

PROVINCIA DI VENEZIA



Piano d'azione locale della  
*Venezia orientale*

(Pic Leader II 1994/1999)

**Circuiti turistici integrati**

Progetto di segnaletica azione 9b e 11

# elaborati progettuali

**Gruppo di lavoro *Terre di Venezia*:**  
arch Paolo De Rocco (progettista) e  
Massimiliano Pavon (designer) arch.  
Roberto Favarato (dirigente Provincia  
coordinatore) arch Isabella Scaramuzzi  
(dirigente Coses) prof. Francesco  
Vallerani (geografo)

**Unità di progetto:** dott. Franco Vianello  
(responsabile amministrativo) geom.  
Andrea Ballin e dott. Gianni Favaretto  
(elaborazione cartografica) dott. Stefano  
Pozzer (lavori pubblici) d.ssa Patrizia  
Lucchi (segreteria operativa)

*Venezia, 8 giugno 1999*

## INDICE

Premessa	pag.	2
1. Obiettivi del progetto	“	3
2. Situazione iniziale	“	4
3. Il progetto	“	5
4. Durata complessiva e continuità del progetto	“	16
5. Soggetti che beneficiano indirettamente del progetto	“	16
6. Inserimento delle opere nel territorio	“	17
7. Fruibilità turistica del progetto	“	20
8. Itinerari turistici connessi all'intervento	“	24
9. Indicatori fisici del progetto	“	25
10. Localizzazione del progetto	“	25
11. Piano finanziario del progetto	“	27
Bibliografia	“	29
DISEGNI	allegato	A)
CARTOGRAFIA	allegato	B)
ALLEGATI	allegato	C)

## Premessa

Il presente progetto riguarda gli interventi di segnaletica turistica da realizzare nell'area orientale della Provincia, a cura dei Comuni interessati, ai sensi delle misure 9b) e 11) riguardanti rispettivamente i circuiti turistici integrati e il piano appunto della segnaletica turistica, così beneficiando dei contributi messi a disposizione dal Piano d'azione locale (Pal) *Leader II della Venezia orientale*.

Il progetto è stato redatto cercando di corrispondere alle caratteristiche di progetto generale (sia dal punto di vista tipologico che territoriale) e definitivo (per quanto alla normativa vigente in materia di opere pubbliche), perciò ricalcando l'impostazione già elaborata in area di gronda lagunare per l'accesso ad analoghe provvidenze comunitarie destinate alla valorizzazione turistica ed ambientale delle aree a declino industriale.

Più in generale il progetto si propone di fornire un quadro di riferimento per il riordino della segnaletica turistica nell'area orientale della Provincia di Venezia, la *Venezia orientale*, riorganizzandola per itinerari di particolare interesse storico, culturale ed ambientale, secondo gli indirizzi già positivamente delineati con precedenti e recenti lavori, peraltro realizzati sempre in stretta collaborazione con le Amministrazioni locali:

- *C'era una volta il mare – acque sorgive e paesaggi della memoria: ovvero il futuro del turismo culturale tra Veneto orientale e Friuli occidentale*, che ha beneficiato dei fondi strutturali, obiettivo 5b) del Regolamento Ce/93/2081, per lo sviluppo del turismo nelle zone rurali;
- la *Guida agriturismo dell'area nord-orientale della Provincia di Venezia* realizzata con il contributo della Comunità europea, ai sensi del Regolamento 88/2052, obiettivo 5) destinato allo sviluppo delle zone rurali.

Si tratta, in sostanza di uno strumento di regia territoriale redatto dal Gruppo di lavoro *Terre di Venezia* della Provincia di Venezia in stretta ed assidua concertazione con le Amministrazioni locali che hanno partecipato e attivamente collaborato alla missione progettuale, per accedere ai benefici messi a disposizione a questo scopo dal Piano di azione locale (Pal) del *Leader II della Venezia orientale*, per interventi di segnaletica turistica (azione 9b).

Le relazioni che seguono sono state predisposte per corrispondere compiutamente alla richiesta del bando d'azione locale, in particolare l'arch. Roberto Favarato si occupa del coordinamento generale ed istituzionale, il prof. Francesco Vallerani descrive la geografia territoriale e l'inserimento delle opere nel territorio, l'arch. Isabella Scaramuzzi gli aspetti relativi all'obiettivo ultimo dell'azione locale, la fruibilità turistica e in questo quadro la funzione della segnaletica, l'arch. Paolo De Rocco illustra le ragioni della scelta della soluzione tecnica prospettata, dell'abaco delle proposte auspicabili, dei costi e della sua fattibilità.

Il progetto è stato elaborato in stretta collaborazione con la Società di comunicazione prima in graduatoria per l'affidamento dello studio di comunicazione globale, che definirà con tempi propri l'altra parte dell'azione 11), in particolare il "logo" della *Venezia orientale*.

## 1. Obiettivi del progetto

Come già rilevato in premessa, il progetto di segnaletica turistica riguarda un'area particolarmente significativa e studiata, l'area nord-orientale della Provincia di Venezia: innanzitutto, il progetto di valorizzazione turistica e ambientale *C'era una volta il mare – acque sorgive e paesaggi della memoria: ovvero il futuro del turismo culturale tra Veneto orientale e Friuli occidentale*, che ha beneficiato dei fondi strutturali, obiettivo 5b) del Regolamento Ce/93/2081, per lo sviluppo del turismo nelle zone rurali, nell'ambito del programma pluriennale 1994/'99, asse 3, sottoprogramma 4, misura 4, azione 1B, itinerari turistici costituenti un sistema.

E' da questo progetto, peraltro, che è scaturito il programma *Terre di Venezia*, impostato dall'Amministrazione provinciale per sviluppare più compiutamente le sinergie connesse al turismo, non solo in termini economici e occupazionali, ma anche culturali ed ambientali; a *Terre di Venezia* è stato dedicato un numero monografico della pregevole rivista "Bell'Italia", la stessa rivista della "provincia di venezia" ha recentemente dedicato un supplemento monografico, presentato alla Borsa internazionale del turismo di Milano, nel febbraio scorso.

Altro importante riferimento è la *Guida agriturismo dell'area nord-orientale della Provincia di Venezia* realizzata con il contributo della Comunità europea, ai sensi del Regolamento 88/2052, obiettivo 5b) destinato allo sviluppo delle zone rurali, di cui si assumono i dieci itinerari tematici territoriali.

Com'è già stato rilevato *Terre di Venezia* ha un'origine non nuova, anche se recente è la sua divulgazione, l'uso dell'idioma e del relativo logo per la promozione del territorio provinciale.

Nella presentazione di *Terre di Venezia* (Bell'Italia, n. 17/'97, Editoriale G. Mondadori, Milano), Alvise Zorzi osserva che "l'insularità e la presenza dell'acqua rimangono le caratteristiche specifiche della realtà di Venezia e delle terre che le sono più vicine. Venezia è un arcipelago urbanizzato come Murano, come Burano, come lo era Torcello ... come lo era Chioggia ... Caorle: dove però la presenza immediata del mare rammenta la drammaticità delle origini, quando i romani di Julia Concordia la fondarono per sottrarsi alla dominazione dei Longobardi, così come a Torcello si erano rifugiati gli abitanti di Altino ... (e) Anche nell'entroterra, dove l'insularità scompare, la presenza dell'acqua rimane elemento condizionante. A Portogruaro giungevano per il corso del Lemene, fin dai tempi remoti, le barche dei mercanti veneziani; lungo la Riviera del Brenta gentiluomini e dame potevano sbarcare alle loro ville di Oriago, di Mira, di Stra".

Più semplicemente nel supplemento della rivista della Provincia (n.5/'99) "le *Terre di Venezia* sono ... un allargamento d'orizzonte, un modo più ricco di pensare alla regina del turismo globale, di volerla vedere e godere insieme alle sue terre: che non sono campagne ... ma pianure dove *c'era una volta il mare*, altre acque, quelle dei fiumi ... altre lagune e valli d'acqua, altri lidi e porti; altre città. Altre gemme dell'artificio umano, isolate come le ville venete ... o addensate come nei centri storici ... e nei centri rurali", che non mancano anzi primeggiano anche nella *Venezia orientale*.

*Terre di Venezia*, è questo. E' un programma strategico avviato dall'Amministrazione provinciale di Venezia alla fine del 1996 (Dgp n. 56739/1739) per la valorizzazione dei diversi, innumerevoli ed incantevoli itinerari turistici nella nostra provincia.

Più recentemente la Giunta provinciale ha rilanciato il programma (Dgp 26.1.'99, n. 1395/30), con esplicito riferimento alla segnaletica degli itinerari turistici, anche in relazione ai possibili finanziamenti derivanti da residue disponibilità di fondi strutturali (obiettivo 2) e dell'attuazione di Pic (*Leader ed Interreg*).

Ciò anche in relazione al nuovo impulso pervenuto dall'Unione europea al settore del turismo, in particolare dalle raccomandazioni elaborate dall'*High level group on tourism and employment* (Hlg, dei massimi esperti di tutti gli Stati membri, marzo '98) e pubblicamente discussi in occasione del forum organizzato dalla Dg23 (luglio '98, Mayrhofen Austria), sulla gestione integrata della qualità nel turismo, che molto sinteticamente suggeriscono di:

- puntare sulla diversità del patrimonio naturale, culturale e umano, rinnovando le infrastrutture e le attrezzature turistiche anche attraverso prodotti turistici originali e forme alternative di turismo;
- intensificare la cooperazione tra tutti gli operatori del turismo a tutti i livelli, così come lo scambio e la diffusione delle procedure migliori;
- attuare il dialogo sociale e la formazione permanente del personale come fattori di qualità.

Proprio per corrispondere allo stimolo di cooperazione ed alle esigenze di coordinamento territoriale suesposte, nonché di adeguamento operativo alle prescrizioni poste dei bandi comunitari, si è accelerato questo processo di integrazione da cui sono scaturite queste prime azioni.

Infatti, emanato il bando a regia regionale per l'obiettivo 2), la Provincia in collaborazione con i Comuni di gronda lagunare, ha redatto il progetto per la segnalazione degli itinerari compresi nell'area centromeridionale in gronda lagunare; ora con il bando *Leader II* si interviene nell'area nord della *Venezia orientale*, non sono esclusi interventi in altri ambiti usufruendo dei benefici derivanti dal Pic *Interreg II Italia-Slovenia*.

