VII°

PIANIFICAZIONE STRATEGICA

7.1. INTRODUZIONE

7.1.1 Il progetto strategico

Definire cosa sia un progetto strategico non è cosa poi così semplice come possa sembrare, anche la sua termologia sembra ormai essere entrata a far parte della cultura quotidiana. Dal punto di vista prettamente normativo e disciplinare (urbanistico) questo rappresenta oltre modo una delle evidenti novità della nuova legge urbanistica regionale, priva tra l'altra di adeguata prassi operativa consolidata di riferimento. La terminologia specifica sembra richiamare strumenti flessibili, democratici e costruiti con un'ottica di lungo periodo, in grado di orientare sia lo sviluppo della città, a partire per lo più da una situazione di crisi economica e di degrado sociale e urbano, che di un ambito di area vasta, in quanto vicino ad una smaterializzazione della pianificazione verso una costruzione di *vision* da esplicitare attraverso obiettivi ed azioni che possano essere agilmente mutati nel tempo.

Il punto principale sul quale riflettere attentamente è forse proprio il passaggio da "piano" a "progetto" strategico. Proprio l'approfondimento concettuale, contenutistico e formale fra piano e progetto ci permette di comprendere la grande novità introdotta all'art 26 della 11/2004: il piano, poggiato saldamente sul quadro conoscitivo, cerca di dare indirizzi, regole, prescrizione che si sostanziano nella pianificazione; il progetto, invece, pur riprendendo necessariamente tutti i contenuti del piano, deve per definizione fare un salto in altra direzione, in un livello altro, per certi aspetti complementare/integrativo al piano stesso, e in alcuni casi anche in chiaro contrasto "qualitativo" con lo stesso, in quanto improntato necessariamente sulla concretezza di un fare, anche differito nelle forme e nel tempo, ma comunque di una ineludibile materializzazione di dover comunque dare forme concrete alle funzioni individuate.

La pianificazione strategica delle città nasce dall'importazione di modelli dall'ambito imprenditoriale, per ridare slancio alla formulazione di elementi di visione e programmazione del futuro, a fronte di una crisi sempre più evidente degli strumenti ordinari di pianificazione in cui visione del cambiamento e ordinamento del presente – anche con valore legale e perciò economico e politico – sono da sempre intrinsecamente mescolati, con un crescente peso degli elementi regolativi rispetto a quelli previsionali.

Bisogna quindi fare molta attenzione a non confondere o rendere sinonimi strumenti e procedure molto differenti quali il piano strategico e il progetto strategico. Una differenza di termini che però può assumere un significato importante in quanto connota modalità di approccio differenti.

In entrambe le dizioni il termine strategico sta ad indicare una procedura volta ad analizzare ed elaborare delle informazioni rilevanti per il raggiungimento di obiettivi a partire da strumenti disponibili.

Per piano intendiamo un'immagine grafica relativa a trasformazioni che avverranno in un periodo più o meno breve, ma di cui non si conosce l'esatta conformazione se non alcune note quantitative e qualitative. In altri termini il piano non può contenere una rappresentazione geometrica spaziale di riferimento, e tanto meno in termini di percezione anche sommaria delle possibili morfologie territoriali

Il progetto poi ci rimanda a un obiettivo concreto e misurabile, suddiviso in fasi e tempi, il quale si esplicita in un complesso di attori, risorse e azioni, ma soprattutto deve fare i conti, o almeno si deve porre, il compito di dare almeno abbozzi di forme primitive e di traiettorie anche sommarie della complessa sovrapposizione organizzativa del funzionamento del territorio, o della semantica quotidiana, direttamente misurabile.

Sembra chiaro a questo punto che, mentre la pianificazione strategica è l'espressione attraverso cui è possibile sintetizzare in termini politici i significati di strategia e pianificazione è *governance*, vale a dire il processo di mobilitazione e coordinamento di attori pubblici e privati per la definizione ed il raggiungimento di scopi collettivi a partire da risorse e strumenti disponibili.

Il termine progetto strategico sembra invece "mescolare" due parole che hanno a che fare con processi differenti o per lo meno sequenziali in quanto relativi a dimensioni e tempi di realizzazione completamente differenti, ma soprattutto a livelli contenutistici, strumentali e di risultato "progettuale" alquanto diversi tra loro.

Potremmo forse tentare di ipotizzare che il legislatore regionale nella fattispecie abbia voluto introdurre (con il progetto strategico) la volontà/necessità di un meccanismo

appropriato di tentativo di dar "forma territoriale" ai vari contenuti innovativi della "pianificazione strategica". Iniziando chiaramente dal progetto strategico più generale quale il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale, per passare poi ai vari piani strategici subordinati (PTCP e PAT/PATI in particolare).

Certamente per certi aspetti tutto ciò può rappresentare un azzardo in quanto passare da un piano di area vasta ad un progetto di area vasta, il passo non è ne semplice ne breve.

Ma comunque va dato atto al legislatore regionale (e alla politica amministrativa che lo sottende) di avere cercato una nuova via, sperimentale e "aperta, nel tentativo di "non morire asfissiati dalla pianistica tout court", incapace di generare i necessari passaggi operativi ed attuativi. Ragionare in termini di "progetto" costringe tutti gli operatori e gli interlocutori a confrontarsi a tutto campo sia sugli aspetti generali della pianificazione ma anche sin da subito sulle sue possibili e innumerevoli forme attuative, anche se in termini estremamente approssimativi.

In questo senso il progetto strategico dovrebbe contenere al proprio interno sia la componente strategica, che fa riferimento al raggiungimento di obiettivi di lungo periodo partendo dagli strumenti disponibili che quella concreta del progetto che si esplicita in azioni puntuali, realizzabili nell'immediato o comunque nel periodo medio breve, che siano capaci di garantire un risultato tangibile dell'intervento proposto, o almeno, e sarebbe già un grande risultato raggiunto, discutere sul concreto di possibili soluzioni delle varie problematiche aperte e poste dalla pianificazione strategica.

Il Green Tour si configura come un motore a due tempi. Ad ogni obiettivo di lungo periodo devono corrispondere delle azioni che possano essere distribuite nel tempo dando dei risultati concreti anche nell'immediato. Il tutto comunque supportato da un approccio integrato: in primo luogo per le valenze progettuali messe in gioco a livello di territorio (paesistica, economica, sociale e territoriale) e in secondo luogo per l'approccio stesso volto alla promozione economica e sociale.

Ciò può avvenire solo attraverso l'individuazione di un approccio *bottom up*, dal basso, ovvero attraverso una politica puntuale di interventi ordinari, mirati, calibrati, basati su processi virtuosi di sfruttamento e sviluppo sostenibile delle risorse locali (ambientali, economiche, culturali, ecc.) in forme adatte ai contesti locali: un approccio multi sistemico e integrato. Le condizioni dello sviluppo derivano dalla capacità dei singoli territori di *offrire* sé stessi, nel rispetto delle proprie vocazioni/tradizioni e nel rispetto del rapporto con le proprie *dotazioni* ambientali, paesaggistiche, culturali, artistiche, produttive, sociali. *Dotazioni* che non devono e spesso non possono essere assolute, ma vitali e inserite in contesti.

7.1.2 Il progetto strategico nella normativa regionale

La Legge Regionale 23.04.2004, n. 11 "Norme per il Governo del Territorio e in materia di Paesaggio" ha previsto, all'articolo 26, i cosiddetti Progetti Strategici.

In particolare l'articolo della norma propone i contenuti di seguito riportati:

"*Art. 26 – Progetti strategici.*

1. Il piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC) può prevedere che le opere, gli interventi o i programmi di intervento di particolare rilevanza per parti significative del territorio siano definiti mediante appositi progetti strategici.

2. Per l'attuazione dei progetti strategici l'amministrazione, che ha la competenza primaria o prevalente sull'opera o sugli interventi o sui programmi di intervento, promuove la conclusione di un accordo di programma, ai sensi dell'articolo 7, che assicuri il coordinamento delle azioni e determini i tempi, le modalità, il finanziamento ed ogni altro connesso adempimento.

2 bis. La Giunta regionale può approvare con la procedura di cui al comma 2, previo parere della competente commissione consiliare, i progetti strategici previsti nel documento preliminare di PTRC di cui all'articolo 25, comma 1, purché non in contrasto con il PTRC vigente.

2 ter. I progetti strategici di cui al comma 7 dell'articolo 42 della legge regionale 14 giugno 2013, n. 11 "Sviluppo e sostenibilità del turismo veneto", sono di interesse regionale ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge regionale 16 febbraio 2010, n. 11, "Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2010" qualora comportino variante ai piani urbanistici

e territoriali e sono approvati dalla Giunta regionale ai sensi dell'articolo 32 della legge regionale 29 novembre 2001, n. 35 "Nuove norme sulla programmazione".

Va rilevato, per precisione, che il comma 2 ter del succitato art. 26 fa riferimento ai seguenti contenuti:

"*7. Sono, altresì, ammesse al fondo di rotazione di cui all'articolo 45 le reti di imprese e, cioè, le imprese che sottoscrivono un atto di associazione, anche a carattere temporaneo, di imprese ovvero le imprese aderenti ad un contratto di rete, ai sensi della vigente normativa, che realizzano progetti strategici di carattere strutturale ed infrastrutturale finalizzate ad attività di particolare interesse per lo sviluppo delle località turistiche, nel rispetto della vigente normativa. I progetti strategici devono, in particolare, creare:*

a) prodotti turistici innovativi e di particolare interesse per l'area territoriale, anche ai fini della diversificazione dell'offerta turistica e della aggregazione tra attività ricettive e altri servizi turistici;

b) sinergie operative tra diversi comparti turistici della stessa area territoriale anche destinate al prolungamento della stagionalità".

Da quanto si può evincere quindi dalla normativa regionale il Green Tour rientra tra le opere di maggior rilievo/rilevanza per il territorio veneto, in quanto coinvolge il sistema territoriale allargato della prima dorsale rappresentata dalla ferrovia dismessa Treviso – Ostiglia, già inserita nei progetti di recupero regionali fin dagli anni '90.

Il dispositivo del progetto strategico è subordinato al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), strumento strategico generale per la pianificazione regionale, per cui, alcuni elementi territoriali di rilevanza particolare per il territorio, necessitano di essere attuati attraverso procedure *snelle* che, in virtù della possibilità di realizzare un accordo di programma, consente di ottenere una condivisione allargata degli obiettivi ed una collaborazione fattiva tra l'ente promotore (competente per la scala di riferimento del progetto) e i territori in cui si ha l'effettiva ricaduta del progetto (i comuni) secondo il principio di sussidiarietà.

Tale caratteristica della norma configura perciò il progetto strategico come un intervento intermedio tra il livello della programmazione di lungo periodo e quello operativo. Per questo il Green Tour diventerà il punto di partenza di un processo che ha nello studio di fattibilità qui presentato la propria radice e, attraverso la prevista cabina di regia e l'istituto del monitoraggio previsti in questo documento, costituisce lo strumento di supporto all'accordo di programma volto al *coordinamento delle azioni ed alla determinazione dei tempi, delle modalità, del finanziamento ed ogni altro connesso adempimento.*

Infine una nota particolare va fatta circa il richiamo al legame tra progetto strategico e turismo. L'inserimento di questo comma nell'articolato normativo apre un'ulteriore possibilità di attivazione del Green Tour attraverso il riconoscimento della sua funzione come strumento di promozione turistica.

In particolare il percorso individuato, che si inserisce perfettamente all'interno della Rete Escursionistica Veneta (REV), la ricchezza dei paesaggi attraversati all'interno del sistema, arricchiti da beni culturali e produzioni tipiche di pregio a livello internazionale, la molteplicità dei filamenti componenti la rete, la quale consente di innervare il territorio anche al di là dell'anello individuato come struttura portante dell'ambito territoriale della pianura veneta, compresa tra la pedemontana e le aree della pianura irrigua attorno al Po ed al Mincio.

Sono tutti elementi che identificano una realtà la cui competitività economica trova nel settore turistico una ulteriore possibilità di crescita.

In tal senso, attraverso un processo governato tramite la cabina di regia ed inserito nel sistema del monitoraggio, sarà possibile attivare delle filiere specifiche che potranno beneficiare proprio in funzione del comma 2 bis della LR 11/2004 di una ulteriore via di sviluppo.

7.1.3. I progetti strategici ed il PTRC veneto

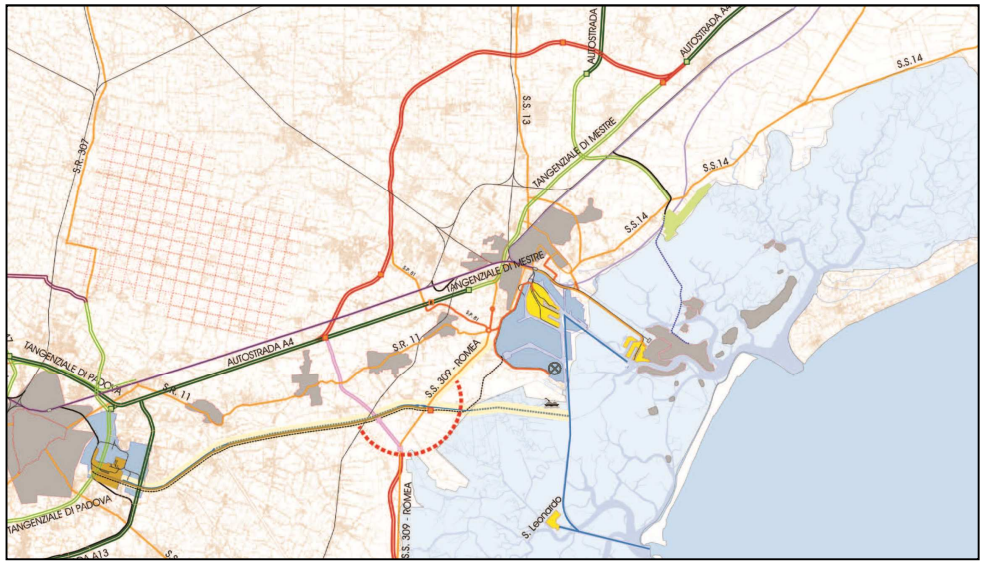
Nella tabella a lato è riportato un elenco dettagliato dei Progetti Strategici avviati dalla Regione Veneto a seguito dell'approvazione della LR 11/2004.
Appare fin da subito che il **progetto strategico "Ostiglia"** successivamente evoluto in **"Green Tour-Ostiglia"** risulta il più strutturato e completo perlomeno sotto l'aspetto normativo di avvio e programmazione.

Per quanto riguarda il PTRC Veneto si rammenta che trattasi di un Piano Regionale adottato che comunque contiene elementi prescrittivi che costituiscono "salvaguardia" in relazione al precedente PTRC approvato con DCR n. 250 del 13.12.1991.

