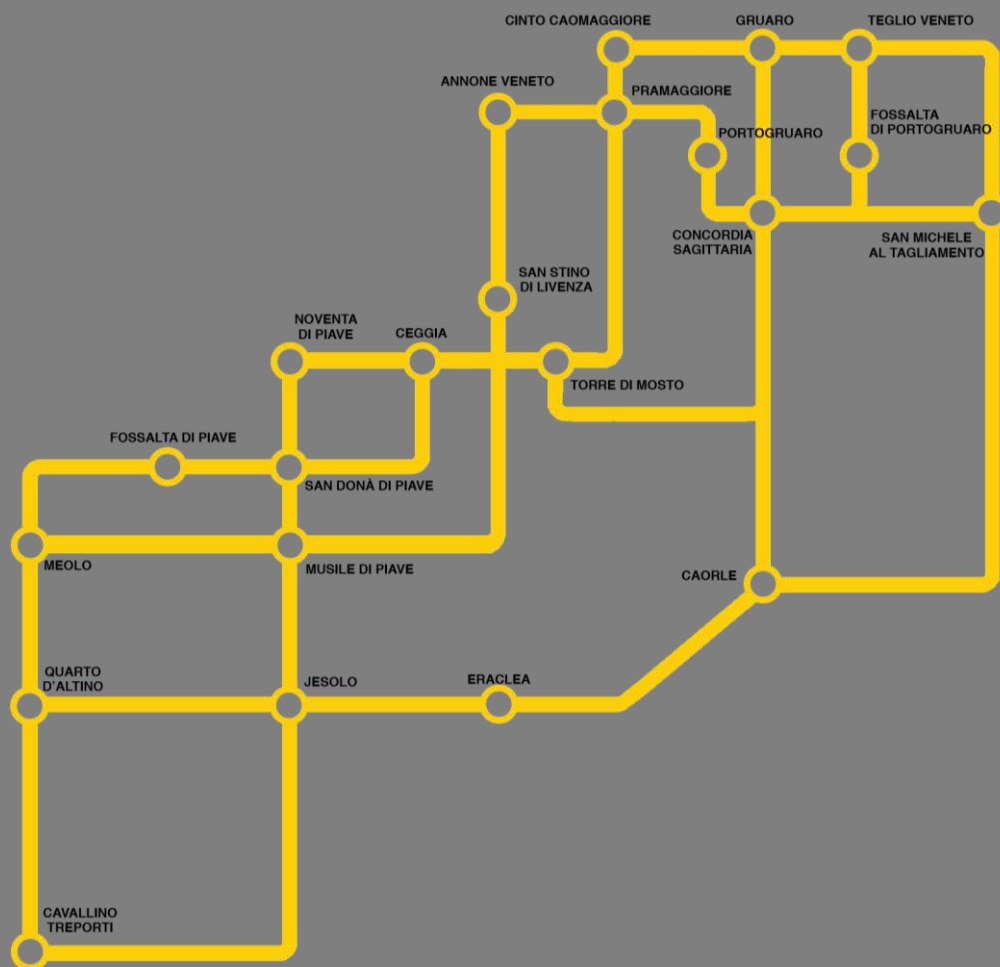


Documento Programmatico d'Area



**Progetti strategici per la Venezia Orientale
VeGAL**





Disegno Progetto Azione. Progetti strategici per la Venezia Orientale

Pubblicazione a cura di VeGAL

Autori:

*Giulia Biason, Simonetta Calasso, Marco Dal Monego,
Cinzia Gozzo, Piercarlo Palmarini, Giancarlo Pegoraro, Paolo Valeri*

Grafica e impaginazione: Marco Dal Monego

Immagini: Archivio VeGAL

Patrocino:



Con il contributo di:



Portogruaro, settembre 2018

INDICE

• Premessa	06
• Introduzione	08
• Progetti Strategici	11
• 52 PP - Progetti Pilota	12
01 - Le Porte	14
Progetto Pilota: 1.1 - Progetto integrato Porta Nord	
Progetto Pilota: 1.2 - Riqualificazione area ex-Perfosfati	
02 - Logistica e trasporti	16
Progetto Pilota: 2.1 - Polo Interportuale del portogruarese	
Progetto Pilota: 2.2 - Grande viabilità territoriale	
Progetto Pilota: 2.3 - Collegamenti su rotaia	
03 - Ciclabilità	20
Progetto Pilota: 3.1 - Masterplan sulle piste ciclabili	
Progetto Pilota: 3.2 - Ciclovia adriatica	
Progetto Pilota: 3.3 - Connessioni costa - entroterra	
Progetto Pilota: 3.4 - Percorsi casa scuola - casa lavoro	
04 - Navigabilità	23
Progetto Pilota: 4.1 - Litoranea veneta	
Progetto Pilota: 4.2 - L'antica via fluviale del Lemene	
Progetto Pilota: 4.3 - Parco Hemingway	
05 - Tutela Idraulica	27
Progetto Pilota: 5.1 - Rischio idrogeologico dei grandi fiumi	
Progetto Pilota: 5.2 - Bonifica idraulica	
Progetto Pilota: 5.3 - Protezione civile distrettuale	
06 - Energia	30
Progetto Pilota: 6.1 - Mobilità elettrica	
Progetto Pilota: 6.2 - Efficientamento energetico dell'edilizia pubblica	
07 - Poli Urbani	32
Progetto Pilota: 7.1 - Water front	
Progetto Pilota: 7.2 - Interventi sui poli formativi	
08 - Ambiente e Paesaggio	33
Progetto Pilota: 8.1 - Il sistema del Lemene-Regghena e dei Laghi di Cinto	
Progetto Pilota: 8.2 - Recupero ex-discarda di via Silos	
Progetto Pilota: 8.3 - Il sistema delle valli da pesca	
Progetto Pilota: 8.4 - Un parco socio ambientale nell'ex-Caserma Castor	
Progetto Pilota: 8.5 - Dal PAES al PAESC	

Progetto Pilota: 8.6 - Un progetto per il terzo paesaggio
Progetto Pilota: 8.7 - Tutela delle specie marine protette

09 - Turismo	39
Progetto Pilota: 9.1 - Riqualificazione delle strutture ricettive	
Progetto Pilota: 9.2 - Marketing territoriale	
Progetto Pilota: 9.3 - Parco dei Forti di Cavallino-Treporti	
Progetto Pilota: 9.4 - Formazione per il turismo	
Progetto Pilota: 9.5 - Turismo del green	
10 - Agrifood	43
Progetto Pilota: 10.1 - Antichi cereali	
Progetto Pilota: 10.2 - Progetto Melograno	
Progetto Pilota: 10.3 - BTS Research Farm	
Progetto Pilota: 10.4 - Centri di formazione, promozione e incubazione	
Progetto Pilota: 10.5 - Cantina dei talenti	
Progetto Pilota: 10.6 - Ca' Corniani	
11 - Impresa	46
Progetto Pilota: 11.1 - Riqualificazione aree produttive	
Progetto Pilota: 11.2 - Mappatura delle opportunità di investimento	
Progetto Pilota: 11.3 - Distretto della domotica	
12 - Digitale	50
Progetto Pilota: 12.1 - BIM (Building Information Modelling)	
Progetto Pilota: 12.2 - H-Campus	
Progetto Pilota: 12.3 - Smart Area	
Progetto Pilota: 12.4 - Piattaforma E015	
13 - Porta est della cultura	53
Progetto Pilota: 13.1 - Paesaggi della bonifica	
Progetto Pilota: 13.2 - Luoghi letterari	
Progetto Pilota: 13.3 - Ecomuseo del Basso Piave	
Progetto Pilota: 13.4 - Teatri e attrattori culturali	
14 - Lavoro	57
Progetto Pilota: 14.1 - Formazione delle eccellenze	
15 - Sociale	59
Progetto Pilota: 15.1 - Spazi per lo sport	
Progetto Pilota: 15.2 - Sistema informativo per i servizi sociali	
16 - Governance	62
Progetto Pilota: 16.1 - La Zona Omogenea del Veneto Orientale	
• Cronoprogramma	64
• Fonti di finanziamento	65
• Le IPA nella programmazione regionale	67
• Enti aderenti all'Intesa Programmatica d'Area della Venezia Orientale	68
• Criteri per l'analisi e la selezione dei progetti	69
• Bibliografia	71

PREMESSA

Con l'approvazione nel 2016 del **Documento Programmatico d'Area** (DpA) da parte del Tavolo di Concertazione (TdC) dell'**Intesa Programmatica d'Area** (IPA) della Venezia Orientale, si è definitivamente avviato il **processo territoriale di pianificazione strategica per il periodo 2014/20**.

Le IPA sono lo strumento di pianificazione partecipata, evoluzione dei "patti territoriali", disciplinato dalla LR n. 35/2001 dalla Regione Veneto: l'IPA della Venezia Orientale è stata riconosciuta dalla Regione con DGR n. 3517/2007. Uno strumento guidato dalla Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale istituita ai sensi della LR n. 16/1993, che presiede un Tavolo di concertazione costituito da 45 istituzioni pubbliche e private, rappresentative del territorio nord orientale della città metropolitana di Venezia.

22 Comuni, un'area di oltre 238.000 abitanti, in cui operano oltre 22.000 imprese e che ospita oltre 25 milioni di presenze turistiche in un territorio di 1.135 Kmq, contrassegnato da fiumi, lagune, canali e 14 aree sic-zps: sono questi i dati salienti di un territorio omogeneo denominato **Veneto o Venezia Orientale**. Un territorio che costituisce **metà dei comuni dell'area metropolitana di Venezia**, in cui vi operano **un terzo delle imprese leader metropolitane** e che funge da **porta di accesso a Venezia e al Veneto, per e dall'est europeo**.

Il DpA rappresenta la visione che il partenariato territoriale ha scelto come **disegno futuro per quest'area**: un'area che intende confermare il suo **sviluppo equilibrato**, che punta a politiche in cui far **coesistere in modo sostenibile le sue vocazioni: turistica**, ma anche del settore **primario, produttiva**, oltre che **residenziale**.

Una visione che, nel 2017/2018 è stata la base per definire il **Piano strategico metropolitano** e che, in linea con lo scenario delineato in "**Europa 2020**", guarda a due target: **giovani e imprese**, perché è da questi due non solo riferimenti, ma destinatari e beneficiari delle azioni, che occorre partire per programmare ogni attività.

Se il Documento Programmatico d'Area costituisce la "visione" di medio periodo (ossia che guarda al 2023, come termine di attuazione del periodo 2014/20), con il presente documento s'intende **passare dalla visione a degli scenari progettuali**, operando una prima definizione dei 16 "progetti strategici" del DpA e che declinano i 4 obiettivi in cui si articola la strategia territoriale.

I **4 obiettivi del DpA** sono: infrastrutture e mobilità; territorio e ambiente; impresa e innovazione; qualità della vita.

I **16 "progetti strategici"** sono: le porte; logistica e trasporti; ciclabilità; navigabilità; tutela idraulica; energia; poli urbani; ambiente e paesaggio; turismo; agrifood; impresa; agenda digitale; porta est della cultura; lavoro; sociale; governance.

Abbiamo chiamato questo documento "**Disegno, Progetto, Azione**", per ribadire la sua strumentalità al DpA vero e proprio, ma allo stesso tempo la sua funzione di costituire un primo contributo per **passare alla progettazione di quegli interventi solo delineati nel DpA**; un documento elaborato da VeGAL con il supporto di uno staff di giovani professionisti e con il sostegno del mondo finanziario che ha ritenuto importante sostenere questa fase di **pre-progettazione**, sviluppata con l'**approccio bottom up**, metodologia di riferimento per l'Agenzia di sviluppo VeGAL.

Un **documento di lavoro aperto al contributo di tecnici ed esperti**, continuamente e velocemente **aggiornabile**, che lancia alcune **sfide**, guardando **anche oltre il parco progetti del DpA**. Un documento redatto a partire dai contributi tecnici e scientifici forniti dai principali **stakeholders territoriali**, incontrati singolarmente e collettivamente in un lungo processo di **pianificazione partecipata** che ha interessato il triennio 2016-2018.

Scopo di questo strumento è **sensibilizzare in primis i proponenti dei singoli progetti strategici** nell'avvio delle fondamentali fasi di progettazione di ciascun singolo intervento. Al contempo uno strumento che

permette di comprendere a pieno le **sinergie tra attori e azioni**. Negli obiettivi degli operatori locali sarà uno strumento per avviare la ricerca dei finanziamenti, non come mera operazione di fundraising, ma anche e soprattutto come mezzo per coinvolgere i decisori regionali, nazionali e comunitari in progetti che non siano solo “operazioni”, ma **sfide e passioni da condividere**.

Ma anche ed infine uno strumento per **coinvolgere il tessuto economico**, gli imprenditori, ossia per programmare con loro, le azioni loro destinate.

Le attese riposte in questo lavoro sono dunque molte e pertanto **ogni collaborazione sarà ben accolta**, sia per contribuire ad affinare ciascun singolo progetto, sia per segnalare nuove opportunità o per raccogliere dati, trend e scenari.

Il Consiglio di Amministrazione di VeGAL

Domenico Favro, Giampietro Orlandi, Loris Pancino, Simone Pivetta, Alberto Teso

La Cabina di Regia del Tavolo di concertazione dell'IPA Venezia Orientale

Loretta Aliprandi, Andrea Cereser, Mirco Crosera, Guido Marcati, Roberta Nesto, Giampietro Orlandi, Loris Pancino, Maria Teresa Senatore

INTRODUZIONE

“Disegno, Progetto, Azione”, dunque, come strumento di lavoro, aperto, aggiornabile.

Strumento di passaggio dalla visione politica delineata dal DpA dell'IPA, agli scenari progettuali in esso previsti.

Uno strumento partecipato. Bottom up

In fase di avvio della programmazione 2014/20, delineatasi definitivamente solo a partire dal 2016, sono state realizzate diverse attività: momenti di analisi scientifica in **seminari** di studio, occasioni di sintesi nell'ambito di **pubblicazioni** tecniche, analisi dei risultati del periodo 2007/13, approfondimento sui **fondi** 2014/20, **confronti** con le istituzioni e le parti private. Un processo delineatosi per step successivi, che ha portato nel 2016 all'approvazione del nuovo Documento Programmatico d'Area.

Dal 2017, parallelamente al progressivo definirsi del nuovo ente metropolitano di Venezia, il processo è stato condotto anche per costituire un elemento di riflessione e contributo territoriale al percorso di pianificazione della **costituenda Città metropolitana di Venezia**. Ciò è stato condotto operando “di fatto” come quella “**zona omogenea**” che il nuovo statuto metropolitano prevede proprio per la zona del Veneto orientale, in cui, dal 1993, la **LR n. 16/1993** ha contribuito a generare una governance qualificata, guidata dai Sindaci e delineata nello strumento della **Conferenza dei Sindaci**.

Nel 2017 il percorso del DpA si è quindi, infine, consolidato: la visione di **equilibrio tra le vocazioni** è stata confermata; sono stati recepiti i contenuti dei 16 “contenitori” costituiti dai **progetti strategici** in cui si articola il DpA; il DpA è stato ripreso nel Piano strategico metropolitano ed anzi è stato assunto a modello dalla Città metropolitana per rapportarsi anche con le altre “zone omogenee” in cui potrebbe articolarsi il territorio metropolitano.

Parallelamente alcuni progetti sono stati finanziati e ne è stata avviata la realizzazione, a testimoniare che si tratta da un lato di progetti tarati sulle reali esigenze del territorio, “necessari”, dall'altro che sono effettivamente “cantierabili” e realizzabili.

Il punto di partenza è stato il **parco progetti costituito dal DpA**: un'importante base dati, formata in alcuni casi da suggestioni, in altri di progetti più definiti, in altri ancora di progetti anche in fase di attuazione o di necessari lotti di completamento di progetti di più ampia scala già avviati sul territorio.

Un parco progetti in gran parte di nuova ideazione, ma anche con molti temi emersi nel DpA 2007/13 e nel “Piano strategico per lo sviluppo” promosso dalla Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale al termine del periodo 2007/13 (che individuava 10 progetti strategici).

Lo stimolo raccolto era ora quello di aiutare il tessuto territoriale a definire meglio le sfide appena delineate, agevolando la collaborazione e la ricerca di finanziamenti per le operazioni ipotizzate.

Al tempo stesso si era raccolta l'esigenza di effettuare una **nuova puntuale audizione territoriale** per raccogliere dai singoli le proprie aspirazioni, raccordandole con la propria pianificazione strategica e gli **elementi costitutivi e caratterizzanti il territorio di riferimento**: è stato quindi realizzato tra maggio e giugno 2018 un nuovo processo di confronto con ciascun Comune dell'area di riferimento, adottando come strumento di riferimento la visualizzazione territoriale mediante “mappe”. Mappe, quindi, per rappresentare processi, progetti, collegamenti potenziali, storie, peculiarità. Mappe per aiutare a fare sintesi delle proprie esigenze, collegandosi a quelle altrui.

Le mappe hanno permesso di avviare una riflessione sulla Venezia Orientale, intesa non solo come «*territorio da attraversare*» per raggiungere altri siti/luoghi, in passato con la Via Annia ed ora con l'A4, ma come «*luogo da vivere e visitare*». Un sistema est-ovest (A4, Triestina, Ferrovia e Litoranea Veneta) e dall'entroterra verso il litorale, ma costituito da centri storici, aziende, musei, eccellenze e aree verdi: le «**mappe valoriali**» evidenziano unicità, attività produttive, sistemi di collegamento e tutto ciò che può assumere un valore metropolitano.

Allo stesso tempo le esigenze espresse ed inesprese, sono state messe in relazione e aiutate ad uscire, ricordando progetti pilota sperimentati negli anni, casi di successo ed insuccesso, non solo su scala locale, ma – contemporaneamente – su più livelli: nel proprio interno dalla costa all'entroterra ed oltre, dal locale al metropolitano, dal regionale all'interregionale, dall'adriatico, all'internazionale.

Gli attori

Le tre attività “Disegno, Progetto e Azione” si riconducono ai corrispondenti protagonisti: attori istituzionali, tecnici e destinatari.

Attori istituzionali: i 16 progetti strategici del DpA approvato si articolano in 75 progetti pilota e in 169 interventi (141 segnalati dai Comuni e 28 da enti

pubblici/privati), coinvolgendo 39 soggetti attuatori (22 Comuni e 17 enti pubblici/privati) e altri 61 ulteriori potenziali partner. Un potente strumento, quindi, di coinvolgimento territoriale, a testimoniare la forte partecipazione derivante dal metodo bottom up utilizzato. Soggetti pubblici (enti locali, ma non solo) e soggetti privati (e tra questi, le parti datoriali e le parti sindacali dei lavoratori).

Ma al di là delle istituzioni, la collaborazione effettiva è tra persone, decisori – in quanto rappresentanti delle istituzioni – e tecnici. **Tecnici**, perché alla politica spetta delineare le visioni, ai tecnici attuarle mediante progetti. I tecnici consultati sono coloro che hanno predisposto documenti, risposto a questionari, partecipato a seminari e incontri, disegnato mappe, raccolto dati. Tecnici fanno parte del comitato scientifico che ha delineato scenari e analizzato le proposte progettuali. Ed infine lo staff tecnico di VeGAL che ha raccolto e fornito suggestioni, discusso buone prassi, strutturato, integrato, coordinato.

Ed infine i **destinatari, giovani e imprese**. La governance ha l'ambizione di essere rappresentativa degli interessi diffusi, capace di interpretare le loro esigenze e di incanalare quelle che potrebbero essere le migliori soluzioni.

Con questa pubblicazione s'intende favorire il confronto "diretto" con i destinatari, giungendo direttamente a loro per raccogliere indicazioni, previsioni, suggestioni e suggerimenti, anche per ritardare il processo.

Il territorio

Un progetto per la **Venezia Orientale**, 22 Comuni che rappresentano metà dei 44 comuni della Città metropolitana di Venezia.

*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'**Opitergino-Mottense** ed infine, a sud, oltre l'estesa pianura di recente **bonifica**, l'ambito è definito dalla **fascia litoranea**.*

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.

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 podenonese (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 frazionate. 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. L'asse plurimodale tende a polarizzare lungo il suo tracciato agglomerati produttivi soprattutto in corrispondenza dei caselli ed 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 Boccafossa, Villanova, Cittanova, ecc. fino a ridosso della costa con CÀ Corniani, San Gaetano, Lio Piccolo, ecc.), delle **case rurali**, delle **idrovoce**. Una rete di **canali** contrassegna il territorio, intrecciandosi alle tratte terminali dei **fiumi, alpini (Tagliamento, Livenza e Piave)** e di **risorgiva (Lemene 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 salutismo, **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-Treporti** per l'open air e la sua diretta connessione alla Laguna e a Venezia. A servizio di questo sistema costiero esiste inoltre un importante sistema infrastrutturale 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.

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-Treporti mantengono la connessione tra il territorio agricolo e il mare.

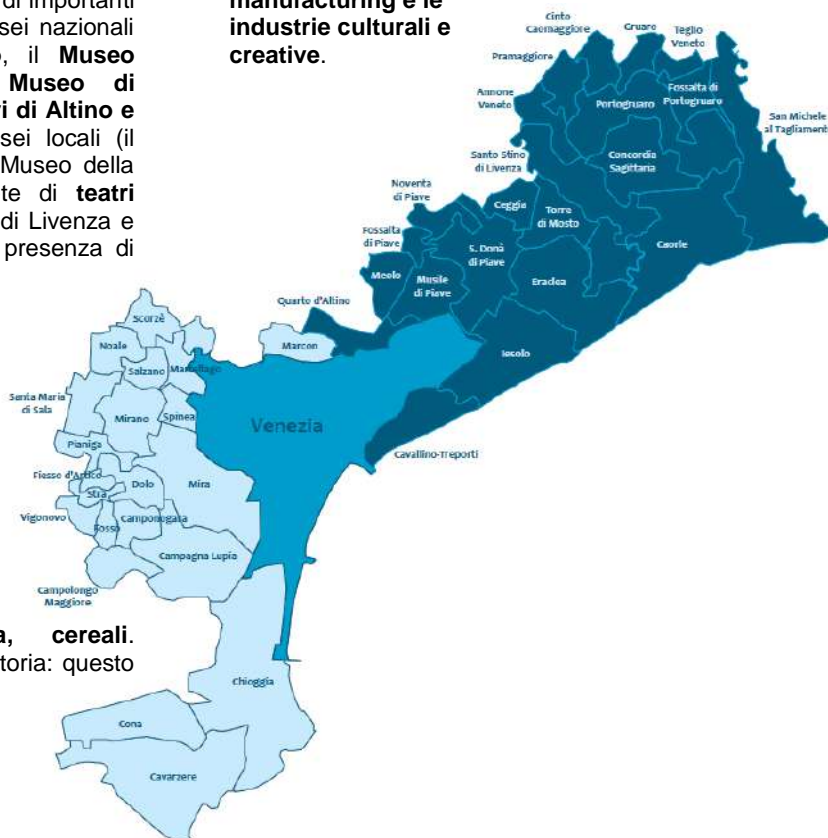
Un territorio che costituisce un mix equilibrato, sostenibile, che si caratterizza per scelte produttive (ospita un **parco alimentare** e un **biodistretto**) ed ambientali (ospita **aree sic e zps, aree a parco, boschi di pianura**) sostenibili, che fanno da ossatura a **valori paesaggistico culturali** (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 negli anni hanno permesso la realizzazione di una prima ossatura di itinerari posizionati lungo le vie d'acqua (**GiraLagune, GiraTagliamento, GiraLemene, GiraLivenza, GiraPiave e GiraSile**) ed integrati ad itinerari di più lunga percorrenza (**Ciclovía 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 Stanislaw 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, Pascutto, Noventa, ecc.). 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 Boccafossa 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 ed 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. **Vitivinocoltura, ortofrutta, zootecnia, cereali. Produzioni biologiche**, ma anche tanta storia: questo era il luogo di provenienza dei prodotti per Venezia, Cavallino-Treporti località

primaria per l'ortofrutta italiana, la Mostra nazionale dei vini di Pramaggiore l'apripista di un settore che poi è giunto al Vinitaly. **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-Treporti**. 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, Lafet, Pixarprinting, Zignago), leader specializzati (ad es. Carmix, Fadiel), leader nel **food** (ad es. Botter, Cattolica Agricola, Cattel, Chef Bertolini, Estuario Carni, Genagricola, Malocco, Paladin), nel **building** (ad es. Anese, Arreghini, Fiel, Giove, Maggiò), **marchi di grande notorietà** (ad es. Birò, Canella, Cipriani, Ediciclo, 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 (la cd RIS3): **agrifood, living, manufacturing e le industrie culturali e creative.**



PROGETTI STRATEGICI

“**Progetti strategici**” è la definizione che il Documento Programmatico d’Area ha dato ad alcune operazioni rilevanti e collettive: complessivamente è risultato un quadro di **16 progetti**, che articolano i **4 obiettivi** territoriali:

Obiettivo 1: infrastrutture e mobilità

- 01 – LE PORTE
- 02 – LOGISTICA E TRASPORTI
- 03 – CICLABILITÀ
- 04 – NAVIGABILITÀ

Obiettivo 2: territorio e ambiente

- 05 – TUTELA IDRAULICA
- 06 – ENERGIA
- 07 – POLI URBANI
- 08 – AMBIENTE E PAESAGGIO

Obiettivo 3: impresa e innovazione

- 09 – TURISMO
- 10 – AGRIFOOD
- 11 – IMPRESA
- 12 – AGENDA DIGITALE

Obiettivo 4: qualità della vita

- 13 – PORTA EST DELLA CULTURA
- 14 – LAVORO
- 15 – SOCIALE
- 16 – GOVERNANCE

Dall’analisi dei progetti strategici emerge una duplice volontà del partenariato territoriale: da un lato quella di consolidare la **vocazione equilibrata e sostenibile del territorio**, dall’altro di **rafforzare i legami di questo territorio con Venezia, il Veneto, il Triveneto** e le sue **relazioni internazionali**, che derivano dalla felice posizione logistica, come dall’apertura all’economia e al turismo.

La natura strategica di queste progettualità è tuttavia correlata anche alla loro fattibilità e interesse da parte degli operatori locali. Sono infatti gli stessi **criteri** che hanno guidato il partenariato a tradurre gli obiettivi in azioni concrete: **ricadute per le imprese; ricadute per i giovani; sovracomunalità dell’impatto; stadio di**

avanzamento del progetto; autofinanziamento del soggetto proponente.

Ciascun progetto strategico si completa infine con un’elencazione sintetica delle **principali progettualità in corso** e di alcuni **“scenari e progetti rilevanti”** di opportuno prossimo sviluppo.

52 PP - PROGETTI PILOTA

A ciascun progetto strategico sono correlati dei “**progetti pilota**” proposti tra quelli indicati dal partenariato in fase di animazione del DpA, oltre ad **ulteriori progettualità in corso o previste o che si ritengono rilevanti per il territorio**.

Per ciascun “progetto pilota” viene riportata di seguito una **scheda sintetica** elaborata sulla base della documentazione fornita dai soggetti proponenti nel periodo 2016 - primo semestre 2018 e della bibliografia aggiornata relativa al settore e ai piani/programmi di competenza del progetto. Ciascuna scheda contiene il soggetto proponente, i partner, una sintesi del progetto, i partner proposti, una serie di “parole chiave” e i principali riferimenti alla pianificazione (DpA, Piano strategico metropolitano, PSL, PdA, ecc.).

Di seguito si riporta l'elenco dei **52 progetti pilota (PP)** in cui si articolano i 16 progetti strategici:

01 - Le Porte

- PP 1.1 - Progetto integrato Porta Nord
- PP 1.2 - Riqualficazione area ex-Perfosfati

02 - Logistica e trasporti

- PP 2.1 - Polo Interportuale del portogruarese
- PP 2.2 - Grande viabilità territoriale
- PP 2.3 - Collegamenti su rotaia

03 - Ciclabilità

- PP 3.1 - Masterplan sulle piste ciclabili
- PP 3.2 - Ciclovia adriatica
- PP 3.3 - Connessioni costa - entroterra
- PP 3.4 - Percorsi casa scuola - casa lavoro

04 - Navigabilità

- PP 4.1 - Litoranea veneta
- PP 4.2 - L'antica via fluviale del Lemene
- PP 4.3 - Parco Hemingway

05 - Tutela Idraulica

- PP 5.1 - Rischio idrogeologico dei grandi fiumi
- PP 5.2 - Bonifica idraulica
- PP 5.3 - Protezione civile distrettuale

06 - Energia

- PP 6.1 - Mobilità elettrica
- PP 6.2 - Efficientamento energetico dell'edilizia pubblica

07 - Poli Urbani

- PP 7.1 - Water front
- PP 7.2 - Interventi sui Poli Formativi

08 - Ambiente E Paesaggio

- PP 8.1 - Il sistema del Lemene-Reghena e dei Laghi di Cinto
- PP 8.2 - Recupero ex-discarda di via Silos
- PP 8.3 - Il sistema delle valli da pesca
- PP 8.4 - Un parco socio ambientale nell'ex-Caserma Castor

PP 8.5 - Dal PAES al PAESC

PP 8.6 - Un progetto per il terzo paesaggio

PP 8.7 - Tutela delle specie marine protette

09 - Turismo

PP 9.1 - Riqualficazione delle strutture ricettive

PP 9.2 - Marketing territoriale

PP 9.3 - Parco dei Forti di Cavallino-Treporti

PP 9.4 - Formazione per il turismo

PP 9.5 - Turismo del green

10 - Agrifood

PP 10.1 - Antichi cereali

PP 10.2 - Progetto Melograno

PP 10.3 - BTS Research Farm

PP 10.4 - Centri di formazione, promozione e incubazione

PP 10.5 - Cantina dei talenti

PP 10.6 - Ca' Corniani

11 - Impresa

PP 11.1 - Riqualficazione aree produttive

PP 11.2 - Mappatura delle opportunità di investimento

PP 11.3 - Distretto della Domotica

12 - Digitale

PP 12.1 - BIM (Building Information Modelling)

PP 12.2 - H-Campus

PP 12.3 - Smart Area

PP 12.4 - Piattaforma E015

13 - Porta est della cultura

PP 13.1 - Paesaggi della bonifica

PP 13.2 - Luoghi letterari

PP 13.3 - Ecomuseo del Basso Piave

PP 13.4 - Teatri e attrattori culturali

14 - Lavoro

PP 14.1 - Formazione delle eccellenze

15 - Sociale

PP 15.1 - Spazi per lo sport

PP 15.2 - Sistema informativo per i servizi
sociali

16 - Governance

PP 16.1 - La Zona Omogenea del Veneto
Orientale

PROGETTO STRATEGICO 01 - LE PORTE

In un territorio che mira a divenire “sistema”, è necessario individuare delle località prioritarie, centrali, strategiche, da un punto di vista dei trasporti, territoriale ed urbanistico. Si tratta di centralità che derivano dalla coesistenza di strutture e servizi, dalla presenza di vie di comunicazione, di funzioni intermodali, di stazioni dei treni/autobus, di caselli autostradali, ecc.