## **2. Situazione iniziale**

Soluzione di continuità è la condizione più pertinente a definire lo stato della segnaletica turistica nell'area in questione, ma più in generale in tutta la provincia.

Un rapido e superficiale sopralluogo consente di verificare la parzialità e la discontinuità di questi importanti strumenti di informazione e di indirizzo verso i luoghi peraltro notevoli della Venezia orientale.

Ogni Amministrazione, Ente o Istituzione ha provveduto nel tempo ha segnalare i monumenti, i siti, i luoghi le "cose" ritenute di particolare interesse senza una gerarchia informativa, un'azione mirata a "colpire" il turista che in vario modo percorre l'area: in senso trasversale, per raggiungere altri luoghi d'interesse turistico

nazionale o internazionale; in senso longitudinale per recarsi nei centri di villeggiatura balneare.

E' stato calcolato che solo in autostrada transitano mediamente otto milioni di turisti all'anno; una "valanga" considerevole da conoscere e da indagare, ma anche - fin da subito - da sensibilizzare; un potenziale notevole che, opportunamente indirizzato e adeguatamente informato, può trasformarsi in una risorsa preziosa per lo sviluppo economico e sociale della *Venezia orientale*.

Per un'area che è anche il bacino turistico più grande d'Italia, la segnaletica turistica è sostanzialmente inadeguata. Nel breve periodo è forse sufficiente colmare i vuoti, ma è importante cogliere l'opportunità offerta da questi programmi e dai loro possibili sviluppi futuri, per delineare una strategia comune di sviluppo di questo settore d'intervento, la segnaletica appunto, dentro un programma generale di comunicazione globale, come peraltro sta avvenendo con la misura 11) del piano di azione locale.

### 3. Il progetto

La segnaletica turistica degli itinerari di particolare interesse storico, artistico e ambientale nell'area della *Venezia orientale*, oggetto del presente progetto, sintetizza e rappresenta, quindi, una parte della riflessione che più in generale la Provincia di Venezia ha avviato intorno alle prospettive dello sviluppo del turismo culturale, appunto, con *Terre di Venezia*.

Molto sinteticamente le riflessioni, che sono meglio descritte nei successivi capitoli, riguardano la fruibilità, la guida e quindi l'accessibilità ai luoghi d'interesse turistico, meglio se organizzati nella forma d'itinerari, il ruolo strategico dell'informazione mediante il ricorso a tutti gli strumenti (nessuno escluso) della comunicazione, in questo contesto anche (ma non solo) della segnaletica stradale, di adeguata qualità, visibilità e riconoscibilità.

Va detto subito che il progetto, proponendo tipi e idee di valorizzazione territoriale, ha una valenza generale mirata ad affermare l'importanza e la riconoscibilità dei luoghi, secondo un modello di possibile riproduzione almeno per gli ambienti assimilabili alla nostra provincia.

Tuttavia, data l'esiguità delle risorse finanziarie per ora disponibili, si limita a proporre un primo stralcio d'intervento e quindi anche di sperimentazione, concentrando l'azione lungo la viabilità in particolare - dovendo ottenere in brevissimo tempo la disponibilità delle aree - lungo le strade comunali e provinciali.

L'impegno è di estenderla subito dopo alla viabilità statale e, per quanto possibile autostradale, con particolare attenzione ai punti d'accesso, di sosta e di scambio dove transitano i "viaggiatori", i potenziali turisti e i visitatori occasionali, come le autostazioni, le aree di servizio autostradali, le stazioni ferroviarie e portuali.

L'idea progetto *Terre di Venezia* scaturisce dalla necessità, per altro condivisa a livello locale ed istituzionale di favorire una maggiore riconoscibilità del territorio, del suo paesaggio, dei propri segni prodotti dalla sequenza idrogeologica, derivanti

dalla storia, dalla natura e dalla cultura, e perciò stesso da valorizzare e promuovere in tutta la sua straordinaria unitarietà.

L'utilità è di impostare un ragionamento il più possibile valido ed estensibile a tutto il territorio provinciale, che per morfologia, caratteristiche naturalistico-ambientali e connotazioni orografiche si presenta abbastanza omogeneo e adatto a sviluppare un sistema informativo (*Terre di Venezia*) di informazione e guida ai diversi itinerari con peculiarità tematiche anche molto particolari (naturalistiche, storiche, letterarie, ieratiche, paesaggistiche e ambientali, finanche gastronomiche e naturalmente culturali).

La Regione che ha la responsabilità ultima per la gestione dei fondi strutturali (non solo obiettivo 2 e 5b, ma anche *Leader* e *Interreg*), ritiene la segnaletica fondamentale, per qualità progettuale, posizionamento e materiali utilizzati, per stimolare la visitazione degli itinerari con essa proposti.

Per questo, nei mesi scorsi è stato sviluppato un lavoro di stretta concertazione con i Comuni della *Venezia orientale* ed effettuati i necessari incontri, peraltro preceduti da un fitto scambio d'informazioni e documentazione di tipo tecnico e amministrativo, propedeutici al progetto in questione, in particolare il:

- ↳ 12 gennaio, un primo incontro con il Gal (Gruppo di azione locale) *Leader II* e i Comuni della *Venezia orientale*, in occasione del quale è stato presentato il programma *Terre di Venezia*, e i Comuni hanno chiesto alla Provincia di riprendere la funzione di coordinamento avviata con il precedente progetto *C'era una volta il mare* e svilupparla anche rispetto all'azione 9b) e 11) del bando di azione locale;
- ↳ 08 aprile, per verificare l'impostazione procedurale connessa alla formazione del progetto in questione;
- ↳ 23 aprile, per coordinare l'attività progettuale ex azione 9b) con quella prevista dallo studio di comunicazione globale ex azione 11);
- ↳ 03 maggio, per raccogliere tutte le ipotesi di lavoro finora elaborate in sede tecnica da parte degli Enti locali;
- ↳ 07 maggio, per raccordare le iniziative comuni all'azione 9b), 10c) e 11);
- ↳ 17 maggio, per raccogliere ulteriori proposte e presentare ai Comuni le prime riflessioni e in ordine alla progettazione della segnaletica turistica nell'area in questione;
- ↳ 28 maggio, per presentare le bozze conclusive di lavoro e quindi raccogliere le osservazioni finali prima della conclusione del progetto e la consegna al Comune capofila per l'inoltro al Gal nei termini prescritti dal bando di azione locale.

In queste occasioni, sono state delineate importanti ipotesi di lavoro da parte dei seguenti otto Comuni: Caorle, Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Pramaggiore, Portogruaro, San Stino di Livenza.

In ogni caso trattandosi di un piano generale, sono indicate delle soluzioni connesse agli itinerari di cui al successivo § 8), valide per tutti i Comuni della *Venezia orientale*.

La segnalazione di tutti questi luoghi comporta certamente un impegno ben superiore alle disponibilità ora accertate nell'ambito del bando d'azione locale,

tuttavia trovano perfetta corrispondenza con il progetto generale di segnaletica per la *Venezia orientale*, comunque realizzabile per stralci in funzione alle disponibilità.

In questa fase, si ritiene opportuno impegnare questo primo stralcio di risorse per finanziare l'informazione e quindi la segnaletica d'indirizzo (stradale) e di accesso agli itinerari, fornendo nel contempo un abaco di proposte progettuali per la realizzazione della segnaletica interna, concernenti tematismi e specificità molto diverse e peculiari.

La segnaletica relativa a questa fase operativa troverà dislocazione esclusiva lungo le strade provinciali e comunali, per loro stessa natura di proprietà delle Amministrazioni locali interessate.

Non sono pertanto esclusi possibili, anzi auspicabili, interventi qualora si rendessero disponibili ulteriori risorse, privilegiando innanzitutto la viabilità superiore e quella d'ingresso agli itinerari in questione, con ciò sperimentando anche forme nuove di collaborazione.

#### *Ragioni del progetto e modalità attuative*

L'intento operativo del progetto, come precedentemente evidenziato, si identifica con l'attuazione di opportune dotazioni di segnaletica nell'ambito oggetto di intervento.

Dette dotazioni possono essere ragionevolmente previste e definite solo sulla base delle effettive risorse disponibili, in termini sia qualitativi che quantitativi.

Ciò vale a dire:

- ◆ che l'attuazione di un sistema di segnaletica compiuto, proprio in ragione della quota oggettiva di risorse impiegabili, non può essere immediato, ma graduale;
- ◆ che in questa fase vanno individuati possibili interventi omogenei, né casuali, né dispersivi, bensì capaci di offrire una prima organica dotazione, attenta, peraltro, alle istanze prioritarie espresse dai singoli Comuni;
- ◆ che la visitabilità del territorio si salda attualmente a una serie di atti concreti di messa in valore; quest'opera di valorizzazione riguarda, infatti, alcuni luoghi riconducibili alla mappa complessiva dei potenziali itinerari turistici e al suo rafforzamento in termini di offerta (Cfr. progetti e realizzazioni di *"C'era una volta il mare"* e progetti Gal in corso di attuazione);
- ◆ che è necessaria una stretta sincronia tra impiego operativo della segnaletica e reale visitabilità del luogo segnalato.

Conseguentemente a quanto sopra accennato il progetto ritiene ragionevolmente prevedibile in questa fase una prima, ma dignitosa e funzionale, dotazione di segnaletica di tipo stradale. Si tratta di uno strumento atto a valorizzare numerose valenze già espresse dal territorio e proponibili alla fruizione turistica, così come realizzazioni in atto, purché capaci di rientrare temporalmente nella sincronia, prima accennata, tra visitabilità e impiego della segnaletica.

Sempre in questa prima fase alla segnaletica propriamente stradale è affiancato l'impiego di cartelli turistici di concezione nuova, con funzioni di integrazione informativa e di prefigurazione della meta turistica.

Si osserva, che nel rispetto del nuovo Codice della strada e relativo

Regolamento, questa tipologia segnaletica deve essere declassata a "cartello pubblicitario". E' opportuno mantenere un colore di fondo simile a quello della segnaletica turistica, che impiega appunto il rosso bruno per segnali "turistici e di territorio". Nel caso, inoltre, la pellicola di rivestimento del fronte anteriore del cartello deve essere semplice, ovvero non riflettente.