Allo stato attuale le norme di attuazione del PTRC - variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica di cui alla DGR 427/2013 - riportano questi aspetti salienti rispetto al Progetto Strategico Green Tour:
-art. 5 "Progetti Strategici" - che rimanda all'individuazione di essi con atto specifico della Giunta Regionale;
- art. 42 "mobilità lenta" - ove la Regione *"...incentiva...i Comuni..alla realizzazione di una rete di piste ciclabili...in ambito extraurbano..per creare percorsi sicuri...e permettere una visita sostenibile e poco impattante del territorio...la Regione favorisce il recupero di linee ferroviarie storiche dismesse.."*
- art. 55 "turismo naturalistico"
- art. 56 "turismo emergente" ove si disciplina anche la REV, Rete Escursionistica Veneta di cui alla DGR 1402/2009, come ***"...un insieme di piste ciclabili, canali navigabili, percorsi a cavallo a valenza regionale...incentrata alla realizzazione di uno o più sistemi di circuiti tematici..."***
- art. 60 "sistemi culturali territoriali", ove al punto 4 si evidenzia che *"....la Regione riconosce per la non comune valenza testimoniale: i sistemi lineari ordinatori del territorio da valorizzare:* ***via Ostiglia****, via Postumia..."*

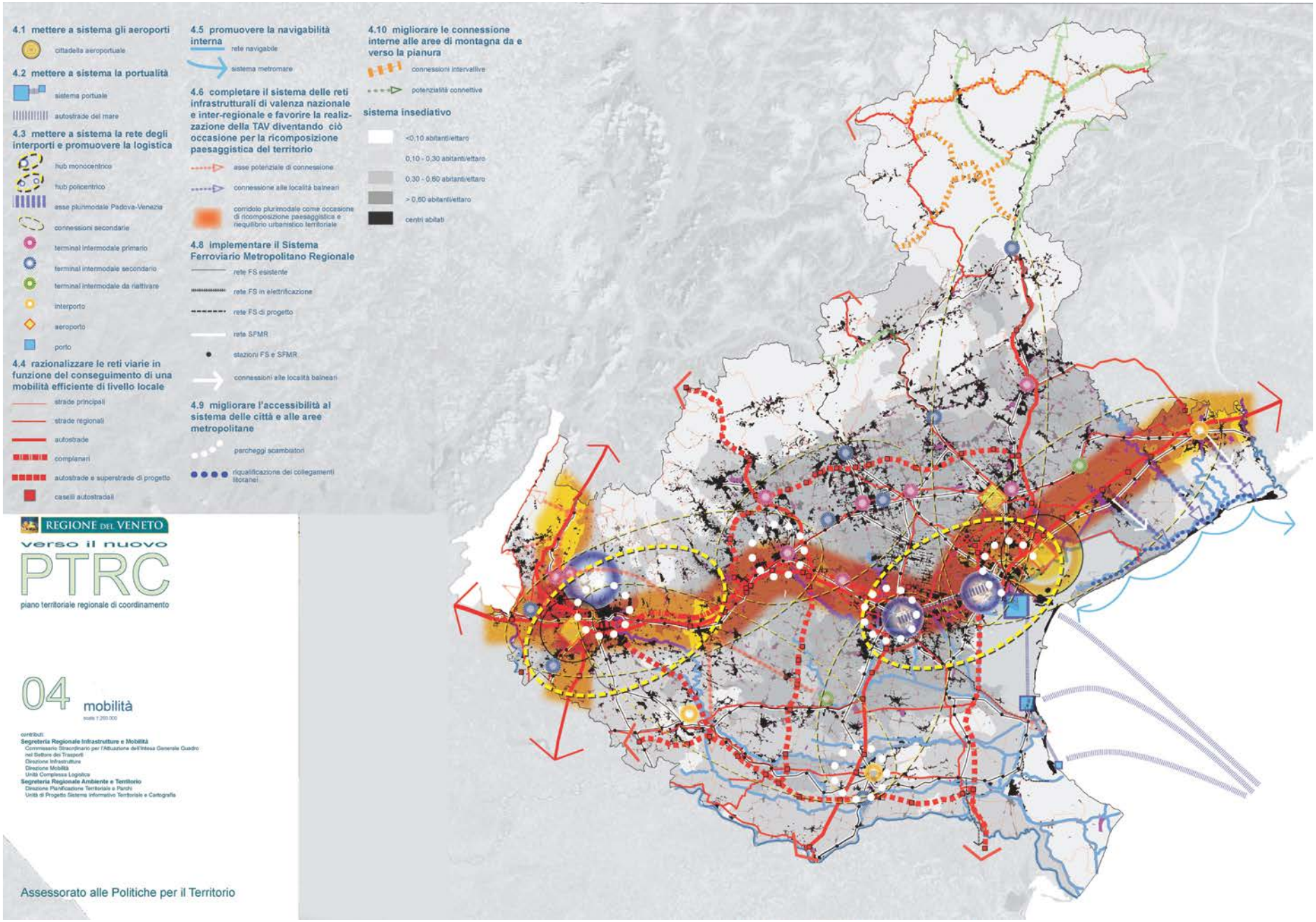
Nei successivi estratti del PTRC si evince che il tracciato della "via Ostiglia" è sempre riportato alla Tavola n. 6 "crescita sociale culturale", mentre prima appare e poi scompare nella tavola 4 "mobilità".
In ogni caso si ricorda che i diversi PTCP - ultimo quello di Verona - hanno sempre posto attenzione non solo alla via Ostiglia ma più in generale al tema della REV e degli itinerari *slow* ampiamente diffusi nella nostra Regione.

Progetto Strategico *Urban Labor* a Rovigo

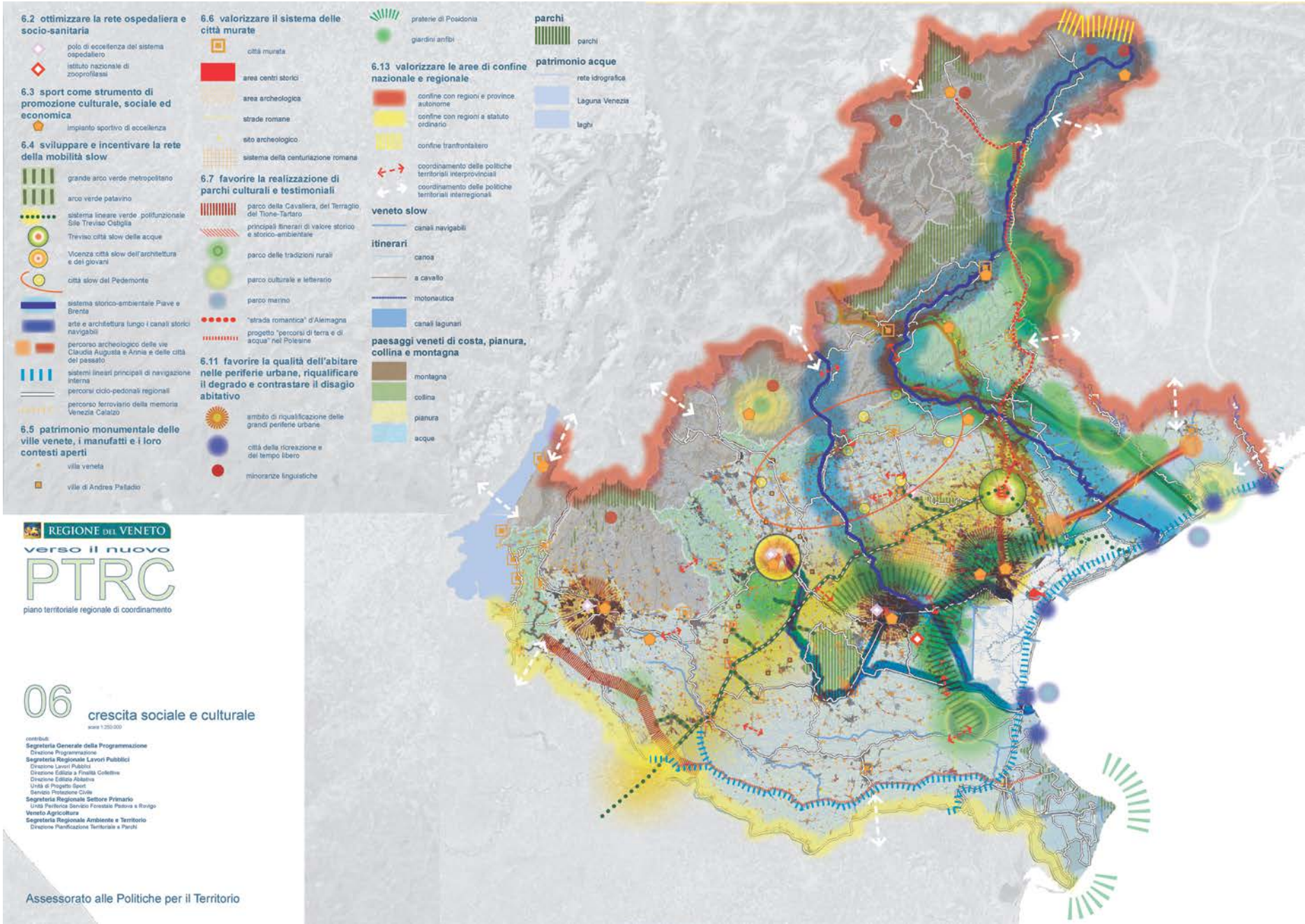


Progetto Strategico "Hub della Logistica Veneta" tra Venezia e Padova

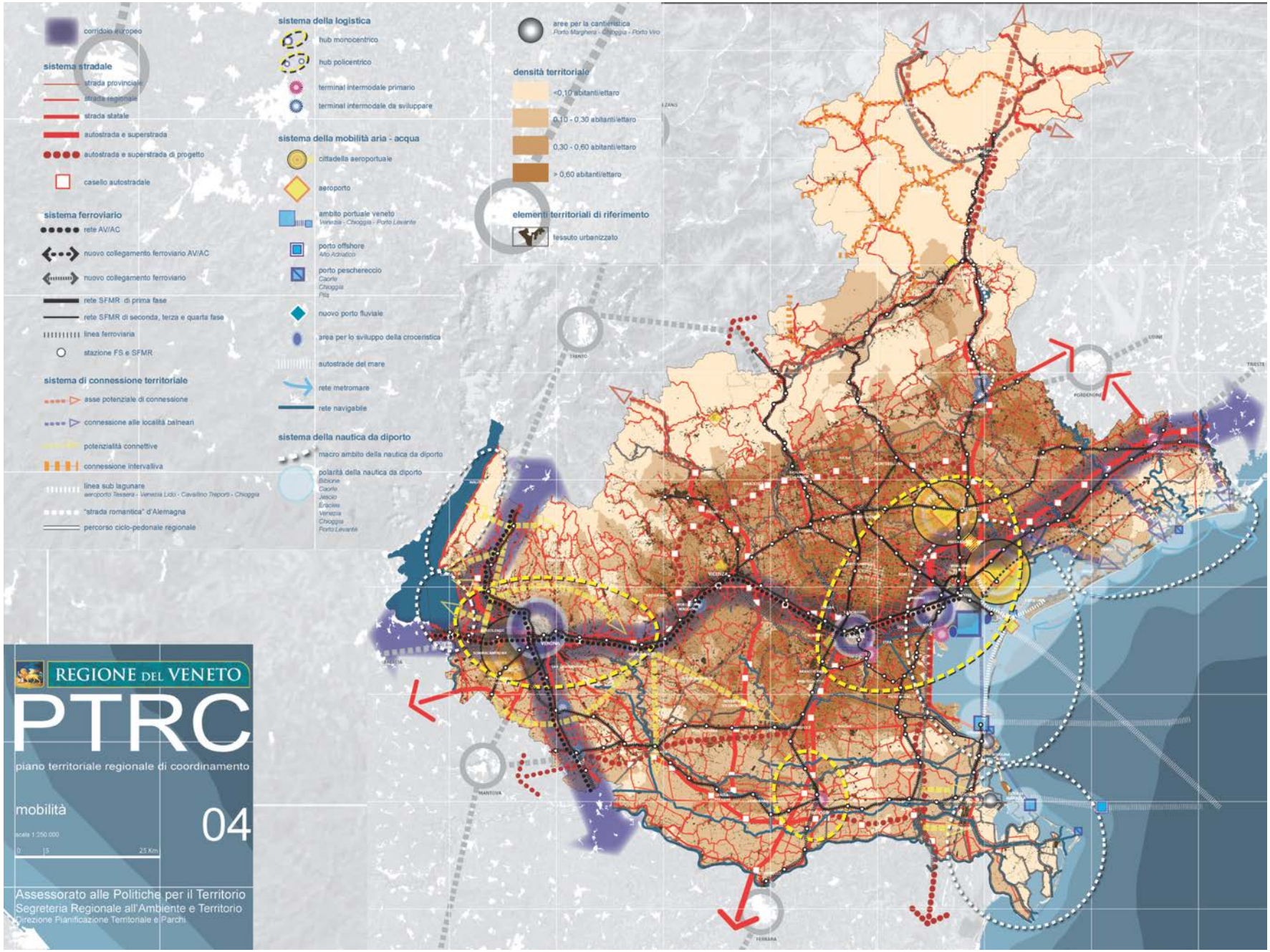
PROGETTI STRATEGICI DELLA REGIONE VENETO (AI SENSI ART. 26 LR 11/2004)					
N	**TITOLO**	**ESTREMI GIURIDICI**	**PUBBLICAZIONE**	**PRESENTATORI**	**SINTESI DEL PROGETTO STRATEGICO DALLA DGR DI RIFERIMENTO**
1	P.S. speciale per Porto Marghera	DGR n. 2358 del 08 agosto 2008	BUR n. 81 30.09.2008 -Pag. 103-117	Assessore Regionale alle Politiche per il Territorio - Renzo Marangon	Riconversione industriale ai sensi dell'art. 252-bis del D.Lgs 3 aprile 2006 n. 152 (DGR 480/2008)
2	Progetto Strategico Urban Labor	DGR n. 1872 del 23 giugno 2009	BUR n. 57 del 14 luglio 2009 Pag. 63	Assessore Regionale alle Politiche per il Territorio Renzo - Marangon	Azione strategica altamente significativa ed innovativa, ovvero nella realizzazione di una c.d. cittadella scientifica capace di esprimere ed accorpare un polo fieristico, universitario, tecnologico, di servizi, di ricerca e di sviluppo delle nanotecnologie.
3	P.S. Cittadelle Aeroportuali	DGR n. 3317 del 03 novembre 2009	BUR n. 98 del 01.12.2009 Pg. 313	Assessore alle Politiche della Mobilità e Infrastrutture - Renato Chisso	Il nodo intermodale previsto è costituito da una nuova stazione ferroviaria ipogea a cui si connette un complesso di infrastrutture di trasporto.
4	PSHub della logistica	DGR n. 4247 del 29 dicembre 2009	BUR n. 14 del 16.02.2010 -Pag. 41	Assessore Territorio - Renzo Marangon Assessore Mobilità e Infrastrutture - Renato Chisso	L'Hub del sistema Venezia-Padova-Treviso, nello schema grafico ricognitivo allegato alla Relazione Illustrativa del P.T.R.C. adottato, relativo alla portualità veneziana, viene individuato un ambito localizzativo del distretto logistico-portuale Padova-Venezia.
5	Progetto Strategico Via Ostiglia, *successivamente* Green Tour-Ostiglia	DGR n. 1986 del 30 giugno 2009	BUR n. 59 del 21 luglio 2009 Pag. 147	Assessore Regionale alle Politiche per il Territorio - Renzo Marangon Assessore alle Politiche della Mobilità e Infrastrutture - Renato Chisso	Il sedime della ex ferrovia Treviso-Ostiglia può costituire un ideale percorso ciclopedonale di sicuro richiamo per il turismo nazionale e internazionale. Si tratta di un asse strategico di penetrazione e percorrenza ciclistica attraverso tutto il Veneto con opportunità di sviluppo per imprenditori agricoli, turistici e commerciali
		DGR 101/2013	BUR 20/2013	Presidente Luca Zaia	Attuazione Progetto Strategico Ostiglia , individuazione Gruppo di Lavoro e nomina Coordinatore
		DGR 50/2014	BUR 23/2014	Presidente Luca Zaia	Implementazione del progetto strategico Ostiglia in considerazione dell'inseriomento del progetto medesimo all'interno del più ampio progetto transregionale Green Tour individuato quale Grande Evento legato all'EXPO 2015
		DGR 583/2014	BUR 52/2014	Presidente Luca Zaia	Avvio collaborazione con UNIPD per la predisposizione di uno studio di fattibilità ai fini dell'ammissibilità del progetto ai fondi UE 2014-2020. Presentazione progetto ad EXPO 2015
		DGR 1497/2014	BUR 88/2014	Presidente Luca Zaia	Il provvedimento contiene il quadro complessivo, comprensivo del piano finanziario, della programmazione regionale inrelazione alle attività che verranno promosse in occasione dell'Esposizione Universale Expo 2015. Nell'allegato "A" alla DGR, a pagina 11 è individuato il PS Green Tour.
6	Progetto Stategico Grande Guerra	DGR n. 837 del 15 marzo 2010	BUR n. 31 del 13 aprile 2010 Pag. 299	Assessore Territorio - Renzo Marangon Assessore Infrastrutture - Renato Chisso Assessore Agricoltura Turismo - Vicepresidente Franco Manzato	Tutto il territorio porta i segni di stratificazioni storiche complesse e antichissime; città, paesi e borghi, sorti a ridosso delle grandi vie storiche di comunicazione colleganti la pianura con l'area alpina e il centro europeo, costellano con i loro preziosi centri storici tutto il Massiccio del Grappa, mentre buona parte delle alture sono marcate dai segni lasciati sul territorio (strade di arroccamento, trincee, resti di baraccamenti, capisaldi, ecc.) dalla Prima Guerra Mondiale.
7	Progetto Strategico Greenways	DGR n. 836 del 15 marzo 2010	BUR n. 31 del 13 aprile 2010 Pag. 298	Assessore Territorio - Renzo Marangon Assessore Infrastrutture - Renato Chisso Assessore Agricoltura Turismo - Franco Manzato	Vari enti territoriali, hanno già evidenziato, nelle diverse forme progettuali, la necessità di definire un uso integrato dei principali fiumi, prevedendo la realizzazione di itinerari ciclopedonali in affiancamento, allo scopo di valorizzare la funzione di via di comunicazione non solo commerciale, ma anche turistica, legata alla "mobilità lenta", e ad aspetti rilevanti culturali, storici e sociali del nostro territorio.
8	Progetto Strategico Ville Palladiane	DGR n. 1851 del 15 novembre 2011	BUR n. 91 del 6 dicembre 2011 Pag. 12	Vicepresidente - Marino Zorzato	Con DGR 2214/2006 la Giunta Regionale ha dato avvio al Progetto Strategico ai sensi dell'art. 26 L.R. 11/2004, denominato "Le Ville di Andrea Palladio", con la finalità di definire indirizzi e norme che possano dare corso a interventi di restauro sui luoghi aperti afferenti le ville palladiane.
9	PS Centri Storici	DGR n. 2741 del 24 dicembre 2012	BUR n. 109 del 28.12.2012 Pg 279-291	Assessore Marialuisa Coppola	Progetto strategico regionale per la rivitalizzazione dei centri storici e urbani e la riqualificazione delle attività commerciali