Nella Venezia Orientale questa centralità è attribuibile ai comuni di **Portogruaro** e **San Donà di Piave**, dove l’offerta del trasporto ferroviario e su gomma è varia ed articolata (treni ad alta velocità, treni regionali, trasporto locale su gomma) e dove sono presenti funzioni pregiate e aree in trasformazione che assumeranno funzioni strategiche: sono queste due località, più delle altre vista la loro vocazione di centri di riferimento per l’area, che rappresentano i nodi strategici della direttrice che collega la Città Metropolitana di Venezia con il Friuli Venezia-Giulia, l’Italia con i vicini Paesi balcanici, dell’Europa Centrale e Orientale. Una centralità che le porta a considerarle come delle “**porte di accesso alla Venezia Orientale**”, sia tra sistemi di media e lunga percorrenza, sia per le diverse connessioni alla rete locale.

Il progetto strategico “Le porte” mira quindi a dotare i due Comuni citati di quelle infrastrutture necessarie a rafforzare il loro ruolo di **hub strategici per la Venezia Orientale, dal punto di vista dei trasporti, dei servizi e della capacità di promozione del territorio**, favorendo la realizzazione di quegli interventi che favoriscano l’ottimizzazione di aree di interscambio (parcheggi auto/bici/moto, fermate autobus, bike e car sharing), anche attraverso il coinvolgimento delle aziende di trasporto affidatarie dei servizi per la gestione e degli investitori privati per l’insediamento di strutture e servizi, la creazione di nuove aree espositive/fieristiche.

PROGETTI IN CORSO

Porta nord (progetto REMOVE)

Recupero Perfosfati (progetto REMOVE)

SCENARI

Porta “Punta Sabbioni – Mose”

Progetto Strategico: 01 - LE PORTE

Progetto Pilota:

1.1 - PROGETTO INTEGRATO PORTA NORD

Progetto Pilota:

1.2 - RIQUALIFICAZIONE AREA EX PERFOSFATI



Progetto pilota:

1.1 - PROGETTO INTEGRATO PORTA NORD

Soggetto proponente:

Comune di San Donà di Piave

Il progetto prevede l'intervento materiale di rigenerazione, modifica e sviluppo di un'area del comune di San Donà di Piave, posta a cerniera tra il tessuto urbano centrale e il sistema di accesso a monte, generando una strategicità a livello metropolitano, mediante un ripensamento dei sistemi di grande collegamento territoriale, ferroviario e viabilistico (spostamento della stazione ferroviaria di San Donà di Piave e realizzazione della nuova autostazione di trasporto pubblico ATVO). Questo sistema intermodale, già inserito nella programmazione strategica regionale e comunale, costituisce una grande opportunità di sviluppo per l'intera area, potendo contare inoltre sulla realizzazione di un nuovo collegamento stradale, di raccordo, che innestandosi alla variante alla SS 14, permetterà un collegamento diretto della nuova porta territoriale alla vicina uscita autostradale della A4.

Il progetto, inserito nell'iniziativa per le periferie "RE.MO.VE" coordinata dalla Città Metropolitana di Venezia, ha in programma due grandi operazioni di modifica urbanistica: la prima prevede lo **spostamento della stazione RFI** di circa 400 metri verso la direzione Trieste, integrando lo scalo ferroviario al terminal bus compreso del parcheggio scambiatore per le automobili, realizzando un nuovo fabbricato viaggiatori e le conseguenti pensiline sui marciapiedi di stazione; il secondo macro intervento prevede una operazione urbanistica che sposterà l'esistente **autostazione ATVO**, creando oltre ai necessari oltre agli stalli per gli autobus, delle opere accessorie di parcheggio e dei nuovi raccordi viabilistici. Si prevede inoltre la realizzazione di uno spazio fieristico polivalente che sostituirà l'attuale sede della Fiera Campionaria.

Il progetto nel complesso, si rivela un'opera che permetterà la creazione di un nuovo ingresso, una porta appunto, focale per lo sviluppo dell'intera macroarea nel territorio del Basso Piave, collocata nell'area est della Venezia Orientale.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

ATVO, Città Metropolitana, FS, Regione Veneto, CNA

PAROLE CHIAVE DEL PROGETTO

hub, interscambio, trasporti, nodi
fiere, esposizioni, servizi

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 1.1

PS CMVE: linea di programma 6 "Infrastrutture e servizi"

Progetto pilota:

1.2 - RIQUALIFICAZIONE AREA EX PERFOSFATI

Soggetto proponente:

Comune di Portogruaro

L'ambito nel quale ricade questo intervento risulta essere particolarmente strategico, presentando al suo interno una stazione ferroviaria che si trova lungo le linee ferroviarie di Venezia – Trieste e che funge da capolinea delle linee per Casarsa e per Treviso, l'autostazione di ATVO (azienda che si occupa di trasporto pubblico su linee urbane ed extraurbane) e un importante snodo veicolare in prossimità delle Autostrade A4 e A28 e della circonvallazione urbana consente l'accesso al centro storico.

L'area ospita inoltre i **capannoni della "ex Perfosfati"**, stabilimento industriale dismesso costruito all'inizio del 1900, già oggetto di una prima serie di interventi di bonifica dei terreni ed il cui corpo principale viene considerato particolarmente significativo per motivi di ordine tecnico-costruttivo (per le soluzioni adottate, allora certamente d'avanguardia, come la prefabbricazione degli elementi d'arco che accompagnano la struttura) e di ordine architettonico (per la complessità, la sensibilità e l'articolazione delle forme che ne caratterizzano l'insieme, difficilmente riscontrabili in fabbricati ad uso industriale), motivazioni per le quali il fabbricato è stato dichiarato di interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 42/2004 (riferito in particolare alla parte strutturale).

L'intervento infrastrutturale, inserito nell'iniziativa per le periferie "RE.MO.VE." coordinata dalla Città metropolitana di Venezia, riguarderà la ristrutturazione dell'edificio per la realizzazione di un centro fieristico/espositivo che assuma un ruolo di promozione dell'enogastronomia, dell'artigianato artistico, dei prodotti agricoli, dell'arte e della cultura, di luogo di incontro per le aziende e il grande pubblico e struttura multifunzionale per manifestazioni, eventi culturali e sportivi.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Città metropolitana di Venezia

PAROLE CHIAVE DEL PROGETTO:

archeologia industriale, eventi, polifunzionalità
fiere, esposizioni, servizi

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 2.1

PS CMVE: linea di programma 6 "Infrastrutture e servizi"

PROGETTO STRATEGICO

02 - LOGISTICA E TRASPORTI

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (2015) e il Piano Connettere l'Italia (allegato al Documento di Economia e Finanza 2016 e 2017) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delineano le strategie di implementazione di un sistema logistico efficiente e sostenibile a servizio del sistema economico produttivo, che vede nella "cura del ferro" e nella "cura dell'acqua" le sue prime pratiche declinazioni.

La Venezia Orientale è uno snodo centrale nel contesto europeo, essendo attraversata dal Corridoio Paneuropeo V Venezia-Kiev e dai Corridoi Ten-T n° 1 (Baltico-Adriatico) e n° 3 (Mediterraneo), oltre a costituire un'importante destinazione turistica.

Il progetto sostiene la transizione ad un sistema di trasporti sempre più votato alla sostenibilità e all'intermodalità, soprattutto nei collegamenti tra l'entroterra e le spiagge e la risoluzione delle diffuse inefficienze o interruzioni nelle linee di trasporto pubblico e privato dell'area, con particolare attenzione al c.d. "ultimo miglio", segnalato come prioritario dal mondo delle imprese. Al contempo il progetto è volto a migliorare la qualità di vita dei cittadini del territorio, potenziare lo sviluppo economico e garantire una sostenibilità ambientale, attraverso iniziative rivolte a migliorare la mobilità del territorio, la riduzione del traffico su strada, l'inquinamento atmosferico ed il consumo di energia.

Si rendono quindi necessari interventi che permettano uno sviluppo delle reti infrastrutturali per la mobilità stradale (nuove uscite autostradali, allargamento a tre corsie della A4), su rotaia (collegamento tra aeroporto e stazioni verso il litorale), per i collegamenti nautici (aumentare i collegamenti con Venezia e l'aeroporto,

tra le località territoriali e anche verso l'Istria) e la razionalizzazione del sistema viario esistente per migliorare la mobilità di cittadini e turisti: lo sviluppo del turismo passa infatti anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture di trasporto e la strutturazione di viabilità alternative all'esistente, anche sviluppando il trasporto ferroviario e marittimo.

PROGETTI IN CORSO

Ampliamento autostrada A4 terza corsia
Pedemontana
Bretella ferroviaria Aeroporto-Mestre
Bretella Alvisopoli-Bibione

SCENARI

Collegamenti ferroviari
Collegamenti nautici
Miglioramento accessibilità centri turistici
Miglioramento accessibilità dal trevigiano
Miglioramento viabilità interna
Caselli autostradali

Progetto Strategico: 02 – LOGISTICA E TRASPORTI

Progetto Pilota: 2.1

POLO INTERPORTUALE DEL PORTOGRUARESE

Progetto Pilota: 2.2

GRANDE VIABILITÀ TERRITORIALE

Progetto Pilota: 2.3

COLLEGAMENTI SU ROTAIA



Progetto pilota:

2.1 POLO INTERPORTUALE DEL PORTOGRUARESE

Soggetto proponente:

Comune di Portogruaro

Il progetto di potenziamento dell'interporto di Portogruaro e di integrazione con l'**East Gate Park**, oggi raccordati dalla nuova tangenziale, può contare su una piattaforma logistica costituita dal Centro Intermodale, dall'**Autoparco** e dalla **Sezione Doganale**: il centro intermodale si promuove come sede baricentrica naturale per lo stoccaggio e lo smistamento logistico, potendo contare su una piattaforma di logistica moderna, di aggregazione e distribuzione dei traffici intermodali da differente provenienza, in grado di intercettare e porsi al servizio di un flusso costante in entrata ed uscita di prodotti finiti e/o semilavorati.

In una prospettiva di crescita che necessita di una maggiore capacità delle **strutture di movimentazione**, del **magazzinaggio delle merci** e quindi della loro gestione, si rivela necessario l'ampliamento delle strutture a binario, la sistemazione e l'ampliamento delle aree di movimentazione, ottimizzando le tempistiche dei **passaggi ferro-gomma** e l'ottimizzazione dei sistemi di trasporto secondo una politica sostenibile.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Città metropolitana di Venezia, Comuni di Fossalta di Portogruaro, S.Michele al Tagliamento e Caorle, Polins, Eastgate Park, IDeA FIMIT sgr, Portogruaro Interporto, Consorzio S.A.V.O.

PAROLE CHIAVE

Interporto, ferro/gomma, terminal

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 3.1

PS CMVE: linea di programma 6 "Infrastrutture e servizi"

Progetto pilota:

2.2 - GRANDE VIABILITÀ TERRITORIALE

Soggetto proponente:

Comune di Noventa di Piave

I progetti legati alla viabilità risultano imprescindibili per lo sviluppo della Venezia Orientale, area da considerare inoltre quale snodo centrale nel contesto europeo (Corridoio Paneuropeo Venezia – Kiev, Corridoio Ten-T Baltico – Adriatico e Mediterraneo). La sostenibilità, l'intermodalità e la volontà di risoluzione delle inefficienze (o interruzioni) nelle linee di trasporto pubblico e privato sono alcuni degli obiettivi prioritari.

Un **progetto per l'Alta Velocità e l'Alta Capacità** lungo la linea Venezia- Trieste scaturisce dalla crescente domanda di trasporto merci rivolta principalmente verso Est, che attualmente si riversa quasi esclusivamente nelle autostrade; l'opera quindi mira a consentire un aumento della capacità di trasporto di merci da/per l'Est Europa, oltre a garantire

collegamenti più veloci per i passeggeri provenienti da Trieste e diretti a Venezia (e da qui nel resto d'Italia).

Un ulteriore progetto che si prefigge l'obiettivo di fare fronte al problema del trasporto merci è quello della **Via del Mare** per i comuni di Jesolo e Cavallino Treponti. L'obiettivo sarà puntare ad una politica di trasporti sostenibile e competitiva, che prevede la riduzione di emissione dei gas serra, l'ottimizzazione delle performance delle catene logistiche multimodali e l'aumento dell'efficienza dei trasporti e delle infrastrutture.

Tra gli interventi si segnala anche la riqualificazione del nodo infrastrutturale in prossimità del **casello autostradale di San Donà di Piave / Noventa di Piave**, per il miglioramento della mobilità e la riduzione del traffico.

Si prevede inoltre la creazione del **nuovo casello denominato "Alvisopoli-Bibione"** sull'autostrada A4, da realizzarsi in comune di San Michele al Tagliamento per agevolare il flusso di turisti diretti a Bibione e favorire il rilancio dell'Eastgate Park, parco integrato, logistico, industriale ed artigianale, che non sviluppa completamente le sue potenzialità in quanto servito ad oggi solamente dalla strada SS14.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni, Regione Veneto, Autovie Venete, Anas, Città metropolitana di Venezia

PAROLE CHIAVE

Alta velocità/capacità, merci, viabilità

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 8, 9, 11.1

PS CMVE: linea di programma 6 "Infrastrutture e servizi"

Progetto pilota:

2.3 - COLLEGAMENTI SU ROTAIA

Soggetto proponente:

Comuni di Jesolo e San Stino di Livenza

Sono 94 i miliardi di euro di investimento previsti da FS Italiane nel Piano Industriale per il periodo 2017 – 2026. Cinque i pilastri strategici: mobilità integrata, logistica integrata, integrazione fra le infrastrutture ferroviarie e stradali, sviluppo internazionale e digitalizzazione.

Con questo piano FS mira a diventare anche porta d'accesso all'ecosistema della mobilità. Non solo treni ma, in un'ottica di cooperazione e integrazione, anche bus, servizi pooling e sharing.

In questo piano ambizioso e moderno si fanno sentire ancora più necessari degli interventi che mirino a collegare le infrastrutture della mobilità come aeroporti, stazioni, porti verso le destinazioni chiave del territorio della Venezia Orientale, come i centri urbani di riferimento dell'area, ma anche quelle zone costiere che oggi sono tagliate fuori da un sistema integrato della mobilità. Interventi questi che si rendono sempre più necessari considerando il ruolo centrale che il turismo ha, e avrà sempre di più, nel sistema economico regionale e locale.

In particolare sono previsti il **collegamento tra Marco Polo e il litorale jesolano** e quello **tra la Stazione di San Stino di Livenza e Caorle**, individuati come progetti pilota di una più vasta programmazione che dovrebbe permettere all'area di veder realizzare finalmente una capillare rete di comunicazione che risponda alla sempre più crescente domanda di mobilità per lavoro o per svago non solo lungo l'asse est-ovest (in direzione Venezia o Trieste, e da lì verso i Paesi confinanti), ma anche **verso la costa** (Cavallino-Treporti, Jesolo, Eraclea, Caorle, San Michele al Tagliamento-Bibione).

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comune di Cavallino-Treporti, Comune di Caorle, FS, Sistemi Territoriali

PAROLE CHIAVE

mobilità integrata, ferrovie, aeroporti, stazioni ciclabili, sharing, commuting, turismo

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 6.1 e 6.2

PS CMVE: linea di programma 6 "Infrastrutture e servizi"



PROGETTO STRATEGICO

03 - CICLABILITÀ

La Legge nazionale sulla mobilità ciclistica approvata nel 2018, con l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo all'automobile, da un punto di vista istituzionale chiede agli Enti Locali lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle infrastrutture, in modo da diventare una componente essenziale per l'intero sistema della mobilità su tutto il territorio, a scala locale, sovracomunale e nazionale; a regolamentare il tutto è previsto un Piano generale della mobilità ciclistica, che intende sviluppare l'utilizzo della bici sia in ambito urbano e metropolitano, che su percorsi definiti a livello regionale, nazionale ed europeo e prevede le risorse finanziarie, pubbliche e private, da destinare alla promozione della mobilità ciclistica e l'individuazione delle modalità di finanziamento degli interventi indicati nei Piani della mobilità ciclistica dei comuni e delle città metropolitane.

Colonna portante del Piano è la **rete ciclabile nazionale Bicitalia**, integrata nel sistema della **rete transeuropea EuroVelo**. Bicitalia prevede però anche il collegamento tra Comuni limitrofi, l'attraversamento di ogni capoluogo regionale e la penetrazione nelle principali città di interesse turistico-culturale con il raggiungimento dei rispettivi centri storici.

Un insieme di linee guida che nella Venezia Orientale si traducono in qualità della vita e attrattività turistica.

Il progetto sulla ciclabilità del territorio mira a favorire gli spostamenti urbani ed extraurbani e i percorsi casa-scuola-lavoro in piena sicurezza e a rafforzare un sistema di percorsi ciclabili (integrato alle reti regionali e sovra-regionali), al fine di potenziare la fruibilità turistica, ambientale e paesaggistica dell'area, privilegiando due direttrici: il collegamento costiero tra Venezia e Trieste (GiraLagune) e le connessioni tra gli itinerari costieri e l'entroterra lungo gli assi fluviali dei GiraSile, GiraPiave, GiraLivenza, GiraLemene e GiraTagliamento. Il territorio vanta infatti un'importante

rete di itinerari realizzata a partire dalla fine degli anni '90 e che può contare su alcuni tratti di itinerari di particolare valenza paesaggistica lungo corsi e specchi acquei (lungo la Laguna nord di Venezia e di Caorle, la Litoranea Veneta, i fiumi e i canali). I progetti prevedono il completamento della rete, la messa in sicurezza di alcuni tratti a viabilità promiscua auto/bici, la realizzazione di bypass in ambiti di maggior pregio paesaggistico.

PROGETTI IN CORSO

Ciclabili lungo il Canale Pordelio e lungo il Piave

Anello ciclabile nell'azienda Ca' Corniani

PSL - Progetto chiave "Itinerari"

Ciclovia del Piave in corso di progettazione a cura dei BIM BL, TV e VE

SCENARI

Ciclovie Venezia-Trieste e Adriatica e Venezia-Monaco

Anelli locali (lago della Piave) e Ippovia del Piave

Itinerari ciclo-pedonali (Romea Strata, Via Annia e Via Postumia)

Aree attrezzate e intermodalità barca-bici-auto-treno-bus lungo gli itinerari

Ciclabile del "MOSE"

Collegamenti con Venezia, con Aeroporto di Tessera e Quarto d'Altino-Marcon-Mestre

Progetto Strategico: 03 – CICLABILITÀ

Progetto Pilota:

3.1 – MASTERPLAN SULLE PISTE CICLABILI

Progetto Pilota:

3.2 – CICLOVIA ADRIATICA

Progetto Pilota:

3.3 – CONNESSIONI COSTA - ENTROTERRA

Progetto Pilota:

3.4 – PERCORSI CASA SCUOLA - CASA LAVORO



Progetto pilota:**3.1 - MASTERPLAN SULLE PISTE CICLABILI****Soggetto proponente:****Comune di San Donà di Piave**

Negli ultimi anni il territorio della Venezia Orientale ha notevolmente ampliato la rete di piste ciclabili, mettendo in connessione frazioni, centri storici-urbani e località della costa e dell'entroterra.

La realizzazione, avvenuta per lotti e da parte di vari soggetti (Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comuni, BIM, Consorzio di Bonifica, ecc.) è stata effettuata sulla base di una serie di piani e master plan di valenza sovracomunale, tra i quali si segnala: il progetto quadro "C'era una volta il mare" (Provincia di Venezia e Comuni ex ambito 5b 1994-99); un primo studio di fattibilità preliminare realizzato da VeGAL per conto della Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale nel 2004 (LR 16/93) che in particolare ha dato il via alla messa a punto dell'itinerario costiero, dei percorsi lungo gli assi fluviali e della previsione di anelli locali e sovracomunali; il Piano delle piste ciclabili coordinato dal Comune di San Donà di Piave (POR FERS 2007/13); il Master plan "GiraLivenza" predisposto da VeGAL su incarico delle Province di Venezia (capofila), Treviso e Pordenone; il Piano strategico per lo sviluppo coordinato da VeGAL su incarico della Conferenza dei sindaci del Veneto Orientale, realizzato al termine del periodo 2007/13.

Considerata la recente conclusione di numerosi tratti di percorsi ciclabili durante il periodo di programmazione 2007/13 e la previsione di nuovi interventi (ciclovie costiera - Adriatica e Venezia/Trieste - e connessioni fluviali, intermodali e locali), si prevede di predisporre un aggiornamento degli strumenti di pianificazione, con il quale confrontarsi con i vari enti preposti.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni del Veneto orientale, Città metropolitana, Consorzio di Bonifica, Veneto Agricoltura, OGD, club di prodotto bike, FIAB, IUAV, ATVO, ACTV

PAROLE CHIAVE

Pianificazione, sicurezza, collegamenti locali ciclovie-centri storici/urbani-frazioni

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto strategico "Ciclabilità"

PS CMVE: piano della mobilità

Progetto pilota:**3.2 - CICLOVIA ADRIATICA****Soggetto proponente:****Comune di San Michele al Tagliamento**

E' con il "Bici Plan Regionale" del 2004 che la Regione Veneto si dota di un primo organico piano per favorire la realizzazione di tracciati ciclabili e la percorribilità di argini e strade minori, intervenendo per ridurre la pericolosità di intersezioni e sottolineando l'importanza di attivare degli itinerari per fruire in modo slow delle valenze ambientali e storico artistiche; da ultimo il Piano Regionale della mobilità ciclistica "Master Plan 2014"

della Regione Veneto, nell'elenco dei percorsi, preso atto dei tratti nel frattempo realizzati da EE.LL., GAL, ecc., elenca una serie di itinerari per oltre 4.000 km di ciclabili, tra itinerari Eurovelo, Bicalia, itinerari regionali, parchi ciclistici e raccordi locali.

Il sistema nazionale delle Ciclovie turistiche in Italia coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prevede inoltre 10 progetti di valenza nazionale, per oltre 6.000 km di ciclabili e tra queste la **Ciclovie Venezia-Trieste** (150 km) e la **Ciclovie Adriatica** (820 chilometri da Lignano Sabbiadoro al Gargano).

La ciclovie del mare, che nel nostro tratto di costa collega Venezia a Trieste, con il nome "**GiraLagune**" compare per la prima volta in versione ufficiale nel Programma di Sviluppo Locale di VeGAL dal titolo "Itinerari, paesaggi e prodotti della terra", periodo di programmazione 2007-2013; nello stesso periodo di programmazione 2007-2013, con il progetto di cooperazione transfrontaliera Italia-Slovenia "Interbike", è stata realizzata una serie di interventi intermodali per favorirne l'inserimento, con il nome di ADRIABIKE, in itinerari di respiro internazionale, da Ravenna a Kranjska Gora.

Asse principale dell'itinerario "GiraLagune" è la **Litoranea Veneta**, direttrice fondamentale delle vie navigabili del Nord Italia, costituendo con le sue diramazioni e le Lagune attraversate, un vero e proprio sistema di acque interne di valore interregionale dove si sviluppano grandi potenzialità turistiche in grado di offrire un percorso alternativo inedito e intermodale bici+barca.

L'itinerario ciclabile pur percorribile nella sua interezza, presenta comunque delle criticità in termini di **messa in sicurezza** e creazione di **bypass paesaggistici e riservati al traffico ciclabile** e, considerata la necessità di superare diverse lagune e foci fluviali, necessita di **soluzioni intermodali barca+bici**, in alcuni siti già in fase di sperimentazione.

Il Progetto GiraLagune si connette anche con gli itinerari ciclo-fluviali che dal mare si dirigono verso l'entroterra percorrendo i corsi dei **fiumi Tagliamento, Lemene, Livenza, Sile e Piave**, oltre ad innestarsi agli altri itinerari di media-lunga percorrenza (**Venezia-Torino/Vento, Monaco-Venezia e Green Tour/Treviso-Ostiglia**).

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Regione Veneto, Regione Fvg, Veneto Agricoltura, Città metropolitana, Comuni costieri Veneto orientale e FVG, Consorzio di Bonifica, OGD, club di prodotto bike, FIAB, IUAV, ATVO, ACTV

PAROLE CHIAVE

Ciclovie, adriatico, mobilità slow, cicloturismo Intermodalità, vie d'acqua, lagune, valli da pesca

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 13

PS CMVE: linea di programma 6 "Infrastrutture e servizi"

Progetto pilota:

3.3 - CONNESSIONI COSTA – ENTROTERRA

Soggetti proponenti:

Comuni di: Jesolo (GIRASILE), S. Donà di Piave (GIRAPIAVE), Torre di Mosto (GIRALIVENZA), Portogruaro (GIRALEMENE), di S. Michele al Tagliamento (GIRATAGLIAMENTO)

E' dalla fine degli anni '90 - primi anni 2000 che prende forma un processo di valorizzazione locale focalizzato su alcuni itinerari legati alle vie d'acqua presenti sul territorio: l'acqua diventa l'elemento identitario, come delineato nel primo piano "C'era una volta il mare" e nei primi progetti di ciclabili sovracomunali (la pista del BIM Piave nell'alveo del fiume alpino e l'itinerario GiraSile lungo il Parco fiume Sile).

Sulla base di queste prime sperimentazioni, nascono gli **itinerari lungo i fiumi Lemene, Livenza, Piave, Sile e Tagliamento, lungo fiumi, lagune e canali**: si trattava non ancora di "itinerari" veri e propri, ma di progetti attraverso i quali gli Enti locali hanno negli successivi realizzato alcuni primi interventi grazie ai fondi comunitari FESR, Leader e degli EE.LL. Parallelamente si è dato avvio alla comunicazione turistica sui temi delle produzioni agroalimentari di qualità ed elementi storico-culturali ed ambientali, con l'obiettivo di far crescere nell'entroterra il turismo rurale come proposta integrata al turismo balneare delle località della costa; si sono avviate inoltre una serie di progettualità in rete con gli operatori per sperimentare una metodologia di fruizione slow dei territori rurali e con gli EE.PP per collegare i contesti urbani agli itinerari in ambito rurale.

Il Piano Strategico di Sviluppo promosso dalla Conferenza dei Sindaci della Venezia Orientale al termine del periodo 2007/13, preso atto degli importanti investimenti realizzati nell'area, ha riconosciuto come priorità per il territorio gli itinerari ciclabili, individuandone le ossature costituite dall'itinerario costiero "GiraLagune" e dagli itinerari costa-entroterra; mentre l'itinerario costiero si pone in continuità alle ciclovie europee (Eurovelo) e nazionali (Ven.to, Adriatica e Venezia-Trieste), puntando nel tratto della Venezia Orientale ad un paesaggio lagunare/vallivo e delle dune-pinete, gli itinerari fluviali **GiraSile, GiraPiave, GiraLivenza, GiraLemene e GiraTagliamento** si pongono l'obiettivo di **collegare costa ed entroterra**, per mettere in luce le valenze storico-culturali delle località a ridosso delle spiagge, oggetto di recupero e valorizzazione negli ultimi decenni.

Il collegamento costa-entroterra potrà avvenire, oltre che in prossimità dei corsi fluviali, anche lungo altre direttrici che mettano in collegamento contesti di pregio (es. Ceggia con il Bosco di Olmè/Cessalto a completamento del percorso GiraLivenza) o ad esempio mediante i percorsi Eraclea-S. Donà (dal treno al mare), Eraclea-Ponte Crepaldo-Stretti-Staffolo-Torre-S. Stino di Livenza, anche favorendo la connessione orizzontale tra i vari assi fluviali. Gli interventi di recupero di centri storici, manufatti rurali e di affaccio ai corsi d'acqua, musei, aree boscate, ecc. collegati dagli itinerari verso l'entroterra, possono ora costituire un sistema per fare della Venezia orientale una destinazione cicloturistica nazionale. Dal momento che il cicloturismo instaura un rapporto vitale con il territorio, richiede un efficiente sistema di gestione e di

pianificazione tecnico-turistica e un'ampia condivisione della strategia turistica da parte degli amministratori locali e dei residenti, valorizzare gli itinerari punta a mettere in risalto i poli di interesse dell'entroterra come elementi di motivazione/attrazione turistica ed attivare un contesto positivo per lo sviluppo di servizi ed imprese.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Regione Veneto, Comuni, Consorzio di Bonifica, OGD, club di prodotto bike, FIAB, IUAV, Musei, BIM Piave, Parco Lemene-Regghena e Laghi di Cinto, Ente Parco regionale fiume Sile

PAROLE CHIAVE

Turismo rurale, centri storici, patrimonio naturalistico, storico-artistico ed archeologico, prodotti agroalimentari

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 14

PS CMVE: linea di programma 6 "Infrastrutture e servizi"

Progetto pilota:

3.4 PERCORSI CASA SCUOLA – CASA LAVORO

Soggetto proponente:

Comune di Portogruaro

La maggior parte degli spostamenti in Italia avviene ancora con l'autovettura privata, con una densità di auto di oltre 600 vetture per 1.000 abitanti: il Paese è quindi chiamato a favorire la mobilità sostenibile, considerato che il traffico di mezzi è aumentato enormemente negli ultimi 50 anni, mentre la rete stradale urbana non si è adeguata, anche oltre il fatto che i veicoli di ultima generazione hanno propulsori meno inquinanti.

A livello locale risulta necessario individuare le soluzioni per cercare di ridurre gli spostamenti quotidiani all'interno dei centri urbani, incentivando soluzioni alternative all'uso dell'automobile per coprire i tratti urbani che caratterizzano la mobilità relativa ai percorsi Casa-Scuola e Casa-Lavoro, mettendo a sistema i servizi infrastrutturali che innervano le principali aree abitative e le colleghino ai principali servizi e al tessuto periurbano, così da sviluppare la cultura della mobilità sostenibile.