Le potenzialità integrative, rispetto al complessivo sistema di segnaletica turistica, offerte da questa strumentazione sono notevoli e se sorrette da una buona definizione grafica dell'immagine centrale che evoca la possibile meta turistica, possono incuriosire, "suggestionare", convincere e suscitare una decisione immediata; in altri termini l'immagine incontrata casualmente può determinare la visita.

Particolare significato in questi cartelli di "segnaletica prefigurativa" ha anche l'impiego del "logo" prescelto per la caratterizzazione del territorio proposto alla fruizione turistica.

La definizione grafica del "logo", già articolata in molteplici prototipi, dovrà trovare approvazione da parte dei Comuni interessati. E' qui indispensabile raccomandare una grande attenzione nell'utilizzo del "logo", volta alla qualità e alla visitabilità delle mete che si intendono indicare. Infatti un uso non oculato che deluda il visitatore finisce per danneggiare in breve l'intero sforzo di promozione, l'attendibilità sottesa al "logo" e la sua "immagine".

Il progetto va oltre e include le proposte sopra accennate in una definizione generale dell'immagine della segnaletica, intesa come **sistema** capace di offrire nuovi elementi utili alla "riconoscibilità" turistica del contesto. Viene, infatti, fornito un **abaco** di tipi/strumenti che, oltre la segnaletica stradale, prefigura, in dettaglio, una serie di elementi informatori e segnalatori alle diverse possibili "scale" di intervento.

Va evidenziato che le proposte, contenute nell'abaco, non intendono interferire o prevaricare scelte progettuali già contenute all'interno di singoli progetti in corso di attuazione. Di contro, su sollecitazione della stessa Regione Veneto, Settore Turismo, si pongono come sperimentazione volta a utilizzare anche la segnaletica per una caratterizzazione contestuale di ampia scala.

Si avverte che detto abaco è riportato in fascicolo separato, con una serie di note atte ad agevolare la comprensione degli elaborati grafici.

## CARATTERISTICHE TECNICHE DEI MATERIALI DA IMPIEGARSI PER LA COSTRUZIONE DI SEGNALI STRADALI

### A - PARTI METALLICHE

I segnali devono essere costituiti in ogni loro parte in lamiera di alluminio semicrudo dello spessore di 25/10 rinforzati lungo tutto il perimetro da una bordura di irrigidimento realizzata a scatola.

Per consentire un'agevole posa in opera su sostegni preesistenti, ed allo stesso modo conferire solidità e resistenza, il retro dei segnali va munito di attacchi speciali che per le targhe di maggiori dimensioni consistono in rinforzi ad omega aperti e sviluppati sulla lunghezza di base ed in numero adeguato all'altezza delle barre stesse.

Il cartello grezzo deve venire verniciato in colore grigio neutro mediante l'applicazione elettrostatica di polveri di poliestere polimerizzate ad alte temperature previo trattamento di sgrassaggio, lavaggio e fosfatazione della lamiera.

Per quanto riguarda i sostegni, devono essere in ferro tubolare diam. mm 48, 60 o 90, oppure ad U mm 80x40x4 o 100x50x5, zincati a caldo secondo le norme UNI 1501. Tutti i sostegni da impiegarsi, dopo la zincatura a caldo, dovranno essere finiti con verniciatura micacea compatibile tipo HENODUR KORROSIONSSLUTZ (Villach-Austria) o similare data a due mani. I sostegni tubolari, inoltre, debbono essere forniti completi di tappo in plastica alla sommità e spinotto di ancoraggio antirotazione alla base.

### B - FACCIA ANTERIORE

Tutti i segnali vanno finiti in pellicola rifrangente SCOTCHLITE ENGINEER GRADE o in pellicola rifrangente SCOTCHLITE HIGH INTENSITY GRADE originali 3M (o similari accettabili solo sulla base di documentata analogia tecnologico-prestazionale) la cui applicazione sui supporti metallici può essere eseguita o mediante apparecchiatura che sfrutta l'azione combinata della depressione e del calore (tipo Vacuum Applicator o similare) nel caso di pellicole di tipo A con

adesivo secco da attivare a caldo, oppure mediante applicatore a rulli (Hand Squeeze Roll Applicator o similare) nel caso di pellicole di tipo B con adesivo da attivare a pressione.

Le pellicole rifrangenti a normale risposta luminosa (classe 1) e quelle ad alta risposta luminosa (classe 2) devono avere caratteristiche tali da assicurare rispettivamente un limite minimo di efficienza di 7 e 10 anni in normali condizioni di impiego. Per le pellicole classe 2, ad alta intensità luminosa e rifrangenza, può essere richiesta la realizzazione con sistema anticondensa, che, oltre alle caratteristiche fotometriche e prestazionali di comune impiego, sarà composta da materiali tali da evitare la formazione di condensa sul segnale stesso in particolari condizioni climatiche. Detta caratteristica è definita da un angolo di contatto delle gocce d'acqua sul segnale stesso non superiore a 25° tale misurazione si intende effettuata con strumenti per misura delle tensioni superficiali KRUSS con acqua distillata e alla temperatura di 22°C. Inoltre dovrà essere consegnata alla D.L., prima della fornitura e posa della segnaletica la documentazione di prova rilasciata da un Istituto di Misura previsto dal D.M. del 31/03/1995, attestante che le pellicole soddisfano detti requisiti richiesti.

### C - NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- Nuovo Codice della Strada approvato con D.L. del 30.04.1992 n° 285 aggiornato con le modifiche di cui al D.M. del 20.12.1996;
- Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada approvato con D.P.R. del 16.12.1992 n° 495 aggiornato con modifiche di cui al D.P.R. 16.09.1996 n° 610;
- D.M. del 31.03.1995.

Debbono inoltre essere recepite e rispettate tutte le Circolari del Ministero LL.PP. in materia, particolarmente:

n° 9540 del 20.11.1969, n° 2730 del 19.04.1971, n° 4564 del 20.11.1974, n° 400 del 09.02.1979, n° 2130 del 06.12.1979, n° 310 del 07.03.1981, n° 1515 del 28.09.1981, n° 1520 del 28.09.1981.

## ELEMENTI DI ELENCO PREZZI

### **ART. S15 CARTELLI DI SEGNALETICA DIREZIONALE**

Fornitura e posa in opera di segnaletica stradale con dimensioni stabilite dal nuovo Codice della Strada e Regolamento (D.LGS. n°285 del 30/04/1992 e D.P.R. n°495 del 16/12/1992, aggiornato con il D.P.R.n°610 del 16/09/1996), inerente cartelli di ripresa e direzionali sia urbani che extraurbani (sia, rispettivamente, rettangolari che a freccia), realizzati in lamiera di alluminio semicrudo di spessore 25/10 con irrigidimento scatolare perimetrale (bordura rinforzata); cartello completo di attacchi speciali, lavorazioni comprendente operazioni di sgrassaggio, verniciatura con smalto grigio a fuoco previa mano di ancorante nella parte posteriore rivestito, nella parte anteriore a pezzo unico per qualsiasi scritta e "logo"; impiego di pellicola ( colore di fondo rosso bruno Rif. Norm. "segnali turistici e di territorio"), Classe 2 ad alta intensità luminosa e rifrangenza, realizzazione con sistema anticondensa, che, oltre alle caratteristiche fotometriche e prestazionali di comune impiego, sarà composta da materiali tali da evitare la formazione di condensa sul segnale stesso in particolari condizioni climatiche. Detta caratteristica è definita da un angolo di contatto delle gocce d'acqua sul segnale stesso non superiore a 25° tale misurazione si intende effettuata con strumenti per misura delle tensioni superficiali KRUSS con acqua distillata e alla temperatura di 22°C. Inoltre dovrà essere consegnata alla D.L., prima della fornitura e posa della segnaletica la documentazione di prova rilasciata da un Istituto di Misura previsto dal D.M. del 31/03/1995, attestante che le pellicole soddisfano detti requisiti richiesti. Compresi: il palo di sostegno (h non inferiore a m 3) in ferro zincato del diametro di 60 mm dello spessore di 2 mm con tappo in plastica a base schiacciata, collari semplici di fissaggio e antirrotazione e idonea bulloneria in acciaio zincato (tutte le parti metalliche oltre alla zincatura a caldo dovranno essere finite con verniciatura in nero micaceo tipo HENODUR KORROSIONSSLUTZ o similare data a due mani); lo scavo a sezione obbligata in terreno di qualsiasi natura e consistenza con idoneo mezzo meccanico e con eventuali apporti manuali; la sistemazione e compattazione del fondo dello scavo al fine di ricevere il basamento di fondazione; la formazione del basamento in cls. con classe Rck 250 kg/cm<sup>2</sup> delle dimensioni di cm 40x40x60 completamente interrato con l'estradosso del medesimo ad una profondità di minima di 30cm al fine di consentire alla sommità del manufatto la ricostituzione del manto erboso; il ritombamento con terreno vegetale vagliato, al fine di eliminare rizomi infestanti quali ad esempio il *Sorghum halepense* che sovente infesta i cigli stradali; modellazione del terreno alla base dei pali atto a ricevere la semina per la ricostituzione del manto erboso; quest'ultima da attuarsi mezzo idrosemina meccanica o semina manuale, in questo caso la semente sarà accuratamente mescolata a sabbia di fiume e stesa a spaglio. Miscuglio di graminacee da impiegare: *Dactylis glomerata* (35%), *Lolium perenne* (35%), *Festuca arundinacea* (25%), *Phleum pratense* (5%). Garanzia di attecchimento e ogni onere incluso per dare l'opera puntualmente e correttamente compiuta. Si avverte che il prezzo, in questa fase, tiene conto degli oneri che l'Appaltatore dovrà assumere a garanzia della sicurezza ai sensi della normativa

vigente.