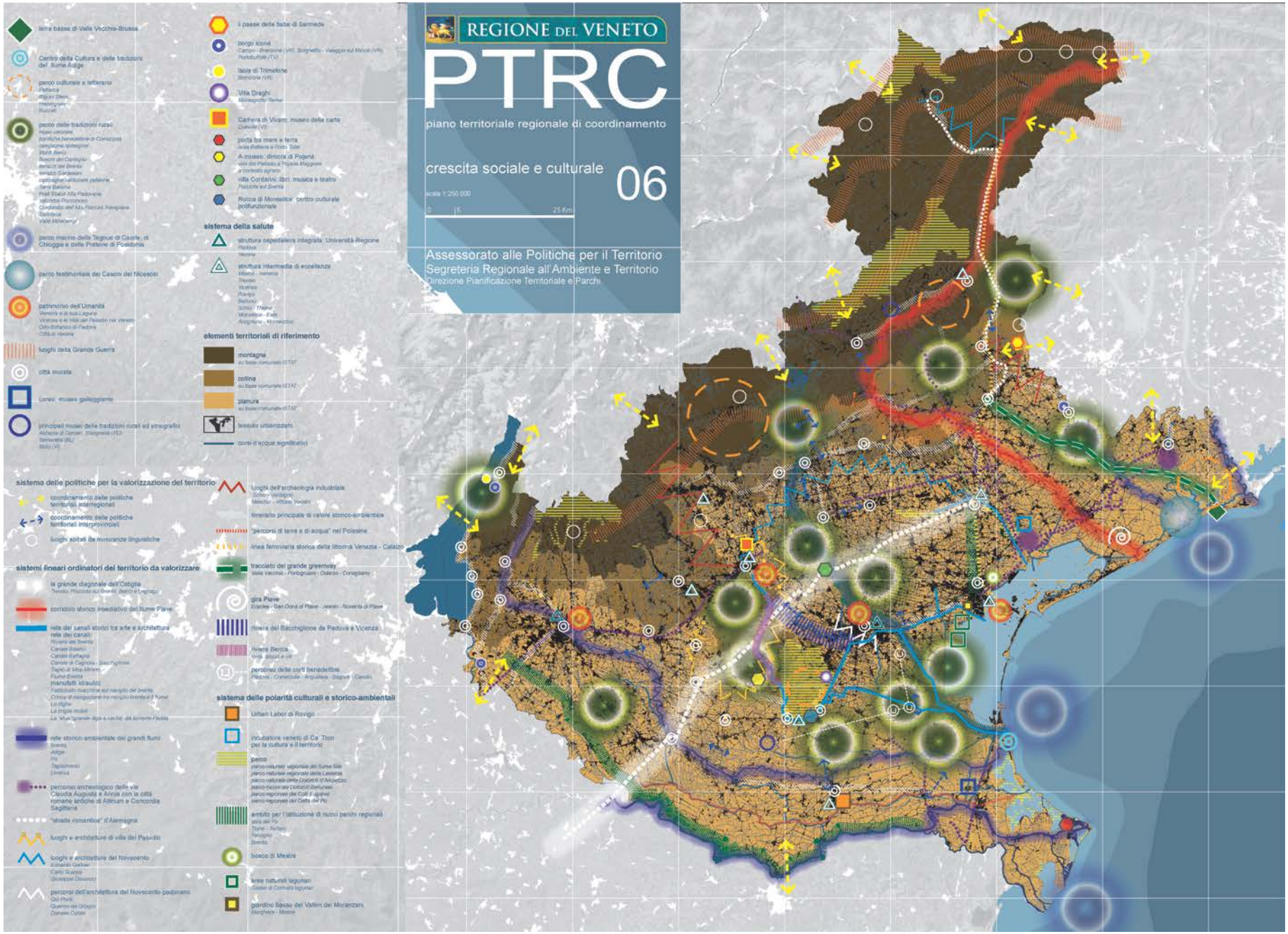
Estratto Tavola **04 mobilità** – **PTRC 2007** – **DGR 2587** 7 agosto 2007 – la rete ciclabile all'interno di questa tavola non è stata campita



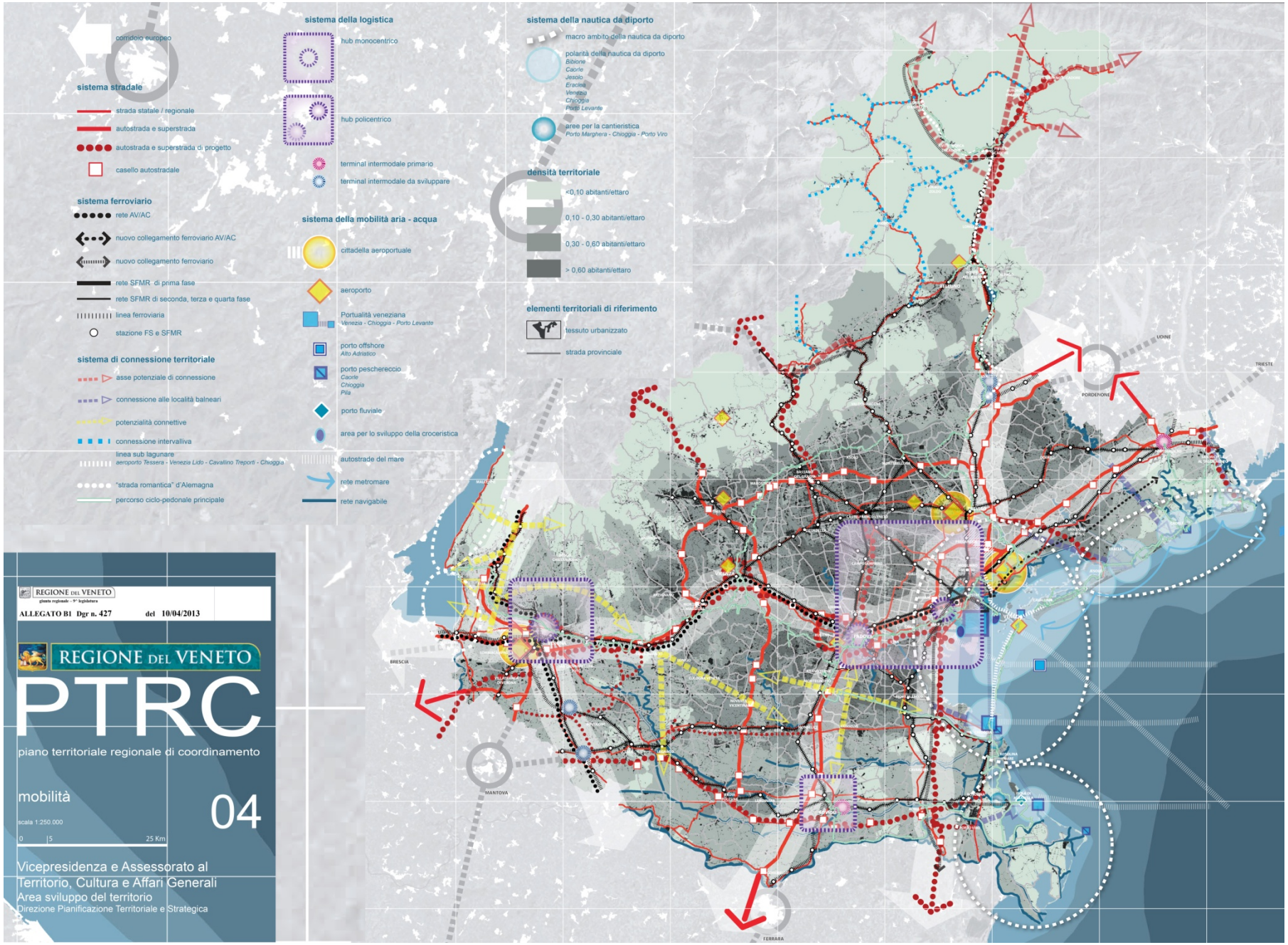
Estratto Tavola **06 crescita sociale e culturale** – **PTRC 2007** – **DGR 2587** 7 agosto 2007 – la rete ciclabile è stata campita in pallini verdi evidenziati da una fascia gialla con la denominazione "sistema lineare verde polifunzionale Sile Treviso Ostiglia"



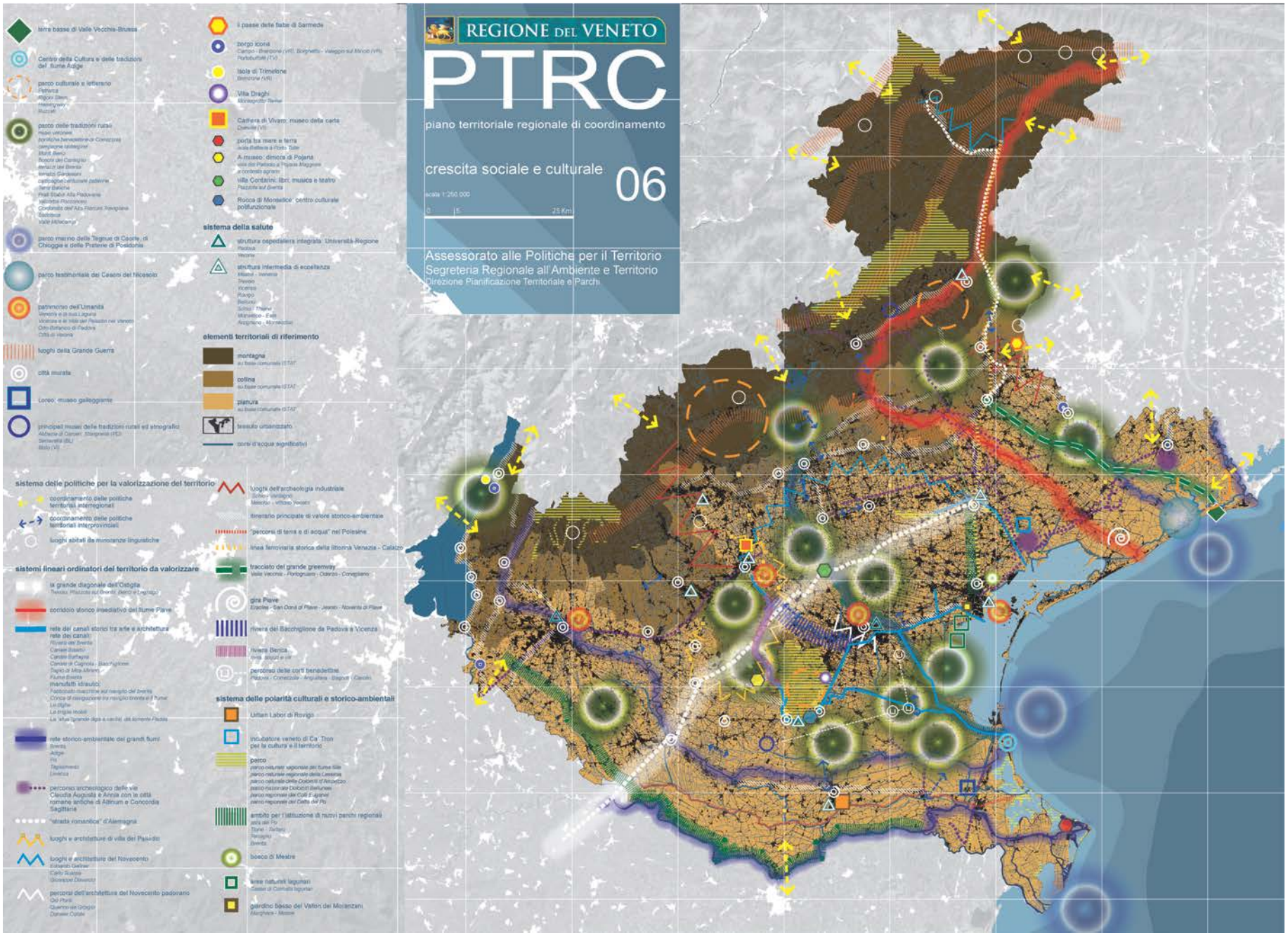
Estratto Tavola **04 mobilità** – **PTRC 2009** – **DGR 372** 17 febbraio 2009 – la rete ciclabile è stata campita con una linea bianca contornata da una linea nera e denominazione "percorso ciclopedonale regionale"



Estratto Tavola **06 crescita sociale e culturale** – **PTRC 2009** – **DGR 372** 17 febbraio 2009 – la rete ciclabile è stata campita con una linea tratteggiata bianca e denominazione "la grande diagonale dell'Ostiglia Treviso, Piazzola sul Brenta, Berici e Legnago"



Estratto Tavola **04 mobilità – PTRC 2013 – DGR 427** 10 aprile 2013 – in questa tavola la Treviso-Ostiglia non è campita e nella lettura viene convertita sulla campitura di altre reti ciclabili evidenziate con linea banca contornata da una linea verde



Estratto Tavola **06 crescita sociale e culturale** – **PTRC 2009** – **DGR 372** 17 febbraio 2009 – la rete ciclabile è stata campita con una linea tratteggiata bianca e denominazione "la grande diagonale dell'Ostiglia Treviso, Piazzola sul Brenta, Berici e Legnago"

Università degli Studi di Padova
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

7.2.LA BANCA DATI TERRITORIALE

La Banca Dati Territoriale del Green Tour è costituita da oltre 600 files shape che sono forniti in allegato su supporto digitale (DVD)

E' prevista la fornitura di un *reader* che permetterà a tutti la lettura in forma dinamica delle mappe tematiche allegate al Progetto Strategico, permettendo così l'interazione complessa tra le informazioni della Banca Dati al fine di individuare scenari e opportunità territoriali altrimenti impossibili con i software tradizionali.

