-Treporti, transita la ciclovia internazionale Monaco-Venezia, che nel tratto lungo il bordo lagunare (il sistema Sile - Cavallino) assume anche il nome Green Tour (progetto a regia regionale); ad Altino arriva anche la ciclovia internazionale Claudia Augusta Altinate che arriva dall'Austria, via val d'Adige, Valsugana, Feltrino e Piave. La lunghezza di questi percorsi non viene quantificata in quanto sono di fatto sovrapposizione con altri itinerari citati.

Lungo la Costa esiste inoltre un sistema chiamato percorso ciclabile regionale I3 che si sovrappone di massima con il percorso Giralagune, anche questo percorso presenta numerose criticità per situazioni di promiscuità con traffico veicolare veloce ed intenso, la Conferenza dei Sindaci del Litorale veneto ha predisposto uno studio (Proteco, 2019) per il miglioramento del percorso, al fine di renderlo compatibile con le direttive del Ministero delle Infrastrutture per le ciclovie turistiche nazionali che prevede 3 livelli qualitativi (minimo, buono ed ottimo), che ha quantificato in circa 15/20 milioni di euro gli interventi per migliorare il percorso a livelli di minimo/buono. Il percorso in oggetto si colloca all'interno della tratta veneta della ciclovia Eurovelo 8 Mediterraneo Route, e Bicalita 6 Ciclovia Adriatica. Il sistema ciclabile extraurbano definito "della costa" potrà essere migliorato ed integrato in zona Terzo Bacino, Valle Vecchia e Litoranea Veneta, in sinergia con gli interventi di innalzamento degli argini

Valorizzare l'intermodalità

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



ta di potenziare, su alcune tratte da individuarsi, i suoi servizi con mezzi dotati di portabici posteriori in grado di ospitare 5 posti bici appese o addirittura, su poche tratte, ad istituire un trasporto con autobus trainante un rimorchio dedicato al trasporto biciclette. Nei principali centri abitati e turistici sono già presenti cicloparcheggi, che collimano con le principali stazioni di ATVO. Le principali città dell'arco urbano superiore ed anche altri centri più piccoli sono tra loro collegati con la ferrovia Venezia-Trieste che, con cadenza oraria o a frazione di ora, collega tutte le stazioni.

Collegare le eccellenze

In ogni sistema ciclabile a rete di area vasta è opportuno identificare un itinerario principale da proporre al "Turista Ciclista" e che lo guidi a concatenare le eccellenze privilegiando le diversità dei paesaggi: una costa attrezzata, una costa selvaggia, una laguna, un bosco, un sito archeologico, una città storica, un mulino, un'idrovoia, pedalare lungo un canale di bonifica, attraversare un ponte a bilanciere o di barche, pedalare lungo un fiume a meandri su un canale alto sopra le campagne circostanti; visitare un'idrovoia, un museo, una cantina vinicola,



conoscere un paesaggio agrario protetto e raro ed intercalare questo pedalare con qualche momento di navigazione che possa far percepire l'antico ed identitario modo di muoversi sul territorio veneziano.

Masterplan della mobilità sostenibile del Veneto orientale

Progettista:
Nemobility Srl
Dott. Ing. Marco Passigato (coordinatore)
Dott. Ing. Francesco Seneci
Collaboratori: Dott. Arch. Flavio Boccato, Dott. Lucia Bernini, Dott. Michela Bressa-Salva

Coordinamento generale:
Comune di San Donà di Piave
Dott. Ing. Baldovino Montebvo

Consulenza scientifica:
VeGAL

Enti consultati:
ATVO, BIM Piave, Città metropolitana di Venezia, Comuni del Veneto Orientale, Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale, FIAB, Legambiente Veneto Orientale, LTA

Foto:
Archivio VeGAL

In copertina:
Strada Principale e strade secondarie, Paul Klee

Stampa:
Eurograf, Oderzo (TV)

Distribuzione gratuita
Novembre 2019

LA MOBILITÀ CICLISTICA ALL'INTERNO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Per mobilità sostenibile in estrema sintesi si intende la **mobilità pedonale, ciclabile e il trasporto pubblico su gomma e ferro**, cioè tutte quelle forme di mobilità che minimizzano le emissioni di inquinanti, di gas climalteranti e che contengono il rumore e lo spazio pubblico occupato. Per differenza la mobilità non sostenibile è rappresentata dall'auto privata che, secondo orientamenti moderni ed europei dovrebbe essere utilizzata solo per quegli spostamenti nei quali non sono ragionevoli / disponibili altri mezzi di trasporto. Nel territorio, oltre al **trasporto pubblico locale (TPL) su gomma e ferro**, diventa significativa anche la **navigazione**, pertanto le linee di TPL permanenti annuali, quelle estive turistiche, i passi barca, i pontili per canoe, houseboat, navigazione elettrica ecc. con i relativi servizi di informazione e di dotazione tecnologica.