a) fornitura e posa in opera (F.P.O.) ex novo integrale

cad. L. 530.000

b) fornitura e posa in opera (F.P.O.) su supporto esistente

cad. L. 215.000

#### **ART. S27 CARTELLI DI SEGNALETICA PREFIGURATIVA**

Fornitura e posa in opera di cartello segnaletico con dimensioni 90x125 cm, finalizzato a prefigurare mete turistiche puntuali, realizzato in lamiera di alluminio semicrudo di spessore 25/10 con irrigidimento scatolare perimetrale (bordura rinforzata); cartello completo di attacchi speciali, lavorazioni comprendente operazioni di sgrassaggio, verniciatura con smalto grigio a fuoco previa mano di ancorante nella parte posteriore rivestito, nella parte anteriore a pezzo unico per qualsiasi scritta e "logo", sulla base di bozzetto fornito dalla Stazione Appaltante; impiego di pellicola (colore di fondo rosso bruno Rif. Norm. "segnali turistici e di territorio"), privo di rifrangenza. Compresi: il palo di sostegno (h non inferiore a m 3) in ferro zincato del diametro di 60 mm dello spessore di 2 mm con tappo in plastica a base schiacciata, collari semplici di fissaggio e antirrotazione e idonea bulloneria in acciaio zincato (tutte le parti metalliche oltre alla zincatura a caldo dovranno essere finite con verniciatura in nero micaceo tipo HENODUR KORROSIONSSLUTZ o similare data a due mani); lo scavo a sezione obbligata in terreno di qualsiasi natura e consistenza con idoneo mezzo meccanico e con eventuali apporti manuali; la sistemazione e compattazione del fondo dello scavo al fine di ricevere il basamento di fondazione; la formazione del basamento in cls. con classe Rck 250 kg/cm<sup>2</sup> delle dimensioni di cm 40x40x60 completamente interrato con l'estradosso del medesimo ad una profondità di minima di 30cm al fine di consentire alla sommità del manufatto la ricostituzione del manto erboso; il ritombamento con terreno vegetale vagliato, al fine di eliminare rizomi infestanti quali ad esempio il *Sorghum halepense* che sovente infesta i cigli stradali; modellazione del terreno alla base dei pali atto a ricevere la semina per la ricostituzione del manto erboso; quest'ultima da attuarsi mezzo idrosemina meccanica o semina manuale, in questo caso la semente sarà accuratamente mescolata a sabbia di fiume e stesa a spaglio. Miscuglio di graminacee da impiegare: *Dactylis glomerata* (35%), *Lolium perenne* (35%), *Festuca arundinacea* (25%), *Phleum pratense* (5%). Garanzia di attecchimento e ogni onere incluso per dare l'opera puntualmente e correttamente compiuta. Si avverte che il prezzo, in questa fase, tiene conto degli oneri che l'Appaltatore dovrà assumere a garanzia della sicurezza ai sensi della normativa vigente.

cad. L. 720.000

## COMPUTO METRICO ESTIMATIVO

### ***1 - ART. S15 CARTELLI DI SEGNALETICA DIREZIONALE***

Fornitura e posa in opera di segnaletica stradale con dimensioni stabilite dal nuovo Codice della Strada e Regolamento (D.LGS. n°285 del 30/04/1992 e D.P.R. n°495 del 16/12/1992, aggiornato con il D.P.R.n°610 dell'16/09/1996), inerente cartelli di ripresa e direzionali sia urbani che extraurbani (sia, rispettivamente, rettangolari che a freccia), realizzati in lamiera di alluminio semicrudo di spessore 25/10 con irrigidimento scatolare perimetrale (bordura rinforzata); cartello completo di attacchi speciali, lavorazioni comprendente operazioni di sgrassaggio, verniciatura con smalto grigio a fuoco previa mano di ancorante nella parte posteriore rivestito, nella parte anteriore a pezzo unico per qualsiasi scritta e "logo"; impiego di pellicola ( colore di fondo rosso bruno Rif. Norm. "segnali turistici e di territorio"), Classe 2 ad alta intensità luminosa e rifrangenza, realizzazione con sistema anticondensa, che, oltre alle caratteristiche fotometriche e prestazionali di comune impiego, sarà composta da materiali tali da evitare la formazione di condensa sul segnale stesso in particolari condizioni climatiche. Detta caratteristica è definita da un angolo di contatto delle gocce d'acqua sul segnale stesso non superiore a 25° tale misurazione si intende effettuata con strumenti per misura delle tensioni superficiali KRUSS con acqua distillata e alla temperatura di 22°C. Inoltre dovrà essere consegnata alla D.L., prima della fornitura e posa della segnaletica la documentazione di prova rilasciata da un Istituto di Misura previsto dal D.M. del 31/03/1995, attestante che le pellicole soddisfano detti requisiti richiesti. Compresi: il palo di sostegno (h non inferiore a m 3) in ferro zincato del diametro di 60 mm dello spessore di 2 mm con tappo in plastica a base schiacciata, collari semplici di fissaggio e antirotazione e idonea bulloneria in acciaio zincato (tutte le parti metalliche oltre alla zincatura a caldo dovranno essere finite con verniciatura in nero micaceo tipo HENODUR KORROSIONSSLUTZ o similare data a due mani); lo scavo a sezione obbligata in terreno di qualsiasi natura e consistenza con idoneo mezzo meccanico e con eventuali apporti manuali; la sistemazione e compattazione del fondo dello scavo al fine di ricevere il basamento di fondazione; la formazione del basamento in cls. con classe Rck 250 kg/cm<sup>2</sup> delle dimensioni di cm 40x40x60 completamente interrato con l'estradosso del medesimo ad una profondità di minima di 30cm al fine di consentire alla sommità del manufatto la ricostituzione del manto erboso; il ritombamento con terreno vegetale vagliato, al fine di eliminare rizomi infestanti quali ad esempio il *Sorghum halepense* che sovente infesta i cigli stradali; modellazione del terreno alla base dei pali atto a ricevere la semina per la ricostituzione del manto erboso; quest'ultima da attuarsi mezzo idrosemina meccanica o semina manuale, in questo caso la semente sarà accuratamente mescolata a sabbia di fiume e stesa a spaglio. Miscuglio di graminacee da impiegare: *Dactylis glomerata* (35%), *Lolium perenne* (35%), *Festuca arundinacea* (25%), *Phleum pratense* (5%). Garanzia di attecchimento e ogni onere incluso per dare l'opera puntualmente e correttamente compiuta. Si avverte che il prezzo, in questa fase, tiene conto degli oneri che l'Appaltatore dovrà assumere a garanzia della sicurezza ai sensi della normativa vigente.

a)

<b>Annone Veneto</b>	5
<b>Caorle</b>	8
<b>Ceggia</b>	5
<b>Cinto Caomaggiore</b>	8
<b>Concordia Sagittaria</b>	8
<b>Fossalta di Portogruaro</b>	18
<b>Gruaro</b>	7
<b>Portogruaro</b>	23
<b>Pramaggiore</b>	14
<b>S.Stino di Livenza</b>	16

<b>Teglio Veneto</b>	6	
<b>Torre di Mosto</b>	5	
Comuni esterni al Gal:	4 S. Michele al Tagliamento,	
	2 Eraclea	
Fuori provincia	6	
<b>TOTALE</b>	<b>135</b>	
<b>cad. L. 530.000 x</b>	<b>135</b>	<b>=L. 71.550.000</b>

## **2-ART. S27 CARTELLI DI SEGNALETICA PREFIGURATIVA**

Fornitura e posa in opera di cartello segnaletico con dimensioni 90x125 cm, finalizzato a prefigurare mete turistiche puntuali, realizzato in lamiera di alluminio semicrudo di spessore 25/10 con irrigidimento scatolare perimetrale (bordura rinforzata); cartello completo di attacchi speciali, lavorazioni comprendente operazioni di sgrassaggio, verniciatura con smalto grigio a fuoco previa mano di ancorante nella parte posteriore rivestito, nella parte anteriore a pezzo unico per qualsiasi scritta e "logo", sulla base di bozzetto fornito dalla Stazione Appaltante; impiego di pellicola (colore di fondo rosso bruno Rif. Norm. "segnali turistici e di territorio"), privo di rifrangenza. Compresi: il palo di sostegno (h non inferiore a m 3) in ferro zincato del diametro di 60 mm dello spessore di 2 mm con tappo in plastica a base schiacciata, collari semplici di fissaggio e antirotazione e idonea bulloneria in acciaio zincato (tutte le parti metalliche oltre alla zincatura a caldo dovranno essere finite con verniciatura in nero micaceo tipo HENODUR KORROSIONSSLUTZ o similare data a due mani); lo scavo a sezione obbligata in terreno di qualsiasi natura e consistenza con idoneo mezzo meccanico e con eventuali apporti manuali; la sistemazione e compattazione del fondo dello scavo al fine di ricevere il basamento di fondazione; la formazione del basamento in cls. con classe Rck 250 kg/cm<sup>2</sup> delle dimensioni di cm 40x40x60 completamente interrato con l'estradosso del medesimo ad una profondità di minima di 30cm al fine di consentire alla sommità del manufatto la ricostituzione del manto erboso; il ritombamento con terreno vegetale vagliato, al fine di eliminare rizomi infestanti quali ad esempio il *Sorghum halepense* che sovente infesta i cigli stradali; modellazione del terreno alla base dei pali atto a ricevere la semina per la ricostituzione del manto erboso; quest'ultima da attuarsi mezzo idrosemina meccanica o semina manuale, in questo caso la semente sarà accuratamente mescolata a sabbia di fiume e stesa a spaglio. Miscuglio di graminacee da impiegare: *Dactylis glomerata* (35%), *Lolium perenne* (35%), *Festuca arundinacea* (25%), *Phleum pratense* (5%). Garanzia di attecchimento e ogni onere incluso per dare l'opera puntualmente e correttamente compiuta. Si avverte che il prezzo, in questa fase, tiene conto degli oneri che l'Appaltatore dovrà assumere a garanzia della sicurezza ai sensi della normativa vigente.

<b>Annone Veneto</b>	3
<b>Caorle</b>	6
<b>Ceggia</b>	1
<b>Cinto Caomaggiore</b>	4
<b>Concordia Sagittaria</b>	7
<b>Fossalta di Portogruaro</b>	6
<b>Gruaro</b>	3
<b>Portogruaro</b>	9
<b>Pramaggiore</b>	3
<b>S.Stino di Livenza</b>	6
<b>Teglio Veneto</b>	3
<b>Torre di Mosto</b>	2

Comuni esterni al Gal:	3 S. Michele al Tagliamento,	
Fuori provincia	4	
<b>TOTALE</b>	<b>60</b>	
cad. L. 720.000 x	60	=L. 43.200.000
<b>TOTALE</b>		<u>=L. 114.750.000</u>

#### **4. Durata complessiva e continuità del progetto**

Il progetto, così com'è strutturato nella forma di piano generale, ha una durata che certamente supera, in termini di tempo, le ragioni dell'emergenza e della mera contingenza occasionale.