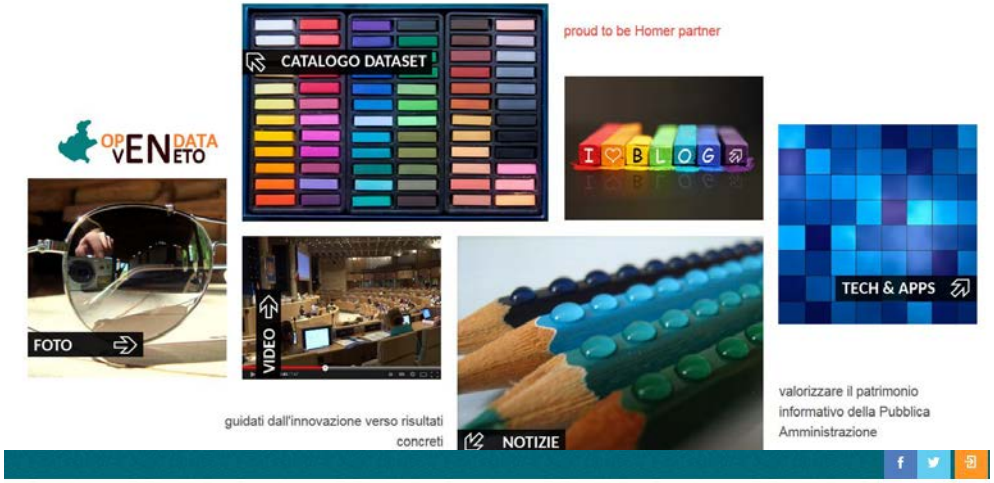
Sarà opportuno individuare, dopo l'approvazione del Progetto Strategico, un apposito soggetto (Direzione/Ufficio Regionale) che terrà aggiornata la Banca Dati e la renderà pubblica in modo *user-friendly* secondo le politiche degli *open data* così come previsto nella DGRV 2301 del 29.12.2011, pubblicata sul BUR n. 8 del 24.01.2012.

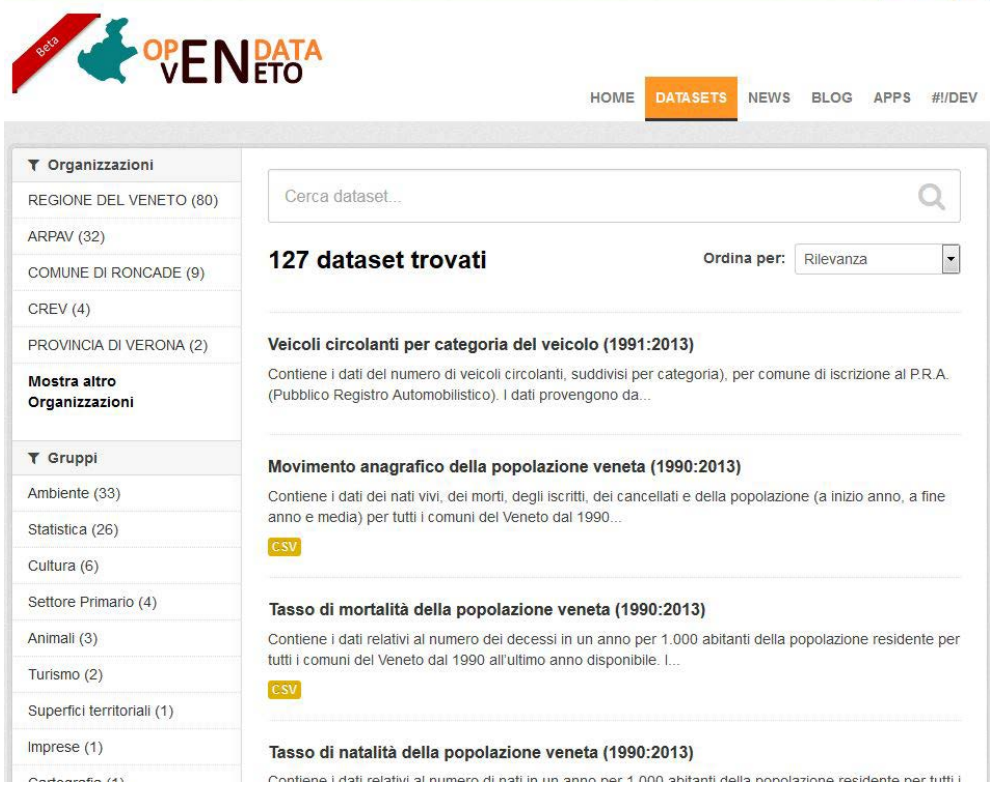
Si evidenzia che la Banca Dati del P.S. Green Tour ha notevolmente aggiornato i contenuti della vecchia banca dati della R.E.V., Rete Escursionistica Veneta di cui alla DGRV 1402 del 19.05.2009, sistematizzandoli ed implementandoli con le informazioni sul territorio regionale.

Riportiamo di seguito le mappe tematiche relative ai 4 aspetti-chiave del cluster Green Tour: Camminare - Pedalare - Navigare - Cavalcare.

Per ogni tematismo sono stati individuati i principali tracciati noti descrivendoli in apposita legenda.

Dall'analisi appare più strutturata la rete delle vie ciclabili (pedalare) ma anche la recente attività regionale sui Cammini della Fede (percorsi a piedi di carattere spirituale) raccoglie un significativo numero di tracciati-itinerari.





7.2.1.Green Tour:"CAMMINARE"

I **Cammini** censiti, come si può vedere dalla mappa seguente, sono circa **13** tra cui noi annoveriamo i principali che sono:

La Grande Rogazione di Asiago si tratta di una processione religiosa che da secoli gli abitanti della zona ripetono lungo un cammino che si snoda nel territorio parrocchiale attraverso pascoli e sentieri per ben 33 km. In origine la Rogazione aveva una funziona propiziatoria, veniva eseguita cioè per auspicio di un buon raccolto.

Il Cammino di Sant'Antonio racconta la storia del Santo.
In ricordo del 13 giugno 1231, da secoli i pellegrini devoti ripercorrono il suo ultimo viaggio, dopo aver ricevuto benedizione e credenziale dai frati, affrontano il cammino di circa 25 km per giungere alla Basilica che ne custodisce il corpo.

La Via dei Papi è un insieme di cammini silenziosi e vibranti che si immergono nei boschi e si aprono ai profili delle Dolomiti, itinerari naturalistici e contemplativi scelti da Giovanni Paolo II e da Benedetto XVI per periodi di riposo e profonda preghiera.

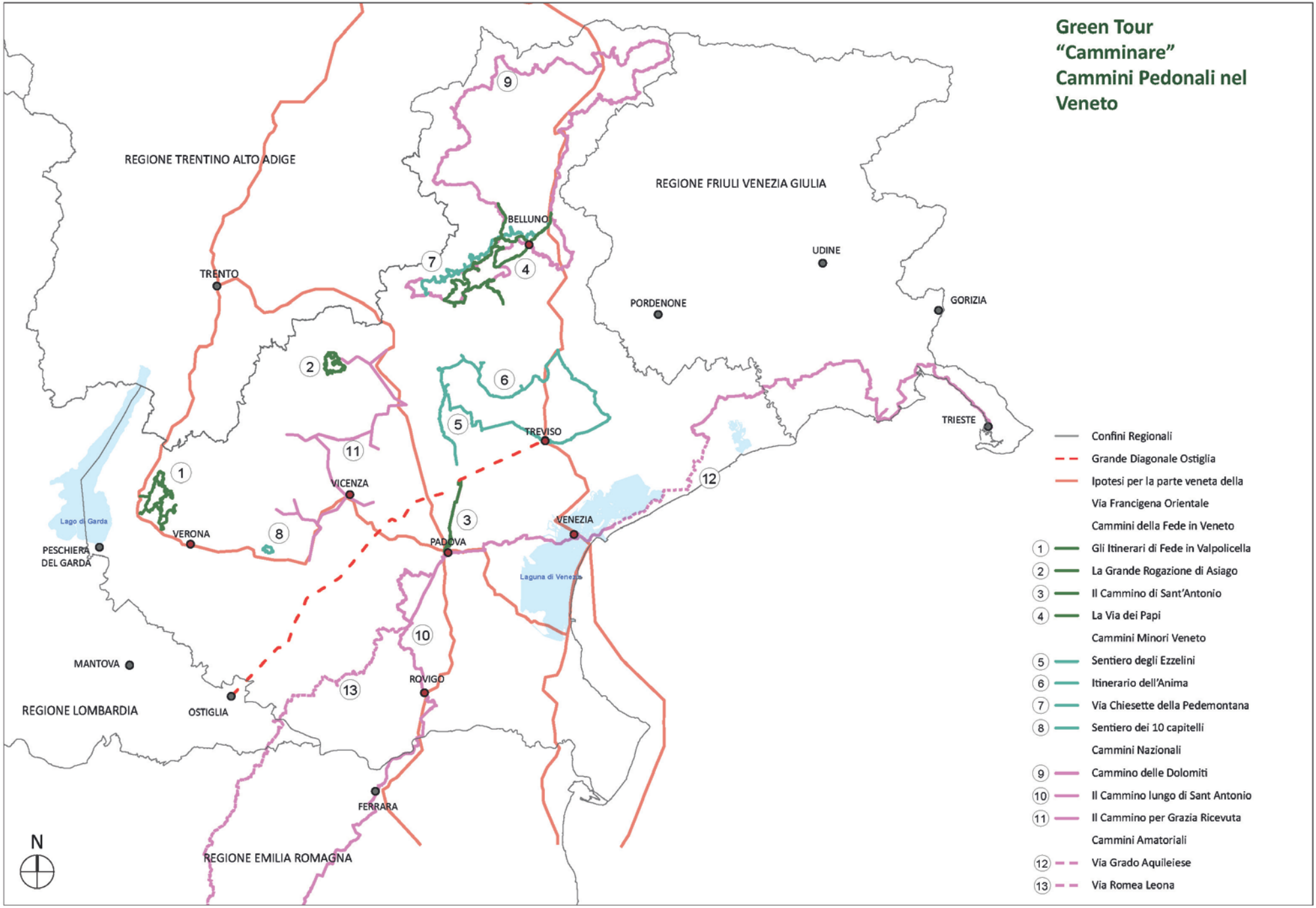
Il cammino per Grazia Ricevuta, tra i principali Santuari ex-voto e i luoghi più frequenti della Provincia di Vicenza fatti edificare per volontà popolare in seguito ad apparizioni della Madonna.

Via Francigena Orientale che assunse anche il nome di Via Romea (nome etimologicamente legato alla meta Roma). Si può ritenere che la Via in terra Veneta si appoggiasse ad alcune principali strade consolari romane.
Come si può notare anche dalla mappa la Via Francigena Orientale era un collegamento ad altri cammini di fede come "La Grande Rogazione di Asiago", "Cammino di Sant'Antonio", "Itinerari di fede di valpolicella".

Link utile che ci è servito nelle ricerche è:
www.camminidellafedeinveneto.org/cammini-della-fede-in-veneto

La Grande Rogazione di Asiago

Il Cammino di Sant'Antonio



Università degli Studi di Padova
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

7.2.2.Green Tour:"PEDALARE"

Il sistema a lenta percorrenza "**Green Tour**" trova negli amanti delle due ruote i maggiori benefici. La lunghezza variabile dei percorsi e le diverse possibilità attrattive che questi offrono sono particolarmente adatte alle escursioni in bicicletta. Il sistema del "Green Tour" andrà a godere di una già vasta e consolidata rete di percorsi ciclabili di vario interesse sia questo naturalistico, ambientale o paesaggistico, a cui darà ulteriore spinta la dorsale della Treviso – Ostiglia, che taglia trasversalmente il territorio, offrendo così la possibilità di intersecare il proprio percorso con quello delle reti tematiche.