Tale progetto risulta strategico per la Venezia Orientale per tre motivazioni: l'area si contraddistingue per una bassa densità abitativa (fatta eccezione per l'area di San Donà di Piave e comuni limitrofi) e per la configurazione dei Comuni con un capoluogo/centro storico-urbano e una serie di frazioni; la presenza di alcuni poli scolastici di rilievo (in primis collocati a San Donà di Piave e Portogruaro); la presenza di un numero ridotto (almeno in rapporto ad altri territori del Nordest italiano) di aree produttive.

Si evidenzia quindi la necessità di sostenere dei progetti volti a rendere attivi e accessibili i collegamenti ciclabili:

- **Frazione-Centro**: per collegare le zone residenziali periferiche, le frazioni e i comuni di prima cintura con i capoluoghi, così da consentire ai cittadini di raggiungere in bicicletta i servizi e in generale i siti

più importanti e significativi dei nuclei urbani limitrofi;

- **Casa-Scuola:** per creare dei percorsi protetti tra le principali zone residenziali e le aree destinate all'istruzione e ai servizi, le scuole e le biblioteche;
- **Casa-Lavoro:** per collegare le principali zone residenziali con le zone produttive rilevanti;
- **Connessioni:** per collegare tali itinerari con i percorsi "turistici", inseriti in aree di pregio ambientale e con gli altri mezzi diversi dagli autoveicoli (ferrovia e bus), anche con soluzioni di aree parcheggio e di bike sharing.

Con le reti ciclabili sviluppate si otterranno benefici derivanti dalla riduzione dell'inquinamento e della congestione dovuta al traffico e si potrà dare impulso al turismo alternativo, portando benefici economici e nuovi posti di lavoro.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni del Veneto Orientale, Aree produttive, ATVO, FS, Scuole

PAROLE CHIAVE

Mobilità sostenibile, sicurezza, intermodalità studente, lavoratore, cittadino, residente

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 12

PS CMVE: linea di programma 6 "Infrastrutture e servizi"



PROGETTO STRATEGICO

04 - NAVIGABILITÀ

L'acqua è l'elemento che permea l'identità della Venezia Orientale, scorrendo dalla rete fluviale interna per approdare al mare e alle aree lagunari: queste vie d'acqua, storicamente usate per il trasporto e il commercio già in epoca antica e fino a parte del Novecento, possono costituire un'opportunità di sviluppo qualora ne venga incrementata la fruibilità per permettere a cittadini, turisti e imprese di avvicinarsi sempre più alla vera natura di questo territorio.

La presenza di fiumi, canali, lagune, valli da pesca e idrovie, in un territorio di bonifica, rende il sistema idroviario territoriale molto articolato nonché segno tangibile della particolarità dell'area. Esso ha come inizio naturale le **Lagune di Venezia, del Mort e di Caorle** e congiunge in direzione ovest-est, attraverso un fitto sistema di canali navigabili intercettati in prossimità della linea di costa dalla Litoranea Veneta, fiumi di notevole importanza come il **Sile**, il **Piave**, il **Livenza**, il **Lemene** e il **Tagliamento**, che formano **aree Natura 2000** (aree create dall'Unione europea per la protezione e la conservazione degli habitat e delle specie, animali e vegetali, identificati come prioritari dagli Stati membri dell'Unione europea) di fondamentale importanza e valenza ambientale.

Percorsi di grande interesse storico e naturalistico che attraversano zone di terraferma e zone lagunari, che si completano a est verso il Friuli Venezia Giulia (sia con i fiumi Livenza e Tagliamento, che con la Litoranea Veneta) e a sud con la Laguna di Venezia e l'idrovia del Po e le connessioni verso l'Adige e il Brenta.

La messa in rete (sia infrastrutturale sia dal punto di vista del marketing territoriale) di luoghi e spazi lungo la dorsale litoranea e sugli assi della navigabilità interna, è dunque una priorità strategica al fine di sviluppare servizi per i trend turistici che vanno via via consolidandosi.

Il progetto sulla navigabilità mira quindi a valorizzare gli itinerari fluviali, potenziando la dotazione infrastrutturale necessaria alla navigazione e difendendo o – laddove necessario, recuperando – la dimensione storica e naturalistica dei luoghi attraversati.

PROGETTI IN CORSO

Intermodalità Lignano-Bibione-Vallevecchia

SCENARI

Locarno-Venezia-Trieste

Intermodalità Caorle-Vallevecchia

Collegamenti nautici con Venezia, aeroporto Marco Polo e Istria

Tagliamento riserva biosfera MAB

Progetto Strategico: 04 – NAVIGABILITÀ

Progetto Pilota:

4.1 - LITORANEA VENETA

Progetto Pilota:

4.2 - L'ANTICA VIA FLUVIALE DEL LEMENE

Progetto Pilota:

4.3 – PARCO HEMINGWAY



Progetto pilota:
4.1 - LITORANEA VENETA
Soggetto proponente:
Comune di Jesolo

La Litoranea Veneta è una via d'acqua che si snoda lungo un percorso di 109 chilometri, dalla Conca del Cavallino fino al fiume Isonzo. E' costituita da un complesso sistema di canali che connette fra loro i fiumi Sile, Piave, Livenza, Lemene, Tagliamento, Stella e Isonzo e gli specchi d'acqua delle lagune di Venezia, Caorle e Bibione, Marano e Grado. Di fatto la litoranea permette il collegamento fra la Laguna di Venezia e quella di Marano e Grado attraverso un percorso di 134 km e fra la Laguna di Venezia e il Po per altri 60 km.

L'intervento qui proposto dai Comuni del Veneto Orientale interessati dal tracciato, riguarda opere di infrastrutturazione dei canali che costituiscono la Litoranea Veneta, la quale non è interamente percorribile a causa del mancato completamento di determinate opere funzionali da parte delle istituzioni interessate (Genio Civile di Venezia, Sistemi Territoriali e Magistrato alle Acque di Venezia).

I principali ostacoli alla navigabilità, oltre alle **infrastrutture mancanti** per rendere fruibile la rete della Litoranea Veneta e diramazioni, sono rappresentati dalla mancanza di **accordi tra i soggetti gestori dei ponti e dalle conche**, i quali devono essere messi in sicurezza, gestiti in maniera concordata e coordinata su tutto il tratto della Litoranea onde garantire l'apertura al bisogno o secondo un piano preordinato (Cavallino-Treporti, Jesolo, Eraclea, Caorle, Concordia Sagittaria), la disponibilità di **segnaletica, ormeggi e pontili pubblici** in prossimità di aree di pregio ambientale e storico-culturale di servizi, oltre alla presenza di **servizi adeguati in aree adiacenti alla Litoranea** (servizi di ittiturismo in casoni e bilance, servizi di agriturismo, visite a centri didattico-ambientali, ecc.), e di **servizi offerti da operatori privati** (linee di navigazione, ristorazione, affitto bici/canoe, guide turistico ambientali, ecc.).

Questa gamma di problemi rende di fatto difficile fruire della Litoranea Veneta a scopo turistico da parte di una mobilità slow, alternativa e sostenibile che contribuirebbe alla diversificazione dell'offerta turistica e ad una migliore valorizzazione del paesaggio vallivo-lagunare attraversato, sottolineando la sua potenziale integrazione con l'offerta cicloturistica che si è sviluppata in questi anni.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni costieri e del Veneto Orientale, Sistemi Territoriali, Genio Civile di Venezia, Magistrato alle Acque di Venezia, Consorzio di Bonifica del Veneto Orientale, Veneto Agricoltura, Museo nazionale di archeologia del mare, ATVO, UNESCO Venice Office

PAROLE CHIAVE

Bonifica, lagune, valli da pesca, fiumi, canali casoni, bilance, turismo slow, house boat, navigazione interna

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 18.1

PS CMVE: linea di programma 6 "Infrastrutture e servizi"

Progetto Pilota:
4.2 - L'ANTICA VIA FLUVIALE DEL LEMENE
Soggetto proponente:
Comune di Portogruaro

All'interno della Venezia Orientale il fiume Lemene tocca le aree storico-culturali-ambientali di maggiore rilevanza: **partendo dal centro storico di Caorle e dalla Laguna di Caorle, si giunge al centro archeologico di Concordia Sagittaria, al centro storico di Portogruaro e, più a nord, agli ambienti del Parco Lemene-Regghena e delle cave di Cinto.**

E' nel progetto di valorizzazione turistico-ambientale del 1996 che riguardava l'area vasta del Veneto Orientale e del Friuli Occidentale, promosso dalle Province di Venezia e Pordenone, dal titolo "C'era una volta il mare", che era previsto un itinerario da Concordia Sagittaria a Caorle, lungo la sponda sinistra del fiume Lemene: nasceva allora il concetto di "GiraLemene", ribadito poi dal PSL 2007/13 "Itinerari, paesaggi e prodotti della terra" e da numerosi altri progetti che si sono concentrati sul fiume quale via di collegamento costa-entroterra.

Il progetto riguarda la realizzazione di alcuni **pontili-attracchi lungo il fiume Lemene** (aree dotate di pontile, segnaletica, cestini, acqua/energia) in Comune di Portogruaro, Concordia Sagittaria e Caorle, utili per lo sviluppo del turismo fluviale nell'entroterra del Veneto Orientale, che permettano l'attivazione di servizi di navigazione con imbarcazioni tipiche locali o ad alimentazione elettrica per microcrociere attraverso le valli lagunari di Caorle e il fiume Lemene o con house boat. Vista inoltre la presenza nell'area di diverse proposte di itinerari ciclistici che si sviluppano lungo i corsi d'acqua, è interessante lavorare sull'**intermodalità del sistema di trasporto barca+bicicletta e bike sharing.**

Sul piano del **marketing**, considerato l'avvio del Distretto del commercio che interessa l'area del GiraLemene, l'ampia offerta commerciale e culturale dei Comuni interessati permetterà di migliorare e accrescere l'offerta turistica non solo rivolta a turisti e visitatori, ma anche alla popolazione locale. Durante la stagione estiva le rassegne e gli eventi musicali, accolti in particolare all'interno del teatro "Luigi Russolo", ma anche nelle piazze e nelle chiese, potranno essere messi in connessione con le iniziative legate alla navigazione lungo il Lemene. Ulteriori pacchetti e offerte turistiche potranno poi essere collegati con le iniziative del Centro culturale di Palazzo Venanzio (e in prospettiva del Palazzo vescovile) a Portogruaro e con le iniziative della biblioteca "Circolo Antiqui" di Concordia Sagittaria, in relazione anche al polo archeologico locale.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni attraversati dal Lemene, Parco Lemene-Regghena, Sistemi Territoriali, ATVO, OGD, Fondazione Musicale S.Cecilia

PAROLE CHIAVE

Bonifica, laguna di Caorle, valli da pesca, casoni
musica, eventi, archeologia, centri storici, musei

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 15.1

PS CMVE: linea di programma 6 "Infrastrutture e servizi"

Progetto Pilota:

4.3 – PARCO HEMINGWAY

Soggetto proponente:

Comune di Fossalta di Piave

La Grande Guerra del '15-'18 ha lasciato tracce e testimonianze in tutta l'area del Veneto Orientale che, con la prima linea attestatasi lungo il fiume Piave dalla fine del 1917, dopo Caporetto, è stato protagonista di battaglie e distruzioni. Scoprire i luoghi della Grande Guerra lungo il Piave, ci conduce in particolare a San Donà di Piave (con il suo **Museo della Bonifica** che ha una sezione dedicata alla Grande Guerra) e a Fossalta di Piave che durante la Grande Guerra furono al centro dei due fuochi, quello italiano e quello austroungarico. Impegnati nelle operazioni di guerra erano anche i volontari della Croce Rossa tra cui lo scrittore americano **Ernest Hemingway**, il quale si trovò coinvolto nella ritirata dell'esercito italiano dopo la disfatta di Caporetto e venne ferito proprio a Fossalta di Piave. Egli narrò le sue esperienze di guerra nel romanzo "Di là tra il fiume tra gli alberi", menzionando la famosa Casa Gialla, la casa che vide appena ferito, nella sera dell'8 luglio 1918, tuttora l'unica testimonianza di tutti gli eventi della Grande Guerra. Nell'area è stato istituito un percorso pedonale di 11 km, realizzato grazie al lavoro dell'eco-museo Grande Guerra, patrocinato dalla Regione Veneto, in occasione del Centenario, in cui il **fiume Piave diventa la linea di collegamento della memoria della Grande Guerra**, intercettando luoghi e testimonianze della nostra storia: obiettivo del progetto è creare uno spazio polifunzionale a Fossalta di Piave fruibile dalla cittadinanza, come elemento centrale di un **ecomuseo della Grande Guerra** e la realizzazione di due **pontili a Noventa di Piave** (uno di maggiori dimensioni nell'area del vecchio porto, e un altro più a monte, in località Romanziol, sempre sul fiume Piave).

L'iniziativa potrebbe collegarsi alla più ampia **rete di luoghi di ispirazione letteraria** (dello stesso Hemingway ma a Caorle e San Giorgio al Tagliamento, dal Nievo, al Pascutto, da Pasolini a Noventa) e avvalersi della notorietà che potrebbe essere indotta dall'iniziativa cinematografica in fase di registrazione su Hemingway.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni attraversati dal Piave, Regione Veneto, Genio Civile, Sistemi Territoriali, Consorzio di comuni BIM Basso Piave, Magistrato alle acque di Venezia, ATVO, OGD

PAROLE CHIAVE

Hemingway, Grande Guerra, parco letterario
Ecomuseo, scuole, Piave fiume sacro alla Patria

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 17.1



PROGETTO STRATEGICO 05 - TUTELA IDRAULICA

L'acqua per il territorio della Venezia Orientale rappresenta una ricchezza dal punto di vista paesaggistico e per lo sviluppo del territorio, sia da un punto di vista della mobilità sia del turismo, ma allo stesso tempo un elemento di pericolosità in un territorio caratterizzato da un alto rischio idraulico. Alcuni comuni del territorio più di altri sentono questa pericolosità, come quelli lungo la costa o lungo i fiumi dell'area o soggetti a maggiore tutela idraulica.

Il Piano Strategico di Sviluppo promosso dalla Conferenza dei Sindaci della Venezia Orientale al termine del periodo 2007/13, preso atto della peculiare conformazione del territorio, ha riconosciuto come priorità per il territorio la tutela idraulica.

Il progetto ha l'obiettivo di mantenere questo fragile equilibrio mitigando e riducendo il rischio idraulico con la realizzazione di **interventi strutturali nella rete idraulica principale** e sostenendo la **gestione integrata delle acque**, dei bacini fluviali e delle coste, al fine di fronteggiare gli eventi alluvionali contribuendo ad aumentare la resilienza del territorio in funzione della **prevenzione del rischio e alla protezione della popolazione** esposta a rischio.

Sono quindi di fondamentale importanza gli interventi previsti sulle aree più esposte al rischio idrogeologico dei grandi fiumi, le **opere pubbliche di bonifica** (in particolare impianti idrovori e opere connesse), gli **interventi sulla rete idraulica** e sulle **strutture necessarie alla regolazione e gestione della risorsa idrica**, le **opere di irrigazione finalizzate al risparmio**

idrico e alla valorizzazione degli usi plurimi dell'acqua irrigua ed infine la valorizzazione di tutto il sistema idrico attraverso i **Contratti di fiume** per favorire una gestione condivisa del bene collettivo acqua attraverso la stipula volontaria di accordi multisettoriali che garantiscano soluzioni in grado di equilibrare gli aspetti di protezione ambientale e di sviluppo economico sostenibile nel lungo periodo.

PROGETTI IN CORSO

Contratto del fiume Piave
Contratto di costa veneta
Contratto della laguna di Caorle

SCENARI

Piano irriguo, erosione costiera
Interventi di ricalibratura dei corsi d'acqua interni
Valorizzazione dei manufatti idraulici lungo i corsi d'acqua in partnership con Agenzia del Demanio

Progetto Strategico: 05 – TUTELA IDRAULICA

Progetto Pilota:

5.1 - RISCHIO IDROGEOLOGICO DEI GRANDI FIUMI

Progetto Pilota:

5.2 – BONIFICA IDRAULICA

Progetto Pilota:

5.3 - PROTEZIONE CIVILE DISTRETTUALE



Progetto pilota

5.1 - RISCHIO IDROGEOLOGICO DEI GRANDI FIUMI

Soggetto proponente:

Comune di Portogruaro

Negli ultimi cinquanta anni, in Italia la maggior parte dei fiumi è stata oggetto di un'aggressione da parte dell'uomo che ne ha modificato radicalmente assetti e dinamiche: i corsi d'acqua sono stati considerati – e in molti casi trasformati – in canali ignorando che si tratta di ecosistemi naturali regolati non solo dalle leggi dell'idraulica. La biodiversità di questi ambienti si è drasticamente ridotta e con essa la funzionalità ecologica che li caratterizza. È prevalso e prevale tuttora un approccio esclusivamente idraulico, retaggio di politiche ottocentesche rispetto la necessità di un'impostazione interdisciplinare che tenga in egual conto aspetti geomorfologici, idrologici ed ecologici. Ci si è, così, adoperati a “canalizzare” i fiumi con l'idea di poter contenere le acque in alvei sempre più stretti e regolati e consentire un rapido deflusso delle acque verso valle nei periodi di piena. Grazie anche ad una sempre più spinta “impermeabilizzazione” e alla perdita di capacità di ritenzione del territorio, l'acqua meteorica raggiunge sempre più velocemente i corsi d'acqua principali che raggiungono altrettanto velocemente colmi di piena pericolosi.

Il territorio della Venezia Orientale è caratterizzato da tre importanti corsi d'acqua alpini (**Piave, Tagliamento e Livenza**), da due fiumi di risorgiva (**Sile e Lemene**) e da una fitta rete di canali della Litoranea Veneta che collega le Lagune di Venezia, di Caorle, Marano e Grado alla rete consortile di bonifica: il territorio è infatti peculiarmente caratterizzato dal massiccio intervento realizzato nel corso dei secoli dalle attività di bonifica, per strappare al mare terre coltivabili.

In questo contesto, in particolare per il **fiume Piave**, risulta fondamentale tenere in forte considerazione le criticità derivanti dal rischio idraulico, prevedendo e realizzando **interventi di messa in sicurezza dei bacini idrografici, la manutenzione dei corsi d'acqua** così da evitare sbarramenti trasversali, la predisposizione delle **aree di esondazione naturale, la manutenzione degli ambienti ripariali**. Questi interventi possono inoltre contribuire ad un miglioramento dello stato ecologico e funzionale dei fiumi in sinergia con la Direttiva Quadro sulle Acque 2000/60 CE e secondo le “regole” fissate nel **“Contratto di fiume del Basso Piave”**.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, Comuni attraversati dal Piave, Regione Veneto, Genio Civile, Sistemi Territoriali, BIM Basso Piave, Magistrato alle acque di Venezia, Autorità di bacino (dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave Brenta-Bacchiglione), Legambiente

PAROLE CHIAVE

Sicurezza, esondazione, protezione civile
Argini, manutenzione, ambiente, irrigazione

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 20.1, 23.1

PS CMVE: linea di programma 7 “Salvaguardia e qualità dell'ambiente”

Progetto pilota

5.2 – BONIFICA IDRAULICA

Soggetto proponente:

Consorzio di Bonifica Veneto Orientale

L'aumento negli ultimi anni della frequenza di **eventi meteorologici** intensi ha messo a rischio il delicato equilibrio idraulico del territorio, interessato in più ambiti da allagamenti dovuti anche all'insufficienza del sistema di allontanamento delle acque. La graduale e continua trasformazione urbanistica degli ultimi decenni è spesso avvenuta senza la contestuale realizzazione delle necessarie opere ed azioni complementari, quali la realizzazione di reti di prima raccolta all'interno delle lottizzazioni, aree a verde con limitazione delle impermeabilizzazioni per rivestimenti di strade e piazzali, il potenziamento delle reti di scolo pubbliche e degli impianti di pompaggi. I **Consorzi di Bonifica** garantiscono la gestione, manutenzione ed esercizio della rete idrica minore, di bonifica e di irrigazione ai fini dell'allontanamento delle acque di scolo e della difesa idraulica del territorio, nonché per assicurare le produzioni agricole. Ai Consorzi di Bonifica può essere affidata in concessione dallo Stato, dalla Regione o da altri enti pubblici operanti nel Veneto, con assunzione dei relativi oneri da parte dei rispettivi concedenti, la progettazione, l'esecuzione e la manutenzione di opere pubbliche di competenza, compresa la progettazione, l'esecuzione e la manutenzione degli interventi di bonifica previsti nei piani di bacino e nei programmi di intervento di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006.

Per risolvere le situazioni di rischio e le problematiche esistenti sul piano idrogeologico il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, in concertazione con i comuni interessati, ha sviluppato e proposto una serie di interventi che rientrano nell'ambito della programmazione sovracomunale e comunale ed in particolare nel **Piano Generale di bonifica e tutela del territorio** e il **Piano delle Acque** approvato con Deliberazione di C.C. n. 98 del 17.11.2014, prevedendo di intervenire con interventi strutturali nella rete idraulica dei corsi d'acqua minori e di quelli consortili. Gli interventi consentiranno di migliorare le condizioni di invaso generali di alcune zone del territorio, riducendo i rischi di allagamenti, aumentando la resilienza del territorio in funzione della prevenzione del rischio e alla protezione della popolazione esposta a rischio nonché sostenere la gestione integrata delle acque, dei bacini fluviali e/o delle coste.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni, Regione Veneto, Genio Civile

PAROLE CHIAVE

Sicurezza idraulica, impianti e rete idrovora, irrigazione
resilienza, laminazione, paesaggio della bonifica

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 19.1

Progetto pilota

5.3 - PROTEZIONE CIVILE DISTRETTUALE

Soggetto proponente:

Comune di San Donà di Piave

La Protezione Civile è un sistema gerarchico (Comune, Provincia, Regione, Dipartimento Nazionale) che proprio grazie a tale articolazione riesce a dare risposte ai rischi cui potenzialmente sono esposti cittadini, imprese ed infrastrutture e che per la Venezia orientale possono ritrovarsi sia in situazioni naturali (in primis: alluvioni ed incendi), sia in scenari addebitabili ad azioni dell'uomo (incidenti viari, industriali, inquinamento).

La **previsione** e la **prevenzione dei rischi**, il **soccorso delle popolazioni** colpite, il **contrasto** e il **superamento dell'emergenza** e la **mitigazione del rischio**, sono le attività di Protezione Civile individuate dalla legge n. 225/92, istitutiva del Servizio Nazionale.

In questo sistema le risorse proprie della Protezione Civile locale sono di norma adeguate solo ad emergenze di ridotto livello in quanto sarebbe eccessivamente oneroso attrezzarsi in previsione di eventi di maggior entità; in questi casi è il sistema che si adegua a rispondere alle necessità che di volta in volta si presentano. L'aspetto più evidente di questo sistema sono i **volontari**, ossia le oltre 2.200 persone che nella città metropolitana di Venezia si dedicano agli altri, mettendo a disposizione il loro tempo, le loro energie, le competenze ed esperienze maturate, non solo nei momenti di emergenza, ma anche in tutta l'attività preliminare di formazione, addestramento ed esercitazione. Si tratta di attività poco visibili per la maggioranza della popolazione, ma che costituiscono elementi essenziali per avere la massima efficienza ed efficacia in emergenza. Protezione Civile non è solamente affrontare le situazioni di emergenza che si innescano nel territorio, ma soprattutto è saper gestire il territorio attraverso tutte quelle attività che portano a ridurre gli impatti delle emergenze, e cioè l'attività di programmazione e prevenzione. A questo scopo la Città metropolitana di Venezia si è dotata di un Piano metropolitano di Emergenza e d'intesa con i Comuni ha contribuito alla redazione dei "Piani comunali di Protezione Civile".

In questo contesto il territorio della Venezia Orientale deve farsi carico a livello distrettuale della prevenzione e della programmazione così da poter contribuire al meglio ad affrontare le situazioni di emergenza. A questo fine è necessario il **potenziamento infrastrutturale** che, attraverso il **miglioramento di strutture, mezzi e materiali**, possa rispondere in maniera adeguata alla capacità di coordinamento degli interventi e alla gestione del territorio e agli impatti delle emergenze.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni, Regione Veneto, Genio Civile, Vigili del fuoco, Consorzio di Bonifica, Regione Veneto, Città metropolitana di Venezia

PAROLE CHIAVE

Sicurezza, volontariato, gestione emergenze, rischio

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 21.1

PROGETTO STRATEGICO 06 - ENERGIA

Tra gli obiettivi primari dell'Unione Europea decisi nel 2010 e da realizzare entro il 2020, vi è la riduzione del 20% dei **consumi energetici** e il raggiungimento del 20% di energia prodotta da **fonti rinnovabili** (assieme alla riduzione delle emissioni di gas serra del 20%), per combattere gli effetti del **cambiamento climatico** in un'ottica di **sostenibilità ambientale**.

Nel 2015 si è aperta anche una nuova fase, dopo la Conferenza COP21 sui cambiamenti climatici, che ha imposto una nuova strategia sulle scelte energetiche, che coinvolgano e ripensino l'agricoltura l'edilizia, il trasporto merci e la mobilità urbana. L'Unione europea ha chiesto che entro il 2030 ogni Stato operi una di riduzione di emissioni di CO2 del 40%. Questo obiettivo potrà essere raggiunto solo se si punterà su **energie rinnovabili**, su **mobilità sostenibile** e su **sistemi energetici efficienti**.

Anche il territorio della Venezia Orientale è chiamato a contribuire a raggiungere questo target.

Per attivare un'efficace strategia sul clima, oltre a tecnologie che sono diventate sempre più performanti e sostenibili economicamente, si rende necessario ora anche un ruolo coordinato e incisivo da parte dei vari livelli di governo locale. I Comuni dovranno in particolare concentrarsi su temi e politiche che hanno la priorità come ad esempio interventi per ridurre il traffico su strada (incentivando il trasporto pubblico green,

promuovendo l'utilizzo di veicoli elettrici o basso impatto inquinante, stimolando la mobilità ciclabile), l'attivazione di politiche che sostengano l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili e infine la sensibilizzazione dei cittadini affinché adottino comportamenti ecocompatibili.

PROGETTI IN CORSO

Biogas e biomasse

Rete metanodotto Mestre-Trieste Snam rete gas

Teleriscaldamento di Villanova di Fossalta di Portogruaro, in collegamento con la centrale Zignago Power

SCENARI

Ammodernamento impianti di pubblica illuminazione e gestione dati per la smart area
Teleriscaldamento

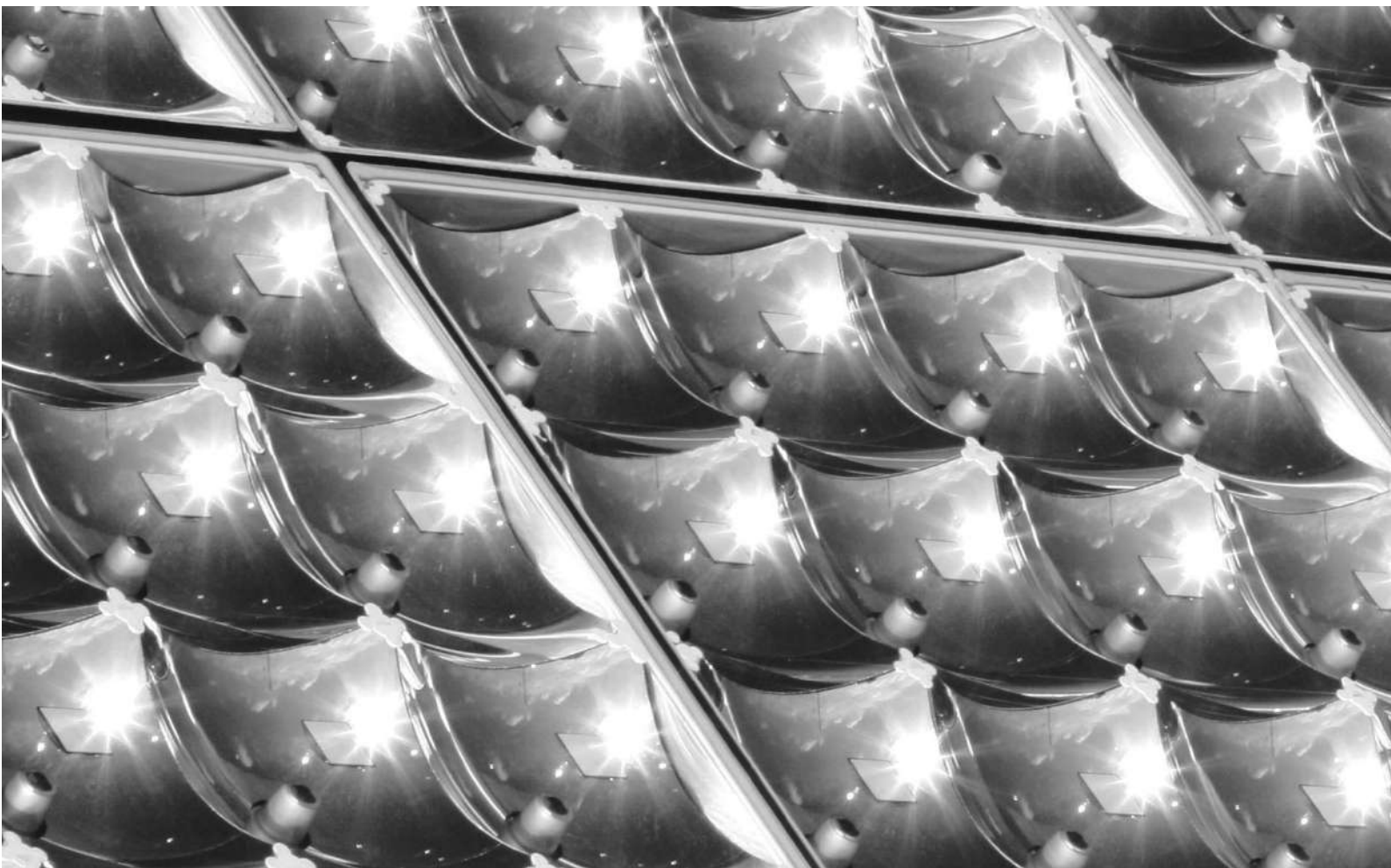
Progetto Strategico: 06 – ENERGIA

Progetto Pilota:

6.1 – MOBILITÀ ELETTRICA

Progetto Pilota:

6.2 – EFFICIENTAMENTO ENERGETICO DELL'EDILIZIA PUBBLICA



Progetto Pilota:

6.1 - MOBILITÀ ELETTRICA

Soggetto proponente:

Comune di Portogruaro e Confcommercio Venezia

La Direttiva 2014/94/UE del parlamento Europeo e del Consiglio del 22 Ottobre 2014 (recepita con D.Lgs 257/2016), stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'UE al fine di **ridurre la dipendenza dal petrolio** attenuando l'impatto ambientale del settore trasporti.