Se le istituzioni locali vorranno, non solo i Comuni, anche le altre organizzazioni economiche, sociali e culturali che interagiscono nella *Venezia orientale*, possono disporre di uno strumento idoneo, comunque implementabile e migliorabile, atto a configurare una strategia d'informazione "sul campo", rispettosa della normativa vigente (lungo la viabilità), sufficientemente articolata (abaco dei tipi prevalenti) e territorialmente inserita (*l'insigna*) in grado di distinguere, far emergere e far ricordare luoghi, già di per sé notevoli, che per essere visitati qualche volta hanno bisogno solo di essere segnalati e adeguatamente raccontati.

Dal punto di vista attuativo, la durata del primo stralcio operativo riferita alla segnaletica da dislocare lungo viabilità, innanzitutto provinciale e comunale, con le risorse per ora messe a disposizione dal *Leader II*, coincide con i tempi delineati dal Piano di azione locale.

Qualora si rendessero disponibili altre risorse si ritiene opportuno intelaiare questa segnaletica con quella da dislocare lungo la viabilità principale (statale) e laddove possibile, almeno in termini puntuali nelle aree di servizio e di sosta autostradale.

#### **5. Soggetti che beneficiano indirettamente del progetto**

I beneficiari indiretti di una azione di comunicazione territoriale sono, per definizione, tutti coloro che vivono ed operano nell'ambito in oggetto: le ricadute della notorietà di un luogo o di una regione sono alla base del *place-marketing* e premessa indispensabile per l'attrazione di nuovi fruitori, investitori, clienti, abitanti.

Come sempre, quando le ricadute di una azione sono così diffuse e generali riesce molto complicato stimare la portata dei benefici (rispetto ai costi dell'azione comunicativa) indicando quali siano per ciascun tipo di soggetto locale i maggiori o minori 'ritorni' dell'investimento (il Municipio, l'azienda dei trasporti, le industrie, i distributori di benzina, i teatri ...).

Poiché alla base dell'azione complessiva del Gal si pone lo sviluppo rurale, con particolare attenzione all'integrazione del turismo con le altre economie dell'area, viene naturale ritenere che la comunicazione globale benefici, in prima istanza, gli attori locali del sistema ospitale - ricettività alberghiera ed extralberghiera, ristorazione, attività sportive e ricreative in genere, attività culturali e spettacolari- e quelli della filiera agricola - vino, ortaggi e frutta, vivaismo, acquacoltura, produzione casearia.

Considerata, inoltre, la intrinseca natura intersettoriale e promozionale del sistema turistico è evidente che una accresciuta notorietà e conoscenza diffusa dell'area Gal non potrà che giovare all'intera economia e società di area.

Il forestiero in transito ed anche l'ospite abituale che soggiorna in singoli punti della regione (ignorando inconsapevolmente 'il resto'), i quali resterebbero probabilmente indifferenti ove non sollecitati e/o catturati dalla comunicazione, diventeranno a loro volta un potente veicolo d'informazione attraverso la formula più antica e più solida di comunicazione che è il 'passa-parola' basato sulla personale scoperta ed esperienza (se soddisfacente!).

La segnaletica, oggetto dell'azione, e il riferimento ad un logo unitario sono solo il punto d'origine per un circolo virtuoso di comunicazione e valorizzazione dell'area.

I benefici indiretti, generali e diffusi, si esplicheranno verosimilmente sul medio-lungo periodo (5/10 anni), mentre quelli immediati (1/2 anni) riguarderanno ovviamente i soggetti primari dell'azione: risorse attrattive dell'area, siti in grado di accogliere i fruitori, produzioni caratteristiche.

Nei confronti dei beneficiari 'differiti' l'azione stessa potrà integrare il proprio programma comunicativo con l'illustrazione accurata delle proposte e la sensibilizzazione rispetto alle potenziali ricadute e alle opportunità sviluppabili (es. raccordo di segnaletica e divulgazione specifica che utilizzi il logo unitario per i prodotti locali).

## **6. Inserimento delle opere nel territorio**

### *Antefatto*

Prima di affrontare lo specifico aspetto progettuale qui considerato, è opportuno ribadire alcuni fondamentali presupposti teorici, imprescindibili per un consapevole e razionale impiego e distribuzione della segnaletica. In particolare potrà giovare il riferimento alla concezione sistemica, assai efficace nella individuazione e pianificazione di uno spazio geografico come il Veneto orientale, ricco di potenzialità ma ancora sprovvisto di un'adeguata immagine in grado di suscitare una significativa domanda turistica. L'odierno sistema territoriale, tra Livenza e Tagliamento, è dominato da elementi e processi ben diversi dai contigui e consolidati sistemi turistici tradizionali facenti capo ai siti balneari di Caorle e Bibione, prevalendo, infatti, una organizzazione spaziale per lo più agricola e insediativo-artigianale. Appare subito evidente un centrale problema geografico e cioè quello della determinazione dei possibili confini del sistema, anche se dalla teoria dei sistemi si evince che si tratta di ambiti organizzati dotati di una certa autonomia, ma al tempo stesso aperti verso l'esterno.

Un sistema geografico che mutua dinamiche territoriali da altri sistemi può rischiare la perdita di identità e il declino dei meccanismi tradizionali, evento questo facilmente rilevabile all'interno di quasi tutte le destinazioni turistiche di massa. Se invece il sistema territoriale è dotato di una certa autonomia e autoreferenzialità, non solo sopravvive, ma si giova della consapevole acquisizione di elementi innovativi.

La promozione turistica nell'ambito geografico qui considerato introduce ovviamente nel sistema territoriale un numero cospicuo di nuove e aliene relazioni

spaziali, che complessificano il consueto rapporto del sistema "entroterra Veneto Orientale" con l'esterno, e in particolare con i sistemi turistici balneari, ma anche con i sistemi urbani circostanti da cui dovrebbero attivarsi i flussi di visitatori.

In questo processo di evoluzione territoriale un ruolo fondamentale viene svolto dal progressivo delinearci e consolidarsi di una peculiare immagine turistica. E' ben noto l'effetto promozionale di una adeguata ed efficace immagine, il cui potere evocativo, se ben collocato sul mercato turistico, può avere esiti determinanti nel successo o meno delle destinazioni turistiche da promuovere.

Date queste premesse appare dunque evidente la funzione esplicativa ed evocativa della segnaletica qui proposta, elemento visuale strategico in questa prima fase di apertura del tradizionale sistema territoriale nei confronti di una valorizzazione funzionale di quelle peculiarità ambientali e storico-culturali in gran parte marginali ed estranee rispetto alle prevalenti dinamiche agricole, insediative ed artigianali.

### *La segnaletica nel museo diffuso*

L'entroterra Veneto orientale tra Livenza e Tagliamento, soprattutto in relazione alla sua omogeneità geo-storica, ma anche grazie alla specificità morfoidraulica (bacino del Lemene), offre una vasta messe di dati territoriali che è agevole organizzare in precisi ambiti tematici da destinare ad una suggestiva fruizione per il turista culturale. La dicitura di "museo diffuso" è in gran parte applicabile all'area qui considerata, particolarmente calzante proprio in consimili ambiti marginali rispetto ai sistemi turistici forti.

Le scelte di pianificazione coerenti con l'idea di museo diffuso dovrebbero innanzitutto avvalersi di un accurato inventario ed eventuale catalogazione delle risorse ambientali e storico-culturali. In seguito sarà più agevole raggruppare gli elementi del paesaggio in ambiti geografici connotati da omogeneità tematica, per la cui fruizione dovrà essere realizzata una rete itineraria per escursionisti non motorizzati: il riuso di vecchi sentieri, vie alzaie, carrarecce campestri e vie d'acqua conferirebbe alla porzione di territorio individuato come museo diffuso il carattere di spazio governato e protetto a dimensione d'uomo.

Ecco dunque che prima di suggerire le indicazioni per l'inserimento di segnaletica relativa agli specifici manufatti, è opportuno produrre le seguenti indicazioni:

- 1) corridoi di escursionismo alternativo lungo il Reghena e il Lemene (da collocare anche in territorio pordenonese) con segnali a Cinto, Gruaro, Teglio, Portogruaro e Concordia;
- 2) via Alzaia in sinistra Livenza da Motta a Caorle (integrazione itineraria tra sistema balneare e sistema entroterra);
- 3) itinerari di turismo nautico (nelle segnalazioni privilegiare la nautica a remi, evidenziando il ruolo normativo del segnale, onde scoraggiare ogni forma di impatto ambientale);
- 3.1 itinerario della Livenza: segnale a Motta, S.Stino, Torre e Caorle (anche per motonautica rispettosa dei limiti di velocità);

- 3.2 Portogruaro a monte dei Mulini (segnali per canoisti);
- 3.3 Concordia, presso banchina fluviale (per canoisti, voga alla veneta e motonautica poco potente);
- 3.4 Porto Falconera (segnali per Litoranea Veneta e percorsi lagunari; utenza come sopra più barche a vela).

Per quanto riguarda i siti da valorizzare, segnalati dai singoli Comuni, è opportuno avviare una prima selezione degli stessi, privilegiando quelli più significativi e soprattutto agevolmente fruibili dal turista. Nei più consueti contesti di pianificazione territoriale si è rivelata assai proficua la suddivisione delle risorse territoriali da destinare alla fruizione turistica in due grandi gruppi: risorse ambientali e risorse monumentali. Tra quelle ambientali sono da includere non solo aspetti geomorfologici o vegetazionali (come boschi, fiumi e lagune), ma anche i più tipici assetti del paesaggio dovuti alla peculiare antropizzazione di questo territorio.

#### *Segnalare le risorse ambientali*

Le aree dove è ancora possibile imbattersi in pregiati ambienti seminaturali, a stento mantenuti nonostante il processo di urbanizzazione rurale, sono le aste fluviali. Esse sono già state individuate per l'inserimento di segnaletica di percorsi tematici (vedi sopra). Ai segmenti fluviali su accennati bisogna aggiungere il basso corso del Tagliamento (sponda destra) con segnalazioni a Bibione (altra connessione tra il sistema turistico balneare e quello d'entroterra) e a S.Michele. In una fase successiva sarà opportuno arricchire l'offerta di ambiti fluvio-lagunari minori, in molti casi associabili a siti monumentali rivieraschi, segnalando ad esempio la connessione Loncon - mulino di Belfiore, o Malgher - parrocchiale di Corbolone.