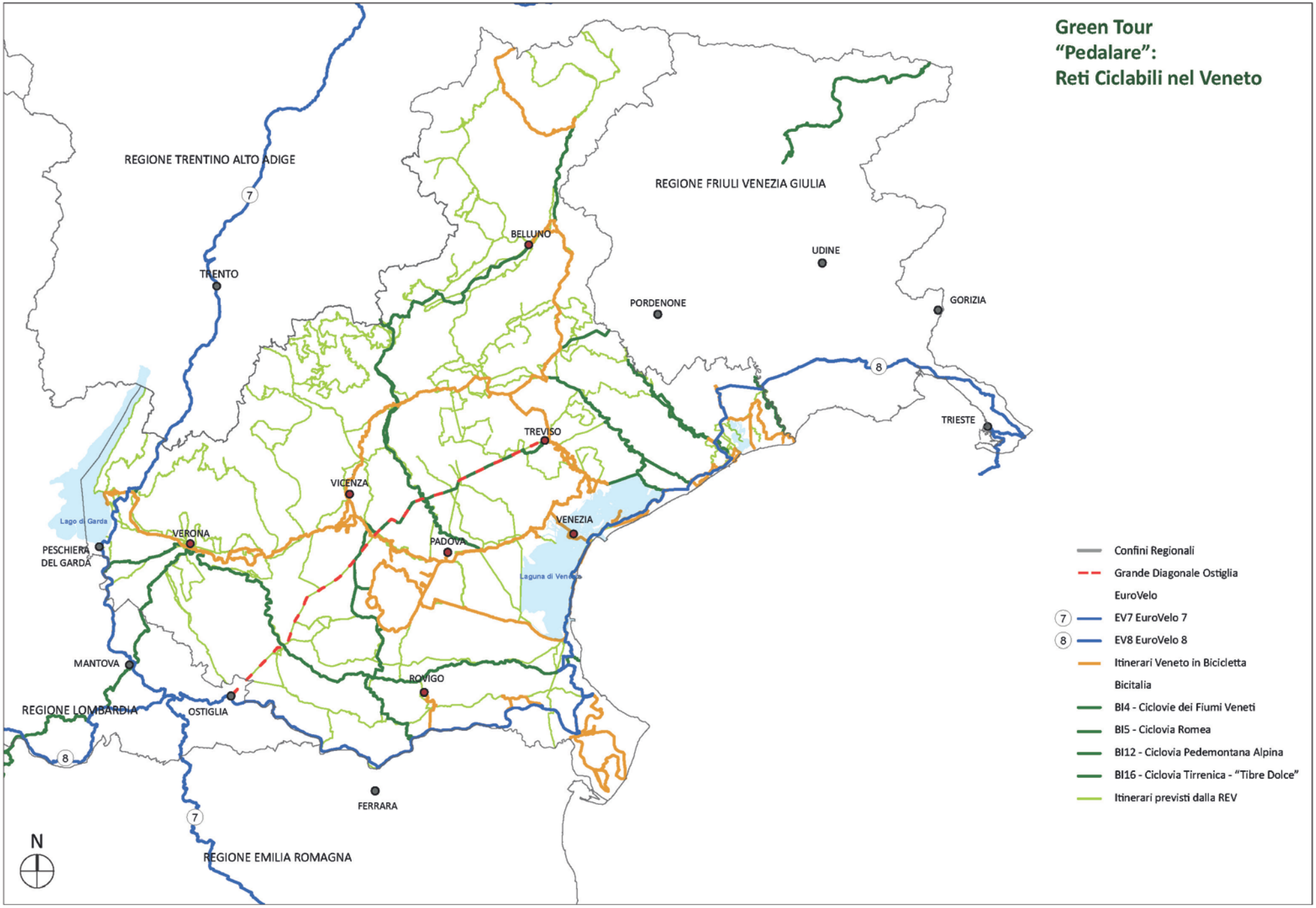
Tra le reti già esistenti che coprono in larga misura il territorio del Veneto e si espandono ben oltre i suoi confini territoriali ci sono quelle di **Bicitalia**, deve intendersi come un network nazionale che considera esclusivamente gli ambiti di collegamento di grande respiro, ovvero vengono qui proposti itinerari ad uso della bicicletta di dimensione sovraregionale o di collegamento con i Paesi confinanti ed **Eurovelo**, la rete ciclabile europea, è un progetto del **ECF** (*EuropeanCyclists' Federation*) teso a sviluppare una rete di 12 itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente europeo. Il progetto prevede oltre 70000 km di rete ciclabile di cui più di 40000 km già in essere.
A queste si aggiungono i percorsi chiusi e tematici della rete **Veneto in Bicicletta**, come l'anello del **Parco dei Colli Euganei** ed il **Girasile**, che permettono ai cicloamatori o cicloturisti di attraversare i parchi del Veneto nella loro interezza.

EV7 – Euro Velo 7 detta anche il percorso del Sole **è uno dei percorsi più lunghi della rete ciclistica ideata dalla ECF**, e anche uno dei più "dritti" nel seguire una direttrice nord-sud: in più di 7'400 chilometri si va da Capo Nord in Norvegia fino all'isola di Malta nel Mediterraneo, passando per Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria e Italia. La varietà di paesaggi che si incontrano lungo EV7 è molto ampia, e questo fa di EV7 uno dei percorsi più belli dal punto di vista naturalistico di tutta la rete Eurovelo.

EV8 – Euro Velo 8 detta anche l'itinerario del mediterraneo è dedicato all'esplorazione del Mediterraneo, o perlomeno della sua costa nord. Partendo dallo stretto di Gibilterra infatti si attraversano Spagna, Francia, Italia, Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania e Grecia per arrivare infine a Cipro, visitando entrambe le parti di questa isola purtroppo divisa in due dal 1974.
Il percorso prevede il superamento di diversi passi di montagna, e da questo punto di visto è forse uno dei più difficili della rete Eurovelo. Le infrastrutture ciclistiche sono generalmente poco sviluppate in queste zone, e le strade trafficate.

Il tracciato della Treviso – Ostiglia nel comune di Quinto di Treviso nel Parco Naturale del Fiume Sile

EV7 – EuroVelo 7 – percorso del Sole



Università degli Studi di Padova

ICEA

GREEN TOUR Verde in movimento

7.2.3.Green Tour:"CAVALCARE"

I **Percorsi Ippici** censiti, come si può vedere dalla mappa seguente, sono circa **7** tra cui noi annoveriamo i principali che sono:

L'Ippovia del Po, si sviluppa da Crissolo (Piemonte) a Porto Viro (Veneto).
Il tracciato attraversa città come Torino, Chivasso, Casale Monferrato, Piacenza, Castelmassa, Ostiglia, Ferrara.
La lunghezza totale del percorso è circa 650km e viene suddiviso in 4 tratte principale per facilitarne la fruizione.

L'Ippovia del Brenta, si sviluppa per circa 200 km e collega Chioggia ad Asiago.
Il percorso è privo di dislivelli importanti e pericoli, si sviluppa sugli argini del fiume Brenta il cui fondo è sterrato con ghiaia o terra battuta.

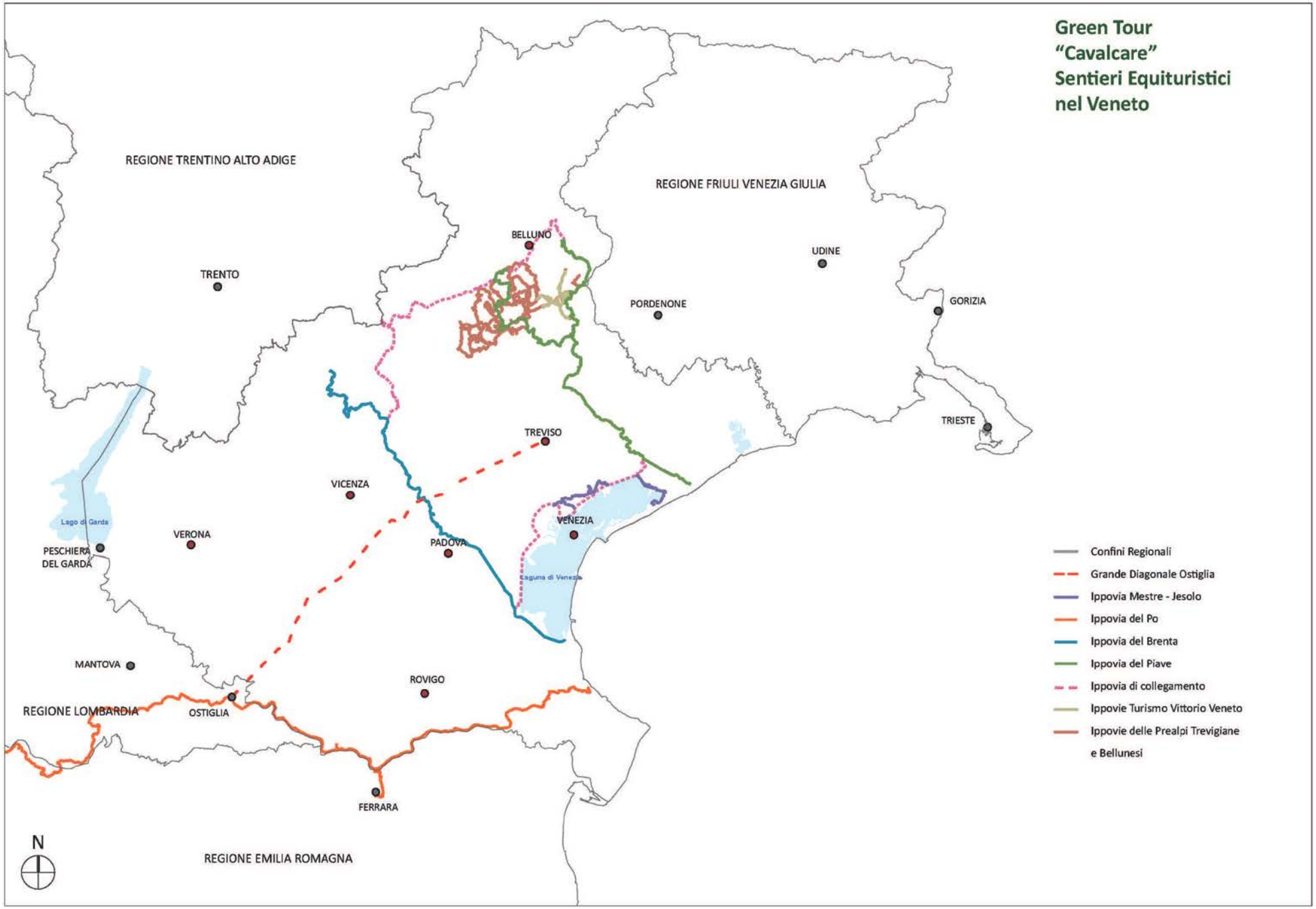
L'Ippovia del Piave si sviluppa per circa 150 km, collegando Cortellazzo (VE) a Trichiana (BL). Paesaggi ed ambienti diversi, il mare, la pianura, la collina e la montagna.
Ogni tappa ha un punto di ristoro per cavalli e cavalieri.

L'Ippovia delle Prealpi Trevigiane e Bellunesi si sviluppa per circa 220 km suddividendosi in 16 percorsi che attraversano i paesaggi di Valdobiadene, Conegliano, Cison di Valmarino e Vittorio Veneto. In particolare questa ippovia ha valenza naturalistica in quanto attraversa zone SIC (Siti di Interesse Comunitario) e ZPS (Zone di Protezione Speciale).

N°	IPPOVIE	LUNGHEZZA COMPLESSIVA	LUNGHEZZA INTERESSATA DA GREEN TOUR
1	Ippovia del Po	800 km	150 km
2	Ippovia del Brenta	116 km	116 km
3	Ippovia Mestre-Jesolo	85 km	85 km
4	Ippovia del Piave	145 km	65 km

Ippovia del Piave

Ippovia delle Prealpi Trevigiane e Bellunesi



Università degli Studi di Padova

ICEA

GREEN TOUR Verde in movimento

7.2.4.Green Tour:"NAVIGARE"

I **Percorsi Navigabili** che interessano il Green Tour, come si può vedere dalla mappa seguante, sono circa **7** tra cui noi annoveriamo i principali che sono:

L'Adige è un fiume dell'Italia nordorientale, nasce presso il Passo Resia nell'Alta Val Venosta in Alto Adige e sfocia nel Mar Adriatico presso Chioggia. Ha una lunghezza di circa 410 km. Attraversa città come Trento, Verona, Legnago, Cavarzere.

Il o la Brenta è un importante fiume italiano che nasce dal Lago di Caldonazzo e di Levico in Trentino Alto Adige, è uno dei principali fiumi tra quelli che sfociano nell'Alto Adriatico a nord del Po ed è lungo circa 174 km.

Il Marzenego è un fiume del veneto che scorre tra le Province di Treviso, padova e Venezia. Nasce da una risorgiva in località Fratta di Resana si estende per circa 35 km e sfocia presso la laguna di Venezia presso Parco San Giuliano.

Il Dese è un fiume di risorgiva del Veneto Centrale, nasce da risorgive in località Brentelle presenta acque lente e torbide e sfocia in Laguna presso la palude di Cona. Ha una lunghezza di circa 52 km.

Il Sile è un fiume di risorgiva del Veneto nasce da varie risorgive distribuite tra Casacorba di Vedelago (TV) e Torreselle di Piombino Dese (PD), scorre da ovest verso est e una volta bagnato il capoluogo della Marca piega in direzione sud-est verso la Laguna Veneta. Un tempo sfociava a Portegrandi ma nel 1683 la Serenissima ne devio il corso tramite il canale Taglio del Sile che ne trasferisce le acque sul vecchio letto del Piave. Sfocia infine sull'Adriatico andando a dividere il Lido di Jesolo dal Litorale del Cavallino.

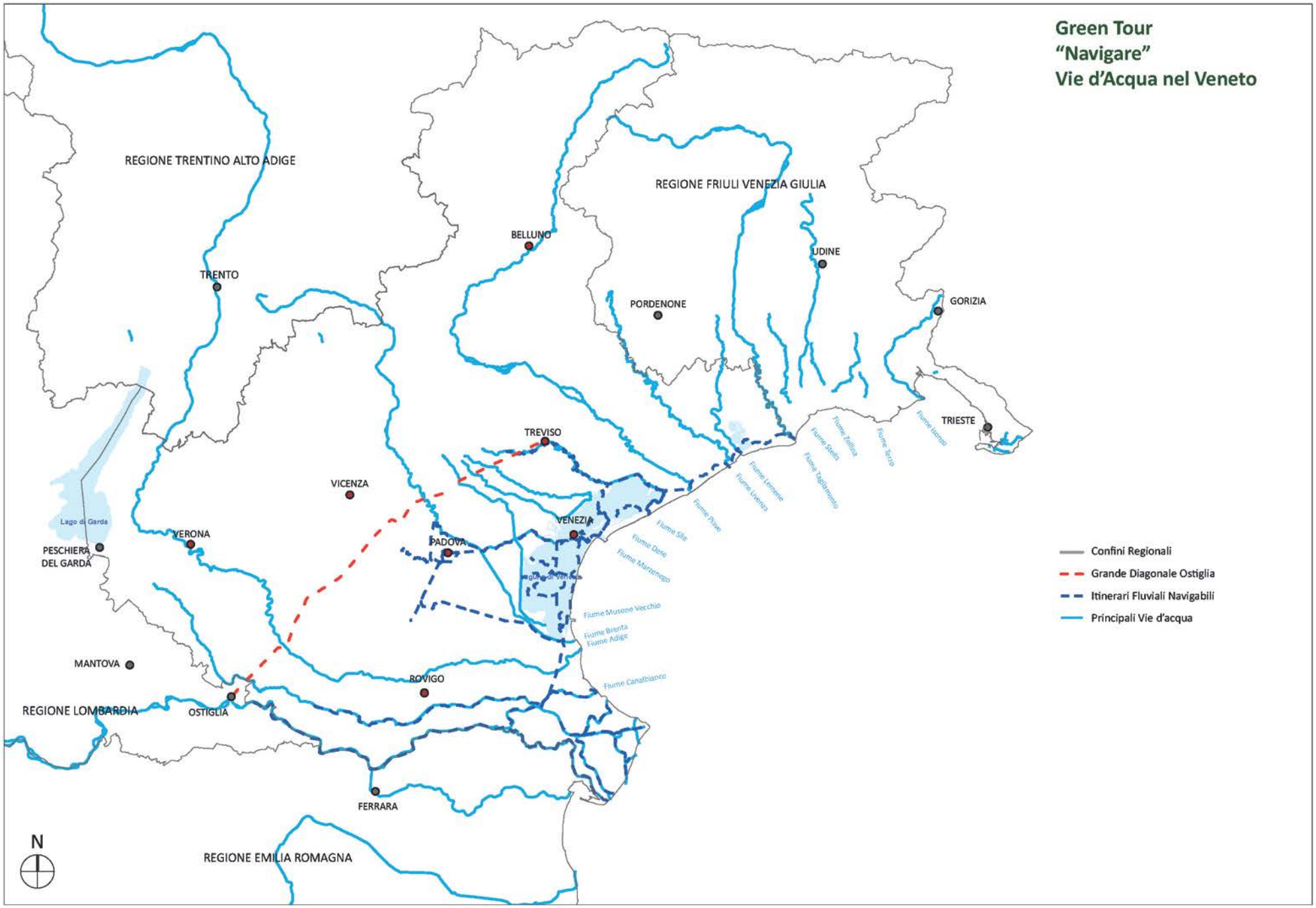
Il o la Piave è un fiume italiano che scorre interamente in Veneto nell'omonima valle. È noto in tutta la penisola come "Il Fiume Sacro alla Patria" in memoria dei combattenti di cui fu teatro la prima guerra mondiale. Nasce nelle Alpi Orientali (nelle Alpi Carniche) la sua foce è nel Mar Adriatico a nord-est di Venezia, presso il porto di Cortellazzo. Ha una lunghezza di circa 231 km.