Il Piano nazionale Enel per l'installazione delle IdR (Infrastrutture di Ricarica) prevede la posa di circa 7.000 colonnine entro il 2020, per arrivare a 14.000 nel 2022, con un piano di investimento stimato tra i 100 e i 300 M€, destinati allo sviluppo di una rete capillare di ricarica composta da colonnine Quick (22 kW) nelle aree urbane, Fast (50 kW) e Ultra Fast (350 kW) in quelle extraurbane.

Il progetto risulta strategico per l'area della Venezia Orientale, posta tra i corridoi Venezia – Kiev, Baltico – Adriatico/Mediterraneo, nonché importante bacino turistico di rilevanza turistica nazionale; la creazione di una rete capillare di IdR risulta necessaria all'implementazione dei servizi generali di **e-mobility**.

Il progetto prevede la realizzazione di **stazioni di ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica**, attraverso una prima fase di individuazione dei possibili di installazione, all'interno dei quali indicare le aree dedicate alle installazioni delle stazioni - colonnine - di ricarica per veicoli elettrici; l'installazione delle colonnine per il successivo utilizzo da parte di utenti abilitati al servizio (ad es. mediante smartcard, carta di credito, app smartphone); la predisposizione di totem informativi a segnalazione dei punti di ricarica, di interfacce utente per le operazioni di ricarica, la gestione dei dati e di statistiche.

Si prevede inoltre la realizzazione di un intervento rivolto alla sostituzione graduale dell'alimentazione tradizionale per trazione con quella elettrica, nella rete di trasporto merci locale, soprattutto con riferimento a quelle alimentari, coinvolgendo le imprese all'ingrosso e la rete distributiva da mettere in rete, generando vantaggi per filiera (costi di trasporti) e la collettività (riduzioni emissioni inquinanti e acustiche), anche mediante la creazione di "poli scambiatori".

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni, Enelx, Città metropolitana di Venezia

PAROLE CHIAVE

EV Charging Stations, Pole Station, Box Station, Fast Recharge
Electric Mobility Management

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 10.1

Progetto Pilota:

6.2 - EFFICIENTAMENTO ENERGETICO DELL'EDILIZIA PUBBLICA

Soggetto proponente:

Comune di Meolo e Apindustria Venezia

La sostenibilità ambientale risulta essere uno degli obiettivi principali dell'Unione Europea da realizzare entro il 2020 (obiettivo tematico 4 "Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio"). Si aspira alla riduzione del 20% dei consumi energetici e delle emissioni di gas serra con il raggiungimento del 20% di energia prodotta da fonti rinnovabili per combattere gli effetti del cambiamento climatico.

Nello specifico, per quanto riguarda l'edilizia pubblica, entro la fine del 2018 tutti gli edifici utilizzati da Enti Pubblici o di loro proprietà dovranno contraddistinguersi per un basso **fabbisogno energetico**, utilizzando energia prodotta da **fonti rinnovabili** (all'interno dell'edificio o della proprietà). Inoltre la Direttiva 2012/27/UE, mira principalmente a ristrutturare il 3% della superficie totale degli edifici pubblici dotati di impianti di riscaldamento o di raffreddamento e ad attuare altre misure per far sì che **gli immobili appartenenti agli Enti pubblici rivestano un ruolo esemplare**. Per la riqualificazione energetica saranno quindi necessarie delle analisi sistematiche dell'uso e del consumo di energia per definire le strategie progettuali da adottare.

Il **patrimonio immobiliare pubblico** si rivela molto spesso eterogeneo, evidenziando necessità e criticità differenti. Si prevedono interventi integrati che interessino la sicurezza dell'edificio, gli spazi, l'involucro e gli impianti (termici ed elettrici). Per quanto riguarda gli ambienti interni devono essere migliorati il comfort e la salubrità; mentre a livello costruttivo, per consentire il miglioramento dell'isolamento termico e la riduzione della dispersione, verranno adottate soluzioni che coinvolgono svariati elementi: dai solai, ai serramenti, alle pareti esterne e alle schermature. Indubbiamente è prevista anche l'installazione di impianti efficienti che utilizzino energie rinnovabili, determinino basse emissioni, pur consentendo elevati standard. In questo modo vengono garantiti un uso limitato delle risorse, un basso impatto ambientale e un alto livello di benessere alle persone.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni del Veneto orientale, Scuole, Città metropolitana di Venezia, associazioni di categoria

PAROLE CHIAVE

Sostenibilità, zero emissioni, fonti rinnovabili, consumo energetico
Involucro, benessere termo igrometrico, impianti, involucro

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 24

PROGETTO STRATEGICO 07 - POLI URBANI

Quando si parla di policentrismo urbano, il dibattito non si focalizza solo sulla dimensione territoriale bensì sulla molteplicità delle funzioni, sulla loro distribuzione e sul tipo di relazioni che si creano tra i diversi centri.

Già nel 1999 la Commissione Europea, nell'ambito dello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (Ssse), aveva tracciato le linee delle politiche di sviluppo territoriale attraverso un policentrismo che garantisca uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio, in armonia con gli obiettivi della politica comunitaria.

Sono quattro gli ambiti individuati dalla Commissione Europea che interagiscono con lo sviluppo: l'evoluzione delle zone urbane, in termini di creazione di un **nuovo rapporto tra città e campagna**; l'evoluzione delle zone rurali in un'ottica di **tutela delle risorse naturali e degli ecosistemi** in modo che siano sfruttabili anche economicamente; il **trasporto di merci e persone ma anche di conoscenze**; il **patrimonio naturale e culturale**.

La Venezia Orientale si caratterizza per un modello policentrico di tipo reticolare, costituito da **centri urbani e frazioni** chiamati a far fronte alle sfide economiche, ambientali e sociali e che svolgano un ruolo di aggregazione di servizi per la collettività.

Il progetto si pone l'obiettivo di migliorare la qualità di vita delle persone che vivono nelle aree urbane, sostenere l'avvio di nuove attività economiche e perseguire politiche di sviluppo ambientali sostenibili,

favorendo il recupero del patrimonio edilizio esistente senza consumo di suolo, l'avvio di nuove attività imprenditoriali, la riqualificazione degli edifici scolastici e la realizzazione di centri di aggregazione.

PROGETTI IN CORSO

Porta nord

Perfosfati

Architetture contemporanee a Jesolo

Distretti del commercio

SCENARI

Verde e orti urbani

Spazi per il coworking

Rete metropolitana di eventi e spazi culturali

Rete con Università, centri di ricerca e incubatori

Recupero di borghi e centri storici/urbani e aree militari

Progetto Strategico: 07 – POLI URBANI

Progetto Pilota:

7.1 – WATER FRONT

Progetto Pilota:

7.2 – INTERVENTI SUI POLI FORMATIVI



Progetto Pilota:

7.1 – WATER FRONT

Soggetto proponente:

Comune di San Michele al Tagliamento

Il waterfront è il luogo fisico dove la terra e l'acqua si incontrano attraverso un'infrastruttura che, per questa specificità, rappresenta una risorsa. Che il **waterfront** sia una zona portuale (si pensi al waterfront di Porto Baseleghe o al Terminal passeggeri di Punta Sabbioni) o che si tratti di un **riverfront** (come l'affaccio sul fiume Sile a Jesolo Lido o del Lemene a Concordia Sagittaria), è indubbio che l'elemento di maggior richiamo è dato dalla sua natura di "striscia", di "elemento" costruito a contatto con l'acqua e questo rappresenta il suo valore aggiunto rispetto ad altre parti della struttura urbana e del suo territorio.

Nel tempo diventa necessario valorizzare il waterfront/riverfront anche sotto il profilo turistico e ambientale, tanto più essendo in un contesto metropolitano come quello di Venezia che trova nell'acqua il suo elemento fondatore.

Il progetto prevede di intervenire in tre aree pilota, fortemente rappresentative.

Punta Sabbioni è interessata dal progetto Mose che ha comportato una trasformazione dell'assetto urbanistico e paesaggistico dell'intera area circostante. Questa trasformazione necessita di una visione che ne sappia indirizzare gli sviluppi verso un futuro sostenibile, volto al mantenimento della connotazione balneare e rurale del territorio, anche in considerazione che il terminal passeggeri di Cavallino-Treporti collega la cittadina balneare alla città di Venezia e rappresenta una fondamentale porta di accesso per i turisti. L'intento è dunque quello di creare un sistema di percorsi ciclabili e pedonali che connettano il Terminal di Punta Sabbioni, il Lungomare Dante Alighieri e l'infrastruttura del Mose, l'interno rurale e i siti che fanno parte di Rete Natura 2000.

Il porto turistico di **Portobaseleghe** a Bibione si trova sulla riva orientale del Canale dei Lovi; vi si accede dall'omonima laguna percorrendo un canale delimitato dalle tipiche bricole bianche e rosse che è un tratto della Litoranea Veneta. Combina quindi la nautica fluviale e lagunare con quella marittima, ma offre anche una vasta gamma di attività alternative come la pesca da mare e il kayak il tutto sullo sfondo di un contesto ambientale di pregio e sottoposto a forte pressione turistica.

Infine, l'**affaccio sul fiume Sile** in prossimità della foce in comune di Jesolo sta assumendo importanza parallelamente all'aumento di notorietà della pista ciclabile del Girasile che collega Treviso al mare, attraverso un percorso ciclabile protetto che si svolge lungo il fiume.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni Cavallino-Treporti, Jesolo e San Michele al Tagliamento, Regione Veneto, Genio Civile

PAROLE CHIAVE

waterfront, riverfront, terminal passeggeri, porto

intermodalità, navigazione interna

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 31

PS CMVE: linea di programma 9 "Sviluppo economico"

Progetto Pilota:

7.2 - INTERVENTI SUI POLI FORMATIVI

Soggetto proponente:

Comune di San Donà di Piave

L'approccio corretto all'edilizia scolastica richiede investimenti sulla messa in sicurezza degli edifici, con programmi di riqualificazione energetica e di miglioramento strutturale del patrimonio edilizio scolastico, ma anche per la creazione di ambienti di apprendimento innovativi, efficienti e moderne con spazi polifunzionali utili all'interazione con il territorio.

All'interno della Venezia Orientale spiccano i **poli formativi di San Donà di Piave, di Portogruaro** (che conta anche un polo universitario) e di **Jesolo** (nel settore del turismo).

Per quanto riguarda gli interventi sui poli formativi sono prioritari due interventi: la complessiva riorganizzazione della cittadella scolastica di San Donà di Piave con i lavori avviati per l' ampliamento del liceo classico "E. Montale" da anni ormai in difficoltà con gli spazi, presso la sede dell'ex Centro di Formazione professionale, la realizzazione di nuovi servizi come una palestra ed un centro polifunzionale e la creazione di un Polo tecnico attraverso lavori per la riorganizzazione del distretto scolastico di Portogruaro.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni del Veneto Orientale, Scuole

PAROLE CHIAVE

Istruzione, formazione, ambienti di apprendimento innovative

edilizia scolastica, sicurezza, impianti, involucri

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 28

PS CMVE: linea di programma 13 "Istruzione, formazione professionale e lavoro"

PROGETTO STRATEGICO

08 - AMBIENTE E PAESAGGIO

Il paesaggio e l'ambiente assumono un ruolo sempre più centrale nel territorio e considerati come un singolo sistema per il quale devono essere adottati interventi, meglio se di lungo periodo, che assicurino la compatibilità delle trasformazioni apportate dall'uomo.

Il **paesaggio**, definito "componente fondamentale del patrimonio culturale e naturale ed elemento importante della qualità della vita delle popolazioni", viene sancito nella Convenzione Europea del Paesaggio (FI 2000) come fenomeno culturale che si verifica in quanto una collettività attribuisce un particolare valore ad un determinato territorio, il cui carattere deriva dall'azione simultanea di fattori naturali e culturali e che lo stesso si evolve nel tempo per l'effetto di forze naturali e per l'azione degli esseri umani.

La Venezia Orientale si caratterizza per un paesaggio e un territorio in cui fiumi, mare ed entroterra offrono sia ai cittadini che ai turisti un ambiente unico da vivere e visitare: il progetto strategico si pone l'obiettivo di valorizzare e salvaguardare l'ambiente e il paesaggio, attraverso azioni rivolte a contenere il consumo di suolo, al recupero di siti destinati alla gestione dei rifiuti e mediante interventi di riqualificazione ambientale.

Un insieme di interventi orientati alla salvaguardia del territorio, legati al contenimento del consumo di suolo e alla rigenerazione urbana, alla sostenibilità economica della gestione di un parco, alla promozione del turismo slow, di modelli agricoli sostenibili e virtuosi, alla riqualificazione delle risorse ambientali paesaggistiche e naturalistiche, ai percorsi ciclabili e a una serie d'interventi di valorizzazione turistico - ambientale.

Rendere fruibile il territorio significa tradurre **paesaggio ambientale e culturale** in servizi che propongano modelli di consumo sostenibili che contemperino le esigenze di tutela e preservazione assieme a quelle di valorizzazione e capitalizzazione. In questo contesto nel 2012, è stato avviato uno specifico **Osservatorio sperimentale per la tutela del paesaggio della Bonifica del Veneto orientale** riconosciuto dalla Regione Veneto.

Anche il Programma di Sviluppo Locale – PSL 2014/20 contribuisce a dare impulso alle progettualità a carattere ambientale, funzionali alle priorità dello sviluppo rurale, in particolare con i gruppi di cooperazione ambientali (misura 16.5.1 del PSL/PSR).

PROGETTI IN CORSO

SIC Marino, Contratti di Costa/Laguna/Fiume
Forestazione di pianura
Osservatorio del paesaggio della bonifica

SCENARI

Riqualificazioni Laguna del Mort, parco dune fossili a Cavallino, foce Tagliamento, area laguna a Portegrandi
Land art, aumento superfici boscate e filari alberati
Recupero di aree degradate e aree militari dismesse e contenimento consumo di suolo
Iscrizione al Registro nazionale del paesaggio rurale

Progetto Strategico: 08 – AMBIENTE E PAESAGGIO

Progetto Pilota:

8.1 – IL SISTEMA DEL REGHENA-LEMENE E DELLE CAVE DI CINTO

Progetto Pilota:

8.2 – RECUPERO EX-DISCARICA DI VIA SILOS

Progetto pilota:

8.3 – IL SISTEMA DELLE VALLI DA PESCA

Progetto pilota:

8.4 - UN PARCO SOCIO AMBIENTALE NELL'EX CASERMA CASTOR

Progetto pilota:

8.5 – DAL PAES AL PAESC

Progetto pilota:

8.6 – UN PROGETTO PER IL TERZO PAESAGGIO

Progetto pilota:

8.7 – TUTELA DELLE SPECIE MARITTIME PROTETTE



Progetto Pilota:

8.1 IL SISTEMA DEL LEMENE-REGHENA E DEI LAGHI CAVE DI CINTO

Soggetti proponenti:

Comuni di Cinto Caomaggiore e Gruaro

Il **Parco dei fiumi Lemene-Reghena e dei laghi di Cinto** è un parco regionale di interesse locale istituito dalla Provincia di Venezia nel 2003 e che si estende su un'area di 12,9 Km² nel territorio dei Comuni di Portogruaro e di Cinto Caomaggiore.

Il parco offre molteplici panorami ambientali: dalle terre basse friulane alla laguna veneta di Caorle, da aree rurali ben conservate a siti di interesse comunitario. L'istituzione del parco ha inoltre valenze storico-culturali, legate alla figura di Ippolito Nievo nei cosiddetti passaggi letterari (Fontana di Venchieriedo e Mulino di Stalis).

Il progetto "Le porte del Parco a Cinto Caomaggiore" ha l'obiettivo di garantire la sostenibilità economica della gestione di un parco con un modello di management per la fruizione del patrimonio del territorio, facilmente esportabile, attraverso azioni di tutela ambientale, promozione del turismo slow, promozione di modelli agricoli sostenibili e virtuosi, creazione di eventi e promozione della partecipazione civica e associazionistica.

La sede istituzionale del Parco è ospitata presso l'ex Mulino Bornacini di Cinto Caomaggiore, antico edificio di interesse storico, rappresentando una significativa testimonianza della storia e della cultura delle comunità rurale locale e meta di visitatori essendo sito lungo l'itinerario cicloturistico ambientale "GiraLemene" (oggetto di recenti lavori di restauro finanziati dal PSL Leader 2014/20 per migliorarne la fruizione complessiva e consentire lo svolgimento delle attività convegnistiche ed espositive e la divulgazione delle principali informazioni istituzionali del Parco).

Altri edifici di interesse storico ambientale nel territorio del Parco sono i **mulini di Stalis**, siti lungo l'itinerario "GiraLemene", al confine tra il territorio di Gruaro e quello di Cordovado (PN) lungo la strada che conduceva alla pregevole abbazia benedettina di Santa Maria in Sylvis di Sesto al Reghena (PN). I mulini, attualmente sede del museo dell'arte molitoria, sono oggetto di finanziamento del PSL Leader 2014/20 per realizzare un intervento di manutenzione straordinaria delle ruote idrauliche e degli apparati di sostegno e la sistemazione dell'itinerario ciclopedonale in località Boldara.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni di Cinto Caomaggiore, Gruaro, Portogruaro, Cordovado e Sesto al Reghena, Parco Lemene-Reghena e Cave di Cinto, Città metropolitana di Venezia, Unesco Venice Office, Veneto Agricoltura, Parco del Sile

PAROLE CHIAVE

Parco fluviale, via dei mulini, GiraLemene, paesaggio Itinerari, parco letterario, risorgive, turismo slow

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 33.1 e 36.1

PS CMVE: linee di programma 7 "Salvaguardia e qualità dell'ambiente" e 11 "Cultura, turismo, sport e promozione del territorio"

Progetto Pilota:

8.2 - RECUPERO EX-DISCARICA DI VIA SILOS

Soggetto proponente:

Comune di San Donà di Piave

Il progetto prevede la rinaturalizzazione e il riutilizzo del sito adibito ad ex-discarda destinando lo stesso ad attività di tipo naturalistico, sportivo, ricreativo e sociale, nell'area parte di proprietà del Comune di San Donà di Piave e parte in Concessione d'uso da parte del Consorzio di Bonifica, nei Comuni di San Donà di Piave e Noventa di Piave.

L'area in oggetto è caratterizzata dall'essere una discarda esaurita, utilizzata a livello sovracomunale, autorizzata alla gestione post chiusura dalla Città Metropolitana di Venezia; la gestione post chiusura è svolta da Veritas, a seguito di affidamento in house providing, per il prossimo trentennio. Il riutilizzo avverrà con criteri di rispetto ambientale, in simbiosi con la corretta gestione post operativa della discarda, senza danneggiare o limitare l'efficacia delle barriere di contenimento, e degli impianti di gestione post-operativa.

Le attività previste prevedono **manutenzioni** sia ordinarie che straordinarie degli impianti e delle aree esistenti, prevede inoltre il **monitoraggio ambientale e strutturale**, misurando e gestendo il carico dovuto alle emissioni e agli scarichi.

Il processo prevede la messa in atto di un **processo partecipato** condiviso con la cittadinanza, con le associazioni e con le imprese private, in modo tale da individuare gli stakeholders interessati all'utilizzo del sito per lo svolgimento delle loro attività, garantendo nel caso anche l'apporto di risorse economiche e/o umane. Per il raggiungimento di tali scopi è necessario lo studio e la redazione di una proposta di "riqualificazione ambientale", che potrà essere il seguito e l'approfondimento della prima manifestazione di interesse.

Il processo di rigenerazione rappresenta un progetto che ha la finalità innovativa di trasformare uno spazio dimenticato in un luogo di socializzazione e inclusione; la rifunzionalizzazione attraverso attività con finalità di promozione sportiva, ricreativa e di aggregazione sociale della popolazione, con particolare attenzione ai bisogni della parte giovane della società, potrebbe inoltre permettere l'insediamento di attività in grado di generare nuove tipologie occupazionali.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni di Noventa di Piave, Consorzio di Bonifica, Veritas

PAROLE CHIAVE

Discarica, rigenerazione, waste, paesaggio, rifiuto Futuro, giovani, paesaggio, partecipazione, green

PAROLE CHIAVE

Discarica, rigenerazione, waste, paesaggio, rifiuto
Futuro, giovani, paesaggio, partecipazione, green

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 34.1

Progetto pilota:

8.3 – IL SISTEMA DELLE VALLI DA PESCA

Soggetto proponente:

Florida Srl

L'area della Venezia orientale si caratterizza per la presenza di ambiti naturali di particolare pregio, storicamente utilizzati per attività di pesca e acquacoltura: la separazione tra lagune e terraferma è segnata dalla presenza di 27 **valli da pesca** (22 a contorno della laguna di Venezia e 5 tra Caorle e Bibione), ambiti naturali di importante pregio ecologico e con un significativo valore storico-culturale e sociale.

La vallicoltura si è diffusa con successo nelle lagune dell'Alto Adriatico, in particolare veneto, dove elementi favorevoli come l'azione rivitalizzante delle maree e, allo stesso tempo, la protezione dagli elementi marini, ne hanno permesso uno sviluppo razionale.

Le valli da pesca costituiscono inoltre un'importante risorsa ambientale e naturalistica e possono diventare un luogo di visita e di fruizione turistica. Tra queste la **Valgrande di Bibione**, un'area di 350 ettari gestita dalla società Florida srl, che prevede diversi livelli di fruizione dell'area mediante percorsi ciclopedonali perimetrali attrezzati con aree di sosta e strutture per l'avvistamento faunistico, la valorizzazione della villa romana, escursioni in kayak, barche elettriche, cavallo, visite guidate, etc. Il progetto prevede lo sviluppo del turismo slow e sostenibile in un ambiente di grande pregio ambientale e culturale, l'arresto della perdita di biodiversità, anche legata al paesaggio rurale, mantenendo e ripristinando i servizi ecosistemici e la tutela e il ripristino della biodiversità acquatica, attraverso un'acquacoltura ad elevato livello di tutela ambientale.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni, FLAG Veneziano, Università, Istituti di ricerca, Associazioni di categoria del settore della pesca, Consorzio di Bonifica, Veneto Agricoltura

PAROLE CHIAVE

Paesaggio, valli da pesca, laguna di Caorle e Bibione, laguna nord di Venezia
Caccia, dune, casoni, casa di valle

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 38.1

Progetto pilota:

8.4 – CREAZIONE DI UN PARCO SOCIO AMBIENTALE NELLA EX CASERMA CASTOR

Soggetto proponente:

Comune di Teglio Veneto

Il progetto di "**villaggio sociale**" prevede la realizzazione nell'**ex caserma Castor di Teglio Veneto**, un'area di 22 ettari all'interno del parco Lemene-Regghena, nei pressi dai **Prati delle Pars** e del fiume Tagliamento dove insiste il percorso ciclabile **GiraTagliamento** che conduce a Bibione.

Il progetto prevede la realizzazione di una **struttura ricettiva** in accordo tra Comune di Teglio, Cooperativa Ape, Asl 10 e Regione Veneto, mediante la costruzione di 50 moduli abitativi per residenti e per turisti, un lago balneabile, un punto ristoro e aree destinate a campeggio, relax, benessere, palestra, allevamenti di cavalli.

Si tratta di un progetto sperimentale di integrazione sociale di persone con disabilità, che punta sul turismo alternativo e che al contempo vorrebbe generare sviluppo locale di tipo partecipativo attraverso forme di innovazione sociale pubblica e privata.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Regione Veneto, ASL N. 10, Cooperativa APE

PAROLE CHIAVE

Aree militari dismesse, prati chiusi, GiraTagliamento
Turismo sostenibile, integrazione sociale

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 38.7

Progetto pilota:

8.5 – DAL PAES AL PAESC

Soggetto proponente:

Comune di San Stino di Livenza

Partendo dalla considerazione che il cambiamento climatico si sta già verificando a livello globale e che i suoi effetti hanno conseguenze a livello locale, sia sui sistemi naturali che su quelli antropici, è ormai necessario introdurre **azioni di adattamento** a fianco delle **azioni di mitigazione**, considerato che alcuni impatti non sono più prevenibili. Tale approccio, inizialmente affrontato a livello europeo con l'iniziativa del **Patto dei Sindaci**, lanciata nel 2008 dalla Commissione Europea, ha portato molte amministrazioni locali a redigere i **Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES)**.

L'introduzione di azioni di mitigazione nei processi di pianificazione locale con un approccio tipicamente bottom-up, richiede ora un deciso passo in avanti: con il Piano d'Azione dell'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) previsto dal Nuovo Patto dei Sindaci, l'orizzonte è passato dal 2020 al 2030, l'obiettivo di riduzione della CO2 è stato portato al 40% e alla strategia di mitigazione si affianca appunto anche quella di adattamento.

In questo senso la Venezia Orientale, territorio della Città metropolitana di Venezia, in gran parte sotto il

livello del mare, ha avviato importanti azioni pilota, di mitigazione e adattamento (dalla forestazione di pianura, alle politiche per il contrasto al **cuneo salino**, dall'applicazione territoriale dei **protocolli Emas**, allo sviluppo di rete di **mobilità alternativa**, ecc.) che sono diventate in molti casi progetti pilota, di riferimento nazionale e internazionale.

Approcciarsi all'adozione di strategie di adattamento ai cambiamenti climatici già in atto, richiede di oltrepassare il monitoraggio di base delle emissioni, sviluppando delle analisi di vulnerabilità del territorio (uso del suolo, ondate ed isole di calore, sistema idrico e rischio idrogeologico, consumi di acqua e rischio carenza idrica, etc) che vanno oltre la scala comunale. Con il presente progetto si propone di avviare l'iter per l'adozione da parte dei Comuni della Venezia Orientale del PAESC e l'adesione al Nuovo Patto dei Sindaci, coinvolgendo nelle azioni di monitoraggio enti e istituzioni di riferimento.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni dell'area, Veneto Agricoltura, Genio Civile, Consorzi di bonifica, Arpav, Università

PAROLE CHIAVE

Clima, Patto dei Sindaci, sostenibilità
Mitigazione, adattamento, emissioni, vulnerabilità

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto proposto dalla Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale

Progetto pilota:

8.6 – UN PROGETTO PER IL TERZO PAESAGGIO

Soggetto proponente:

Comune di Meolo

Dopo la caduta del Muro di Berlino (1989), la riforma del servizio di leva obbligatoria in Italia (sospesa dal 2005) e l'avvio del programma di dismissione dei beni immobili della Difesa (Leggi finanziarie 1997 e 2007, progetto "Valore Paese", Programmi Unitari di Valorizzazione – PUV introdotti con la L. 296/2006), sono stati condotti diversi studi per la **valorizzazione del patrimonio pubblico militare**, in particolare per la decontaminazione del suolo e la riqualificazione delle aree, contemplando esigenze economiche (costi degli interventi) e sociali (approccio partecipativi della cittadinanza).

Le aree militari dismesse sono aree obsolescenti e scarsamente integrate nel territorio: se collocate in ambito urbano, possono essere riconvertiti ad usi civili, residenziali, servizi; ma se collocate in aree rurali, necessitano spesso di sostegno finanziario pubblico per il loro riuso. In generale si tratta di aree poco conosciute e ampiamente sottoutilizzate dalla popolazione, non che difficilmente riconvertibili, per le quali il processo di riconversione richiede la formulazione di possibili scenari coinvolgendo i differenti *stakeholders*.

Sull'area denominata "**ex zona lancio 56^A GR.I.T.**" (208.300 mq, di cui 1.400 mq di superficie coperta) l'Agenzia del Demanio – Direzione Regionale Veneto ha commissionato uno studio che analizza alcune buone pratiche ed approfondisce due scenari alternativi

(attività turistico-ricettiva; attivazione di una social farm agricola). Il compendio include diversi manufatti (depositi missili, rifugi personale, fabbricato teste di guerra, corpi di guardia, ecc), opere di difesa passiva (terrapieni e setti in cemento armato) e strutture di servizio (tettoie di ricovero, centrali termiche, gruppo elettrogeno, fabbricato autoclave, ecc.) in pessimo stato manutentivo; sono presenti strade e piazzali destinati alla viabilità interna e lungo il perimetro sono presenti altane di avvistamento, in cemento precompresso o in elementi metallici.

Con "**Terzo paesaggio**", Gilles Clément indica i "luoghi abbandonati dall'uomo": aree disabitate, aree industriali dismesse, margini dove crescono rovi, sterpaglie, erbacce: spazi diversi per forma, dimensione e statuto, accomunati solo dall'assenza di ogni attività umana, ma che presi nel loro insieme sono fondamentali per la conservazione della diversità biologica.

Terzo paesaggio, dunque, come esempio d'intervento della popolazione: interventi leggeri, nessun intervento in alcune aree e rifugio per le specie viventi (animali e vegetali) che non trovano posto altrove; un luogo non progettato, ad eccezione di alcuni percorsi, leggeri da "aprire" nelle varie stagioni, come nei sentieri alpini. Terzo paesaggio come luogo da studiare e osservare, da fotografare, dove creare una banca dati fotografica, nel paese di Fulvio Roiter. Spazio non produttivo, perché non tutto deve produrre, dove si impara a "non fare", allo stesso modo in cui si impara "a fare": Terzo paesaggio nei luoghi della **Guerra fredda** che hanno insegnato a "non fare" la Terza Guerra Mondiale.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Agenzia del Demanio, Fondazione Benetton, Museo Nazionale di Altino, H-Farm, Ca' Tron, Veneto Agricoltura

PAROLE CHIAVE

Terzo paesaggio, aree dismesse, guerra fredda, via Annia
Partecipazione, recupero, valorizzazione

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 48.1

Progetto pilota:

8.7 – TUTELA DELLE SPECIE MARINE PROTETTE

Soggetto proponente:

VeGAL

Nell'Alto Adriatico la flotta peschereccia veneta, comprendente i battelli da Caorle a Scardovari, ammonta a circa 660 unità (Fonte: Fleet Register UE – agg. aprile 2018), con un trend in diminuzione negli ultimi decenni a causa soprattutto della crisi che ha colpito il settore, ma anche dalle nuove regole dettate a livello comunitario, non sempre adatte alla peculiarità del Mare Adriatico. Lo sviluppo del settore della pesca passa infatti sempre più attraverso l'applicazione del concetto di sostenibilità ambientale, cui comunque gli operatori locali non hanno mai rinunciato, sforzandosi a mantenere su un livello medio-alto i sistemi di pesca da loro adottati.