Particolare riguardo va dedicato alla segnalazione delle aree anfibie, come evidenziato anche dal Comune di Caorle, anche in collaborazione con il Comune di Concordia, che sembra invece voler privilegiare esclusivamente le risorse monumentali.

Altre risorse ambientali da segnalare sono alcune specifiche tipologie di paesaggi umani; si tratta ancora di segnalazioni d'area, integrate da indicazioni puntuali. Tali assetti paesaggistici sono in grado di connotare efficacemente il territorio, evidenziandone le attrattive da destinare ad un'utenza turistico-ricreativa la cui stagionalità è ben più lunga di quella balneare. E' dunque da collocare la segnaletica relativa a:

- 1) Pramaggiore e la Mostra dei vini;
- 2) un itinerario enogastronomico (con diramazioni) partendo da S.Stino di Livenza per Loncon, Comugna, Belfiore, Pradipozzo fino a Portogruaro;
- 3) Porto peschereccio di Caorle e villaggio di casoni in località Falconera;
- 4) antiche corti rurali (Cà Cottoni e Cà Corniani) e aziende per ristorazione agrituristica.

#### *Segnalare le risorse monumentali*

Dalle indicazioni pervenute dai singoli Comuni emerge anche in questo settore di pianura una cospicua sedimentazione monumentale, anche se di tutti i siti da

valorizzare è opportuno avviare una selezione. La segnaletica dovrà comunque rendere esplicita l'effettiva fruibilità del manufatto (se è visitabile o meno).

Seguendo un percorso diacronico, l'importante monumentalità archeologica (centro storico e scavi di Concordia e Museo Archeologico di Portogruaro) dovrà essere segnalata sia nei siti balneari tra Piave e Tagliamento, sia nei terminals viari (stazioni ferroviarie, di autobus e caselli autostradali).

Una cura particolare merita il centro storico di Portogruaro, che presenta un gran numero di emergenze storico-monumentali; la lettura immediata del complesso sedimentarsi di manufatti potrà conseguirsi inserendo pannelli illustrativi nelle pertinenze del centro storico, privilegiando le seguenti tematiche: a) il porto fluviale e i mulini; b) l'edilizia aristocratica; c) il tessuto urbanistico; d) gli edifici religiosi.

Strettamente connesse al già indicato itinerario turistico lungo il Reghena, sono i pregevoli siti delle abbazie benedettine di Summaga e di Sesto (integrare/uniformare la segnaletica già esistente). Del restante patrimonio monumentale religioso va integrata anche la segnaletica relativa alla basilica di Caorle, ma anche la fitta maglia di parrocchie rurali e oratori campestri.

Assai peculiare in quest'area è la struttura delle borgate rurali, costituite per lo più di aggregati a schiera lungo le strade principali, ove ampi portoni consentono l'accesso alle pertinenze domestiche e alla campagna circostante. Meritevole l'allestimento di segnali nei casi di borgata "a riviera" di Teglio, Portovecchio, Gai, Gorgo Malafesta e S. Giorgio.

Durante l'epoca veneta questo territorio non ha visto la grande espansione della civiltà di villa come nel Veneto centro-occidentale. Sono comunque presenti alcune suggestive testimonianze di un'antica presenza di interessi nobiliari anche nelle campagne tra Livenza e Tagliamento. E' quanto mai opportuna la segnalazione di:

- 1) nucleo settecentesco di Alvisopoli;
- 2) villa Bombarda a Portovecchio (verificare se è visitabile);
- 3) barchessa Mocenigo a S. Michele al Tagliamento;
- 4) ville ed insediamenti connessi alla recente bonifica (in località Brussa, Franzona e Pradis).

## **7. Fruibilità turistica del progetto**

La comunicazione, l'informazione, la interpretazione sono, come noto, la condizione primaria di uno sviluppo turistico: se non conosco l'esistenza di una risorsa o di un sito ovvero non ne comprendo i valori, è escluso che possa valutare (e quindi decidere) se mi interessa fruirne. Pertanto, dimostrare la fruibilità turistica di una comunicazione diretta all'ospite è un esercizio di tautologia.

Divengono, invece, assai rilevanti le modalità con cui il progetto viene svolto: esse, infatti, aumentano, anche in misura molto significativa, l'efficacia comunicativa, poiché i benefici conseguibili sia in termini di quantità attratte che di motivazioni e comportamenti indotti.

In questo senso sono il livello e la soddisfazione nella fruizione da parte dell'ospite (turista) che vanno perseguiti attraverso i contenuti di progetto.

A tal fine sono sei le linee guida lungo cui si potrà dipanare la comunicazione:

1. la segnaletica deve essere radicata laddove sicuramente sarà fruibile per i (potenziali) ospiti ed avere uno svolgimento logico e logistico che si *ramifica* verso le destinazioni puntuali (*i frutti* offerti al turista). Pertanto si intende iniziare dalla segnaletica stradale di scorrimento (secondo livello) sia in termini informativi (pannelli *atlantici* con elenco dei siti, cartelli direzionali con pittogrammi Anas) che interpretativi (iterazione del logo e della denominazione sui pannelli *atlantici*);
2. la comunicazione contenuta nella segnaletica deve essere unitariamente riconoscibile dall'ospite al fine di ingenerare la percezione di una regione che non è attualmente presente negli atlanti del turismo: la *Venezia Orientale*. La selezione per il contenuto delle liste di attrazioni deve essere congruente con l'interpretazione dell'area e viceversa: es. capitello del logo e area archeologica concordiese; gambero di fiume e itinerari del Livenza;
3. i percorsi resi evidenti e così proposti devono facilitare al massimo il drenaggio nell'intero territorio economico e sociale degli imponenti flussi in transito e in soggiorno (sostanzialmente agli estremi nord-ovest e sud-est dell'area). Perciò in prima battuta sono i tre assi di attraversamento e/o la maglia fluviale a costituire rete privilegiata di questa operazione diffusiva: l'ospite deve accorgersi dei valori che 'attraversa' e normalmente 'trascura';
4. l'interpretazione della *Venezia orientale* proposta all'ospite deve essere pianamente connotata attraverso le proposte dei siti attrattivi senza assolutamente perdere le valenze turistiche consolidate – Venezia e le spiagge;
5. l'avvio delle azioni dalla radice –assi di scorrimento dei flussi in transito e/o località balneari- trova sviluppo ed ordine logico della ramificazione attraverso un abaco unitario per le successive realizzazioni. In questo senso la segnaletica informativa ed interpretativa dei singoli siti o luoghi (es. Fratta, Brussa, centro storico di Caorle e Portogruaro, nodi eccellenti di Fossalta) dovrà essere oggetto di interventi paralleli e fortemente interrelati con i progetti di recupero, tutela e animazione locale;
6. la selezione di luoghi, siti e attrattive –*i frutti* offerti- avviene col criterio della perfetta 'funzionalità' ovvero escludendo con certezza la generazione di attese che possano essere deluse 'giunti a destinazione' (un museo non aperto, un sito non visitabile, un'azienda stagionalmente chiusa).

Queste cautele possono garantire una fruibilità turistica circostanziata e soddisfacente, ponendo le basi sia logiche che cronologiche e logistiche perché l'intero sistema ospitale locale possa evolversi nel medio periodo a partire da una corretta premessa di azione immediata (*radicamento*).

Ciò garantisce anche la continuità del progetto, sia territoriale che concettuale.

### *Segnaletica = informazione per l'accessibilità*

Come noto l'informazione relativa ad un sito, un bene culturale o ambientale, una attrazione artificiale è condizione primaria per la sua (potenziale) fruizione: la comunicazione della loro esistenza ad un (potenziale) pubblico avvia il complicato processo di trasformazione di una qualsiasi 'risorsa localizzata' in un prodotto (o parte di prodotto) turistico.

Accanto alla informazione, l'accessibilità alla risorsa, da parte del (potenziale) fruitore è seconda variabile cruciale del (potenziale) sviluppo turistico: un bene o un sito possono essere noti come i più meritevoli di visita e generare elevate aspettative nel pubblico ma, in assenza di un 'ragionevole' accesso (viabilità, percorribilità, orario di apertura, costo del viaggio), difficilmente si potrà concretizzare un effetto di economia ospitale. In altre parole, una ridotta accessibilità (un elevato costo di viaggio, un'apertura una tantum, il particolare impegno fisico richiesto) può comunque dare luogo ad un apprezzamento della risorsa, ma per una selezione di fruitori (nicchia) così ridotta da non poter generare benefici apprezzabili in termini di spesa, soggiorno, operatori, addetti.

In questo progetto la Provincia di Venezia intende promuovere un'iniziativa di informazione diretta a migliorare l'accessibilità di alcune risorse localizzate nel proprio territorio e, segnatamente, nella cosiddetta *Venezia orientale*.

Lo strumento è la segnaletica di secondo livello, ovvero quella che interviene sull'accessibilità stradale di 'confluenza' verso i siti individuati, raccogliendo ed incanalando i (potenziali) flussi di fruitori dalla rete generale di viabilità, nazionale, provinciale e locale.

### *Itinerario come strumento di sviluppo turistico*

Oggetto della informazione-accessibilità sono non singoli siti o beni puntuali ma gli itinerari naturalistici, storici, artistici e culturali in cui particolare attenzione viene dedicata al 'tema' delle zone umide: valli, lagune, foci di fiume, canali, tagli, e altri elementi segnici delle *Terre di Venezia* e della loro cultura d'acqua.

L'itinerario è, come dimostrato da molti esperti (Ciset 1995) uno strumento della valorizzazione e promozione turistica dei territori meno noti, in cui l'effetto di sinergia conseguito dalla 'rete di risorse' offerte permette di ovviare alla ridotta attrattività di ogni singolo bene, alla insufficiente divulgazione delle informazioni, alla minore accessibilità rispetto a destinazioni massive, a tipologie di fruizione specialistiche diverse dalla balneazione o dalla visita ai grandi musei.