L'analisi che ha condotto al Masterplan, ha permesso di delineare **tre grandi scenari**.

Mobilità ciclistica urbana di tipo sistematico o comunque funzione delle attività sociali a carattere comunale / intercomunale, sostitutiva della mobilità in auto per spostamenti **fino a 4-6 km** con la bicicletta muscolare per arrivare **fino a 8-10 km** per la e-bike.

Mobilità ciclistica di area vasta, intercomunale dei residenti con funzioni ricreative o di socializzazione tra le persone e conoscenza e dei propri territori. La mobilità ricreativa, di tempo libero e fuori porta, che utilizza in genere

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

Mobilità ciclistica di area vasta o di attraversamento del territorio capace di attivare economie nuove, caratterizzata da spostamenti dell'ordine dei **40-60-80 km** e della durata da 3 a più ore, che predilige la viabilità minore o i percorsi ciclabili in sede propria. I benefici di questa attività sul territorio possono essere di ordine economico (es. ricadute della spesa per pernottamento e ristorazione dei cicloturisti), quando i percorsi sono sufficientemente belli e sicuri ed incontrano elementi turistici di rilievo.

Le funzioni della rete per la mobilità ciclistica si possono segmentare in **tre macro categorie**.

La rete trasportistica ha la finalità di affiancarsi/sostituire la mobilità automobilistica, sia negli spostamenti sistematici, che in quelli occasionali; fa riferimento ad una distanza di percorrenza media che possiamo definire in massimo 4-6 km, cioè la distanza che in ambito urbano/peri-urbano una persona percorre in bicicletta alla velocità media di circa 12/15

km, in circa 15/20 minuti (solo soggetti particolarmente motivati pedalano per più di 30 minuti con abiti e biciclette da città/ufficio). I percorsi con finalità trasportistica collegano poli attrattori primari del territorio comunale e intercomunale ubicati a distanza di non oltre 4-6 km (se più lunghi rischiano di non avere più quel tipo di utilizzatori). I percorsi con finalità trasportistica devono essere illuminati e pavimentati in asfalto o comunque con pavimentazione che garantisca la percorribilità in bici anche durante e subito dopo una pioggia; detti percorsi devono concatenare e servire il maggior numero di punti di destinazione possibili come aree industriali, artigianali, sportive, commerciali, scolastiche e residenziali; è importante che ad essi si possa attribuire una sicurezza intrinseca, cioè che siano sempre visibili, che non attraversino zone isolate o nascoste che potrebbero riservare cattive sorprese a qualche categoria di utilizzatori. Per i percorsi trasportistici sono da preferirsi i percorsi in sede propria e comunque protetta e con un buon livello di scorrevolezza e confort. Ad es. alcuni sistemi urbani come San Donà di Piave ed i comuni contermini possono sviluppare una significativa mobilità ciclistica per le funzioni quotidiane verso i principali poli attrattori del territorio, come scuole, stazioni ferroviarie, luoghi di cura, ambiti commerciali, artigianali o industriali.

La rete ricreativa locale, che può utilizzare anche in parte la rete trasportistica, si caratterizza per avere destinazioni e ambiti terri-

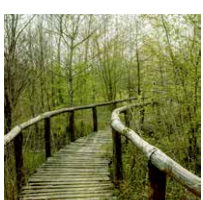
toriali o paesaggistici di tranquillità e pregio: i percorsi di grande panoramicità lungo gli argini ricadono ad es. in queste tipologie. Il percorso ricreativo locale viene utilizzato con abbigliamento spesso tendente allo sportivo e con bici di differenti tipologie; se orientato alla bicicletta da corsa, la pavimentazione dovrà essere liscia. Non è necessaria l'illuminazione, piuttosto una segnaletica di direzione ed accompagnamento ed una cartellonistica di inquadramento del territorio con gli itinerari e una descrizione delle valenze storico - artistico - naturalistiche. Detti itinerari non sono in grado di attivare economia locale, ma contribuiscono a migliorare stili di vita, salute delle persone, conoscenza e attenzione al proprio territorio. La rete ricreativa locale utilizza percorsi in sede propria e su strade a basso traffico e bassa pericolosità.