I diversi cambiamenti che caratterizzano l'ambiente marino (aumento della temperatura del mare, inserimento di specie autoctone, ecc.) hanno apportato una decisa modificazione alla flora ed alla fauna marina locale: su tale base negli ultimi periodi si è assistito ad una maggiore presenza nel bacino Alto Adriatico di tartarughe marine (soprattutto della specie Caretta caretta) e di tursiopi (*Tursiops truncatus*), le cui abitudini etologiche hanno generato interferenze con le attività di pesca.

In questo quadro è necessario uno studio per mappare la presenza delle specie di interesse conservazionistico (tartarughe marine e tursiopi) in potenziale interferenza con il settore della pesca marittima, analizzare le interferenze e le problematiche associate, generare delle proposte utili a garantire la presenza di questa particolare fauna ittica ed allo stesso tempo garantire l'economia alle imprese locali di pesca, in un quadro di pesca eco-sostenibile e scarse informazioni scientificamente valide.

Il FLAG Veneziano, attraverso il suo soggetto capofila VeGAL, ha promosso una progettualità in sinergia con il FLAG di Chioggia e Delta Po (e in possibile estensione

sui territori dei FLAG emiliano e friulano) con l'obiettivo di promuovere la coesione tra la pesca locale e la protezione dell'ambiente, attraverso l'apporto di dati scientificamente validi ai sistemi di supporto delle decisioni, verificando le ricadute di eventuali misure di conservazione nell'area interessata, per giungere ad un Piano di Gestione con le linee guida per la diminuzione delle interferenze tra pesca e le due specie protette.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Regione Veneto, FLAG GAC Chioggia e Delta Po, FLAG Coste dell'Emilia Romagna, FLAG GAC FVG, Università, Istituti di ricerca, Associazioni di categoria del settore della pesca

PAROLE CHIAVE

Sic Marino, tartarughe, delfini, Partecipazione, recupero, valorizzazione

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto previsto dal PdA del FLAG Veneziano

PROGETTO STRATEGICO 09 - TURISMO

Il **Piano Strategico del Turismo (PST) Nazionale 2017-2022**, approvato nel febbraio 2017, si pone l'obiettivo di dotare l'Italia di un indirizzo strategico e di una visione unitaria del turismo e della cultura, rispondendo all'esigenza di porre il settore turistico al centro delle politiche di sviluppo del Paese. Strategie, obiettivi e interventi sono stati tracciati e proposti nel rispetto di tre principi trasversali: **Sostenibilità, Innovazione e Accessibilità** affinché si rilanci la leadership italiana sul mercato turistico internazionale.

A distanza di alcuni anni dall'approvazione della Legge regionale sul turismo (LR n. 11/2013), con la costituzione di 16 Organizzazioni di Gestione della Destinazione (OGD), 13 Consorzi di imprese turistiche, 76 uffici di informazione turistica e 2 Distretti turistici e dopo la pubblicazione del PST nazionale, nel Veneto si va ridefinendo un **complesso sistema di governance del turismo**, forte anche dai dati sulle presenze.

La Regione Veneto, secondo gli ultimi dati sul turismo pubblicati da ISTAT, ha raggiunto nel 2017 quasi 70 milioni di presenze. Di questi **25 milioni di presenze sono nella Venezia Orientale, area in cui si concentra ben il 65% delle presenze turistiche della Città Metropolitana di Venezia**: numeri che, seppur molto positivi per l'evidente richiamo che hanno in termini di ritorno economico, vanno interpretati per comprendere l'importante cambiamento in atto nelle tendenze turistiche.

In questi ultimi anni, soprattutto considerando la **Crescente domanda per un turismo di tipo lento e di conoscenza del territorio**, sono state avviate importanti **politiche di integrazione e diversificazione del turismo balneare costiero**, mettendo a punto un'offerta diversificata: cicloturismo, turismo delle vie

d'acqua, turismo enogastronomico, turismo ambientale, turismo storico-culturale e pesca-ittiturismo. Il progetto strategico si pone l'obiettivo di **sostenere il settore turistico tradizionale e questa domanda di "nuovi turismi"**, attraverso azioni che favoriscano l'innovazione nell'accoglienza, sviluppino nuove strategie di marketing territoriale e agiscano per la formazione del personale del sistema turistico.

PROGETTI IN CORSO

Reti e club di prodotto

La promozione nei territori delle OGD, l'VE, turismo rurale e il cinema

G20 a Bibione

SCENARI

Romea Strata

Zone a burocrazia zero

Creazione di hub turistici

Progetto Strategico: 09 – TURISMO

Progetto Pilota:

9.1 – RIQUALIFICAZIONE DELLE STRUTTURE RICETTIVE

Progetto Pilota:

9.2 – MARKETING TERRITORIALE

Progetto Pilota:

9.3 – PARCO DEI FORTI DI CAVALLINO-TREPORTI

Progetto Pilota:

9.4 – FORMAZIONE PER IL TURISMO

Progetto Pilota:

9.5 – TURISMO DEL GREEN



Progetto Pilota

9.1 – RIQUALIFICAZIONE DELLE STRUTTURE RICETTIVE

Soggetto proponente:
Confcommercio Venezia

La costante evoluzione nell'esperire il turismo necessita un rinnovamento delle strutture che lo accolgono. Il turismo è cambiato e il turista contemporaneo non è interessato alle mete turistiche, ma ai luoghi che in qualche modo lo contamineranno.

Un profondo legame con l'autenticità del territorio, essere coinvolti in un'esperienza multisensoriale, avere la possibilità di assaporare ogni momento senza frenesia sono alcuni dei principi dello *slow - tourism* che vengono ricercati nell'organizzazione di un viaggio. Viene prestata molta attenzione inoltre all'aspetto sostenibile delle attività turistiche sull'ambiente locale, confermando ancora una volta come per il turista contemporaneo il territorio rappresenti una ricchezza da preservare. Il turista moderno richiede un'esperienza lenta, sostenibile e responsabile, che permette di scoprire i luoghi rispettandoli, di conoscerli, viverli, assaporarli e nello stesso tempo custodirli in quanto patrimonio di inestimabile valore.

L'analisi e la comprensione della situazione attuale hanno come finalità la realizzazione di **miglioramenti qualitativi delle attività, dei servizi e della destinazione** per chi ne fruisce come cliente (e per chi ci lavora); si tratta quindi di realizzare una programmazione nel medio-lungo periodo, con l'obiettivo di ottenere **qualificazioni superiori delle strutture ricettive** capace di assumere un ruolo particolarmente significativo all'interno dell'esperienza del turista. Gli interventi pertanto non potranno prevedere il mero mantenimento dello *status quo*, ma saranno finalizzati al miglioramento degli standard qualitativi, al fine di offrire un sensibile e oggettivo miglioramento dei servizi offerti (o della sostituzione delle attrezzature necessarie), sulla base di linee guida per l'innovazione nell'ambito della green economy/blue economy, come strategia vincente per riposizionare le destinazioni su segmenti di domanda in rapida crescita di nazionalità straniera e non di rado altospendenti, del risparmio energetico (refrigerazione, cleaning e trasporti) e dello smaltimento dei rifiuti sostenibile. Il tutto anche mediante campagne di marketing mirate a vantaggio delle intere destinazioni turistiche e non solo delle strutture direttamente beneficiarie, con riflessi positivi sull'intera supply chain del turismo e sull'economia dell'area e della costituzione di reti di impresa tematiche e club di prodotto.

In questo modo il singolo operatore avrà la possibilità di riposizionare nel mercato il proprio prodotto con una qualità superiore: di conseguenza, se il miglioramento interesserà un numero considerevole di strutture, tutta la località turistica indirettamente verrà riqualificata come territorio in grado di offrire prodotti e servizi dallo standard qualitativo maggiore.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Regione Veneto, Associazioni commercio e turismo, ANCE, Comuni

PAROLE CHIAVE

Slow tourism, esperienza multisensoriale, miglioramento servizi
sostenibilità, rinnovamento, patrimonio

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 40.3

Progetto Pilota:

9.2 – MARKETING TERRITORIALE

Soggetto proponente:
Confcommercio Venezia

Un'area come la Venezia Orientale, che ospita 25 milioni di presenze turistiche annue, strutturata con 4 Organizzazioni di Gestione della Destinazione (OGD) e 4 Consorzi di imprese turistiche riconosciuti dalla Regione Veneto e un Distretto Turistico Venezia Orientale riconosciuto dal Mibact, che punta a sostenere il settore turistico tradizionale e una domanda di "nuovi turismi" per la diversificazione del turismo balneare costiero, deve darsi una **strategia di marketing territoriale unitaria**.

Ciò richiede da un lato un'azione di **governance tra gli organismi deputati alla gestione del turismo**, dall'altro alla **messa a sistema della comunicazione**, dai principali eventi realizzati sul territorio a beneficio di turisti e residenti, all'organizzazione di educational volti a far conoscere l'area a giornalisti e tour operator, in particolare in un'ottica di allungamento della stagione, di promozione dell'entroterra e di ampliamento del ventaglio di esperienze a disposizione del turista (puntando sulla cd "**altra stagione**").

Tutto ciò è stato realizzato nel progetto I'VE, che ha visto coinvolti i Comuni lungo gli itinerari cicloturistici dell'area della Venezia Orientale (GiraLagune, GiraLivenza, GiraLemene e GiraTagliamento) e che hanno sviluppato nuovi sistemi di cooperazione tra operatori pubblici e privati per accrescere la forza turistica del territorio con l'obiettivo di offrire informazioni e servizi integrati e rendere più completa e interessante la vacanza nella Venezia Orientale.

La promozione territoriale potrà avvenire anche mediante strumenti web/social, multimediali e **film/docufilm**, anche in collaborazione con la **Film Commission regionale** finalizzata a promuovere e coordinare la ricerca di luoghi e attività professionali interessanti per le produzioni cinematografiche.

E, infine, il progetto di marketing dovrà coordinarsi con i **DMP delle Organizzazioni di Gestione della Destinazione (OGD)**, gli organismi territoriali che si occupano della gestione integrata delle destinazioni turistiche e che si occupano di dare informazioni, promuovere e commercializzare l'offerta turistica di ciascuna destinazione.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni, OGD, Consorzi di imprese turistiche, Distretto turistico, Regione Veneto, ATVO, CCIAA, Musei, Scuole, Università, Città metropolitana, Imprese

PAROLE CHIAVE

Reputazione, nuovi turismi, multimedialità
innovazione, governance

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 41

Progetto Pilota:

9.3 - PARCO DEI FORTI DI CAVALLINO-TREPORTI

Soggetto proponente:

Comune di Cavallino-Treporti

L'obiettivo del progetto è di valorizzare la storia della località legata alla Grande Guerra, un luogo di storia e cultura che presenta, nei 13 chilometri di costa, circa **200 fortificazioni** tra forti, torri telematiche, batterie, bunker, polveriere, caserme e rifugi, attraverso l'"on the move", ovvero l'allestimento di diverse esposizioni allestite nei vari luoghi della Grande Guerra, lungo il circuito della Via dei Forti, il circuito museale diffuso il cui fulcro è la Batteria V. Pisani, restaurata e con nuovi spazi dedicati alle mostre e aperta al pubblico dal 2017. Il **piano di marketing territoriale** per la promozione dell'**Ecomuseo di Cavallino-Treporti** intende mettere a sistema la molteplicità di risorse in grado di offrire un modello di fruizione integrato che possa generare flussi di "turismo responsabile e motivato" e quindi incentivare nuove opportunità per lo sviluppo economico del territorio. Importante è anche creare una condivisione e una conoscenza collettiva del patrimonio materiale e immateriale come strumento di crescita sociale e comunitaria secondo un'immagine omogenea, per costruire un'identità che favorisca una più immediata riconoscibilità da parte dei cittadini che in questo modo acquisiranno una consapevolezza condivisa delle opportunità di sviluppo.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Agenzia del Demanio, Comune di Venezia,
Soprintendenza, Comune di Venezia, Regione Veneto,
ACTV, ATVO

PAROLE CHIAVE

Ecomuseo, fortificazioni, riuso

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 41.1 e 63

Progetto pilota:

9.4 - FORMAZIONE PER IL TURISMO

Soggetti proponenti:

Comune di Cavallino-Treporti e di Jesolo

Secondo i dati ISTAT 2017 inseriti nel report "La formazione nelle imprese in Italia", nel 2015 il 60,2% delle imprese attive in Italia con almeno 10 addetti ha svolto attività di formazione professionale. Il settore servizi e alloggi però risulta essere un settore che investe in percentuale di molto inferiore rispetto alla media nazionale sulla formazione (solo il 40%). Un dato in contraddizione se si considera che in questo settore

2 imprese su 3 considerano fondamentali le competenze tecnico operative.

L'innovazione sull'accoglienza deve passare necessariamente per un progetto condiviso e diffuso a livello territoriale sulla formazione. Il modello progettuale è quello del **patentino**, con il coinvolgimento dell'Istituto Cornaro di Jesolo, un **laboratorio permanente dell'ospitalità**, da cui ogni anno usciranno proposte informative e formative nuove, ma dove si potranno trovare anche occasioni permanenti di formazione, che avranno continuità nel tempo (patentino di promotore turistico) alimentando il panorama di nuovi sbocchi professionali.

Diverse le tematiche formative, dall'ospitalità e accoglienza turistica, alla valorizzazione e promozione del territorio, dalla cultura, alla convivialità, dalle lingue straniere alla passione amore per il territorio.

Un percorso che porta come risultato ad avere una maggiore attrattività e competitività, a creare nuove imprese, ad avere una maggiore professionalità, ad utilizzare mezzi comunicativi innovativi e infine ad avere tecnici ed esperti del settore altamente preparati con un conseguente aumento occupazionale, soprattutto tra i giovani.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Regione Veneto, Comuni di Caorle, Eraclea, Jesolo e San Michele al Tagliamento, ITS Cornaro, Applika srl, EBT

PAROLE CHIAVE

formazione, accoglienza, servizi
ospitalità, lavoro, giovani, innovazione

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 40

Progetto Pilota:

9.5 - TURISMO DEL GREEN

Soggetto proponente

Comune di Jesolo

Ryder Cup 2022: questo l'evento storico che per l'edizione 2022 si svolgerà a Roma: il campo Marco Simone Golf & Country Club sarà teatro della più prestigiosa competizione internazionale di golf, che si gioca ogni due anni. La Ryder Cup non è una semplice competizione: si tratta di una gara che vede fronteggiarsi due squadre, quella europea e quella statunitense, formate rispettivamente dai 12 top players del momento e rappresenta la sfida tra due continenti. Non a caso è il terzo evento sportivo più seguito al mondo dopo le Olimpiadi e la Coppa del mondo di calcio e muove infatti circa 300 mila persone nell'arco di una settimana.

Si sta cercando pertanto di cogliere questa opportunità avendo come obiettivo principale la diffusione del golf in Italia. Considerato a volte in maniera superficiale come un non - sport, il **golf** sta registrando importanti aumenti nei numeri: i tesserati italiani sono arrivati a circa 72.000 (soltanto 7.000 nel 1970); nel mondo giocano circa 70 milioni di persone, in Europa i giocatori sono 6.500.000 per 6.200 campi da golf. Il CONI ha

dimostrato di credere profondamente nel golf e nella Ryder Cup stanziando (attraverso il governo) 60 milioni per 11 anni, al fine di creare infrastrutture e organizzare più di 100 tornei, che permetteranno al golf di diventare più popolare e all'Italia di assumere un ruolo importante anche a livello internazionale per questo sport.

In questo contesto è necessario avere numerose progettualità che consentano di promuovere il territorio: un interessante caso è sicuramente quello dell'**ampliamento del Golf Club Jesolo** che passerà da 18 a 27 buche, dando in questo modo al percorso l'opportunità di ospitare anche gare internazionali. Il tema del turismo è molto legato a questo sport, ad esempio, si sta creando in questo periodo una sorta di "distretto del golf" sul Lago Maggiore, realizzato attraverso l'unione di tre campi e di un albergo diffuso. La sfida per tutti sarebbe quella di prevedere interventi con la messa in rete di più campi per diventare un polo attrattore sempre più importante, non solo nel territorio.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Regione Veneto, Comuni di Caorle, Jesolo e Meolo, FIG

PAROLE CHIAVE

Ryder Cup 2022, investimenti, infrastrutture sportive, distretto del golf

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 43

PROGETTO STRATEGICO 10 - AGRIFOOD

Nell'ambito della produzione nazionale, il sistema agroalimentare veneto rappresenta uno dei più importanti sia sul mercato interno, sia su quello dei mercati internazionali: Il tessuto produttivo risulta essere particolarmente robusto e specializzato. Ora però questo sistema considerato un'eccellenza a livello globale si appresta ad affrontare nuove sfide per lo più inedite paragonate a quelle del passato, come l'incertezza dei prezzi, i cambiamenti climatici, le relazioni con i Paesi esteri tradizionalmente ottimi mercati di distribuzione (Inghilterra post Brexit e Russia con l'embargo), ma anche le misure recenti relative alle misure protezionistiche da parte degli Stati Uniti. Queste sfide si pongono anche al territorio locale.

La Venezia Orientale è un territorio con una forte specializzazione agricola che ha realizzato importanti investimenti in particolare nel settore del vino, prodotto a forte esportazione. Inoltre l'area è interessata da un'ampia gamma di prodotti agricoli di ottima qualità e ha investito in vaste zone coltivate in produzioni biologiche. Proprio in quest'area è nato il prototipo di "Parco Alimentare" (area che interessa 22 comuni della e ospita oltre 3.000 aziende agricole delle quali un 10% circa coltiva e produce 50 prodotti di qualità - con marchi DOP, DOC, IGP, IGT e prodotti tradizionali - e biologici) e sorge a Valpurga un **centro di eccellenza** gestito da Veneto Agricoltura, l'Agenzia veneta per l'innovazione nel settore primario, per sperimentare tecniche agronomiche all'avanguardia.

Anche il settore della **pesca**, anche grazie all'attività di OP, Consorzi e del FLAG Veneziano, con politiche mirate mette in sinergia l'attività dei pescatori con la filiera della ristorazione e della distribuzione.

Queste scelte insieme alla collocazione, fanno della Venezia Orientale un'area strategica in cui avviare processi volti a potenziare la competitività e la

redditività delle aziende agricole, favorendo il ricambio generazionale e promuovendo la trasformazione della filiera agroalimentare, attraverso attività di sperimentazione per l'innovazione e di miglioramento della qualità dei prodotti. Importanti passi per affrontare le sfide sempre più difficili che i mercati presentano.

PROGETTI IN CORSO

Biodistretto Venezia e Agroecologia
PSL - Progetto chiave "Parco alimentare"
Recupero delle Latterie di Annone Veneto e di Pramaggiore come "incubatori rurali"
Contrasto al cuneo salino
Sperimentazioni nella pesca e acquacoltura
Recupero di borghi rurali, opifici e centri aziendali, progetti per il paesaggio della bonifica, Ca' Corniani

SCENARI

Cisgenica
Uso dell'acqua
Agricoltura di precisione

Progetto Strategico: 10 – AGRIFOOD

Progetto Pilota:

10.1 – ANTICHI CEREALI

Progetto Pilota:

10.2 – PROGETTO MELOGRANO

Progetto Pilota:

10.3 – BTS RESEARCH FARM

Progetto Pilota:

10.4 – CENTRI DI FORMAZIONE, PROMOZIONE E INCUBAZIONE

Progetto Pilota:

10.5 – CANTINA DEI TALENTI

Progetto Pilota:

10.6 – CÀ CORNIANI



Progetto Pilota:
10.1 – ANTICHI CEREALI
Soggetto proponente:
Confagricoltura Venezia

L'anima di questo progetto sta nel saper collegare all'impresa di trasformazione, il territorio, la cultura rurale, le attività agricole primarie e la tradizione enogastronomica legata ai cibi poveri tipici di quest'area. Il tutto connesso alle esigenze imposte dal vivere quotidiano delle famiglie, al risparmio energetico, integrando i prodotti gastronomici ottenuti - espressione della cultura rurale - alle attività turistiche del litorale: la nascita di **impianti di trasformazione** diviene quindi la premessa affinché ritornino le produzioni di un tempo, riempiendo di profumi e sapori le cucine e di colori diversi le terre di bonifica, ricostruendo una rete produttiva rurale, attraverso contratti di coltivazione in filiera.

Un progetto che coniuga impresa, territorio, socialità, tradizione ed efficienza energetica e vuole essere espressione qualificata dell'area. Dai semi di cereali come orzo, orzo mondo, grano saraceno, grano duro e tenero, farro, triticale, mais e legumi (fagioli, piselli, soia, ceci), semi di girasole e zucca ecc., attraverso l'impiego di energia termica recuperata, si potranno ottenere farine, miscele di cereali e legumi precotti pronti all'uso prive di conservanti, corredati da certificazione di processo e di prodotto ed in particolare utilizzando il marchio regionale QV (Qualità Verificata). Il progetto andrà ad interagire con tutto il tessuto produttivo e commerciale della Venezia Orientale, in particolare con le imprese agricole, valorizzando i prodotti ottenuti sia con tecniche di coltivazione a basso impatto (convenzionale) sia con metodo biologico, facendo ricomparire nuovamente nelle campagne vecchie rotazioni agrarie, nuovi fatturati e nuovi prodotti della tradizione. Un modello di integrazione tra il mondo della produzione e trasformazione, basato sulla qualità dei prodotti agricoli.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO
AgriVenezia, CIA, Coldiretti

PAROLE CHIAVE
cereali, trasformazione, agroindustria
certificazione, sostenibilità

COERENZA DI PIANO
DpA: progetto pilota n. 47.1

Progetto Pilota:
10.2 – PROGETTO MELOGRANO
Soggetto proponente:
AgriVenezia

Dopo un periodo di sperimentazione delle cultivar più adatte per il Veneto Orientale e in seguito alla riscoperta delle sue importanti caratteristiche organolettiche e delle sue funzioni nutraceutiche, il melograno è stato recentemente riscoperto, anche su scala internazionale. Nella composizione chimica sono

stati individuati molti composti bioattivi e nella parte edule del frutto, oltre a zuccheri, polisaccaridi, acidi organici e minerali, sono presenti vitamine e polifenoli. La considerazione di aspetti nutrizionali e salutistici (ad esempio proprietà antiossidanti, antimicrobiche, di prevenzione alle malattie cardiovascolari, etc), ha portato un aumento notevole della domanda da parte del consumatore e conseguentemente l'avvio di impianti specializzati.

Le nuove tecniche prevedono processi meccanizzati e veloci che garantiscono un'ottima qualità, inoltre la possibilità di conservare il prodotto per lunghi periodi e la conoscenza di come controllare eventuali malattie o contaminazioni proprie della pianta o del frutto, hanno portato ad un aumento della sua disponibilità.

In questo contesto si intende mettere a punto la **tecnologia di lavorazione del melograno per la produzione degli arilli mondati e del succo**: al fine di ottenere una migliore "sgranatura" del frutto e di rendere specializzata questa azione di processo, secondo le necessità di prodotto e del mercato, si intende attuare un miglioramento della funzionalità del processo trasformativo e la sperimentazione di nuove apparecchiature alternative.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO
Unione Generale Coltivatori, CIA, Copagri Venezia,
Imprese (Agromania, Danzo Carmelo, Riva Gianmaria,
Celebrin Franco, Zannoner Esterina)

PAROLE CHIAVE
Trasformazione, sperimentazione
Nutrizione, benessere, salute

COERENZA DI PIANO
DpA: progetto pilota n. 46.1

Progetto Pilota:
10.3 – BTS RESEARCH FARM
Soggetto proponente:
Comune di Ceggia

Il progetto prevede il recupero delle ex-basi militari, attualmente dismesse, per la creazione di un polo di ricerca sulle nuove tecnologie applicate all'agricoltura.

All'interno dei siti individuati, si prevede la realizzazione di **spazi destinati alla ricerca sperimentale**, a **fattorie didattiche e sociali**, **spazi polifunzionali** e **strutture destinate a foresteria**. Si prevede inoltre la possibilità di creare un museo naturale delle specie autoctone.

Il centro di ricerca, a partecipazione mista pubblico-privata, promuoverà indagini inerenti la filiera del *food*, incentrandosi in particolare sulla produzione agroalimentare, sulle nuove tecniche di coltivazione, sulle nuove modalità di trattamento, trasformazione e gestione del prodotto.

Il progetto interesserà in particolare il territorio delle **due ex basi missilistiche dismesse dall'aeronautica e ora in disponibilità del Comune di Ceggia**: la prima delle due basi consta in un territorio di circa 20 ettari attrezzato e con alcune installazioni che potrebbero essere adibite a supporto logistico per le lavorazioni sperimentali, i test e le relative attività che dovessero

essere iniziate nel territorio; attualmente il terreno è incolto, ma è stato utilizzato in tempi recenti come area per la raccolta di erba da foraggio e quindi idoneo alla coltivazione e all'utilizzo per la sperimentazioni di nuove culture o per l'applicazione di nuove tecnologie o biotecnologie. La seconda base, che ospitava la parte di controllo e logistica militare, presenta diversi edifici che, opportunamente ristrutturati, possono diventare rispettivamente luogo di ricerca, magazzini, centri culturali o alloggi per il personale dedicato alla ricerca.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni di San Donà di Piave e Meolo, Università di Padova, Associazioni di categoria del settore primario, Cooperative sociali, Veneto Agricoltura, ASL n. 10

PAROLE CHIAVE

Aree militari dismesse, nuove tecnologie, know how, ricerca, innovazione, giovani, paesaggio

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 48.1

Progetto Pilota:

10.4 – CENTRI DI FORMAZIONE, PROMOZIONE E INCUBAZIONE

Soggetti proponenti:

Comuni di San Donà di Piave, Annone Veneto, Pramaggiore

La Venezia Orientale è un'area fortemente legata al suo carattere agricolo e più specificatamente il settore vinicolo riveste uno tra i ruoli di maggiore rilevanza, con le **Denominazioni di Origine Controllata** "Venezia", "Lison-Pramaggiore", "Piave" e delle **Denominazioni di Origine Controllata e Garantita** "Lison" e "Malanotte del Piave". La valorizzazione di queste importanti produzioni locali vede la presenza di due **Strade dei vini**, la Strada dei Vini D.O.C. Lison Pramaggiore e la Strada dei Vini del Piave.

L'area rappresenta inoltre un'importante realtà nazionale nella **viticoltura biologica**, a supporto della quale opera dal 2016 l'associazione **Biodistretto** della produzione e della comunità del biologico della Venezia centro-orientale ("Bio Venezia").

Oltre ai prodotti certificati e biologici, sono presenti numerosi altri prodotti tipici e tradizionali, tanto da configurare la Venezia Orientale come un vero e proprio **"Parco alimentare"**. In questi anni sono stati organizzati **eventi** per la loro promozione (la prima edizione della manifestazione enogastronomica "Terre dei Dogi in festa di Portogruaro" è del 2005) e promosse molte altre iniziative frutto della collaborazione di produttori, ristoratori ed istituzioni.

Nell'ambito del progetto chiave "Parco Alimentare" del PSL Leader 2014-20, i Comuni di Annone Veneto e di Pramaggiore effettueranno il **recupero delle ex-Latterie sociali** di loro proprietà, da destinare alla promozione dei prodotti agroalimentari locali e/o per l'insediamento di attività imprenditoriali.

La **Mostra dei Vini di Pramaggiore** è stato il primo Concorso Enologico Italiano e rappresenta per questo

territorio un imprescindibile valore. L'intervento di riqualificazione della struttura, si propone di ospitare al suo interno nella parte ovest, le aule dell'Istituto Scolastico alberghiero "Lepido Rocco", sito oggi nella frazione di Blessaglia, mentre la parte est (sala congressi e spazio espositivo) sarà destinata alle attività della Mostra; si prevede inoltre l'efficientamento energetico dell'edificio. L'obiettivo finale mira a costruire un vero e proprio centro per il settore enogastronomico con spazi espositivi, punto di informazione/promozione e cooperazione diretta con le aziende, di sperimentazione ed incontri, di promozione del territorio naturale/rurale. La volontà è quella di tornare a puntare sulla competitività: la presenza attuale del Concorso Enologico, dell'Enoteca Regionale, unitamente alle proposte avviate dal Comune di Portogruaro sono impulso per la realizzazione di fiere campionarie del "cibo lento" e del "cibo tradizionale", esposizioni a tema, conferenze e workshop destinati ad appassionati e operatori del settore.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comune di San Donà di Piave, Comuni del Veneto Orientale, Lepido Rocco, Associazioni di categoria del settore primario e commercio-turismo, Consorzio Vini Venezia, Veneto Agricoltura, Biodistretto

PAROLE CHIAVE

Biodistretto, Strade del vino, prodotti agroalimentari turismo rurale, enogastronomia, formazione

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 44.1 e 45.1, 51.5

Progetto Pilota:

10.5 – CANTINA DEI TALENTI

Soggetto proponente:

Comune di San Donà di Piave

Si tratta del recupero di un edificio di notevole importanza all'interno del progetto **Porta Nord: la (ex) Cantina Sociale di San Donà di Piave**, interessante esempio di archeologia industriale che versa attualmente in condizioni di forte degrado. Già da alcuni anni è stato avviato il progetto complessivo di rigenerazione di quest'area periferica; nello specifico questo intervento prevede la realizzazione di una struttura intesa come "piattaforma per lo sviluppo" e contenitore di funzioni che riguardano un tema caratterizzante la Venezia Orientale: l'agroalimentare; è presente infatti (come partner privato) Vi.Vo Cantine – Cantine Viticoltori Veneto Orientale - che si occuperà della parte commerciale attraverso la vendita dell'agroalimentare e dei prodotti enologici.