L'itinerario, inoltre, viene indicato come strumento di decongestione dei territori in cui il turismo ha saturato alcuni punti, generando diseconomie e depauperamento dell'esperienza di fruizione: gli itinerari alternativi nelle famose città d'arte e gli itinerari integrativi 'attorno' alle grandi mete (siano essi *arriere pays* costieri, basse valli montane o regioni storiche) sono ormai diffusi nelle principali aree turistiche europee (Languedoc-Roussillon; bassa valle d'Aosta e Vaucluse; Castelli del Trentino e della Germania). Essi si sviluppano per lo più su tematismi che facilitano la comunicazione e l'apprezzamento da parte del pubblico, sempre avendo

come riferimento l'accessibilità logica e fisica dei diversi siti e beni, lungo percorsi immediatamente individuabili e di garantita percorribilità.

Tutti questi requisiti rendono assolutamente lapalissiana la necessità della segnaletica come condizione basica di individuazione dell'itinerario da parte del fruitore e di 'guida minima' per qualsiasi tipo di esperienza.

Questa necessità è tanto più acuta per due caratteri degli itinerari individuati nel progetto Terre di Venezia:

- la loro relativa novità, sia per i fruitori locali (metropolitani) che, a maggior ragione, per i forestieri;
- la loro 'naturalità' elevata che determina varie tipologie di viabilità, interruzioni e cambi di ambiente, punti e tratti di diverso pregio e fruibilità.

Per essere chiari, se un turista può piacevolmente 'sperdersi' a Venezia lo smarrimento del percorso in valle o l'incrocio errato in aperta campagna rende assai meno apprezzabile un itinerario innovativo.

### *Il secondo livello: guidare i fruitori verso le risorse*

La segnaletica di secondo livello ha, dunque, come obiettivi:

- l'informazione sulle risorse (esiste questa attrattiva, vi trovate in sua prossimità), rivolta a chi passa per caso o a chi sta cercando l'itinerario avendone ricevuta preventiva informazione altrove (a casa, in hotel);
- l'informazione sull'accessibilità concreta e/o ottimale alle stesse (dovete prendere questa direzione, siete a questa distanza);
- l'informazione sull'intero itinerario (tematismo, lunghezza, tappe, modi di accesso, consigli, connessioni e rimandi).

In particolare l'ultimo punto evidenzia un altro rilevante scopo del progetto *Terre di Venezia*: la uniformità della informazione relativa all'ambito provinciale per una comunicazione facilitata e più immediatamente evocativa verso il turista.

Questo è il senso del 'logo' adottato a scala provinciale a prescindere dai tematismi e dai localismi che, comunque, vanno esaltati caso per caso nella segnaletica di primo livello: interna a singoli itinerari o siti o sistemi di offerta (es. le Ville, i parchi letterari).

L'idea, quindi, è che questa realizzazione di segnaletica costituisca (anche) progetto pilota, di verifica di un prototipo, adattabile e declinabile nell'intero sistema ospitale delle *Terre*, al secondo livello.

Non solo. L'intendimento unitario da parte della Provincia si estende ad altre iniziative turistiche, sia che abbiano come riferimento temi e percorsi (ad esempio il Cd-rom dei Musei, organizzato su itinerari tipologici di cultura, archeologia, natura, storia), sia che riguardino ambiti specifici (*C'era una volta il mare, Tra ville e villeggianti*), sia che utilizzino altri strumenti di informazione e promozione (Le guide *Achab*, gli editoriali su riviste come *Bella Italia* o *Grand Tour*, la presenza in Bit).

### *Secondo livello il ruolo del logo*

Si è ben consapevoli che al primo livello sarà indispensabile 'personalizzare' la cartellonistica e la sua funzione di 'guida passiva', coerentemente ai singoli progetti e contesti di fruizione. Segnali e illustrazioni in un giardino all'italiana potrebbero richiedere diversi materiali, supporti, dimensioni, protezioni, caratteri da quelli lungo un arginamento o una chiusa fluviale. Indicazioni per i pedoni saranno organizzate diversamente da quelle per i canoisti, i ciclisti, i cavallerizzi.

L'appropriatezza dei linguaggi, dei segni e delle forme, così come la creatività dei progetti, non deve essere mortificata ma esaltata dall'unicità di messaggio a scala provinciale, la cui efficacia potrà essere sperimentata da questo primo intervento sui itinerari della *Venezia orientale*.

I segnali, perciò, avranno anche la funzione di saggiare la capacità del 'logo' di avviare nell'immaginario del passante-fruitoro un unicum territoriale riferito a Venezia, con proprie specificità distintive da quelle del centro storico più noto.

Nel caso si verificasse, come è stato per la denominazione *C'era una volta il mare* una abitudine (anche inconscia), ad identificare con lo stesso logo iniziative ospitali diverse, anche da parte degli stessi operatori locali, l'impegno informativo avrebbe raggiunto (con un investimento contenuto) un'importante soglia nella comunicazione generale. Il turista, con il suo passa-parola, diverrebbe tramite di un 'riconoscimento' e di una 'attesa' sulla quale il sistema turistico locale avrà opportunità di giocare le proprie offerte concrete.

Il soggetto pubblico avrà in tal modo assolto ad un neutrale e generale ruolo di informazione, lasciando spazio completamente aperto ai privati.

Nel proseguimento del progetto Terre di Venezia il logo potrà divenire un *marchio* adottato da alcuni operatori del sistema, a tutela del fruitore e di una condivisa qualità del prodotto. Sarà compito di promozione e coordinamento futuro anche il collegamento tra itinerari e tra ambiti provinciali (relativamente) distanti, attraverso iniziative diverse dalla segnaletica e ugualmente diffuse nel mercato turistico: *passaporti* di fedeltà, *carte intelligenti*, ed altro.

In questo senso il *logo*, che sarà coniato per la *Venezia orientale* dalla Società di comunicazione incaricata di sviluppare l'azione 11), contribuirà ad arricchire e perfezionare la proposta.

## **8. Itinerari turistici connessi all'intervento**

Gli itinerari turistici connessi all'intervento sono quelli riorganizzati nella già citata *Guida agrituristica dell'area nord-orientale della Provincia di Venezia*, edita nel dicembre 1998 nella raccolta delle *Guide aries* e prodotta con la partecipazione finanziaria della Provincia nell'ambito degli interventi comunitari volti allo sviluppo delle zone rurali.

Dieci sono gli itinerari abilmente organizzati, tematicamente e territorialmente tra loro integrati, che qui ci limitiamo ad elencare e rinviamo alla *Guida* (v. copia allegata) per una più completa ed esaustiva lettura:

- 1) tra Cortellazzo e Caorle, lungo la litoranea Veneta, tra luoghi di pregio ambientale (laguna e pineta del Mort), il centro storico e la laguna di Caorle;
- 2) orizzonti della bonifica, tra sontuosi complessi agricoli (Pasti, Cà Corniani, Chiggiato), manufatti idraulici (idrovoce, ponte levatoio);
- 3) mare, valli e pescatori, dal mare di Caorle, intorno alle valli, attraverso complessi (S.Gaetano) e aziende (Castello di Brussa) agricole e villaggi di pescatori (casoni);
- 4) fiumi canali e campi, al centro della bonifica, tra resti romani chiese e musei;
- 5) ville, acque e parchi, tra le ville sette e ottocentesche (Carnielli, Morosini, Gubitta e Agazzi) e giardini, corsi d'acqua naturali (Livenza) ed artificiali (Piavon) comunque imponenti;
- 6) ville, santuari e castelli, intorno al Livenza, da villa Zeno, alle chiese (Rosario, S.Agostino, S.Vitale, SM Assunta e S.Susannad), ai mulini di Blessaglia e Belfiore;
- 7) arte, storia e vigneti, partendo dal centro storico e archeologico di Concordia, su attraverso i boschi e i vigneti di Lison, i mulini (Blessaglia, Belfiore, Stallis, Boldara), fino a tornare nella città murata di Portogruaro;
- 8) viaggio tra le abbazie e i castelli;
- 9) sulle tracce di Ippolito Nievo che nelle vesti del Carlino (Confessioni di un Italiano), ci fa scoprire le sensazioni dell'intellettuale risorgimentale, morto prematuramente partecipando attivamente (spedizione dei Mille) all'unione nazionale;
- 10) tra valli e casoni, alla scoperta della laguna orientale dalla Brussa, attraverso le valli, fino alla foce del Tagliamento.

## 9. Indicatori fisici del progetto

Gli indicatori fisici del progetto sono costituiti dagli elementi di segnaletica stradale e dai cartelli prefigurativi con posizionamento stradale descritti in termini prestazionali, tecnici ed economici nel capitolo 3, con i sottotitoli "caratteristiche tecniche dei materiali da impiegarsi per la costruzione di segnali stradali", "elementi di elenco prezzi" e "computo metrico estimativo".

Detti indicatori fisici vengono, altresì, rappresentati anche nell'abaco (all. A, DISEGNI) alle tavole 32 - 35.

## 10. Localizzazione del progetto

"Localizzazione del progetto" è definizione impropria e fuorviante che manteniamo solo per rispettare l'ordine e il "fascicolo di candidatura", ciò non in quanto non sia possibile procedere alla localizzazione anche precisa degli interventi, anzi come si evince dal progetto essa è avvenuta piuttosto puntualmente, ma ridurrebbe il valore del lavoro di carattere volutamente generale.

In ogni caso, sono state raccolte tutte le proposte presentate dai Comuni intervenuti alle conferenze di servizio (v. § 1), opportunamente rielaborate e riorganizzate secondo la logica di itinerari tematici già trattati nel precedente § 8.