La **rete cicloturistica** può utilizzare tratti di rete trasportistica e ricreativa locale, ma si caratterizza per ricordare ambienti di pregio riconosciuto su area vasta con una funzione di attraversamento di lunga distanza; attesta ipotetiche tappe su ambiti di buona ricettività turistica, con alberghi da 10 a 50 posti circa e viene ideata e promossa secondo logiche di turismo, sia come servizio con ospitalità, trasporto bagagli, collegamento con l'intermodalità, centri urbani pregevoli e di interesse ove trascorrere la sera - dopo cena. La rete cicloturistica utilizza percorsi in sede propria e a bassa pericolosità e dev'essere accompagnata da una segnaletica di direzione dedicata e promossa su mercati turistici. Per essa deve esistere road book e/o cartografie acquistabili in loco o scaricabili da internet assieme alla corrispondente traccia in GPS. La rete cicloturistica, oltre ad offrire svago ai residenti locali è pianificata espressamente per essere di richiamo e di attrazione turistica per un pubblico di area vasta che dev'essere contattato e invogliato a venire con i più moderni strumenti di marketing, al fine di far ricadere a regime ogni 1 - 2 anni una cifra equivalente a quella spesa per realizzare l'infrastruttura.

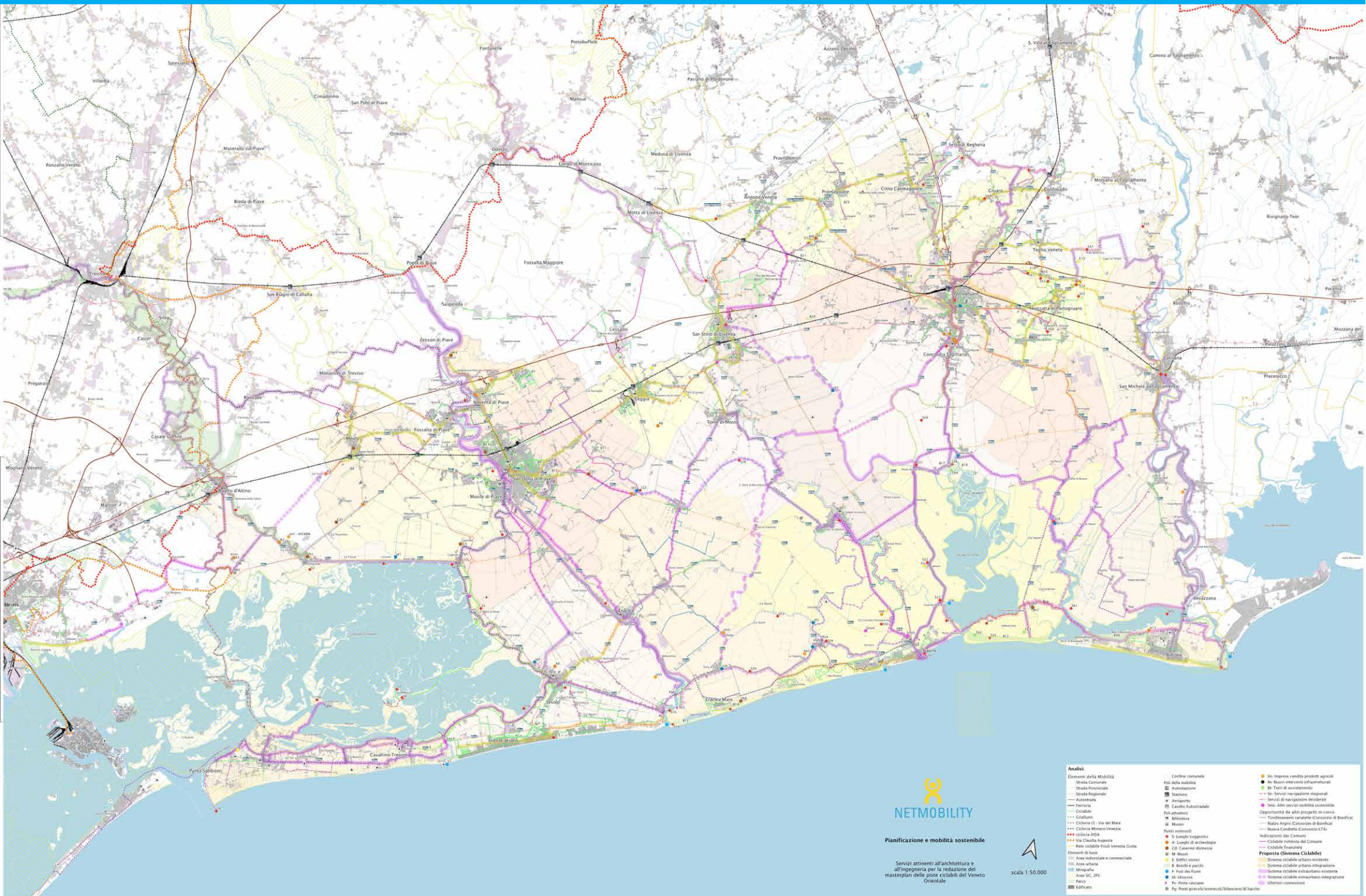
Un elemento di novità che negli anni trasformerà le modalità consolidate di utilizzare la bicicletta è la diffusione delle **e-bike**, si allungheranno gli spostamenti giornalieri fino a 6-8-10 km con velocità medie di circa 23-25 km/h, ed anche nel cicloturismo si precorreranno tranquillamente tappe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