L'aspetto di innovazione digitale sarà centrale all'interno di questo intervento, sono previsti infatti laboratori giovanili, incubatori di impresa, spazi di coworking e all'interno verrà utilizzata la piattaforma digitale elaborata all'interno del progetto WeGoNow. L'intervento permetterà di costituirsi come hub rilevante in un'ottica metropolitana.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comune di Ceggia, Vi.Vo Cantine, Associazioni di categoria del settore primario

PAROLE CHIAVE

Porta Nord, coworking, hub, archeologia industriale, laboratori giovanili, recupero, incubatori d'impresa

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 49.1

Progetto Pilota:

10.6 – CA' CORNIANI

Soggetto proponente:

Genagricola

La tenuta Ca' Corniani di Caorle, di proprietà di Genagricola (la più estesa azienda agricola italiana), si estende su una superficie di 1770 Ha destinata a coltivazione, essenzialmente seminativi, è caratterizzata dalla cospicua presenza di manufatti (dalla casa colonica isolata, all'insula abitativa ottocentesca, sino alle idrovore).

In tale sito Genagricola prevede di sviluppare una serie di attività finalizzate ad una **valorizzazione paesaggistica dell'azienda di Ca' Corniani** in un più ampio processo di rafforzamento dell'immagine e del brand aziendale, da realizzarsi in una prima fase mediante installazioni artistiche da collocare in tre **gate/porte di accesso** (da S.Donà di Piave, Caorle e S.Stino di Livenza), come importante operazione culturale da collegare a enti/eventi di scala nazionale ed internazionale, la realizzazione di **strisce di impollinazione** per aumentare la biodiversità in prossimità delle vie di percorrenza principali, un sistema di **itinerari ciclopedonali, aree di sosta attrezzate** lungo gli itinerari, un apparato comunicativo e di segnaletica e il **recupero di manufatti rurali** all'interno della tenuta (cantina e idrovora).

Il processo di valorizzazione avviato da Genagricola terrà conto dei valori fondanti della proprietà (**attenzione sociale, sicurezza e sostenibilità**), partendo da un approccio volto a favorire la biodiversità, l'attrattività ricreativa-turistico-culturale-ambientale, la multifunzionalità e la percezione del paesaggio della bonifica, anche agendo con strumenti innovativi (colorazione artistica, ricorso all'arte contemporanea, festival per giovani artisti, coinvolgimento di soggetti locali, ecc.) e strutturali (demolizioni superfetazioni, interventi sugli edifici, ecc.).

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni di Caorle e San Stino di Livenza, Assicurazioni Generali, Land srl

PAROLE CHIAVE

Itinerari, turismo slow, arte, bonifica

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 64.4

PROGETTO STRATEGICO 11 - IMPRESA

Il 2017 sembra aver registrato un andamento positivo: nonostante i ritmi di crescita dell'Italia siano stati relativamente contenuti (+ 1%) e inferiori rispetto agli altri paesi dell'area euro, il quadro congiunturale complessivo evidenzia una sostanziale tenuta del sistema economico nazionale. **Secondo i dati dell'ultimo Rapporto Statistico Regionale 2017, anche il Veneto è in crescita ed avanza ad una velocità superiore rispetto alla media nazionale (+1,2%),** frutto di un buon consolidamento degli investimenti (+2,9%), di una lieve decelerazione dei consumi finali (+0,6%) e di una rilevante accelerazione dell'export (+3,9%).

Nonostante questi dati incoraggianti, un indicatore che stenta, tanto a livello nazionale quanto a livello regionale, ad avere un andamento crescente è il tasso d'innovazione del sistema produttivo: **l'Italia e il Veneto, continuano a rimanere anche per il 2017 tra i territori "moderate innovator"**, come indicato dall'European Innovation Scoreboard, con un'ancora bassa percentuale di spesa privata in R&S rispetto al PIL, sicuramente influenzata dalla dimensione prevalentemente medio-piccola delle imprese del territorio.

La Venezia Orientale ospita il 32% delle imprese complessive della Città metropolitana di Venezia, con una significativa specializzazione settoriale nell'agricoltura e nelle costruzioni; pur meno rappresentati, i settori dell'**industria** in senso stretto e del **terziario**, sono presenti nell'area con importanti imprese leader nei settori del **manifatturiero e dei settori "smart" (Smart Agrifood, Creative Industries, Sustainable Living e Smart Manufacturing).**

La crisi tuttavia non è del tutto alle spalle ed investire sull'innovazione e la modernizzazione delle imprese e

del territorio è un compito al quale tutti dobbiamo guardare.

Europa 2020 ha stabilito la strategia attraverso la quale raggiungere una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, attraverso una serie di obiettivi e di iniziative dove l'innovazione assume un ruolo fondamentale per promuovere un modello di crescita basato sulla conoscenza.

Le attività progettuali che la Venezia Orientale ha messo e metterà in campo, hanno l'obiettivo di contrastare la chiusura di attività economiche, attraverso il rilancio del settore imprenditoriale, per rafforzare la competitività delle imprese.

PROGETTI IN CORSO

H-Campus

Innovazione strategica

SCENARI

Green economy

Impresa 4.0 e Competence center

Incubatori di impresa

Progetto Strategico: 11 – IMPRESA

Progetto Pilota:

11.1 – RIQUALIFICAZIONE AREE PRODUTTIVE

Progetto Pilota:

11.2 – MAPPATURA DELLE OPPORTUNITÀ DI INVESTIMENTO

Progetto Pilota:

11.3 – DISTRETTO DELLA DOMOTICA



Progetto Pilota:**11.1 - RIQUALIFICAZIONE AREE PRODUTTIVE****Soggetto proponente:****Comune di Portogruaro**

Il progetto pone e affronta il tema strategico delle zone produttive mature, il cui futuro prossimo prevede, senza dubbio, una loro risemantizzazione.

Nell'ultimo decennio si è registrato infatti un aumento considerevole dell'abbandono dello spazio produttivo, che aveva ospitato, come contenitore, una vivace imprenditoria territoriale.

La visione strategica intende accettare come sfida la riqualificazione delle aree produttive permettendo di conseguenza l'aumento nella competitività delle aziende presenti nel mercato nazionale e di conseguenza verso il mondo globale.

Le questioni cardine che si rivelano essere di maggior rilievo sono la realizzazione di interventi di rigenerazione e miglioramento degli accessi, la necessaria **digitalizzazione** delle aree, garantendo la connessione a banda larga, la **manutenzione delle infrastrutture**, il recupero e la tutela ambientale, garantendo inoltre la **bonifica** dei siti e degli edifici compromessi, l'organizzazione e gestione di **sistemi di sorveglianza** condivisi, aggiornare l'**offerta di servizi**, quali il sistema ristorativo, condividendo le unità mensa tra differenti aziende, infine porre l'ottica sull'ottimizzazione del risparmio energetico e sulla produzione inside di energia.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Regione Veneto, Città metropolitana, Comuni, Associazioni di categoria

PAROLE CHIAVE

Riqualificazione, efficienza energetica, digitalizzazione, servizi

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 52 e 53.1

PS CMVE: linea di programma 9 "Sviluppo economico"

Progetto Pilota:**11.2 - MAPPATURA DELLE OPPORTUNITÀ DI INVESTIMENTO****Soggetto proponente:****CNA di Venezia**

Il progetto prevede la mappatura delle opportunità di investimento privato ricadenti all'interno del territorio della Venezia Orientale, attraverso una piattaforma informatica che fornirà la **geo-localizzazione degli asset immobiliari, delle aree produttive e delle risorse territoriali** di natura privata che potenzialmente sono in grado di **attrarre investimenti privati, nazionali ed esteri**.

Gli obiettivi che il progetto si prefigge sono principalmente tre: il primo, che riguarda le ricadute sul sistema produttivo della Venezia orientale, prevede la nascita e il consolidamento trasversale delle Micro,

Piccole e Medie Imprese; parallelamente si colloca l'azione di stimolazione e di rilancio della propensione all'investimento, rivitalizzando quindi un sistema produttivo che, pronto a uscire dalla fase di crisi acuta, assuma un rinnovato ruolo propulsivo all'interno della società e che quindi si traduca in riscontri occupazionali positivi; la mappatura permetterà di caratterizzare la consistenza nel territorio, favorendo quindi il *matching* con capitali d'investimento privati.

L'articolazione delle attività di stimolazione vedrà la programmazione di azioni di marketing territoriale mirate e coordinate, individuando inoltre i punti di forza e le aree di debolezza del sistema produttivo della Venezia Orientale, permettendo condivisione *open* delle informazioni tra pubblico e privato. Per ogni possibile opportunità di investimento individuata verrà creata un'analisi rappresentativa, redatta in differenti lingue, con informazioni efficaci per recepire gli interessi di molteplici di asset di investimento, correlate da informazioni strategiche (ad es. anno di costruzione, proprietà, consistenza fondiaria o immobiliare, catalogazione energetica, potenzialità di destinazione d'uso, importo dell'investimento previsto, operatori, reti, servizi).

La realizzazione del progetto intende inoltre avvalersi di un team di figure giovani, selezionato attraverso un avviso pubblico, che godranno di un periodo formativo, impiegando la metodologia *bottom up* attraverso la quale le diverse istanze del territorio prenderanno parte al progetto, individuando e quindi coinvolgendo gli stakeholder presenti.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

CCIAA, Veneto Sviluppo, Veneto Innovazione, Enti di formazione delle Associazioni di categoria

PAROLE CHIAVE

Stakeholders, investimenti, marketing territoriale
Opportunità, capitali, asset

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 51.1

Progetto Pilota:**11.3 - DISTRETTO DELLA DOMOTICA****Soggetto proponente:****Comune di San Donà di Piave**

Il progetto prevede la realizzazione di un **centro di formazione** che affronti la **riqualificazione energetica e domotica degli addetti del settore edile**.

Il settore edile rappresenta uno dei principali motori dell'economia della Venezia Orientale. La crisi occorsa in questo ultimo decennio, che ha interessato pesantemente il settore edile, non deve tuttavia limitare la visione strategica, e quindi l'opportunità, di aggiornare il patrimonio edilizio esistente con l'obiettivo di attuare la sua riqualificazione energetica e funzionale.

Questo percorso evolutivo necessita di una ricollocazione della capacità produttiva delle aziende del settore, che devono ampliare la propria competenza

e implementare con visione sistemica le differenti professionalità. Per permettere l'aggiornamento degli addetti del settore si rivela necessario creare un centro finalizzato alla formazione continua, in cui permettere lo scambio proficuo tra tutti le figure professionali coinvolte nel ciclo produttivo.

Il progetto prevede ricadute professionali verso tutta la Venezia Orientale che sono inseribili in quattro punti: opportunità per le imprese edili (e indotto) di nuove occasioni di impiego; miglioramento qualitativo degli edifici privati e pubblici; contributo al raggiungimento degli obiettivi PAES (20/20/20); agevolare la buona prassi dell'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili.

I miglioramenti previsti attesi in termini di competitività delle PMI prevedono l'aumento degli investimenti in R&S nel quadro delle priorità comuni di specializzazione intelligente, favorendo di conseguenza le forme di aggregazione tra imprese in un'ottica di evoluzione, diversificazione e modernizzazione delle filiere.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni, Scuole, Associazioni di categoria, Ente Bilaterale, Università

PAROLE CHIAVE

Efficienza energetica, fonti rinnovabili, formazione, riqualificazione

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 51.3

PROGETTO STRATEGICO 12 - AGENDA DIGITALE

Venezia Orientale “Smart”, significa sviluppare l’ecosistema di dati e servizi digitali che possa favorire la collaborazione fra Pubblica Amministrazione, cittadini, imprese, mondo accademico e della ricerca, secondo il paradigma **Internet of Things (IoT)**, favorendo lo sviluppo di **servizi online integrati** e fruibili tramite differenti dispositivi, che aiuteranno a migliorare l’accesso al trasporto pubblico (**info-mobilità**), faciliteranno l’accesso alle strutture turistiche e per il tempo libero e la valorizzazione del patrimonio culturale, artistico ed ambientale.

Lo sviluppo di servizi per la Pubblica Amministrazione, in linea con gli indirizzi AGID, volti a garantire l’accesso ampio, in logica Open Data, ai propri patrimoni informativi, favorirà lo sviluppo di servizi e APP innovativi da parte di operatori privati. Il progetto si pone l’obiettivo di migliorare l’accesso alle tecnologie dell’informazione e della comunicazione e promuovere l’economia digitale per lo sviluppo del territorio. In particolare, saranno sostenute iniziative atte a migliorare la qualità della vita delle persone e delle famiglie, sostenere la competitività delle imprese del territorio ed accrescere i livelli di efficienza ed efficacia delle PPAA locali.

L’Agenda digitale per la Venezia Orientale prevede inoltre l’adeguamento del **sistema di videosorveglianza**, che attraverso una logica sovracomunale, garantisca la sicurezza urbana e territoriale.

Sono interventi strategici la creazione di un **polo europeo dell’innovazione (H-campus)**, l’introduzione di tecnologie digitali e la dotazione di collegamento in **fibra ottica per le scuole**, la semplificazione amministrativa e la creazione di **data-center sovracomunali** per ottimizzare la gestione dei dati informatici e infine, la creazione di un **polo d’eccellenza per l’utilizzo dello standard BIM nella filiera delle costruzioni**.

PROGETTI IN CORSO
H-Campus

SCENARI
Big data
Turismo digitale
Semplificazione amministrativa e data center

Progetto Strategico: 12 – DIGITALE

Progetto pilota:

12.1 BIM (BUILDING INFORMATION MODELLING)

Progetto Pilota:

12.2 - H-CAMPUS

Progetto Pilota:

12.3 – SMART AREA

Progetto Pilota:

12.4 – PIATTAFORMA E015



Progetto pilota:
12.1 BIM (BUILDING INFORMATION MODELLING)
Soggetto proponente:
Confartigianato del Veneto Orientale

Nella Venezia Orientale le imprese artigiane ed industriali operanti nel settore delle costruzioni rappresentano oltre il 65% del totale: questo dato, sommato alla considerazione che la crisi occorsa nell'ultimo decennio ha registrato nel comparto immobiliare i processi regressivi più evidenti, ben denota l'importanza strategica di un progetto che ponga come tema chiave quello della rivalutazione del patrimonio edilizio esistente.

Le transazioni immobiliari e le nuove costruzioni hanno registrato un trend negativo a doppia cifra, a questo va associata una domanda di mercato estremamente più selettiva. Le valutazioni prestazionali incidono sempre più sul piano prestazionale e sull'intrinseca capacità del bene di generare ricchezza nel tempo.

Di conseguenza la gestione del costruito si pone come condizione essenziale per garantire e incrementare la redditività degli immobili lungo il loro ciclo di vita.

Un cambiamento quindi che pervade tutti i comparti dell'edilizia e che vede le imprese di costruzione chiamate a realizzare manufatti sempre più efficienti e sostenibili, innalzando pertanto le prestazioni e riducendo di conseguenza i costi di realizzazione e gestione. Al fine raggiungimento di questi obiettivi è indispensabile che il processo produttivo venga innovato, in sinergia con l'intera **filiera delle costruzioni**.

Questo è il quadro nel quale si inserisce il progetto di **BIM (Building Information Modelling)**, una metodologia innovativa di organizzazione del processo costruttivo attraverso procedure standardizzate che ottimizzano i flussi di lavoro, permettendo in questo modo un controllo completo dell'intero ciclo di produzione del manufatto edilizio. Il risultato sarà una completa condivisione, organizzazione, gestione e implementazione tra figure progettiste e realizzative differenti, permettendo logicità consequenziale tra la fase ideativa alla realizzazione, fin tanto alla gestione della sua dismissione.

Questo progetto intende promuovere l'identificazione nella Venezia Orientale di un **polo d'eccellenza per l'utilizzo dello standard BIM**, garantendo così la generazione di nuove dimensioni occupazionali.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO
Comuni, scuole, associazioni di categoria, ordini professionali, università

PAROLE CHIAVE
Edilizia, agenda digitale, patrimonio edilizio, innovazione

COERENZA DI PIANO
DpA: progetto pilota n. 56.1

Progetto Pilota:
12.2 - H-CAMPUS
Soggetto Proponente:
H-Farm

L'obiettivo principale di H-Farm, indiscusso polo di eccellenza del territorio, è quello di accompagnare (promuovendone anche la collaborazione) studenti e professionisti nel processo di trasformazione digitale. In questo contesto, in continua e velocissima evoluzione, si inserisce il progetto H – Campus, un articolato percorso dedicato al settore dell'education, considerato elemento imprescindibile per la crescita di questo progetto. Si cerca di puntare all'implementazione di competenze trasversali e all'insegnamento delle nuove tecnologie digitali, a partire anche da bambini di 5 anni, per la formazione (è stata anche firmata una partnership con il Miur per sostenere i corsi) di una nuova figura introdotta dal Piano Nazionale Scuola Digitale, ovvero l'**animatore digitale**.

H-Campus intende essere un polo internazionale dove studenti e professionisti vengono accompagnati nel processo di trasformazione digitale, mediante un confronto con giovani startup, docenti e imprenditori. Un campus sostenibile in un'area di 51 ha, in cui troveranno posto aule, auditorium, sale riunioni, una biblioteca, college, foresteria e spazi sportivi.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO
Comuni di Quarto d'Altino, Meolo e Roncade, Università, Miur, CDP, Cattolica Assicurazioni

PAROLE CHIAVE
Formazione, startup, innovazione, digitale, giovani, impresa

COERENZA DI PIANO
DpA: progetto pilota n. 53.1

Progetto Pilota:
12.3 – SMART AREA
Soggetto proponente:
VeGAL

Il progetto prevede la realizzazione dei primi interventi infrastrutturali atti a dar vita ad un **sistema di "gestione intelligente del territorio"** che costituisca la base per la creazione e la gestione della "Smart area" del Veneto Orientale, da raggiungersi mediante successivi lotti operativi.

L'intervento progettuale prevede l'adozione di soluzioni tecnologiche avanzate, atte a mettere in rete una piattaforma con la quale acquisire, gestire e analizzare flussi video provenienti da **telecamere, sistemi di controllo degli accessi e sistemi di rilevazione** compatibili, sia tramite la valorizzazione ed eventuale adeguamento hardware o software dell'esistente, sia tramite l'installazione di nuove telecamere, varchi o sensori di nuova generazione installati ex novo nei punti considerati maggiormente strategici del Veneto Orientale, al fine di ottenere un sistema integrato che permetta un'efficiente gestione e un efficace controllo

del territorio nel pieno coordinamento tra i vari livelli amministrativi competenti.

L'infrastruttura realizzata per l'installazione di telecamere per videosorveglianza, non avrà il solo scopo della **sicurezza**, ma sarà predisposta anche per **futuri possibili ampliamenti di nuove tecnologie**: l'impianto di videosorveglianza potrà quindi essere una struttura portante di una rete di sensori, di sistemi di comunicazione con lo scopo di fornire ulteriori servizi usufruibili anche direttamente dai cittadini (servizi internet wifi; centraline meteo; webcam per il turismo, conteggio persone a scopo statistico, controllo del traffico/emergenze, semafori intelligenti; monitoraggio della qualità ambientale, dei livelli di rumore, dei rifiuti e dei parcheggi, del trasporto pubblico, di incendi, della caccia, di contatori, ecc.).

L'obiettivo generale del progetto (realizzazione di un sistema di gestione intelligente del territorio, comprensivo di videosorveglianza e controllo degli accessi), verrà raggiunto con le seguenti azioni: progettazione di fattibilità tecnica ed economica; progettazione definitiva ed esecutiva; realizzazione dei lavori (opere di sostegno, installazioni hardware e software e attivazione dati; materiali vari, scavi, cartellonistica, cartelli informativi sulle zone videosorvegliate; formazione iniziale ed affiancamento; manutenzione; monitoraggio e teleassistenza verso una Centrale di assistenza remota esistente; formazione in fase di gestione; servizi di monitoraggio); direzione dei lavori; attuazione piani di sicurezza; collaudi; comunicazione della rete di videosorveglianza; governance del progetto.

PARTNER DEL PROGETTO
Comuni del Veneto Orientale

PAROLE CHIAVE
Sicurezza, sorveglianza, monitoraggio
Gestione smart del territorio

COERENZA DI PIANO
DpA: progetto pilota n. 57.1

Progetto Pilota:
12.4 – PIATTAFORMA E015
Soggetto proponente:
Confcommercio Venezia

E015 è un ambiente digitale per far parlare tra di loro i sistemi informatici di operatori pubblici e privati che operano sul territorio (nei settori: trasporti, accoglienza, turismo, culturale, spettacolo ecc), sulla base di standard tecnologici condivisi e di regole di collaborazioni comuni, utilizzando dati e servizi offerti da altri attori, per proporre i propri contenuti e servizi a chiunque sia interessato ad utilizzarli.

E015 è una piattaforma informatica condivisa in cui offerta e domanda di informazione vengono generate in modalità dinamica con costanti aggiornamenti da una pluralità di soggetti, che, grazie ad un linguaggio comune, possono parlare tra di loro e sviluppare proprie applicazioni (con i contenuti di altri soggetti) per soddisfare la propria domanda di servizi.

Ciò comporta per i soggetti interessati (aziende, Comuni, Enti, ecc.) ridurre i tempi e i costi di sviluppo di nuove applicazioni realizzate da altri soggetti, rendere visibili i propri contenuti nella directory generali di sistema.

PARTNER DEL PROGETTO
CCIAA, Confindustria, ATVO

PAROLE CHIAVE
Piattaforme web/app, Expo 2015, incontro domanda-offerta

COERENZA DI PIANO
DpA: progetto pilota n. 58.1

PROGETTO STRATEGICO

13 - PORTA EST DELLA CULTURA

Il territorio della Venezia Orientale è un'area dove cultura, impresa, agricoltura e industria si mescolano lungo un percorso che parte dall'epoca romana, passa per la dominazione Veneziana prima e quella asburgica poi, ed arriva sino ai nostri giorni. Un territorio dove l'elemento acqua ha posto le basi per la nascita di diversi porti fluviali dove nacquero poi i principali centri abitati del territorio.

La Venezia Orientale è oggi allo stesso tempo **"porta"** verso una Venezia protagonista mondiale nella cultura e nell'arte e la **"Venezia nativa"**, sintesi di un sistema culturale di qualità, in cui spiccano centri storici, valori archeologici, teatri, centri culturali, musei nazionali e di interesse locale, immersi in un paesaggio della **"bonifica"** in cui l'elemento identitario è l'acqua.

Il progetto **"Porta Est della cultura"** costituisce un filo diretto tra il territorio della Venezia Orientale e il centro culturale per eccellenza rappresentato da **Venezia** e si pone l'obiettivo di promuovere e sostenere le ricchezze dell'area.

Ville storiche, biblioteche, parchi, musei, teatri e centri culturali saranno oggetto di interventi di recupero o di riqualificazione. Interventi che potranno avere un impatto sul territorio sia da un punto di vista economico, attraverso la creazione di nuova imprenditorialità, sia da un punto turistico, offrendo nuove e più diversificate soluzioni ai milioni di turisti che ogni anno visitano la Venezia Orientale.

PROGETTI IN CORSO

Museo nazionale di archeologia del mare di Caorle
Cinema di Concordia Sagittaria e di Fossalta di Portogruaro
Casa Russolo
TerrEvolute
Le batterie e il centenario della Grande Guerra

SCENARI

Distretto culturale evoluto
2022: 100 anni dal primo Congresso regionale per le bonifiche venete di S. Donà di Piave
Musei archeologici

Progetto Strategico: 13 – PORTA EST DELLA CULTURA

Progetto pilota:

13.1 – PAESAGGI DELLA BONIFICA

Progetto Pilota:

13.2 – LUOGHI LETTERARI

Progetto pilota:

13.3 – ECOMUSEO DEL BASSO PIAVE

Progetto pilota:

13.4 – TEATRI E ATTRATTORI CULTURALI



Progetto Pilota:

13.1 – PAESAGGIO DELLA BONIFICA

Soggetto proponente:

Comune di Torre di Mosto

Il **Paesaggio** è una componente fondamentale all'interno di un territorio, nell'accezione culturale e naturale e si presenta come risultato dell'azione simultanea di fattori naturali, culturali e dell'azione degli esseri umani.

Il **Paesaggio della Bonifica** ne è una particolare declinazione, racchiudendo il risultato di un lungo processo di opere realizzate nei secoli scorsi che hanno modificato il sistema delle acque tra lagune e fiumi, recuperando un territorio poi adibito a usi agricoli, urbani, turistici e industriali. Il Paesaggio della Bonifica del Veneto Orientale è un paesaggio tutto sommato nuovo che necessita di un presidio continuo, di cure e manutenzioni e che nel recente periodo, a partire dagli anni '90, ha registrato l'avvento di una serie di progetti di rilevanza territoriale, fino a giungere, nel 2012, all'avvio di uno specifico Osservatorio sperimentale riconosciuto dalla Regione Veneto e, nel 2018, al **Festival TerrEvolute**, strategico anche in prospettiva del centenario del Congresso della Bonifica del 1922 da cui scaturì appunto l'idea della bonifica integrale.

L'intervento relativo alla gestione dell'**Osservatorio del Paesaggio della Bonifica** ha in programma di rivolgere il proprio sguardo oltre l'orizzonte contingente degli eventi, registrando, evidenziando e comunicando buone prassi, rivolgendo la propria azione verso i sistemi produttivi e verso le nuove generazioni, adulti del futuro, che saranno chiamati a preservare e innovare, il corredo storico-culturale della Venezia Orientale.

Il **MUPA - Museo del Paesaggio** ha inoltre in programma la revisione degli spazi allestitivi il mantenimento della ricerca artistica, all'interno del connubio arte e paesaggio, rinforzando l'offerta curatoriale e sviluppando ulteriori campi di ricerca, che saranno operative, attraverso letture territoriali dei sistemi paesaggio/azione antropica. Il recente riallestimento del **MUB - Museo della Bonifica di San Donà di Piave** si colloca in questa stessa direzione: la sistematica visione di un centro diffuso di studio e ricerca, strumento flessibile che sia in grado di valorizzare l'unicità dell'opera storica della bonifica di terre – e di uomini – all'interno della Venezia Orientale.

La presenza diffusa all'intera Venezia Orientale di **manufatti storici** richiede una serie di interventi per il loro recupero. Nella fattispecie il restauro, la ri-funzionalizzazione e la tutela dei ponti, architetture simbolo che seppur minute nelle loro fattezze materiali, rappresentano il fulgore dell'impresa umana, rilevando e rivelando tutta la strategicità del progetto. Tra questi interventi si segnala il **ponte sul Maranghetto** (che può diventare cerniera tra percorsi differenti, elemento di collegamento tra il percorso GiraLemene e il Comune di Caorle), il **Ponte delle Bilance a Ca' Corniani** (mediante il restauro dell'attuale struttura metallica e la sostituzione del piano carrabile), il **ponte girevole di Boccafossa** (che necessita di un intervento statico, che ne preservi la stabilità e ne permetta la rotazione su asse, elemento imprescindibile per la navigazione lungo il canale di bonifica Brian) e il **ponte di barche sul Piave** a Fossalta di Piave (sistemazione della rampa di

accesso). Questi interventi sottendono a una vasta operazione semiotica di individuazione, e collocazione, della segnaletica relativa alla **segnaletica di passaggio su fiumi e canali**.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni, Consorzio di Bonifica, Università, Scuole, FAI

PAROLE CHIAVE

Paesaggio, Osservatorio, Convenzione europea del paesaggio

Arte, comunicazione, partecipazione

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 62.2, 37.1

Progetto Pilota:

13.2 - LUOGHI LETTERARI

Soggetto proponente:

Comune di Fossalta di Portogruaro

I Parchi letterari nascono dall'esigenza dello scrittore Stanislao Nievo di preservare le storie letterarie e di valorizzare il sito del Castello di Colloredo di Montalbano in Friuli – crollato con il terremoto del 1976 – dove **Ippolito Nievo** scrisse le *“Confessioni di un italiano”*. Nati come progetto editoriale, i parchi letterari si sono poi trasformati in esperienze per la valorizzazione del patrimonio storico-culturale, ambientale e produttivo sui territori fonti di ispirazione di scrittori e poeti, considerato che il filone letterario, può diventare anche un forte veicolo di promozione del territorio, in grado di arricchire e diversificare la proposta turistica tradizionale.

Una sperimentazione che ha interessato il Veneto Orientale ed in particolare il sito del **Castello di Fratta** a Fossalta di Portogruaro che ospita uno spazio espositivo polifunzionale e sede del **Parco “Ippolito Nievo” di Fratta**.

Si tratta dunque di sviluppare ed integrare il modello dei “Parchi letterari” a partire dalla figura di Ippolito Nievo, ai percorsi letterari ed artistici di diversi poeti e scrittori, artisti vissuti in questi luoghi o ispirati da essi, intorno ai quali sono già state attuate alcune iniziative.

Scrittori come **Ernest Hemingway**, che innamorato della laguna di Caorle, la descrive nelle sue pagine più belle del libro *“Di là dal fiume e tra gli alberi”*, a cui sono dedicate numerose iniziative e, fra queste, il Festival “Hemingway, il Nobel nella laguna di Caorle”, giunto nel 2018 alla 4^a edizione per festeggiare la nascita dello scrittore con eventi, presentazioni di libri, workshop, mostre, escursioni e documentari.

Luigi Russolo, celebre artista futurista nato a Portogruaro, al quale l'amministrazione comunale ha intitolato il teatro e recentemente ha allestito “Casa Russolo”, uno spazio interamente dedicato all'artista che diventerà la sua Galleria permanente, nel palazzo rinascimentale che gli diede i natali e già ospita Il Centro Culturale con la Biblioteca Civica.

Romano Pascutto, poeta, riconosciuto dalla critica come una delle più significative figure della cultura

italiana del '900, che fu cantore della terra del Livenza e delle terre di bonifica a cui dedicò tutta la sua opera. A lui il Comune di San Stino di Livenza ha dedicato il teatro comunale, un premio letterario e, nella ricorrenza del centenario dalla nascita del poeta, ha dato attuazione ad un programma di eventi, convegni letterari in collaborazione con l'Università di Padova ed alla pubblicazione dell'opera teatrale dello scrittore.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni della Venezia Orientale, Fondazione Musicale S.Cecilia, Città metropolitana di Venezia, Fondazione Russolo-Pratella, Musei Civici Sandonatesi, Università

PAROLE CHIAVE

Letteratura, arte, eventi

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 60.6 e 64.1

Progetto Pilota:

13.3 – ECOMUSEO DEL BASSO PIAVE

Soggetto proponente:

Comune di San Donà di Piave

La conservazione e la valorizzazione del patrimonio storico-culturale rappresenta una componente essenziale per migliorare la qualità della vita delle popolazioni locali e accrescere, nel contempo, l'attrattività dei territori e delle aree rurali arricchendone l'offerta. Nell'ambito del PSL Leader 2007-2013 e del PIAR 2007-2013, sono stati realizzati una serie di studi per documentare i caratteri storici, architettonici e culturali degli elementi che caratterizzano il paesaggio e sono espressione della storia, dell'arte e della cultura del Veneto Orientale e sono stati recuperati edifici pubblici e privati di pregio storico-architettonico, edifici della bonifica, edifici religiosi e manufatti rurali e spazi per favorire la fruizione culturale (piazze musei, teatri e spazi espositivi).