Il Livenza è un fiume italiano nord-orientale, lungo 112 km che sfocia nel Mar Adriatico. Lungo il suo percorso segna per una breve parte il confine tra Veneto e Friuli.

La mappa sotto riportata illustra tutte le principali Vie d'Acqua le quali in alcuni tratti non possono essere usufruite da mezzi ad elica e motore ma altri mezzi come kayak, canoe, zattere invece posso navigare senza alcun problema.

N°	FIUME	LUNGHEZZA COMPLESSIVA	LUNGHEZZA INTERESSATA DA GREEN TOUR
1	Sile	95 km	95 km
2	Dese	55 km	55 km
3	Marzenego	35 km	35 km
4	Musone Vecchio	25 km	25 km
5	Brenta	175 km	125 km
6	Adige	410 km	196 km
7	Po	652 km	150 km

Fiume Sile, escursione in gommone


Green Tour
"Navigare"
Vie d'Acqua nel Veneto
REGIONE TRENTINO ALTO ADIGE
REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
REGIONE LOMBARDIA
REGIONE EMILIA ROMAGNA
TRENTO
BELLUNO
UDINE
PORDENONE
GORIZIA
TRIESTE
TREVISO
VICENZA
VERONA
PADOVA
VENEZIA
PESCHIERA DEL GARDA
Lago di Garda
MANTOVA
OSTIGLIA
ROVIGO
FERRARA
Fiume Isonzo
Fiume Terzo
Fiume Zellina
Fiume Stella
Fiume Tagliamento
Fiume Lemene
Fiume Livenza
Fiume Piave
Fiume Sile
Fiume Dese
Fiume Marzenego
Fiume Musone Vecchio
Fiume Brenta
Fiume Adige
Fiume Canalbianco
Confini Regionali
Grande Diagonale Ostiglia
Itinerari Fluviali Navigabili
Principali Vie d'acqua
N

7.3. IL MODELLO DI PROGETTAZIONE STRATEGICA

7.3.1. La struttura generale

Il Green Tour come già accennato precedentemente è uno strumento che assomma al suo interno sia la valenza propria della pianificazione strategica (molteplicità della obiettivi, visione di lungo periodo, partecipazione della popolazione al processo di *governance*), che quella della progettazione la quale deve necessariamente avere un carattere concreto in grado di garantire il raggiungimento degli obiettivi individuati.

Questo documento quindi ha consentito rispondere appieno a quanto previsto nella Delibera della Giunta Regionale n. 583 del 29/04/2014, completando le fasi di definizione della strategia di progetto, di sviluppo del progetto strategico e di condivisione territoriale per l'approvazione del progetto strategico.

Ha altresì avviato le fasi successive, ovvero ha fornito gli strumenti per la candidatura europea e *fund raising* del progetto strategico, oltre che definire e delineare i caratteri del monitoraggio sulla realizzazione delle attività.

Quanto dovrà essere realizzato ora è la fase realizzativa che, partendo dai contenuti delineati, dovrà tradurli in attività concrete.

Lo studio qui presentato è stato articolato così da garantire il raggiungimento di entrambe le finalità.

Si è innanzitutto configurato come una sorta di agenda di lavoro, di un sistema di *governance* tra Enti Locali, organizzazioni datoriali, organizzazioni sindacali, associazioni di categoria ed altri decisori strategici impegnati nella promozione dello sviluppo locale intorno ai temi dello sviluppo sostenibile, della mobilità lenta, del turismo e della salute.

Questa parte del lavoro è stata organizzata attorno ad un processo condiviso che costruisce una visione del futuro capace di mobilitare gli *stakeholder* (portatori di interessi) e la comunità locale (opinione pubblica), ma soprattutto è stato costruito un processo di condivisione territoriale e partecipazione in grado di consolidare nel tempo la visione proposta e quindi renderla trasformabile in azioni concrete. Attraverso questo processo, il sistema territoriale di riferimento composto da comuni direttamente interessati e comuni secondariamente coinvolti, è stato condotto un in processo di ricognizione e confronto delle e sulle tematiche ambientali, sociali ed economiche che hanno portato all'individuazione sia di obiettivi generali che di elementi puntuali. Nella fattispecie gli obiettivi, che sono di medio-lungo periodo, risultano essere perseguibili attraverso percorsi d'azione, anche alternativi, valutabili in base alle mutate condizioni del contesto, delle risorse finanziarie, tecniche, organizzative, di consenso che di volta in volta saranno disponibili.

Il risultato ottenuto da questa parte di lavoro è un resoconto e una sintesi delle decisioni di un processo inclusivo, una agenda di temi e obiettivi condivisi ma aggiornabili, la testimonianza scritta e descritta di una nuova volontà di cooperazione. Un processo che dialoga in maniera appropriata e trasparente con gli strumenti di governo del territorio e dello sviluppo: i piani prescrittivi, le leggi, le politiche pubbliche.

La parte maggiormente progettuale invece presenta caratteri volti a costruire uno strumento in grado di garantire:

- la coerenza e congruenza tra i diversi strumenti di programmazione esistenti sul territorio e tra gli attori istituzionali di diverso ordine;
- il superamento dei limiti comunali, tipico degli strumenti urbanistici tradizionali, e ricerca di una dimensione operativa di area vasta;
- il superamento dell'approccio autorizzativo e vincolistico a vantaggio di una logica che premia il carattere concertativo e partecipato;
- la responsabilizzazione dei diversi attori che partecipano al processo di progettazione puntuale ed implementazione del progetto all'interno di una vision comune;

- l'accettazione da parte di tutti i soggetti coinvolti delle regole di formulazione, attuazione e revisione del progetto strategico al fine di poter beneficiare della possibilità di modificare in tempo e nel tempo quegli stralci funzionali/azioni che incontrano ostacoli per la loro realizzazione o che le modificate condizioni economiche, sociali o congiunturali rendono anacronistici o poco efficaci rispetto all'obiettivo assegnato.

Nella fattispecie questa parte progettuale ha nei capitoli di analisi territoriale, nella lettura di coerenza con la pianificazione sovraordinata, nella valutazione della struttura fisica del percorso, dei costi relativi alla sua realizzazione e della congruenza degli strumenti di pianificazione comunale al progetto strategico un aspetto chiave per la realizzabilità dell'opera. In particolare, attraverso il riconoscimento di ambiti territoriale caratterizzati da un elevato livello di omogeneità (le dorsali trattate in precedenza) e di porzioni di territorio caratterizzate da una notevole singolarità in quanto connotate da una molteplicità di relazioni tra il Green Tour e la REV (nodi verdi), è possibile la traduzione degli obiettivi generali in progetti puntuali che comunque dovranno rimanere caratterizzati da una coerenza generale a scala territoriale.

Le dorsali individuano una sorta di bacini, ovvero degli ambiti territoriali che, attraversati o toccati dal Green Tour, sono caratterizzati da un particolare paesaggio o un rilevante aspetto naturalistico, da una peculiarità di rilievo in ambito storico e/o artistico, da una particolare tipologia di produzione agricola e artigianale. In particolare si distinguono quattro tipologie di area:

- aree a vocazione naturalistica: zone con particolare valenza naturalistica e/o paesaggistica riconosciuta (aree protette, parchi naturali, oasi…);
- aree a vocazione culturale: zone nella quali sorgono monumenti di grande prestigio (edifici civili e religiosi, musei…) o sistemi di beni artistici e/o architettonici che caratterizzano una parte del territorio (ville venete, aree archeologiche, sistemi museali…);
- aree a vocazione di tipicità: zone con particolare valore nell'ambito della produzione artigianale e delle specialità enogastronomiche;
- aree urbane: zone in cui il Green Tour attraversa aree urbane ed in cui è possibile realizzare con maggiore consistenza il raggiungimento degli obiettivi di saluto ed incontro intergenerazionale.

I nodi verdi sono quei punti di specificità in cui il concetto di accessibilità al sistema trova la sua massima caratterizzazione. Funzionano come una sorta di porte di accesso al sistema Green Tour e possono esser modellati e tematizzati in relazione al network complessivo. In essi si concentrano modalità di spostamento molteplici. Possono essere ubicati indifferentemente in ambiti territoriali in qualunque delle categorie sopra riportate e quindi necessitano di essere affrontati nel dettaglio in relazione proprio alle condizioni al contorno.

Quanto fino a qui realizzato all'interno dello studio di fattibilità consente quindi di garantire sia gli aspetti valutativi propri dell'analisi territoriale e perciò del progetto che l'approccio maggiormente strategico, impostato sul riconoscimento degli obiettivi e sull'attività di partecipazione. A questo studio dovrà essere associata una successiva fase di traduzione nel dettaglio degli obiettivi individuati al fine di pervenire all'individuazione delle azioni dettagliate di progetto. Nella fattispecie alcuni degli aspetti cha andranno approfonditi sono:

una metodologia, dei criteri e parametri per la progettazione esecutiva del sistema di mobilità slow. Lo studio qui presentato infatti individua delle tipologie specifiche per la realizzazione dei sistemi di mobilità slow (green way) attraverso degli abachi generali che necessitano di essere valutati in relazione al contesto specifico di realizzazione che dipende dai caratteri intrinseci delle aree interessate. Inoltre lo studio evidenzia le criticità sia fisiche che urbanistiche che devono essere risolte all'interno del sistema, offrendo delle linee guida su come affrontarle e demandando alla fase esecutiva il dettaglio puntuale.

- l'individuazione di standard comuni nell'erogazione dei servizi a supporto dell'attività motoria e relazionale intergenerazionale. La sostenibilità dell'intervento dipende infatti da quanto esso possa aiutare le popolazioni interessate a poter guadagnare un modello di vita sano in relazione alle proprie capacità fisiche. A questo va associato il ruolo sociale di incontro che è rappresentato da un percorso protetto verde. Per questi motivi sarà necessario prevedere le figure che dovranno facilitare questo tipo specifico di attività (le ASL sono già state coinvolte in questa fase iniziale del progetto strategico e continueranno ad essere tra i referenti preferenziali), che saranno chiamate a intervenire all'interno del percorso offrendo servizi di supporto in relazione alla molteplici necessità sociali che verranno individuate nel dettaglio.
- l'individuazione di standard comuni nell'erogazione dei servizi a supporto di accoglienza e informazione. In particolare il Green Tour dovrà consentire un'accessibilità facile e senza barriere. Dovrà essere chiaramente riconoscibile come percorso, offrendo, oltre al riconoscimento del sistema complessivo, la possibilità di spaziare all'interno del territorio attraverso sistemi di informazione fisici (in logo) e digitali (personali e/o in remoto). Dovranno poi essere individuate le figure chiamate a gestire il bene, a manutenerlo e a mantenerlo sempre aggiornato nel tempo.
- l'individuazione di criteri per l'adozione di un disciplinare per imprese ricettive, di ristorazione e di servizi che fanno parte del sistema. Queste imprese infatti potranno beneficiare dell'attività di fund raising connessa al progetto, ma, allo stesso tempo, dovranno garantire un ritorno non solo generale e generico per il territorio (attraverso l'individuazione dei caratteri fisici delle strutture coinvolte, delle filiere di prodotto da utilizzare, dei caratteri di qualità da rispettare), ma anche supportare lo sviluppo di un'economia inclusiva aperta soprattutto a categorie protette ed ai giovani.
- una proposta di linea di comunicazione, comprensiva di individuazione dei mezzi di informazione e comunicazione idonei a veicolare il Green Tour a seconda delle diverse specificità locali. Si tratta di un'attività progettuale che, basandosi sul database conoscitivo messo in piedi all'interno di questo documento, dovrà tradurli in maniera tale da essere immediatamente fruibili sia attraverso contenuti testuali che multimediali. Il tutto dovrà comunque sempre essere riferito ai caratteri specifici del territorio e quindi contenuto in mappa e georiferito.

7.3.2. Individuazione dei punti di specificità: i nodi verdi

I "Nodi Verdi" del Green Tour sono gli ambiti di intersezione tra differenti **dorsali green** (pedonali, ciclabili, fluviali, a cavallo). Si tratta quindi di incroci intermodali di *mobilità sostenibile slow.* Nell'intero Green Tour ne sono stati identificati complessivamente **33** all'interno delle tre Regioni.

Tali ambiti sono suscettibili di interventi di **valorizzazione e potenziamento** in termini di opere e strutture dedicate alla **salute**, al **turismo**, alla **green economy**, alla **mobilità lenta** e possono essere di fatto considerati come delle "**Porte**" di accesso al sistema Green Tour e possono esser modellati e tematizzati in relazione al network complessivo.