Per quanto attiene alla modalità cicloturistica, o meglio del turismo in bicicletta, l'importante è che il territorio percepisca una propria **identità** legata alle potenzialità turistiche emergenti, al paesaggio, alle acque, alle lagune, alla bonifica, ai boschi, alle idrovore, ai musei e ai siti archeologici.



Veneto Orientale



Planificazione e mobilità sostenibile

Servizi afferenti all'architettura e all'ingegneria per la redazione del masterplan delle piste ciclabili del Veneto Orientale

scala | 1:50.000

- Analisi**
- Elementi della Mobilità
 - Strada Comunale
 - Strada Provinciale
 - Strada Regionale
 - Autostrada
 - Ferrovia
 - Ciclabile
 - Circolum
 - Ciclabile 11 - Via del Mare
 - Ciclabile Monaco-Venezia
 - Strada ADA
 - Via Claudia Augusta
 - Reti ciclabili Friuli Venezia Giulia
 - Elementi di base
 - Area industriale e commerciale
 - Area urbana
 - Spaziatura
 - Area SC 2/5
 - Parco
 - Edificio
 - Contorno comunale
 - Poli della mobilità
 - Autostazione
 - Stazione
 - Aeroporto
 - Casella Autostradale
 - Poli urbanistici
 - Museo
 - Porto (estivo)
 - St. Longhi (soggetta)
 - St. Longhi (in progetto)
 - St. Calzavara
 - St. M. Biondo
 - St. Ponte Vercano
 - St. Ponte Vercano (soggetta)
 - St. Ponte Vercano (in progetto)
 - Altri servizi
 - Libreria
 - Opportunità da altri progetti in corso
 - Fondamenti canalari (Cassonero di Bonfissi)
 - Riutilizzo Argini (Cassonero di Bonfissi)
 - Area a Cambiata (Cassonero LTA)
 - Indicazioni dai Comuni
 - Ciclabile richiesta dal Comune
 - Ciclabile Francavilla
 - Ciclabile Francavilla
 - Proposta (Sistema Ciclabile)
 - Sistema ciclabile urbano esistente
 - Sistema ciclabile urbano integrazione
 - Sistema ciclabile extraurbano esistente
 - Sistema ciclabile extraurbano integrazione
 - Altri servizi
 - St. Biondo e paroli
 - St. F. dei Fiumi
 - St. M. Biondo
 - St. Ponte Vercano
 - St. Ponte Vercano (soggetta)
 - St. Ponte Vercano (in progetto)
 - Altri servizi e attività produttive agricoli
 - St. Torri di Aviano
 - St. Servizi navigazione (Mogorosi)
 - St. Servizi di navigazione desiderati
 - St. Altri servizi mobilità sostenibile
 - Opportunità da altri progetti in corso
 - Fondamenti canalari (Cassonero di Bonfissi)
 - Riutilizzo Argini (Cassonero di Bonfissi)
 - Area a Cambiata (Cassonero LTA)
 - Indicazioni dai Comuni
 - Ciclabile richiesta dal Comune
 - Ciclabile Francavilla