Gli Enti locali attivamente intervenuti hanno indicato le seguenti ipotesi di lavoro, proponendo di segnalare per:

- Caorle, 4 luoghi notevoli di interesse storico, artistico e culturale (centro storico, scavi archeologici e duomo, Madonna dell'Angelo, Scogliera viva) e 1 di interesse ambientale (valle Vecchia);
- Cinto Caomaggiore, 2 ville (Trevisan, Bornacin) e 3 chiese (della Madonna della Concessione, S.Biagio, S.Giovanni Battista);
- Concordia Sagittaria, 2 monumenti di particolare interesse storico e architettonico (palazzo Municipale, vescovile, ) ville (Soranzo, ecc.), 5 luoghi di culto (chiesa di S.Pietro, chiesa di Madonna di Tavella, chiesa di S.Giusto, cattedrale di S.Stefano, battistero);
- Fossalta di Portogruaro, 5 siti di interesse storico e culturale (chiesa S.Zenone, museo I.Nievo, museo etnografico, castello di Fratta e Alvisopoli) e 2 di notevole interesse ambientale (Quercie secolare e oasi nazionale Wwf);
- Gruaro, i Mulini di Stalis;
- Pramaggiore, 6 siti di interesse prevalentemente storico architettonico e culturale (chiesa S.Giacomo, villa Altan, chiesa S.Marco, chiesa S.Maria Assunta, villa Collovini, chiesa S.Susanna), ma anche di peculiarità locali (museo etnografico e mostra nazionale vini);
- Portogruaro, 17 siti d'interesse prevalentemente storico, architettonico e culturale (abazia di Summaga, villa Bombarda, chiesa di Porto vecchio, pieve S.Martino, porta S.Gottardo, villa Comunale e museo paleontologico, mulini e ponte S.Andrea, Duomo, Municipio, collegio Marconi, chiesa SS: Cristoforo e Luigi, porta S.Giovanni, chiesa S.Giovanni, porta S.Agnese e museo della città, chiesa S.Agnese, centro storico) ma anche (2) di interesse ambientale (bosco del Merlo e parco comunale);
- S.Stino di Livenza, 5 ville (Rubin, Calzavara, Agazzi, Migotto, Gubitta) il Castello, 3 chiese (S.Marco, del Rosario, della Madonna della Salute, l'itinerario fluviale lungo il Livenza, i boschi di Blandiziol e Prassaccon e l'itinerario di *C'era una volta il mare* (2 aree attrezzate, 3 percorsi vita, 10 pontili, 2 rampe di varo natanti).

La segnalazione solo di questi luoghi comporterebbe un impegno ben superiore alle disponibilità ora accertate nell'ambito del bando d'azione locale, tuttavia trovano perfetta corrispondenza con il progetto generale di segnaletica per la *Venezia orientale*, pensato per essere realizzato per stralci in funzione proprio alle disponibilità.

In questa fase, si ritiene opportuno impegnare questo primo stralcio di risorse per finanziare l'informazione e quindi la segnaletica d'indirizzo (stradale) e di accesso agli itinerari, fornendo nel contempo un abaco di proposte progettuali per la

realizzazione della segnaletica interna, concernenti tematismi e specificità molto diverse e peculiari.

Tale segnaletica troverà dislocazione prevalente lungo le strade provinciali e comunali per loro stessa natura di proprietà delle Amministrazioni locali interessate, così come si evince dalla cartografia allegata (all. c) in scala 1:10.000.

Non sono pertanto esclusi possibili, anzi auspicabili, interventi qualora si rendessero disponibili ulteriori risorse, privilegiando innanzitutto la viabilità superiore e quella di ingresso agli itinerari in questione, con ciò sperimentando anche forme nuove di collaborazione.

## 11. Piano finanziario del progetto

I costi complessivi del progetto, trattandosi di progetto generale, sono piuttosto rilevanti e, seppure molto approssimativamente, si aggirano intorno a un miliardo e duecento milioni di lire.

Tuttavia, il primo stralcio del progetto è stato dimensionato per corrispondere al costo della spesa resa disponibile dal bando che, limitatamente alla segnaletica, era di £ 150 milioni e più recentemente (fax 3.6.'99, n. 3050 di prot. Gal) è aumentata a £ 176,5 milioni.

La collaborazione della Provincia, per la formazione del piano e del progetto di segnaletica prevista dalle misure 9b) e 11 del Pal (Piano d'azione locale), è stata approvata dalla Giunta il 18.5.'99 con Dgp 21444/334 di verbale esecutivo, avente per oggetto appunto "Terre di Venezia - Circuiti turistici integrati - Piano d'iniziativa comunitaria *Leader II* della *Venezia orientale* - Progetto di segnaletica - Concertazione".

A fronte di una spesa originariamente prevista di £ 250 milioni, coperti fino al 70% con il contributo *Leader*, pari a £ 175 milioni, di cui £ 105 milioni per la realizzazione della segnaletica dei circuiti turistici integrati (azione 9b) e £ 70 milioni per la redazione del piano di segnaletica nel quadro dello studio di comunicazione globale (azione 11), con il suddetto provvedimento la Provincia garantisce pertanto la copertura della differenza pari al 30% sulle due azioni, in particolare di:

- ↳ £ 45 milioni per la realizzazione del primo lotto di £ 150 milioni di segnaletica dei circuiti turistici integrati della *Venezia orientale*;
- ↳ £ 30 milioni, quale concorso a contributo della spesa a carico di tutti i Comuni *Leader II* della *Venezia orientale*, per la redazione del piano di segnaletica turistica di cui all'azione 11.2) studio di comunicazione globale, necessari appunto a liquidare le competenze progettuali.

In particolare, la Provincia mette a disposizione del Comune di Portogruaro, in quanto capofila degli Enti locali della *Venezia orientale* il piano di segnaletica turistica e risorse proprie derivanti dall'avanzo di amministrazione per £ 45 milioni, da ripartire tra i Comuni interessati all'iniziativa, secondo le priorità e le caratteristiche delineate nel presente progetto di segnaletica.

Pertanto, con la concorrenza residua dei Comuni interessati (£ 7.950.000), il

contributo *Leader* richiesto è tutto quello resosi disponibile nel quadro dell'azione 9) circuiti turistici integrati, misura b) concernente gli interventi di segnaletica, per complessive £ 123.550.000.

---

QUADRO ECONOMICO DEL PROGETTO DEFINITIVO – 1° STRALCIO

A) OPERE A BASE D'ASTA

Importo dei lavori ..... L. 114.750.000

B) SOMME A DISPOSIZIONE

1 – Spese tecniche ammesse

a contributo 12% di A L. 13.770.000

2 - Iva 20% su A L. 22.950.000

3 – realizzazione prototipi

per la segnaletica di  
prefigurazione

(Iva inclusa) L. 20.000.000

4 - Imprevisti L. 5.030.000

---

Sommano per somme a disposizione ..... L. 61.750.000

---

TOTALE GENERALE (A+B) ..... L. 176.500.000

---

## Bibliografia

- *Atlante dei vincoli paesaggistici della Provincia di Venezia*, 1991, Aavv, Coses e Provincia di Venezia;
- *Carta faunistica venatoria della Provincia di Venezia*, luglio '86, Aavv, Provincia di Venezia;
- *C'era una volta il mare – acque sorgive e paesaggi della memoria – ovvero il futuro del turismo culturale tra Veneto orientale e Friuli occidentale*, luglio '96, Aavv, Provincia di Venezia, Edicom edizioni, Monfalcone;
- *Documento programmatico preliminare al Ptp*, febbraio '95, Aavv, supplemento al n. 5/6 della rivista Provincia di Venezia;
- *Guida agrituristica*, aprile '97, Aavv, Provincia di Venezia;
- *Guida agrituristica dell'area nord-orientale della Provincia di Venezia*, dicembre '98, Provincia di Venezia e Paneurope srl, Guide Aries, Udine;
- *I musei della Provincia di Venezia*, 1992, Aavv, Provincia di Venezia;
- *In bicicletta tra Veneto e Friuli, itinerari tra natura e arte dal Livenza al Tagliamento*, ottobre '95, Ediciclo editore srl, Portogruaro;
- *I percorsi del Giubileo, in bici tra religione e cultura nella provincia di Venezia*, 1999, Aavv, Provincia di Venezia, Achab editori, Scorzè (Ve);
- *Itinerari in provincia* (1-il decumano, 2-il portogruarese, 3-l'area centrale, 4-il sandonatese e il litorale), 1993, Provincia di Venezia, Turismo veneto edizioni, Mestre (Ve);
- *Laguna – conservazione di un ecosistema*, 1988, Aavv, Comune di Venezia, Arsenale editore;
- *L'altra Venezia - ciclovacanza a tappe nel territorio provinciale*, febbraio '95, Aavv, Cooperativa Limosa e Provincia di Venezia, Achab editoria, Scorzè (Ve);
- *La protostoria tra Sile e Tagliamento, antiche genti tra Veneto e Friuli*, 1996, Aavv Esedra editrice;
- *La provincia di Venezia*, cartoguide De Agostini, 1990, Aavv, Provincia di Venezia, Novara;
- *La scoperta dell'entroterra, nuovi turismi tra Veneto orientale e pordenonese*, dicembre '94, F.Vallerani, Ediciclo editore srl, Portogruaro;
- *La via Annia, memoria e presente*, 1984, Aava, Provincia di Venezia, Arsenale editrice;
- *Le case dei turisti, dimensioni e qualità del ricettivo residenziale nelle spiagge veneziane*, aprile '99, M.Manente e I.Scaramuzzi, Soc. editrice il Mulino, Bologna;
- *Pedala facile - itinerari per cicloescursioni locali*, settembre '95, Aavv, Achab editoria, Scorzè;
- *Piano territoriale regionale di coordinamento*, ottobre '89, Aavv, Regione Veneto;
- *Praterie vallive e limpide correnti, uomini e paesaggi tra Livenza e Tagliamento in epoca veneta (sec. XVI e XVIII)*, aprile '92, F.Vallerani, Ediciclo scrl. Portogruaro;
- *Progetto preliminare del Ptp*, luglio '95, Aavv, Provincia di Venezia;
- *Quaderni del Ptp* (1 - sintesi dello studio agronomico, idraulico, dell'uso del suolo e geologico; 2 - infrastrutture e mobilità; 3 - la residenza, domanda e offerta per gli anni '90; 4 - il turismo; 5 - l'assetto idraulico; 6 - il paesaggio agrario; 7 - studi sull'agricoltura veneziana), 1994/'96, Aavv, supplementi della rivista Provincia di Venezia;
- *Terre di Venezia*, Itinerari speciali di "Bell'Italia" n. 17 del dicembre '97, Aavv, Editoriale G.Mondadori, Milano;
- *Turismo in canoa*, febbraio '97, Aavv, Cooperativa Limosa e Provincia di Venezia, Achab editoria, Scorzè (Ve);
- *Una Provincia ospitale – itinerari di ricerca sul sistema turistico veneziano*, 1996, G. Di Monte e I. Scaramuzzi, Soc. editrice il Mulino, Bologna;
- *Vie d'acqua del Veneto*, 1983, di F. Vallerani, edizioni La Galiverna, Battaglia Terme (Pd);
- *Visitare la Provincia – un impegno didattico*, 1988, Aavv, Provincia di Venezia, Arsenale editrice, Venezia.