Naturalmente i "Nodi" dovranno prima mettere a sistema le attività/infrastrutture preesistenti per ottimizzare l'offerta di servizi già eventualmente attiva. **Ad esempio i "Nodi Verdi" potrebbero prevedere nel loro ambito:**

a) Punti Tematici di Accesso al G.T.

parcheggio scambiatore auto/bici/barca/cavallo
area di sosta attrezzata picnic
area sosta camper-Family Camper Resort
punto noleggio/riparazione bici-barca
punto ristoro di piccole dimensioni (Osteria senza Oste)

b) Oasi Naturali e/o Boschi "Carbon Sink" quali focus del Bosco Lineare "Clorofilla"

rigenerazione ecologica di aree naturali (esempio di *best practique* Oasi Cervara)

Boschi planiziali di nuovo impianto, con funzione di "pozzi di assorbimento carbonio" in sinergia con il Grande Bosco Lineare "Clorofilla" in fregio all'Ostiglia

Bosco Avventura - Bosco Sportivo

Bosco dei Frutti Dimenticati

c) Infrastrutture Anfibie

approdi fluviali

piccole infrastrutture per canoe e kayak

Stazioni scientifico-didattiche-paesaggistiche palafitticole

d) Diecimila Passi

itinerari tabellati e attrezzati per il movimento

punti intelligenti per misurare i benefici del movimento

L'insieme dei punti sopra evidenziati costituisce un'indicazione di fattibilità per l'organizzazione e strutturazione dei "Nodi Verdi". I "Nodi" troveranno stretta relazione con le future destinazioni dei plessi composti dalle Stazioni e dai Fabbricati merci abbandonati ed ubicati lungo la ex ferrovia Treviso-Ostiglia denominabili **"Testimoni Rurali"** *(con destinazioni connesse alle produzioni e tradizioni locali)*

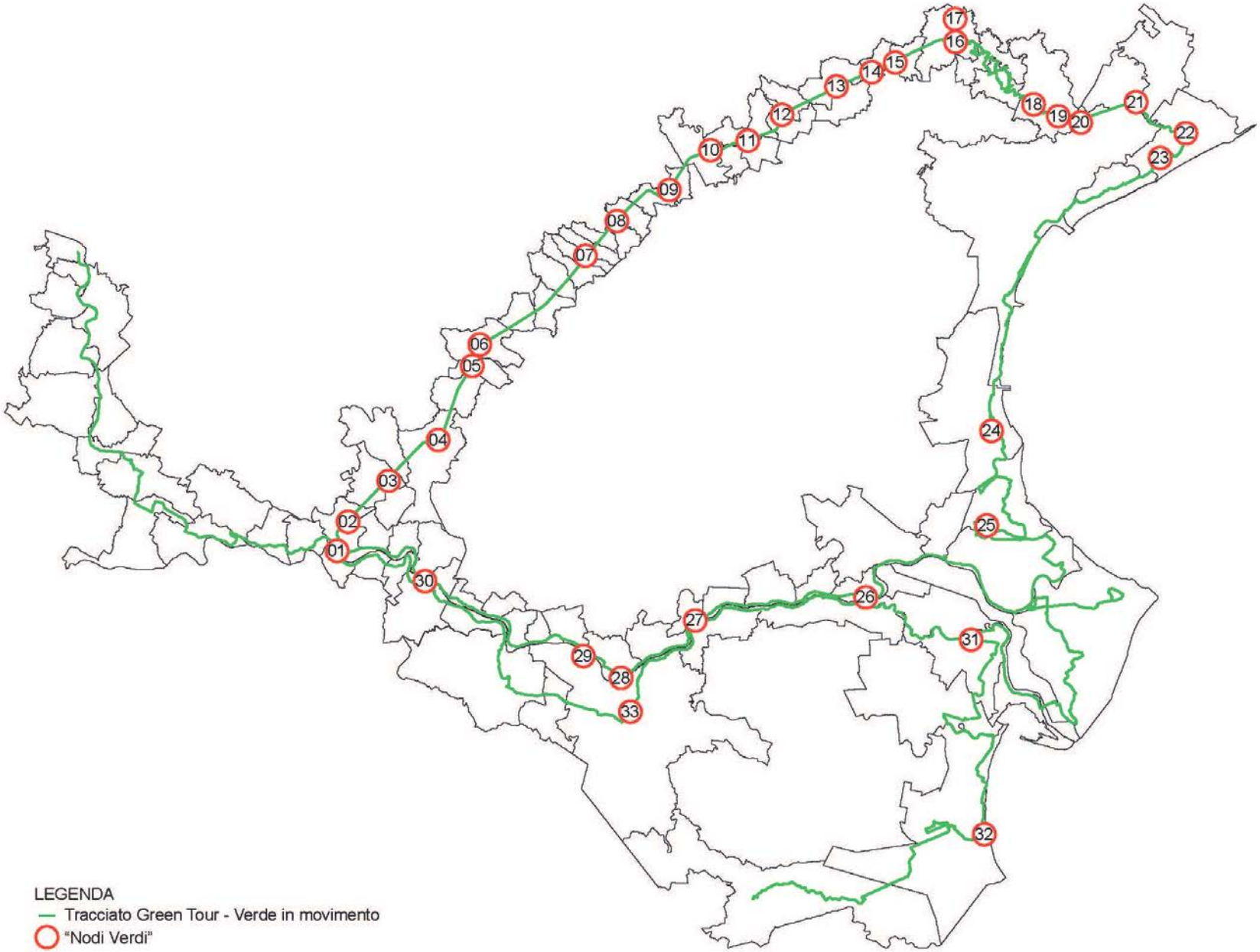
I "Nodi Verdi" ed i "Testimoni Rurali" permetteranno ai cittadini-turisti la fruizione completa ed assistita dei 6 cluster pedonali-ciclabili fluviali - equituristici che compongono il Green Tour.

Si evidenzia in particolare l'opportunità offerta dalla recente Legge 29.07.2014, n° 106 **"Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, per lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo"** (cd "Art Bonus") che prevede - all'art. 11 - la redazione di un "Piano Straordinario della Mobilità Turistica" per favorire la fruibilità e realizzazione di percorsi pedonali, ciclabili, equestri, mototuristici, fluviali e ferroviari.

A tal fine le case cantoniere, i caselli e le stazioni ferroviarie o marittime, le fortificazioni e i fari possono essere concessi in uso gratuito a cooperative, imprese e associazioni costituite in prevalenza da soggetti con età fino a quaranta anni.

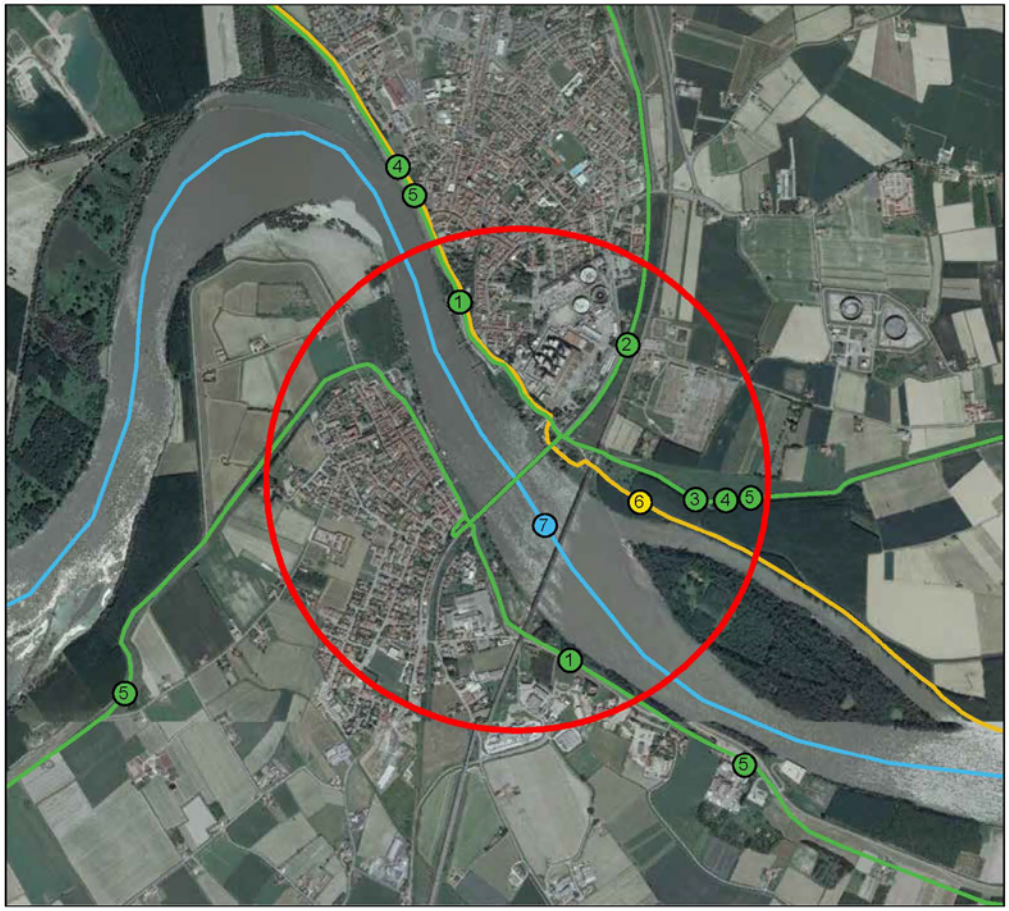
SCHEDA RIASSUNTIVA "NODI VERDI"

RIF.	PROV.	COMUNE	MODALITA'			
			CAM	PED	CAV	NAV
I 01	MN	OSTIGLIA				
I 02	MN	OSTIGLIA				
I 03	VR	CASALEONE				
I 04	VR	LEGNAGO				
I 05	VR	PRESSANA				
I 06	VR	COLOGNA VENETA				
I 07	VI	MOSSANO				
I 08	VI	MONTEGALDA-MONTEGALDELLA				
I 09	VI	GRISIGNANO DI ZOCCO				
I 10	PD	CURTAROLO				
I 11	PD	SAN GIORGIO DELLE PERTICHE				
I 12	PD	LOREGGIA				
I 13	PD	TREBASELEGHE				
I 14	TV	MORGANO				
I 15	TV	QUINTO DI TREVISO				
I 16	TV	TREVISO				
I 17	TV	TREVISO				
I 18	TV-VE	RONCADE – QUARTO D'ALTINO				
I 19	TV-VE	RONCADE – QUARTO D'ALTINO				
I 20	VE	QUARTO D'ALTINO				
I 21	VE	MUSILE DI PIAVE				
I 22	VE	JESOLO				
I 23	VE	JESOLO				
I 24	VE	CHIOGGIA				
I 25	RO	ROSOLINA				
I 26	RO	PAPOZZE				
I 27	RO	POLESELLA				
I 28	RO	OCCHIOBELLO				
I 29	RO	OCCHIOBELLO				
I 30	RO	CASTELNOVO BARIANO				
I 31	FE	MESOLA				
I 32	FE	COMACCHIO				
I 33	FE	FERRARA				

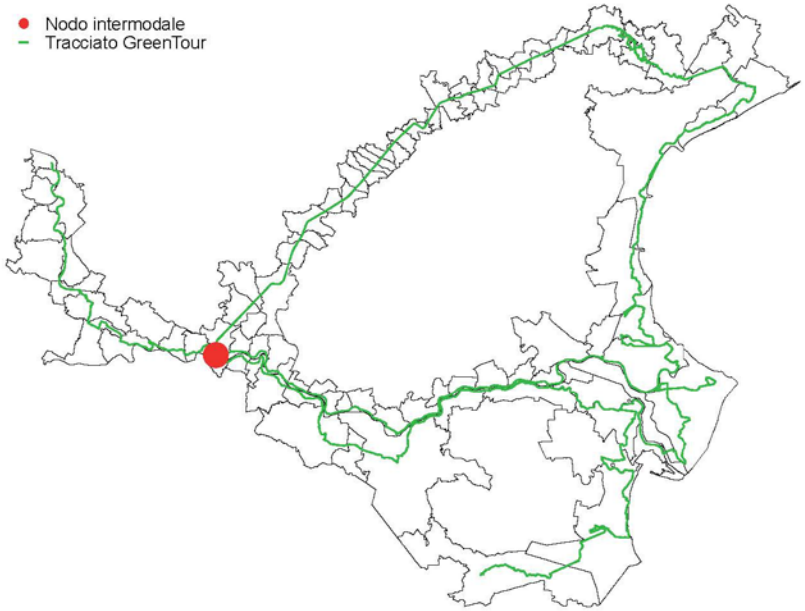

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
LEGENDA
Tracciato Green Tour - Verde in movimento
"Nodi Verdi"

NODO VERDE 01 - “OSTIGLIA – PO”

ORTOFOTO AGEA 2012



scala 1:20000



Legenda

- Cammini Religiosi
- Ciclabili - Pedonali
- Ippovie
- Navigabili
- Raggio di influenza

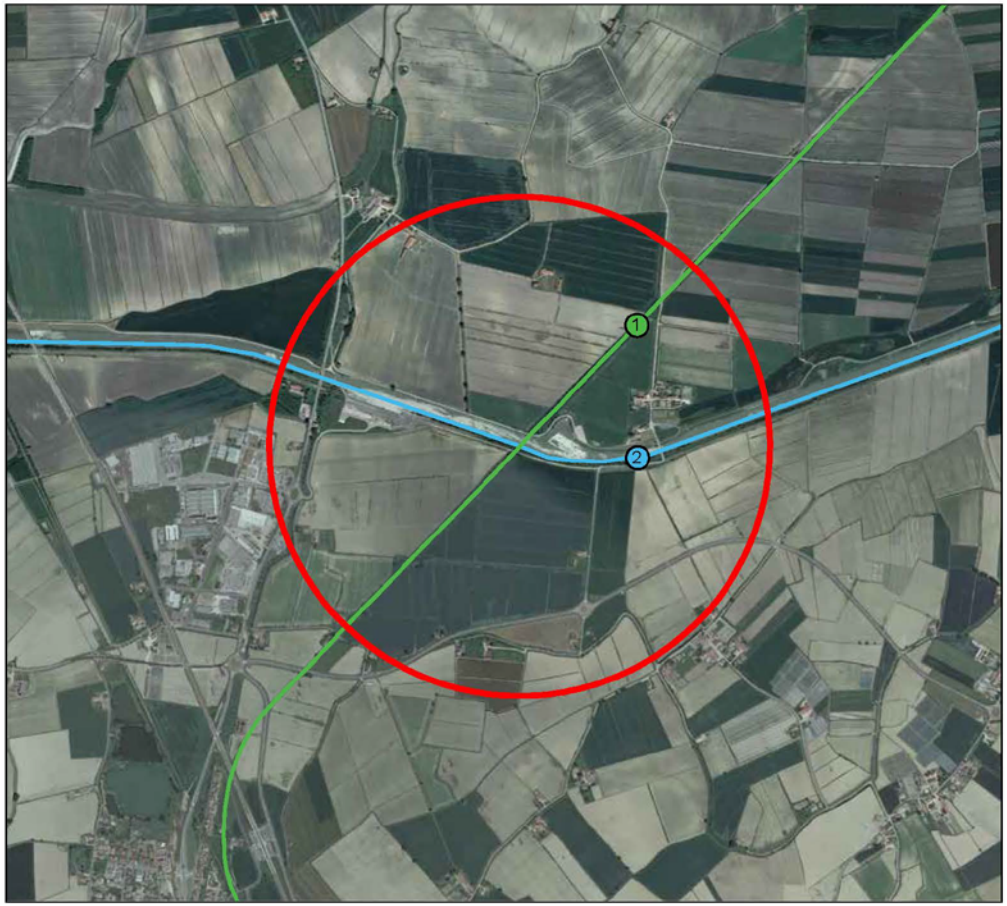
1. Percorso Da bolzano a Ferrara
2. Tracciato Treviso - Ostiglia
3. Itinerario Sinistra Po
4. Eurovelo 8
5. Bicitalia 2 - Ciclovia del Po
6. Ippovia del Po
7. Fiume Po

INTERMODALITA': Pedalare - Cavalcare - Navigare				RAGGIO DI INFLUENZA: 1000 m
INTERMODALITA'	COMUNE	PROVINCIA	DESCRIZIONE INTERMODALITÀ	
I 01	Ostiglia Revere	Mantova		

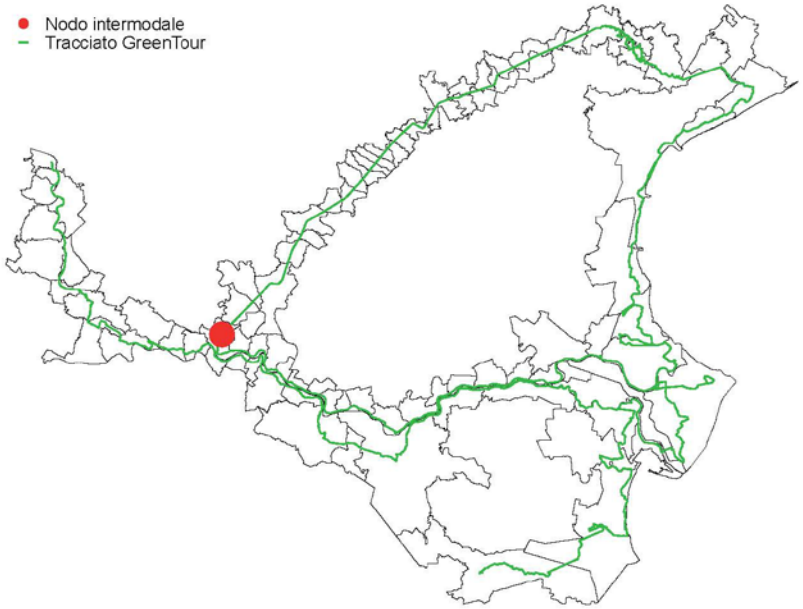
Università degli Studi di Padova
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