Secondo il Manifesto degli ecomusei italiani per "ecomuseo" s'intende un processo partecipato di riconoscimento, cura e gestione del patrimonio culturale locale, al fine di favorire uno sviluppo sociale, ambientale ed economico sostenibile: si tratta di iniziative progettuali che si propongono di mettere in relazione usi, tecniche, colture, produzioni e risorse di un determinato ambito territoriale omogeneo, con i beni culturali che vi sono contenuti, mediante percorsi di crescita culturale ed identitaria delle comunità locali, creativi e inclusivi, fondati sulla partecipazione attiva degli abitanti e la collaborazione di enti e associazioni.

L'Ecomuseo del Basso Piave dovrebbe comprendere l'area che dal confine settentrionale della città metropolitana di Venezia si protende verso Eraclea ed Jesolo, all'interno dell'asta terminale del fiume Piave, la sua diramazione storica denominata "Piave-Vecchia" e il sistema fluviale Sile-Piave Vecchia-Cavetta ad essa connesso, nonché i sistemi fluviali minori Grassaga-Piavon-Brian e Litoranea Veneta, tra Revedoli e Brian. Un territorio, quello del basso corso del fiume Piave, ricco di storia, legata agli **eventi della Grande Guerra** e alle **sistemazioni idrauliche e**

diversioni fluviali realizzate dalla Serenissima, oltre che peculiari **valori paesaggistici, ambientali e naturalistici**.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Fondazione Musicale S.Cecilia, Arteven, Rete delle biblioteche civiche, Città metropolitana di Venezia, Musei Civici Sandonatesi, Università, Associazione naturalistica sandonatese

PAROLE CHIAVE

Patrimonio, recupero, qualità della vita, turismo rurale, partecipazione

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 63.1

Progetto Pilota:

13.4 - TEATRI E ATTRATTORI CULTURALI

Soggetto proponente:

Comune di Portogruaro

Il territorio vanta la presenza di quattro **teatri comunali**: il teatro Russolo a Portogruaro, il teatro Metropolitan Astra a San Donà di Piave di recente costruzione, il teatro Romano Pascutto a San Stino di Livenza e il teatro Vivaldi a Jesolo, oltre ad altre strutture all'aperto. I teatri, che rappresentano importanti spazi socio-culturali a servizio dell'intero territorio, possono divenire se opportunamente gestiti, anche delle risorse economiche. In tal senso la realizzazione di un sistema di rete di teatri del veneto orientale, intende rispondere non solo all'esigenza di razionalizzazione delle spese e di economie di scala, ma anche consentire di qualificare e specializzare la proposta culturale delle singole realtà teatrali arricchendo l'offerta per il pubblico, anche integrandola (ad es. con il completamento del teatro di Caorle o con dotazioni/attrezzature di proiezione di spazi cinema/teatro).

Anche la presenza di **Centri culturali e/o bibliotecari** come Palazzo Venanzio, il Centro Bafile di Caorle, lo storico municipio di Concordia Sagittaria, per citarne alcuni, di eventi di ampia risonanza come l'**Estate musicale di Portogruaro** e di un gran numero di edifici storici e di pregio ristrutturati, come i **Mulini** lungo il Lemene, la **Fornace di Eraclea**, il **Faro di Bibione**, il **Museo del paesaggio di Torre di Mosto**, rappresentano un'opportunità di sviluppo, visto il loro recente recupero, cui si uniscono interventi previsti come il museo etnografico Casa Reis a Fossalda di Portogruaro e nel contesto del borgo di Alvisopoli.

In generale il progetto coinvolge dei siti e manufatti che costituiscono degli **"attrattori culturali"**: **ville, borghi, mulini, chiese, aree archeologiche e musei** che possono integrarsi in un **sistema del Veneto orientale, metropolitano e regionale**, contribuendo alla valorizzazione del territorio e a generare nuove occupazioni/servizi/imprese. Con l'iniziativa **"Paesaggio ritrovato"** un circuito espositivo e di eventi culturali organizzati nell'ambito del PSL Leader 2007-13, presso centri culturali, biblioteche e siti ambientali particolarmente suggestivi del Veneto orientale, è stata avviata una prima sperimentazione (a partire dal **2015**,

anno dell'Expo di Milano) per sviluppare una filiera culturale nel territorio costruendo un processo che ha coinvolto artisti, operatori, istituzioni, cittadini e visitatori. L'iniziativa si poneva l'obiettivo di offrire alla comunità e al turista un percorso di eventi in cui, di questo territorio, si potessero apprezzare le esposizioni d'arte, gli edifici o i luoghi particolari che le ospitavano ed il paesaggio circostante con le sue specificità.

Un processo non fine a sé stesso, ma - per riprendere il messaggio che portò al Manifesto per la cultura sintetizzato nello slogan "*niente cultura, niente sviluppo*" - finalizzato a stimolare impresa culturale, suscitare nuove idee, suggerire ed attirare produzioni, artisti e talenti.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni del veneto orientale, Arteven, Rete delle biblioteche civiche, Città metropolitana di Venezia, Fondazione Musicale S. Cecilia, Istituti scolastici, MuPA, Musei Civici Sandonatesi, Università

PAROLE CHIAVE

Rete di eventi, filiera culturale, patrimonio, paesaggio, occupazione

COERENZA DI PIANO

DpA: progetti pilota n. 60, 62, 64, 65 e 66

PROGETTO STRATEGICO 14 - LAVORO

Il progetto si propone di favorire l'accesso e la permanenza nel mercato del lavoro e di avviare **politiche attive di welfare aziendale**, mediante iniziative di formazione universitarie e post laurea che prevedano un incremento delle competenze in ambito innovativo e della ricerca. Il welfare aziendale sarà sostenuto attraverso attività di promozione di servizi per i dipendenti, che possano essere utilizzati anche dal territorio, delle aziende dell'area.

Un primo intervento deve necessariamente riguardare la formazione di eccellenze nei principali settori economici dell'area come agricoltura, manifattura, comunicazione, cultura, arte, ecc. ritenuti fondamentali per il territorio e che siano in grado di sviluppare "**cultura d'impresa**" per creare nuove attività.

Dovranno essere previste anche politiche per il lavoro che puntino al **reinserimento lavorativo** e all'**inclusione sociale della persona**.

Azioni concrete per l'occupazione, con particolare attenzione ai giovani e agli over 50, senza dimenticare quelle persone in condizioni di svantaggio/disabili, saranno attuate per far fronte alle conseguenze

dell'ultima crisi economica, non del tutto risolta, e della disoccupazione con strumenti che agevolino l'accesso al lavoro (apprendistato e tirocinio formativo). Queste azioni saranno condivise sul piano politico tra le parti interessate, istituzioni, parti sociali e singole imprese che hanno attivato o vogliono attivare dei dispositivi di welfare aziendale rivolti ai propri dipendenti o, anche, aperti al territorio.

PROGETTI IN CORSO

Piano di Formazione giovani
Rete Metropolitana inclusione sociale

SCENARI

Patto per il lavoro
Potenziamento del sistema universitario a Portogruaro

Progetto Strategico: 14 – LAVORO

Progetto Pilota:

14.1 – FORMAZIONE DELLE ECCELLENZE



Progetto Pilota:

14.1 – FORMAZIONE DELLE ECCELLENZE

Soggetto proponente:

CNA di Venezia

Viviamo in una “società della conoscenza”, espressione che ha assunto importanza crescente a partire dal Consiglio Europeo di Lisbona del marzo 2000, che ha conferito all’Unione Europea l’obiettivo strategico di sviluppare un’economia basata sulla conoscenza, più competitiva e dinamica, in grado di realizzare una crescita sostenibile con nuovi e migliori posti di lavoro e una maggiore coesione sociale. Si tratta di una società nella quale il ruolo della conoscenza assume, dal punto di vista economico, sociale e politico, una centralità fondamentale nei processi di vita, e che fonda la propria crescita e competitività sul sapere, la ricerca e l’innovazione.

Essere una società della conoscenza, per un territorio come la Venezia Orientale, significa potenziare le **competenze professionali** così da formare le risorse umane indispensabili per la crescita e lo sviluppo locale. I giovani laureati devono essere l’obiettivo di un percorso di formazione per far emergere le “eccellenze”, portandoli ad acquisire da un lato le competenze nei diversi settori (agricoltura, manifattura, comunicazione, cultura, arte, ecc.) ritenuti fondamentali per il territorio e dall’altro sviluppando in loro una **“cultura d’impresa”**. Il territorio della Venezia Orientale, con le sue attività produttive d’eccellenza, può quindi diventare un **laboratorio di formazione per i giovani laureati**, per evitare che le professionalità formate “fuggano” in altre aree o regioni e per favorire la rivitalizzazione dei territori attraverso il sostegno di iniziative imprenditoriali “start/re-start” d’impresa.

Le Università e i centri di ricerca presenti sul territorio sono gli interpreti che producono innovazione nella conoscenza scientifica, per questo sono chiamati a un nuovo ruolo che permetta alla società di essere alimentata in maniera continua da nuova conoscenza, anche in coerenza con le esigenze economiche - produttive del territorio stesso. Per sostenere iniziative imprenditoriali di rivitalizzazione dei territori, il sistema universitario presente sul territorio deve essere sviluppato come un **eco-sistema collaborativo territoriale di business**, che permetta la creazione di spazi di socialità e di percorsi partecipativi, che consentano a “nuovi” e “vecchi” imprenditori di trovare uno spazio che ne supporti e promuova l’attività.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Università, Enti di Formazione, Associazioni di categoria, Associazioni sindacali, Imprese leader/innovative dell’area

PAROLE CHIAVE

Giovani, startup, cultura d’impresa
Responsabilità sociale d’impresa, business territoriale

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n. 67

PROGETTO STRATEGICO 15 - SOCIALE

L'obiettivo del progetto è di migliorare la condizione di vita dei cittadini della Venezia Orientale. Il protrarsi della crisi economica e occupazionale ha infatti portato ad un incremento del numero delle persone che si trovano in condizioni di **rischio di "fragilità"**: un termine che può assumere diverse sfumature e riferirsi alle difficoltà poste dalla disabilità, dalla mancanza di occupazione, dall'età, dalle dipendenze e, in senso ancor più generale, dalla estromissione dal tessuto sociale del territorio.

Nell'ottica di supporto verso le **fasce più deboli della popolazione** (anziani, giovani coppie, famiglie mononucleari), si rende necessario **l'aumento dell'offerta abitativa sociale** attraverso la realizzazione di social housing, ovvero abitazioni che condividono buona parte dei servizi così da riqualificare gli edifici e porre le basi per creare occasioni di relazione e mediazione sociale.

Inoltre, con l'obiettivo di contenere e prevenire fenomeni di disagio, si mira a mettere in campo azioni che facilitino il più possibile l'inclusione attiva dei soggetti in condizioni di svantaggio e dei soggetti a rischio, agendo su più livelli: innanzitutto attraverso la

creazione di **spazi per lo sport** rivolti a tutti in grado di rispondere alle emergenti istanze sociali e di sostenere la vocazione inclusiva e a misura d'uomo della Venezia Orientale.

PROGETTI IN CORSO

Master atletica leggera 2019
Grandi eventi sportivi sul litorale

SCENARI

Abitazioni sociali
Agricoltura sociale
Recupero siti militari dismessi
Tavolo permanente per le pari opportunità

Progetto Strategico: 15 – SOCIALE

Progetto Pilota:

15.1 - SPAZI PER LO SPORT

Progetto Pilota:

15.2 – SISTEMA INFORMATIVO PER I SERVIZI SOCIALI



Progetto Pilota:
15.1 - SPAZI PER LO SPORT
Soggetto proponente:
Comune di San Donà di Piave

L'inclusione sociale, la lotta alle discriminazioni e il miglioramento delle condizioni di vita rappresentano importanti obiettivi di Europa 2020, che lo sport può realizzare. Le aree della Venezia Orientale si distinguono come soggetti profondamente attivi nel settore dello sport. Nello specifico i comuni del Litorale organizzano e promuovono rilevanti eventi sportivi: il comune di Caorle, ad esempio, oltre alle manifestazioni sportive annuali, organizza eventi di portata anche internazionale, per citare l'ultimo il Campionato Nazionale Giovanile Karate (Aprile 2018); anche Bibione annovera numerosi eventi sportivi internazionali, durante tutto il corso dell'anno, tra i quali il beach volley; Jesolo con la maratona ed altri eventi.

A supporto di queste attività sportive sono presenti numerose strutture; a Jesolo è stato recentemente inaugurato il reparto di cardiologia riabilitativa, che rappresenta un'eccellenza del territorio; a Bibione vengono organizzati durante tutto l'anno (anche come possibile soluzione al problema della stagionalità del turismo) ritiri e Sportcamp; a settembre 2019 nei comuni di Caorle, Eraclea e Jesolo, si terranno i Campionati Europei Master di atletica leggera, significativo evento con valenza sovracomunale all'interno della Venezia Orientale. Anche alcuni spazi aperti si sono dimostrati idonei ad ospitare importanti **eventi sportivi open**: dal Canale Brian per la pesca sportiva, a Valle Zignago per la mountain bike, fino alle numerose tappe ospitate del Giro d'Italia.

Ultimi ma non per importanza, i Campionati del mondo di sci 2021 di Cortina (e la candidatura in corso per le Olimpiadi invernali 2026) possono rappresentare un interessante volano per la promozione e lo sviluppo di questo territorio, che crede fortemente nello sport.

In questa direzione si inseriscono le progettualità del comune di San Donà di Piave (per la realizzazione della **Cittadella dello Sport** che prevede strutture e campi di allenamento per svariati sport: calcio, rugby, tennis e beach volley) e per la realizzazione di un **asse dello sport tra il Parco Livenza e Caorle** lungo la SP59 (progetto proposto dal comune di San Stino di Livenza).

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO

Comuni interessati dal progetto, Federazioni sportive, Città metropolitana di Venezia, Regione Veneto

PAROLE CHIAVE

Inclusione sociale, eventi sportivi, giovani, cultura sportiva, riabilitazione

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n.71

Progetto Pilota:
15.2 SISTEMA INFORMATIVO PER I SERVIZI SOCIALI
Soggetto proponente:
Comune di Portogruaro

L'ambito dei **servizi di welfare** è oggi caratterizzato da forti elementi di criticità che ne richiedono un necessario ri-pensamento, sia in termini di assetti istituzionali e organizzativi che in termini di servizi e prestazioni offerte, che, infine, in termini di strumenti - regolamenti e infrastrutture tecnologiche - di supporto. L'invecchiamento della popolazione (frutto dell'allungamento della vita e della contrazione della natalità), il consolidamento di bisogni relativamente nuovi per il territorio (es. disoccupazione, in particolare giovanile) e la diminuzione della capacità delle famiglie di farsi carico dei compiti di cura (per il combinato disposto della diminuzione della dimensione delle famiglie, della maggiore partecipazione femminile al mercato del lavoro e della maggiore mobilità delle nuove generazioni), la progressiva riduzione delle risorse disponibili (anche a causa dei sempre più stringenti vincoli di finanza pubblica) e la frammentarietà del sistema di offerta (soprattutto per i servizi prettamente sociali, fortemente parcellizzati nei singoli comuni) e delle fonti di finanziamento, sono solo alcune delle sfide che il sistema integrato dei servizi e degli interventi sociali nell'area della Venezia orientale è chiamato ad affrontare nel medio-breve periodo. A ciò si aggiunge il crescente peso che stanno assumendo i debiti informativi nei confronti di terzi: da ultimo, il D.lgs. n. 147/2017 ha istituito il SIUSS (Sistema Informativo Unitario dei Servizi Sociali) che ha integrato e sostituito il Casellario dell'assistenza, rendendo maggiormente oneroso il lavoro di raccolta e rendicontazione dei dati, prevedendo l'alimentazione di una serie di banche dati (delle Prestazioni Sociali, delle valutazioni e progettazioni personalizzate, dei servizi attivati, delle professioni e degli operatori sociali).

Il progetto mira a favorire la **condivisione ed omogeneizzazione di strumenti di lavoro dei Servizi Sociali** al fine di promuovere una gestione associata delle prestazioni sociali nel territorio della Venezia Orientale. In particolare il progetto prevede di avviare un percorso per dotarsi di un sistema informativo condiviso che possa costituire una **piattaforma comune per avviare la gestione associata dei Servizi Sociali**, attraverso la definizione dei requisiti della soluzione applicativa necessaria per dotare i Comuni di un sistema informativo che favorisca in prospettiva una gestione unitaria del sistema integrato dei servizi sociali nel contempo adempiendo agli obblighi di rendicontazione dei confronti di terzi (SIUSS), il tutto nel pieno rispetto della nuova normativa sulla privacy.

Questa attività si configura come un **processo di "formazione-ricerca-azione"**: ad un primo momento di natura formativa centrato sui sistemi informativi e, in particolare sul Sistema Informativo Unitario dei Servizi Sociali e sugli aspetti legati alla protezione dei dati personali (GDPR 2016/679), seguirà una fase di confronto con i Comuni sulle soluzioni attualmente implementate a livello locale per addivenire successivamente all'elaborazione di una proposta

condivisa da implementare a livello sperimentale per la gestione delle fasi tipiche del lavoro del Servizio Sociale Professionale: dall'accoglienza della domanda alla sua valutazione, dalla progettazione al monitoraggio e valutazione dei servizi e delle prestazioni erogate.

PARTNER

Comuni del Veneto Orientale

PAROLE CHIAVE

Formazione, ricerca, azione, servizi sociali
Gestione associata, sistema informativo

COERENZA DI PIANO

DpA: progetto pilota n.75.3

PROGETTO STRATEGICO 16 - GOVERNANCE

La Venezia Orientale è un laboratorio dove le istituzioni hanno sperimentato **politiche di sviluppo locale**. A partire dalla Legge regionale n. 16/93, attraverso la quale viene riconosciuta una forma speciale di autonomia all'area, guidata dalla Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale autonomia che ha potuto trovare applicazione attraverso il **Patto Territoriale**, il **Prusst**, l'**IPA**, il **GAL** e il **FLAG**, fino a giungere al riconoscimento di questo territorio come "**Zona omogenea**" nello statuto della Città metropolitana di Venezia.

L'obiettivo è quello di ottimizzare l'interoperabilità e la cooperazione tra i diversi livelli di programmazione, favorendo forme di aggregazione tra Enti territoriali per la gestione associata dei servizi di base e fornendo servizi pubblici innovativi ed efficienti, potenziando l'e-governance. La chiarezza programmatica e decisionale garantisce non solo una migliore azione degli enti locali e dei soggetti privati operanti sul territorio, ma anche un migliore rapporto e una rafforzata accountability nei confronti del cittadino.

Interventi necessari e sentiti dalle amministrazioni sono le convenzioni tra i Comuni per la gestione associata di funzioni fondamentali e la gestione associata delle prestazioni sociali nel territorio del Veneto Orientale,

così da garantire in modo efficiente ed omogeneo i livelli essenziali delle prestazioni sociali.

Fondamentale infine il contributo della costituenda "zona omogenea" del Veneto Orientale alla fase in corso di stesura del Piano strategico della Città metropolitana di Venezia, che ha posto le basi per la formulazione di proposte progettuali agli organi metropolitani e alla nascita della stessa Zona omogenea.

PROGETTI IN CORSO

CLLD – FEASR

CLLD – FEAMP

Avvio della zona omogenea del Veneto Orientale
Progettualità nel quadro della LR 16/93

SCENARI

Riordino territoriale

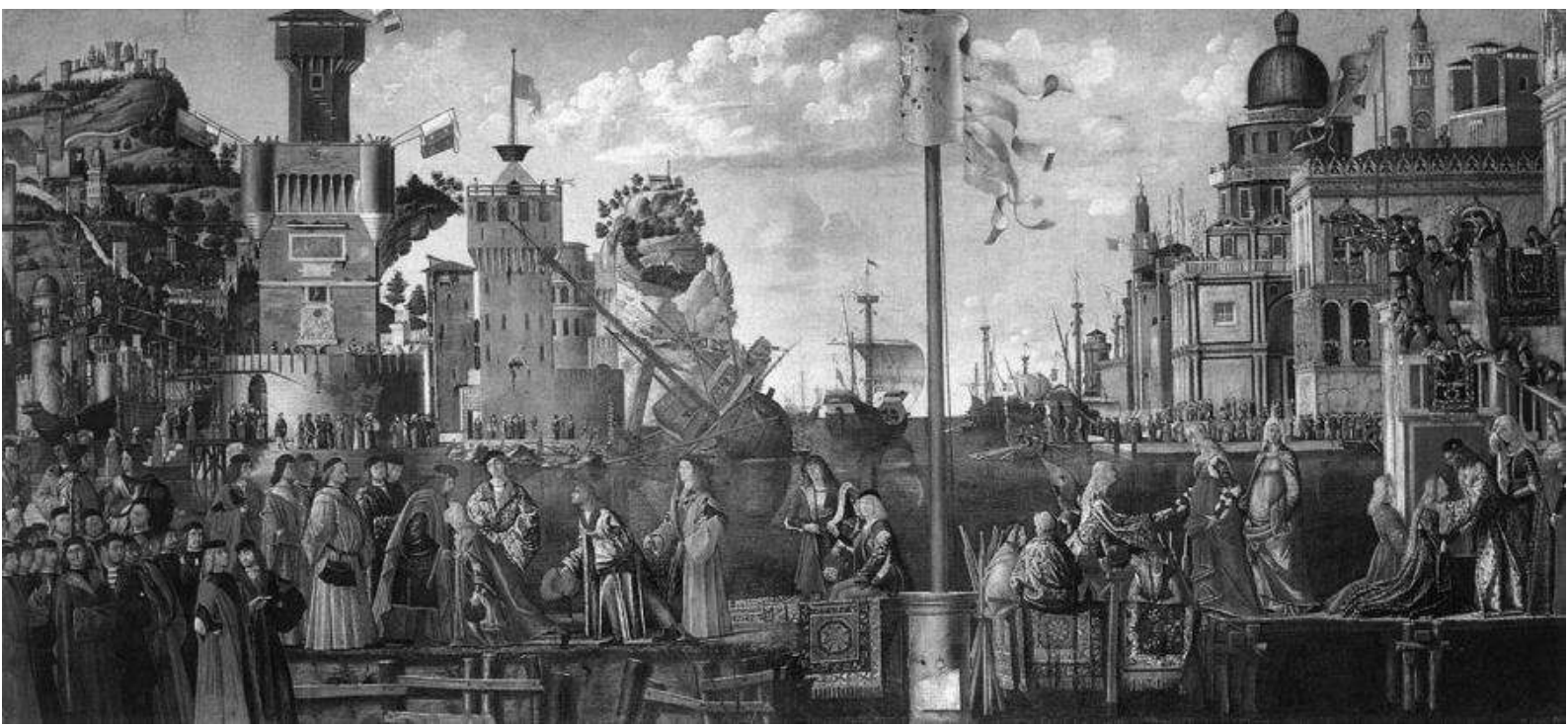
Autonomia regionale

Attivazione di un "fondo di rotazione" per la progettazione nel quadro della LR 16/93

Progetto Strategico: 16 – GOVERNANCE

Progetto Pilota:

**16.1 - LA ZONA OMOGENEA DEL VENETO
ORIENTALE**



Progetto Pilota:
16.1 - LA ZONA OMOGENEA DEL VENETO ORIENTALE
Soggetto Proponente:
Comune di Musile di Piave

COERENZA DI PIANO
DpA: progetto pilota n. 76
PS CMVE: linee di programma 1 “Una nuova organizzazione” e 2 “Oltre i confini metropolitani”

La normativa che disciplina le **Città metropolitane** (Legge Del Rio, L.56/2014) prevede la possibilità di costituire delle “**zone omogenee**”, che, per specifiche funzioni e tenendo conto delle specificità territoriali, si coordini con gli organi della città metropolitana. Lo **statuto della Città metropolitana di Venezia** (entrato in vigore il 22.2.2016), prevede all’art.2, comma 4 che l’organizzazione della Città metropolitana si articoli in una o più zone omogenee, prevedendo nello specifico **gli ambiti territoriali considerati dalla LR 16/93**.

Le “zone omogenee” riguardano delimitazioni territoriali aventi caratteristiche geografiche, demografiche, storiche, economiche ed istituzionali tali da farne **l’ambito ottimale per l’esercizio sia in forma associata di servizi comunali, sia delegato di funzioni metropolitane**: considerata l’importanza delle attribuzioni della Zona omogenea previste dallo statuto metropolitano di Venezia, tra le quali la facoltà di esprimersi sul Piano strategico metropolitano, partendo dall’analisi delle procedure adottate in altri contesti metropolitani, la Conferenza dei Sindaci propone di avviare un **percorso di accompagnamento nella fase di proposta costitutiva della Zona omogenea della Venezia Orientale, nell’ambito della Città metropolitana di Venezia**.

Il progetto prevede l’analisi della normativa vigente, dello statuto metropolitano di Venezia e delle soluzioni adottate relativamente alle zone omogenee di altre città metropolitane (la città metropolitana di Milano, ha individuato 7 zone omogenee, ciascuna delle quali composta da 6 a 29 Comuni, che coprono tutto il territorio, ad esclusione del Comune capoluogo; la città metropolitana di Torino, ha individuato 11 zone omogenee, ciascuna composta da 8 a 58 Comuni, che coprono tutto il territorio); l’analisi generale del territorio metropolitano; l’elaborazione di una proposta d’intesa Regione-Città metropolitana-Comuni per l’individuazione della zona omogenea della Venezia Orientale; l’elaborazione di una proposta di Regolamento della Zona omogenea; proposte in merito ad organismi di coordinamento collegati agli organi della città metropolitana relativi ad ambiti ottimali per l’esercizio in forma associata di servizi comunali e di deleghe di funzioni metropolitane; proposte per l’articolazione del Piano strategico e del Documento Unico di programmazione per la zona omogenea; metodologia per la formulazione di pareri e proposte sugli atti della Città metropolitana.

POTENZIALI PARTNER DEL PROGETTO
Comuni del Veneto Orientale, VeGAL

PAROLE CHIAVE
Governance, zona omogenea, città metropolitana
Condivisione, partecipazione, pianificazione

CRONOPROGRAMMA

- Presentazione generale del presente Documento “Disegno Progetto Azione”: sedute del CdA di VeGAL del **23 luglio 2018** e della Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale del **25 luglio 2018**;
- **2 agosto 2018**: invio del Documento ai membri del TdC dell’IPA, ai membri del Comitato scientifico e ai proponenti dei progetti pilota individuati;
- **10 settembre 2018**: termine per l’invio di aggiornamenti (testi, cartografie, stato di fatto e di progetto, preventivi costi, modifiche al partenariato, indicazione del soggetto tecnico referente) sui progetti pilota del documento, per la segnalazione di eventuali nuovi progetti e individuazione dei soggetti proponenti e dei tecnici responsabili;
- **11 settembre 2018**: seduta plenaria del Comitato scientifico;
- **12 settembre 2018**: esame ed approvazione del documento in seno al TdC dell’IPA;
- **13 settembre 2018**: incontro tecnico plenario con i responsabili tecnici dei progetti pilota;
- **dal 13 settembre 2018**:
 - completamento individuazione soggetti capofila dei progetti e del tecnico responsabile;
 - illustrazione del documento alla Giunta regionale, ai rapp.ti del Governo e rapp.ti eletti a livello nazionale, alla Città metropolitana e alle imprese leader dell’area;
 - ricerca sponsorship e collaborazioni tecniche per il finanziamento della fase progettuale;
 - attivazione, su richiesta e a supporto del relativo ente proponente, di un gruppo di lavoro per ciascun progetto pilota che avrà ottenuto il fondo di rotazione per la progettazione o una sponsorship privata che permetta di sostenere le attività di:
 - sviluppo dei contenuti;
 - fund raising;
 - aggiornamento periodico semestrale del documento fino al termine del periodo 2014/20 (2022).

FONTI DI FINANZIAMENTO

Si riporta di seguito una prima analisi dei fondi relativi a ciascun progetto pilota.