NODO VERDE 02 – “OSTIGLIA - CANALBIANCO”

ORTOFOTO AGEA 2012



scala 1:20000



Legenda

- Cammini Religiosi
- Ciclabili - Pedonali
- Ippovie
- Navigabili
- Raggio di influenza

1 Tracciato Treviso - Ostiglia
2 Fiume Canalbianco

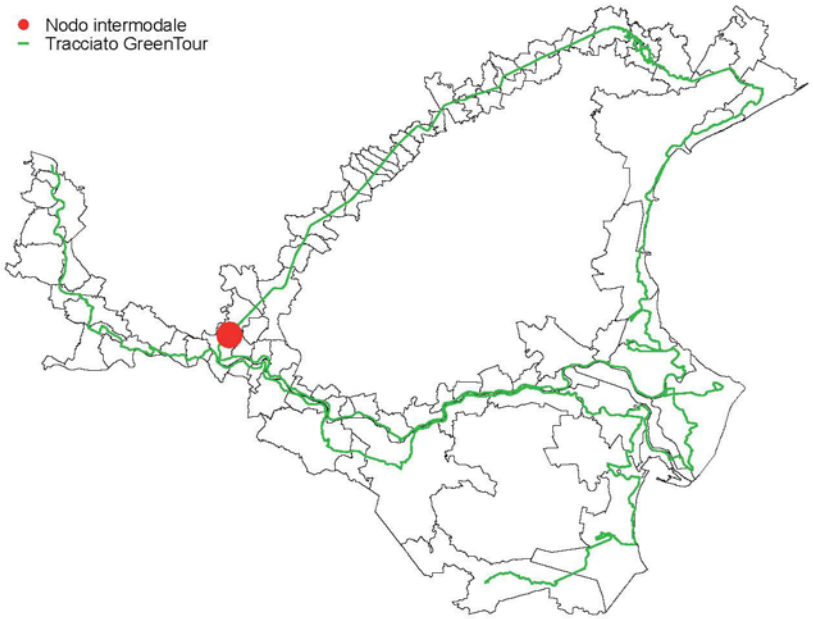
INTERMODALITA': Pedalare - Navigare				RAGGIO DI INFLUENZA: 1000 m
INTERMODALITA'	COMUNE	PROVINCIA	DESCRIZIONE INTERMODALITÀ	
I 02	Ostiglia	Mantova		

Università degli Studi di Padova
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

NODO VERDE 03 – “CASALEONE - MENAGO”

ORTOFOTO AGEA 2012

scala 1:20000



Legenda

- Cammini Religiosi
- Ciclabili - Pedonali
- Ippovie
- Navigabili
- Raggio di influenza

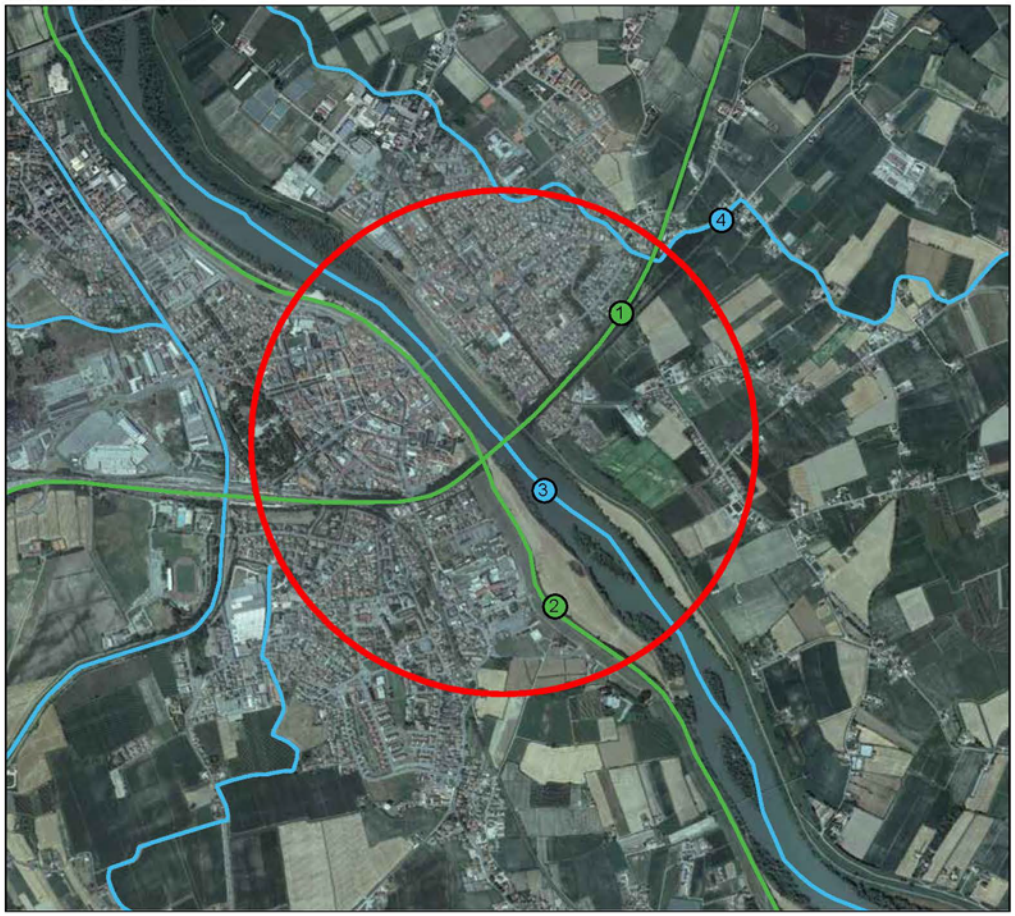
1. Tracciato Treviso - Ostiglia
2. Fiume Menago
3. Scolo Boldiere
4. Scolo Focchiara

INTERMODALITA': Pedalare - Navigare				RAGGIO DI INFLUENZA: 1000 m
INTERMODALITA'	COMUNE	PROVINCIA	DESCRIZIONE INTERMODALITÀ	
I 03	Casaleone	Verona		

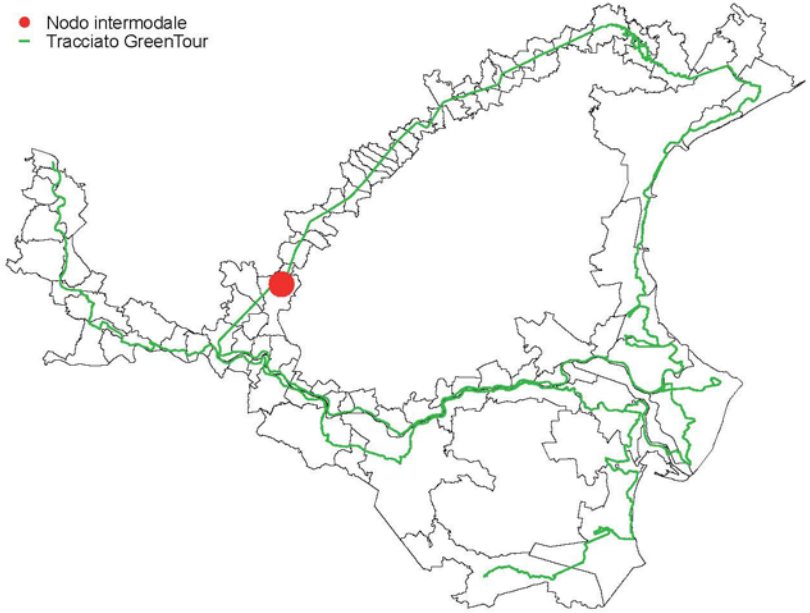
Università degli Studi di Padova
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

NODO VERDE 04 – "LEGNAGO – ADIGE"

ORTOFOTO AGEA 2012



scala 1:20000



Legenda

- Cammini Religiosi
- Ciclabili - Pedonali
- Ippovie
- Navigabili
- Raggio di influenza

1. Tracciato Treviso - Ostiglia
2. Bicitalia 4 - Ciclovia dell'Adige
3. Fiume Adige
4. Scolo Terrazzo

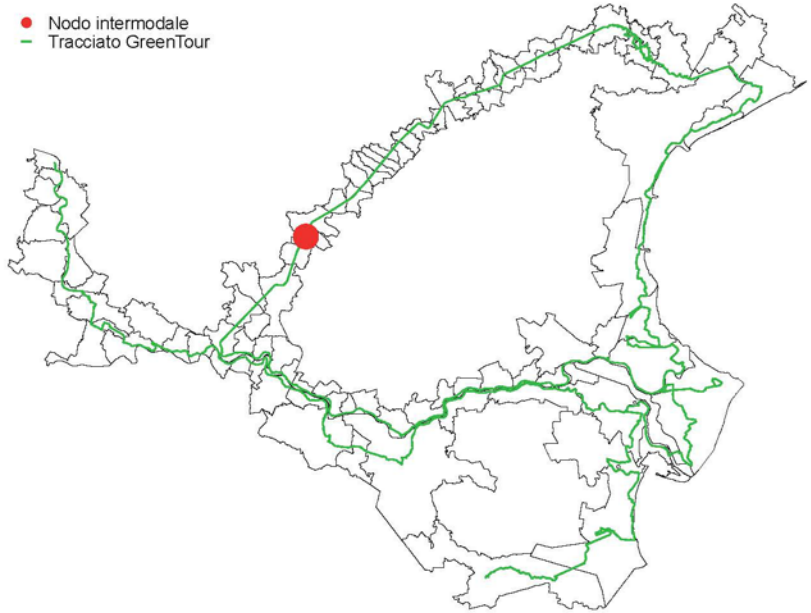
INTERMODALITA': Pedalare - Navigare			RAGGIO DI INFLUENZA: 1000 m
INTERMODALITA'	COMUNE	PROVINCIA	DESCRIZIONE INTERMODALITÀ
I 04	Legnago	Verona	

Università degli Studi di Padova
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

NODO VERDE 05 – "PRESSANA – FRATTA"

ORTOFOTO AGEA 2012

scala 1:20000



Legenda

- Cammini Religiosi
- Ciclabili - Pedonali
- Ippovie
- Navigabili
- Raggio di influenza
- (1) Tracciato Treviso - Ostiglia
- (2) Fiume Fratta

INTERMODALITA': Pedalare - Navigare				RAGGIO DI INFLUENZA: 1000 m
INTERMODALITA'	COMUNE	PROVINCIA	DESCRIZIONE INTERMODALITÀ	
I 05	Pressana Cologna Veneta Minerbe	Verona		

Università degli Studi di Padova

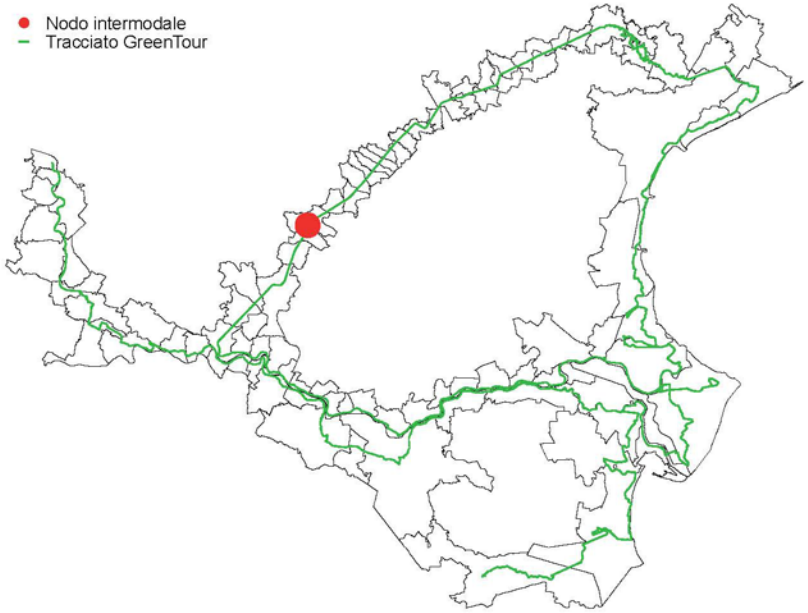
ICEA

GREEN TOUR Verde in movimento

NODO VERDE 06 – "COLOGNA VENETA – GUA"

ORTOFOTO AGEA 2012

scala 1:20000



Legenda

- Cammini Religiosi
- Ciclabili - Pedonali
- Ippovie
- Navigabili
- Raggio di influenza

1. Tracciato Treviso - Ostiglia
2. Fiume Guà
3. Rio Fossiello
4. Fiume Fratta

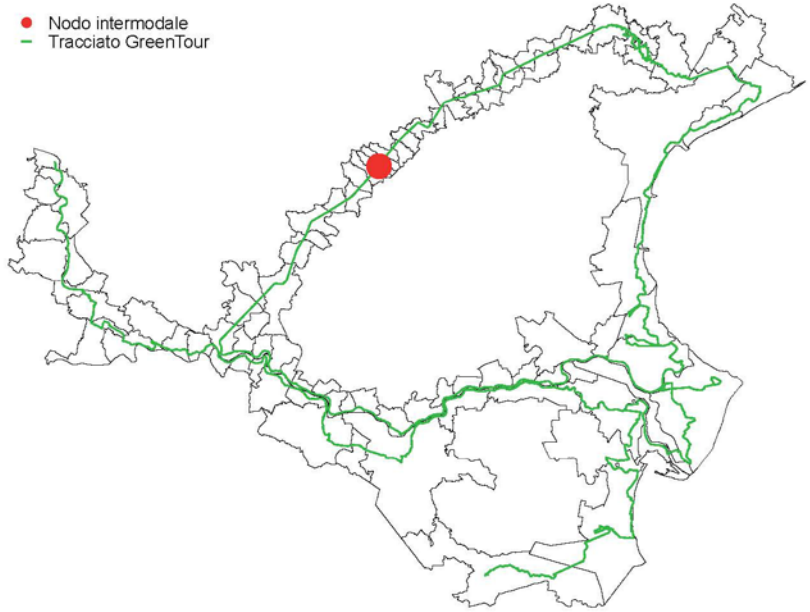
INTERMODALITA': Pedalare - Navigare				RAGGIO DI INFLUENZA: 1000 m
INTERMODALITA'	COMUNE	PROVINCIA	DESCRIZIONE INTERMODALITÀ	
I 06	Cologna Veneta	Verona		

Università degli Studi di Padova
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento

NODO VERDE 07 – "MOSSANO – CANALE BISATTO"

ORTOFOTO AGEA 2012

scala 1:20000



Legenda

- Cammini Religiosi
- Ciclabili - Pedonali
- Ippovie
- Navigabili
- Raggio di influenza

1. Tracciato Treviso - Ostiglia
2. Bicitalia 5 - Ciclovia Romea (Riviera Berica)
3. Canale Bisatto

INTERMODALITA': Pedalare - Navigare				RAGGIO DI INFLUENZA: 1000 m
INTERMODALITA'	COMUNE	PROVINCIA	DESCRIZIONE INTERMODALITÀ	
I 07	Mossano Nanto	Vicenza		

Università degli Studi di Padova
ICEA
GREEN TOUR Verde in movimento