Progetto strategico	Progetto Pilota	Riferimenti a fondi e avanzamento
01 LE PORTE	1.1 – PROGETTO INTEGRATO PORTA NORD	Progetto REMOVE bando nazionale periferie (progetto in corso)
	1.2 – RIQUALIFICAZIONE AREA EX PERFOFATI	Progetto REMOVE bando nazionale periferie (progetto in corso)
02 LOGISTICA E TRASPORTI	2.1 - POLO INTERPORTUALE DEL PORTOGRUARESE	Regione Veneto
	2.2 – GRANDE VIABILITÀ TERRITORIALE	Min LLPP, Regione Veneto, Anas, Autovie Venete, Veneto Strade, Perequazione urbanistica
	2.3 - COLLEGAMENTI SU ROTAIA	MIT, Ferrovie, Sistemi Territoriali
03 CICLABILITÀ	3.1 – MASTERPLAN SULLE PISTE CICLABILI	Regione Veneto, Comuni
	3.2 – CICLOVIA ADRIATICA	MIT, MIBACT, Regione Veneto, VeGAL/PSL (progetto in corso), FSC
	3.3 – CONNESSIONI COSTA - ENTROTERRA	Regione Veneto, Genio Civile, VeGAL/PSL (progetto in corso), BIM Piave, FSC
	3.4 – PERCORSI CASA SCUOLA - CASA LAVORO	MIT (progetto presentato bando 2017)
04 NAVIGABILITÀ	4.1 – LITORANEA VENETA	MIT, Regione Veneto, Sistemi Territoriali, L. 380/1990
	4.2 – L'ANTICA VIA FLUVIALE DEL LEMENE	Regione Veneto, Genio Civile, VeGAL/PSL (progetti in corso), L. 380/1990
	4.3 – PARCO HEMINGWAY	Regione Veneto, Genio Civile, L. 380/1990
05 TUTELA IDRAULICA	5.1 – RISCHIO IDROGEOLOGICO DEI GRANDI FIUMI	MinAmbiente, Regione Veneto, Genio Civile
	5.2 – BONIFICA IDRAULICA	MIPAAF, Regione Veneto, Genio Civile
	5.3 – PROTEZIONE CIVILE DISTRETTUALE	Protezione Civile, Regione Veneto
06 ENERGIA	6.1 – MOBILITÀ ELETTRICA	Enelx
	6.2 – EFFICIENTAMENTO ENERGETICO DELL'EDILIZIA PUBBLICA	Regione Veneto
07 POLI URBANI	7.1 – WATER FRONT	UIA, Regione Veneto
	7.2 – INTERVENTI SUI POLI FORMATIVI	PON, Città metropolitana
08 AMBIENTE E PAESAGGIO	8.1 – IL SISTEMA DEL REGHENA-LEMENE E DELLE CAVE DI CINTO	Città metropolitana, VeGAL/PSL (progetto in corso)
	8.2 – RECUPERO EX-DISCARICA DI VIA SILOS	Regione Veneto
	8.3 – IL SISTEMA DELLE VALLI DA PESCA	MIPAAF/FEAMP, Regione Veneto/FEAMP, Veneto Agricoltura – FLAG/PdA
	8.4 – UN PARCO SOCIO AMBIENTALE NELL'EX CASERMA CASTOR	Regione Veneto/PSR
	8.5 – DAL PAES AL PAESC	UIA, CTE Spazio Alpino
	8.6 – UN PROGETTO PER IL TERZO PAESAGGIO	Agenzia Demanio, PSR
	8-7 – TUTELA DELLE SPECIE MARINE PROTETTE	CTE Italia-Croazia, FLAG/PdA (progetti in corso)

09 TURISMO	9.1 – RIQUALIFICAZIONE DELLE STRUTTURE RICETTIVE	Regione Veneto/POR FERS
	9.2 – MARKETING TERRITORIALE	VeGAL/PSL, GAL veneti/cooperazione (progetti in corso), ATVO (progetto in corso). Fondazione Terra d'Acqua, Comuni/OGD
	9.3 – PARCO DEI FORTI DI CAVALLINO-TREPORTI	CTE Italia-Slovenia (progetto in corso), LR 30/2012
	9.4 – FORMAZIONE	Regione Veneto/FSE
	9.5 – TURISMO DEL GREEN	POR FERS (progetto in corso), Federazione/FIG
10 AGRIFOOD	10.1 – ANTICHI CEREALI	Regione Veneto /PSR
	10.2 – PROGETTO MELOGRANO	Regione Veneto /PSR (progetto in corso)
	10.3 – BTS RESEARCH FARM	Regione Veneto /PSR - (progetto presentato bando CTE Italia/Croazia 2017)
	10.4 – CENTRI DI FORMAZIONE, PROMOZIONE E INCUBAZIONE	Regione Veneto /PSR
	10.5 – CANTINA DEI TALENTI	Regione Veneto /POR FERS
	10.6 – CÀ CORNIANI	Risorse proprie (progetto in corso)
11 IMPRESA	11.1 – RIQUALIFICAZIONE AREE PRODUTTIVE	CCIAA
	11.2 – MAPPATURA DELLE OPPORTUNITÀ DI INVESTIMENTO	CCIAA, Fondazione Agenzia sviluppo VE, Città metropolitana
	11.3 – DISTRETTO DELLA DOMOTICA	Regione Veneto /POR FERS
12 DIGITALE	12.1 – BIM (BUILDING INFORMATION MODELLING)	Regione Veneto/FSE
	12.2 – H-CAMPUS	Risorse proprie (progetto in corso)
	12.3 – SMART AREA	Regione Veneto/Fondi ex SIT (progetto in corso), Regione Veneto/POR FERS, MinInterno
	12.4 – PIATTAFORMA E015	Regione Veneto/FESR, CCIAA
13 PORTA EST DELLA CULTURA	13.1 – PAESAGGI DELLA BONIFICA	Regione Veneto/Osservatori paesaggi, Mipaaf e Mibact
	13.2 – LUOGHI LETTERARI	Regione Veneto /Cultura – Risorse proprie (progetto in corso)
	13.3 – ECOMUSEO DEL BASSO PIAVE	Regione Veneto /Cultura, LR 30/2012
	13.4 – TEATRI E CENTRI CULTURALI	Regione Veneto /Cultura, LR 18/2001
	13.5 – PATRIMONIO CULTURALE E ARCHEOLOGICO	Mibact/Sovrintendenze, Regione Veneto /Cultura, Art Bonus, VeGAL/PSL (progetti in corso)
14 LAVORO	14.1 – FORMAZIONE DELLE ECCELLENZE	Regione Veneto/FSE
15 SOCIALE	15.1 – SPAZI PER LO SPORT	Regione Veneto, Credito sportivo, Federazioni, ASL
	15.2 – SISTEMA INFORMATIVO PER I SERVIZI SOCIALI	Regione Veneto/LR 16/93 (progetto in corso)
16 GOVERNANCE	16.1 – LA ZONA OMOGENEA DEL VENETO ORIENTALE	Regione Veneto/LR 16/93 (progetto in corso)

LE IPA NELLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE

Le Intese Programmatiche d'Area (IPA) sono previste dalla **Legge Regionale n. 35 del 29.11.2001** del Veneto che ha riformato il procedimento di Programmazione Regionale e trasformato l'istituto e l'esperienza dei **Patti territoriali** nelle **Intese programmatiche d'Area (IPA)**. E' poi con la **Deliberazione della Giunta Regionale n. 2796 del 12.9.2006** che la Regione Veneto ha regolato le **modalità di concertazione, riconoscimento e funzionamento delle IPA**, modalità che si riassumono di seguito.

La stesura di un'IPA richiede innanzitutto l'elaborazione di un **Documento programmatico** come documento base dell'intesa, la predisposizione di un **Protocollo di intesa** (ai sensi dell'art. 25 della L.R.V. n. 35 del 29.1.2001), nonché il coordinamento e l'organizzazione dei lavori di un **Tavolo di concertazione**, secondo le norme stabilite da un Regolamento interno che garantisca trasparenza ed imparzialità, nonché identifichi un Soggetto Capofila e un Soggetto Responsabile tra i soggetti pubblici partecipanti all'IPA.

Nella previsione della Regione, le IPA devono prevedere la **partecipazione preponderante, attiva e decisiva delle Amministrazioni comunali**, ma più in generale devono coinvolgere il **partenariato sociale ed economico, ossia enti pubblici e privati rappresentativi del territorio, in grado di formulare scenari e proporre progetti strategici, da concertare al loro interno e con i livelli istituzionali superiori**.

La Regione Veneto, nel perseguire un processo di programmazione concertato con gli enti locali e le parti economiche e sociali, ha introdotto in particolare con la LR 35/2001 la **possibilità di articolare il Piano di Attuazione e Spesa su base territoriale sub-regionale attraverso le proposte finalizzate allo sviluppo economico-sociale del territorio di riferimento delle IPA**.

L'IPA deve inoltre operare su una scala dimensionale che abbia funzione "aggregativa" rispetto a quella, considerata insufficiente, dei singoli Comuni; l'ambito territoriale deve infatti essere congruo in termini di estensione (la cosiddetta "area vasta"), per garantire un **peso reale allo strumento delle IPA** e la possibilità di esercizio di un'effettiva attività di programmazione strategica.

Sempre secondo la DGR 2796/2006 l'IPA ha le seguenti **funzioni**: individuazione delle azioni settoriali da proporre alla regione per la redazione dei PAS; formulazione di politiche relative a tutti i settori della programmazione regionale da proporre al proprio

territorio ed ai livelli di governo sovraordinati; esplicitazione di progetti strategici da avviare alle varie linee di finanziamento; elaborazione di analisi economiche, territoriali e ambientali; evidenziazione della necessità di adeguamento degli strumenti di pianificazione locale per conseguire i fini comuni; quantificazione dei fabbisogni finanziari e delle fonti di finanziamento locale disponibili o mobilitabili; assunzione da parte dei partecipanti al Tavolo di Concertazione degli impegni finanziari necessari per il cofinanziamento degli interventi strategici individuati.

Le IPA pertanto "non sono e non devono essere nuove istituzioni che si aggiungono e sovrappongono a quelle esistenti, **ma momenti di concertazione**, a cui partecipano i rappresentanti dei soggetti pubblici delle parti economiche e sociali, **con funzione di analisi del territorio e di proposta in ordine alle azioni di sviluppo** che si rilevano come prioritarie per l'area territoriale: **non sono quindi strumenti per ottenere finanziamenti, ma sono un metodo di co-decisione**, in quanto **formulano proposte politiche con l'obiettivo di incidere sulla programmazione regionale e su quella degli stessi Comuni coinvolti. Si tratta dunque di un soggetto politico e non amministrativo"** (DGR 2796/2006).

Le IPA riconosciute dalla Regione, stimate dalla DGR 2796/2006 in un numero pari a 3-4 volte il numero delle Province, sono attualmente 25 nel territorio veneto.

Tra queste l'**Intesa Programmatica d'Area della Venezia Orientale**, che riguarda il territorio definito come "Venezia Orientale" o "Veneto Orientale" ed include i seguenti 22 comuni della Città metropolitana di Venezia: Annone Veneto, Caorle, Cavallino-Treporti, Ceggia, Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Eraclea, Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Guaro, Jesolo, Meolo, Musile di Piave, Noventa di Piave, Portogruaro, Pramaggiore, Quarto d'Altino, San Donà di Piave, San Michele al Tagliamento, Santo Stino di Livenza, Teglio Veneto, Torre di Mosto. Un territorio che interessa quindi i 20 Comuni della LR 16/93, oltre ai Comuni di Cavallino-Treporti e di Quarto d'Altino, venendo a coincidere con l'ambito territoriale di VeGAL.

Il percorso dell'IPA Venezia Orientale ha preso avvio con la stipula di un primo Protocollo d'intesa tra Conferenza dei Sindaci, CCIAA di Venezia e Provincia di Venezia in data 19.12.2006 e con la successiva sottoscrizione, in data 18.4.2007, del Protocollo d'Intesa per la costituzione dell'IPA tra i componenti del Tavolo di concertazione ed è stato infine formalmente **riconosciuto da parte della Regione Veneto con DGR n. 3517/2007**.

ENTI ADERENTI ALL'INTESA PROGRAMMATICA D'AREA DELLA VENEZIA ORIENTALE

Il **Tavolo di concertazione** dell'Intesa Programmatica d'Area della Venezia Orientale è composto da:

- **i 22 Comuni della Venezia Orientale:** Annone Veneto, Caorle, Cavallino Treporti, Ceggia, Cinto Caomaggiore, Concordia Sagittaria, Eraclea, Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Gruaro, Jesolo, Meolo, Musile di Piave, Noventa di Piave, Portogruaro, Pramaggiore, Quarto d'Altino, San Donà di Piave, San Michele al Tagliamento, Santo Stino di Livenza, Teglio Veneto, Torre di Mosto;
- la **Città Metropolitana** di Venezia;
- la **Camera di Commercio** di Venezia Rovigo Delta Lagunare;
- **le Parti economiche e sociali:** Ance di Venezia, CIA di Venezia, Coldiretti di Venezia, Confagricoltura di Venezia, AgriVenezia, Confcommercio di Venezia, CNA di Venezia, Confartigianato di Venezia, Apindustria di Venezia, Unindustria di Venezia, Confcooperative Venezia, Lega Cooperative del Veneto, Rete Interdistrettuale delle Istituzioni scolastiche, Distretto Turistico del Veneto Orientale, Portogruaro Interporto;
- **le Organizzazioni sindacali:** CGIL Venezia Orientale, CISL Venezia Orientale, UIL Venezia Orientale.

La governance dell'IPA è coordinata e supportata da:

- **Presidente del TdC:** Loretta Aliprandi – Presidente della Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale;
- **Vicepresidente del TdC:** Loris Pancino;
- **Cabina di Regia:** parte pubblica: Loretta Aliprandi (Sindaca di Meolo e Presidente della Conferenza dei Sindaci), Andrea Cereser (Sindaco del Comune di San Donà di Piave), Roberta Nesto (Sindaca di Cavallino-Treporti e rapp.te dei Comuni del litorale) e Maria Teresa Senatore (Sindaca del Comune di Portogruaro); parte privata: Mirco Crosera (commercio e turismo), Guido Marcati (parti sindacali), Giampietro Orlandi (settore primario) e Loris Pancino (artigianato);
- **Soggetto responsabile:** Comune di Portogruaro;
- **Assistenza tecnica:** VeGAL;
- **Comitato Scientifico:** Romano Astolfo (esperto di progettazione), Luca De Pietro (docente di e-government e e-democracy), Francesco Finotto (architetto e urbanista pianificatore), Vladi Finotto (ricercatore dipartimento di Management Ca' Foscari), Stefan Marchioro (funzionario della Direzione Turismo della Regione), Michele Masè (esperto di politiche di Smart City), Franco Norido (dirigente di Veneto Agricoltura), Carlo Rapicavoli (direttore generale della Provincia di Treviso), Edi Sommariva (esperto di economia del Terziario di Mercato), Angelo Tabaro (esperto di beni, attività culturali e spettacolo).

CRITERI PER L'ANALISI E LA SELEZIONE DEI PROGETTI

Un documento che ha le finalità di delineare scenari di sviluppo è opportuno che, concretamente, dettagli (oltre ad obiettivi e attività) i progetti con cui gli operatori del territorio intendono raggiungere le finalità condivise nell'ambito dell'attività di concertazione.

Di seguito si riportano i criteri individuati per l'analisi e la selezione dei progetti pilota.

Impatto del progetto:

- Quali sono gli impatti e le **ricadute attese a livello locale, sovra comunale e metropolitano** dal progetto proposto?
- In quali **traiettorie di sviluppo** (in particolare agli "scenari" delineati per i 16 progetti strategici del DpA) il progetto si inserisce?
- A quali **obiettivi della Strategia Europa 2020** (tra gli 11 OT – Obiettivi Tematici) il progetto mira direttamente o indirettamente a contribuire?
- Quali sono i risultati che il progetto permetterà di conseguire, in termini di **competitività delle PMI**?
- Quali **ambiti di specializzazione** produttiva (primario, costruzioni, industria, artigianato, commercio, turismo, servizi) beneficeranno dei risultati del progetto?
- A quali delle vocazioni della strategia intelligente per il Veneto (RIS3: **agrifood, living, manufacturing e industrie culturali e creative**) il progetto fa riferimento?
- In che modo i **giovani** (under 40) del territorio beneficeranno dei risultati del progetto?
- Il progetto contribuirà a creare **occupazione** e opportunità di impiego?
- Quali **benefici per l'ambiente e la qualità della vita** genera il progetto?
- Quali **benefici sociali** genera il progetto?

Tipo di soluzione proposta:

- Il progetto prevede **opere infrastrutturali**?
- Il progetto prevede (anche o sole) **azioni immateriali**?
- Si tratta non di un "progetto", ma di un **piano/accordo territoriale** (es. Patto per il lavoro, Patto per il consumo di suolo, Patto per le pari opportunità, ecc.) o della richiesta alle istituzioni regionali/nazionali di attivare una **linea di finanziamento ad hoc** (es. fondi per le aree di confine, fondi per i piccoli Comuni, fondi per la riqualificazione di strutture ricettive, ecc.)?
- È prevista una **partnership adeguata**, anche pubblico-privata, per l'ideazione-attuazione-gestione del progetto? Come vengono coinvolte le istituzioni della ricerca, dell'innovazione, le università, gli incubatori?
- Quali **indicatori** sono ritenuti idonei per misurare l'impatto previsto?

Fattibilità tecnica e integrazione:

- A quale **livello di definizione** si trova attualmente il progetto proposto?
- A quale **bibliografia, sperimentazioni pilota e buone prassi** fa riferimento il progetto?
- Sono disponibili dei **fondi** (propri e/o di terzi)?
- Il progetto è uno **stralcio** funzionale di un intervento già avviato?
- Il progetto è **collegato a strategie o ad altri Piani** (PS metropolitano, politiche di settore, pianificazione locale-regionale-nazionale: PSL, PdA, SUS, POR, PSR, PON, ecc.) in atto sul territorio?
- Il progetto prevede la fase di **gestione successiva** delle opere/realizzazioni previste?

Il TdC dell'IPA ha individuato i seguenti criteri per l'individuazione delle progettualità strategiche:

Criterio	Obiettivo	Sub-criteri
Impatto per le imprese	spingere il tessuto imprenditoriale	<ul style="list-style-type: none"> - N. di imprese coinvolte direttamente - N. posti di lavoro creati (giovanile e femminile) - N. di contratti di apprendistato stipulati - Possibilità di avviare imprese/attività - Possibilità di attrarre investimenti - Qualificazione degli addetti
Impatto per i giovani	rendere l'area competitiva e attrattiva per i giovani	<ul style="list-style-type: none"> - Scuola e formazione - Startup e opportunità di lavoro - Sport, cultura e tempo libero - Sociale
Autofinanziamento	capacità del proponente di garantire risorse proprie	<ul style="list-style-type: none"> - Percentuale di risorse proprie già stanziata - Percentuale di risorse di altri enti già stanziata/prevista - Compresenza di risorse pubbliche-private
Portata sovracomunale	sostegno a progetti strategici di area vasta	<ul style="list-style-type: none"> - N. di Comuni interessati - Impatto: comunale, mandamento, connessione costa/entroterra, Venezia orientale, metropolitana, regionale, interregionale, nazionale, UE, extraUE
Avanzamento progettuale	livello di definizione dei progetti	<ul style="list-style-type: none"> - Azioni preparatorie del progetto - Idea progetto, preliminare, definitivo, esecutivo - Opere in parte avviate, stralci in corso - Presenza di un budget del progetto - Progetto inserito nei piani/programmi dell'Ente proponente - Autorizzazioni, permessi

BIBLIOGRAFIA

Si riporta di seguito una sintetica bibliografia di riferimento per il documento “Disegno Progetto Azione”, a supporto della fase di definizione dei 16 progetti strategici e dei 52 progetti pilota in esso previsti.

01 – LE PORTE

- Massimo Camasso, “Porte urbane nelle aree della contemporaneità: il ruolo dell'architettura nella definizione di un'immagine sospesa tra locale e globale”, Aracne, 2010;
- Città Metropolitana di Venezia “Progetto Re.MO.VE”, 2017.

02 – LOGISTICA E TRASPORTI

- Sviluppo Italia S.P.A., “Le Autostrade del Mare – Principi ed Indirizzi Progettuali di Riferimento”, 2000;
- Regione Veneto, “Studio per la costruzione di una rete logistica regionale”, 2000;
- Alessandra Libardo, Silvio Nocera, Federico Antoniazzi, “Interporti, scali merci, centri logistici e sviluppo competitivo”, Aracne, 2008.

03 – CICLABILITA'

- VeGAL, “Piano di sviluppo strategico del Veneto Orientale” (a cura di Francesco Costa, Alessandro Dal Sasso, Sergio Grego, Giulio Pianon, Giancarlo Pegoraro, Bruno Salomoni, Filippo Tonerò, Paolo Ziliotto), marzo 2013;
- VeGAL, “Comunicazione, itinerari e segnaletica”, piano di itinerari cicloturistici, 2004;
- VeGAL, “Veneto Orientale. Studi e sviluppo”, Matrioska, 2011;
- Comune di San Donà di Piave, “Piano territoriale della mobilità su bicicletta”, 2012;
- VeGAL, “Itinerari, paesaggi e prodotti della terra. I risultati del Piano di Sviluppo Locale”, 2015;
- Alberto Fiorin, Guida alle più belle piste ciclabili, Ediciclo, 2012;
- MIT-MIBACT, “Il sistema nazionale delle ciclovie turistiche in Italia”, Roma, 2 maggio 2018;
- VeGAL, “Studio ambito Litoranea Veneta” (a cura di Filippo Tonerò, Francesca Clemente e Roberto Boschini), 2011;
- Ediciclo, “Adriabike. La ciclovia dell'Alto Adriatico”, 2014;
- Provincia di Venezia, “C'era una volta il mare. Acque sorgive e paesaggi della memoria”, Edicom, 1996;
- VeGAL, “Studio ambito “Tagliamento” Misura 323/A – azione 2” (a cura di Flavio Boccato, Arianna Trevisan e Francesco Urban), 2011;

- VeGAL (a cura di Paolo Ziliotto), “Studio ambito Lemene”, 2011.
- VeGAL, “Studio ambito Livenza” Misura 323/A – azione 2 (a cura di Roberto Pescarollo, Paolo Ziliotto, Caterina Martini, Marco Manetti e Federica Giudici), 2011;
- BIM Basso Piave, “Ciclabile del Piave”, pubblicazioni varie;
- Ente Parco regionale fiume Sile, “GiraSile, la greenway del fiume Sile”, pubblicazioni varie;
- Ministero Ambiente, “Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro”, 2016.

04 – NAVIGABILITA'

- Sistemi Territoriali, “Litoranea Veneta – Master-Plan linea navigabile”, 2005
- VeGAL, “Vie d'acqua del Nord Italia”, Rapporto Leader+, 2005;
- VeGAL “Dal Sile al Tagliamento. Il piano Leader+”, 2008;
- VeGAL, “Studio ambito Litoranea Veneta” (a cura di Filippo Tonerò, Francesca Clemente e Roberto Boschini), 2011;
- Ciset, “Il greenway del Lemene. La fruizione ecoturistica del territorio: la creazione di corridoi verdi. Il caso del fiume Lemene”, 2001;
- VeGAL (a cura di Paolo Ziliotto), “Studio ambito Lemene”, 2011.

05 – TUTELA IDRAULICA

- VeGAL, “Piano di sviluppo strategico del Veneto Orientale” (a cura di Francesco Costa, Alessandro Dal Sasso, Sergio Grego, Giulio Pianon, Giancarlo Pegoraro, Bruno Salomoni, Filippo Tonerò, Paolo Ziliotto), marzo 2013.

06 – ENERGIA

- Cinzia Abbate (a cura di), “Accordo di implementazione del sistema di energia fotovoltaica PVPS”, Gangemi, 2002;
- Maurizio Sibilla, “Dove inizia l'intelligenza: saggio sull'evoluzione delle infrastrutture energetiche e degli assetti insediativi”, Altralinea, 2017.

07 – POLI URBANI

- OECD, “Territorial Reviews. Rapporto su Venezia Metropoli”, Marsilio Editori, 2011;
- Città Metropolitana di Venezia “Progetto Re.MO.VE”, 2017;
- Commissione Europea, “Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva”, Comunicazione del 3 marzo 2010.

08 – AMBIENTE E PAESAGGIO

- Giornale IUAV n. 139, Segni sull'acqua. Il paesaggio della bonifica del Veneto Orientale", 2014;
- Matelda Reho, Emanuel Lancerini, Filippo Magni, "Paesaggi delle acque un percorso formativo", Il Poligrafo, 2016;
- Comune di Venezia, "Venezia e la sua Laguna patrimonio mondiale Unesco", Piano di gestione 2012-2018;
- VeGAL, "Il paesaggio ritrovato. Vocazioni della Venezia Orientale" (a cura di Giorgio Baldo, con contributi di Roberto Sandron e Giancarlo Pegoraro), 2015;
- VeGAL, "Pesca e innovazione sulla costa veneziana", 2012;
- Gilles Clément, "Manifesto del Terzo paesaggio", Quodlibet, 2005;
- Agenzia del Demanio, "Valore Paese. Cammini e percorsi", dossier 2017.

09 – TURISMO

- Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministro per gli Affari regionali, il turismo e lo sport, "Piano strategico per lo sviluppo del turismo in Italia – Turismo Italia 2020", 2013;
- Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, "PST 2017-2022, Italia Paese per Viaggiatori, Piano strategico di sviluppo del turismo", 2017;
- Comuni di Cavallino-Treporti, Jesolo, Caorle e San Michele al Tagliamento, Destination Management Plan (DMP) - Piani Strategici di Destinazione, 2016;
- VeGAL, "Paesaggi italiani - Geografia e valori di riferimento" (a cura IUAV), 2014;
- VeGAL, "Paesaggi italiani - Analisi preliminari alla costruzione del brand" (a cura IUAV), 2014;
- VeGAL, "Linee guida per il pesca-ittiturismo nella costa veneziana" (a cura di Ciset – Università Ca' Foscari Venezia), Rapporto finale, 2015;
- Comuni di Jesolo, Cavallino-Treporti, Concordia Sagittaria, San Michele al Tagliamento, Torre di Mosto, "Piani delle attività informative. Misura 7.5.1 PSL 20014/20. 2017;
- Veneto Agricoltura, "Attraverso il veneto" (a cura di Ulderico Bernardi, Marco Franzoso, Giampietro Vecchiato, Marco Cavestro e Silvia Franceschi), 2008;

10 – AGRIFOOD

- VeGAL, "Prodotti e produttori del Parco Alimentare della Venezia Orientale", 2006;
- VeGAL, "Itinerari, paesaggi e prodotti della terra", Programma di sviluppo locale 2007/13, 2008;
- VeGAL, "Studio ambito Strada dei vini DOC Lison-Pramaggiore" (a cura di Doriano Pavanetto, Nicoletta Niero e Annibale Marcon), 2011;
- VeGAL, "Paesaggi italiani - Prodotti locali agroalimentari e servizi connessi: modalità di comunicazione e promozione" (a cura di Filippo Magni – IUAV), 2014;
- VeGAL, "Paesaggi italiani - Agricoltura-Paesaggio-Turismo. Analisi mercati e target di riferimento" (a cura IUAV), 2014;

- Regione Veneto, "Conferenza regionale dell'agricoltura e dello sviluppo rurale. Relazioni finali", febbraio 2011;
- Nomisma, "Vino&bio", Rapporto WineMonitor 2018.

11 – IMPRESA

- Ministero dello Sviluppo Economico, "Piano nazionale industria 4.0. Risultati 2017 - linee guida 2018", 2018;
- Regione Veneto, "Smart Specialisation Strategy della Regione del Veneto. RIS3 Veneto", Agosto 2015;
- Barbara Santoro, "Pensare sostenibile: una bella impresa", Egea, 2018;
- Legambiente (a cura di Vittorio Cogliati Dezza), "Alla scoperta della green society", Edizioniambiente, maggio 2017.

12 – DIGITALE

- Paolo Garonna, Stefano Pari (a cura di), "Italia 2020: finanza e Ict per l'agenda digitale", Bancaria Editrice, 2013;
- Pasquale Luigi Di Viggiano, "La costruzione dell'agenda digitale. Temi e prospettive d'informatica giuridica", Tangram Edizioni Scientifiche, 2015;
- Di Francesco Gaspari, "L'agenda digitale europea e il riutilizzo dell'informazione del settore pubblico", G. Giappichelli Editore, 2016;
- Regione Veneto, "Linee Guida per Agenda Digitale del Veneto 2020", DRAFT, Giugno 2017.

13 – PORTA EST DELLA CULTURA

- Regione Veneto (a cura di Pier Luigi Sacco e Guido Ferilli), "Distretto Culturale Evoluto della Regione del Veneto", 2008;
- Regione Veneto (a cura di IUAV, Pier Luigi Sacco e Guido Ferilli), "Studio per l'analisi ed elaborazione di un sistema di potenziali distretti culturali nella Regione del Veneto. Terza Fase", 2008;
- Regione Veneto, "Masterplan del Centenario della Grande Guerra", relazione generale, 2012;
- Stefano Cecchetto e Luisa Turchi, "Bell'Italia. La pittura di paesaggio dai macchiaioli ai neovedutisti veneti", Marsilio Editore, 2015;
- VeGAL, "Il paesaggio ritrovato. Vocazioni della Venezia Orientale" (a cura di Giorgio Baldo, con contributi di Roberto Sandron e Giancarlo Pegoraro), 2015;
- VeGAL, "Transterritori" (a cura di Marco Maria Zanin), 2018;
- Stanislaò Nievo, "Parchi letterari dell'Ottocento", Marsilio, 1998.

14 – LAVORO

- De Nardis S., Traù F., Il modello che non c'era. L'Italia e la divisione internazionale del lavoro industriale, Rubbettino, 2005;
- OECD, Territorial Reviews: Rapporto su Venezia Metropoli, Marsilio, 2011;
- Veneto Lavoro (a cura di), "Il mercato del lavoro nel Veneto. Tendenze e politiche. Rapporto 2017", Franco Angeli, 2017.

15 – SOCIALE

- Carlo Borzaga, Luca Fazzi, "Manuale di politica sociale", Franco Angeli, 2004;
- Paolo Perulli, Angelo Pichierri, "La crisi italiana nel mondo globale: economia e società del Nord" G. Einaudi, 2010;
- Alessandra Pietrini, "Uno sport che vale. Sfida educativa e promozione sociale", La meridiana, 2012;
- Emanuele Isidori, "Pedagogia e sport. La dimensione epistemologica ed etico-sociale, Franco Angeli, 2017;
- Università degli studi di Padova, "Capitale sociale e sviluppo rurale" (a cura di Giorgio Franceschetti), Cleup, luglio 2009.

16 – GOVERNANCE

- Città metropolitana di Venezia, "Piano strategico metropolitano", 2018;
- VeGAL, "Contributo della Zona omogenea del Veneto Orientale al Piano strategico della Città

metropolitana di Venezia. Relazione finale", 7 giugno 2017;

- VeGAL, "Futuri scenari" (a cura di Bruno Anastasia, Paolo Feltrin, Sergio Grego, Sandro Montagner, Graziano Paulon, Giancarlo Pegoraro, Roberto Rossetto e Angelo Tabaro), dicembre 2010;
- Ministero dello Sviluppo Economico, "Orientamenti per l'applicazione del Community-Led Local Development (CLLD) in Italia", Documento per l'Accordo di partenariato, 12 luglio 2013;
- VeGAL (a cura di Nomisma), "Studio sul rapporto tra la Conferenza dei Sindaci, Unione dei Comuni del Veneto Orientale, società partecipate e Città metropolitana di Venezia", giugno 2015;
- Ernesto d'Albergo e Roberto Segatori, "Governance e partecipazione politica. Teorie e ricerche sociologiche: Teorie e ricerche sociologiche", Franco Angeli, 2012;
- Maurizio Melani, "Lezioni di governance politica ed economica internazionale", Eurolink, 2017.

