IX°

SINTESI DEL PROGETTO

9.1. Il Green Tour: obiettivi e strumenti per la sua definizione

Nei capitoli precedenti si ha avuto modo di approfondire in maniera adeguata le varie parti del progetto strategico in oggetto, e in particolar modo quanto concerne: l'idea iniziale; gli obiettivi principali; il sistema territoriale di riferimento; le principali scelte progettuali; gli strumenti di attuazione; gli obiettivi e gli strumenti per le valutazioni della sostenibilità; i ritorni/vantaggi per il territorio.

In questa parte finale, di sintesi propositiva, si vuole al contempo richiamare i nodi principali del progetto, ma soprattutto una ricognizione critica/propositiva di quanto indicato nei documenti iniziali della delibera principale, al fine di esplicitare nella forma più semplice possibile ciò che è stato fatto e ciò che deve necessariamente essere fatto successivamente, cercando di ipotizzare anche il crono programma di riferimento complessivo, che verrà sviluppato nel successivo paragrafo.

Innanzitutto si ritiene fondamentale richiamare un elemento formale iniziale di estrema importanza che attiene e penetra in maniera pervasiva l'idea del progetto strategico in discussione.

La prima delibera della Giunta Regionale partiva dalla materialità territoriale della "grande diagonale" della ferrovia dismessa Treviso-Ostiglia, coerentemente e conseguentemente a quanto indicato dal nuovo PTRC in termini di individuazione di progetti strategici.

L'approfondimento critico effettuato sia a livello tecnico che politico regionale ha comportato la decisa volontà di passare ad un sistema territoriale ben più ampio e articolato che sapesse relazionarsi in maniera diretta con le grandi dorsali ciclopedonali nazionali ed europee. Questo passaggio di scala, estremamente opportuno e qualificante, ha determinato l'emanazione di una seconda delibera di Giunta Regionale riguardante per l'appunto il sistema complessivo denominato Green Tour, dal sottotitolo veramente innovativo di "verde in movimento". L'avere poi collegato, con delibera finale, il progetto strategico "Green Tour-Verde in movimento" con l'EXPO di Milano 2015 è stato per certi aspetti la logica conseguenza finale di un intero percorso coerente.

Già questo, a nostro avviso, rappresenta una concreta "buona pratica" politico-istituzionale regionale al quale fare riferimento anche in altre occasioni future.

Entrando nel merito della dorsale Treviso-Ostiglia è doveroso richiamare che la *vision* pel progetto specifico si incardina proprio sulla possibilità/opportunità di considerare le ferrovie dismesse un **importante patrimonio** storico, culturale ed infrastrutturale del nostro paese. Il recupero di questa rete di connessioni territoriali esistenti – *ma non più in esercizio* - rappresenta una forte sfida per tutte le amministrazioni locali e regionali ed in particolare per l'Unione Europea, che promuove e sostiene economicamente iniziative volte alla **mobilità sostenibile, al miglioramento dell'ambiente urbano e rurale e alla qualità della vita per unacrescita *intelligente*, *sostenibile*, *inclusiva*** (parole-chiave, queste, per la stessa programmazioneU.E.2014-2020).

I sedimi ferroviari dismessi, per la loro conformazione, localizzazione ed estensione sono i **"corridoi" per eccellenza** ove realizzare percorsi **ciclabili**, cammini **pedonali**, percorsi **equituristici** e sistemi di **boschi lineari al fine di incentivare collegamenti non-motorizzati a zero impatto** (zeroemissioni,zero rumore, zero consumo di suolo, zero stress).

Le ferrovie dismesse, con il loro patrimonio storico-identitario di tracciati, stazioni e fabbricati di servizio – molto spesso in disuso – permettono di attuare **collegamenti "protetti"** tra centri urbani maggiori e piccoli borghi, tra servizi per la comunità (scuole, palestre, poli sportivi ecc.) e nuclei residenziali, consentendo una **mobilità sostenibile** per gli abitanti dei territori considerati.

Queste reti – se intelligentemente integrate con il territorio – costituiscono vere e proprie greenway (strade verdi) competitive sotto il profilo eco-turistico (collegamento tra paesaggi e borghi di valore, parchi naturali, aree di

produzione di tipicità agroalimentari, ville e beni culturali e archeologici di cui il nostro paese è particolarmente ricco) e soprattutto sotto l'innovativo aspetto del "**guadagnare salute**": infatti si sta sempre più diffondendo tra le popolazioni europee uno **stile di vita "attivo"** incentrato su sport per tutti (nordikwalking, running, trekking, ecc.) da fare all'aperto sia a piedi, oppure in bicicletta o a cavallo, al fine di **contrastare la sedentarietà** cui siamo costretti quotidianamente per lavoro o per cattive abitudini.

L'Organizzazione Mondiale della Sanità è concentrata sulla forte promozione di stili di vita "attivi" per contrastare l'obesità, le malattie cardiache, i tumori, la depressione e le malattie connesse all'invecchiamento in generale in quanto **uno stile di vita più "in movimento"** riduce drasticamente le malattie endemiche succitate consentendo **notevoli risparmi sulle cure** e quindi sul sistema di welfare in generale.

Le ferrovie dismesse – ed in particolare la storica ferrovia militare "Treviso-Ostiglia" - sono quindi una straordinaria opportunità per **tramandare e consolidare il lavoro secolare svolto dalle Ferrovie dello Stato nel nostro Paese** in un concetto evolutivo della "rete ferroviaria" che possiamo riassumere nel motto "**da *veloce* strada ferrata a lenta greenway**", **per vivere e conoscere i vari territori interconnessi.**

La lettura critica dell'allegato A1 alla DGR n. 583 del 29 aprile 2014 (*Piano delle attività di ricerca e sviluppo*) ci consente di sviluppare un ragionamento ex post fra dette istanze iniziali e i risultati effettivi sviluppati e conseguiti dal presente progetto strategico. Con la proiezione, non banale, di mettere a fuoco con maggior precisione, le procedure e le fasi che successivamente devono essere predisposte ed attuate.

Il presente progetto strategico ha riguardato le prime tre fasi dell'intero percorso preventivato nell'allegato tecnico succitato, e precisamente:

- **Definizione della strategia del progetto "via Ostiglia" (Fase 1);**
- **Sviluppo del progetto strategico (Fase 2);**
- **Condivisione territoriale per l'approvazione del progetto strategico (Fase 3).**

La prima fase ha riguardato le operazioni di analisi e valutazione dei molti sistemi territoriali (di varia natura) opportunamente organizzati in maniera sistematica e razionale in apposita banca dati georeferenziata dell'intero sistema di riferimento territoriale, che in tal senso diventa esso stesso "il sistema di riferimento territoriale del Green Tour". Chiaramente la scelta di ambito, di tematismi, di soglie di afferenza, di tipologie, ecc., trovano i necessari supporti tecnici e scientifici in alcuni esempi presenti nella "letteratura" disciplinare di riferimento, con la precisazione, però, e la consapevolezza, che esempi direttamente similari non esistono sicuramente a livello nazionale, e che pochi e limitati riferimenti "equivalenti" esistono anche nella scena internazionale.

L'elemento di novità in tal senso è stato quello di cercare comunque di allestire una sorta di masterplan generale, aperto ma sufficientemente preciso, che fosse in grado di mettere a sistema le molte componenti esistenti con le proposte progettuali e attuative che si andavano evidenziando.

La logica del sistema, della rete specifica in stretta correlazione con il sistema e le reti complessive, è sempre stata alla base di ogni operazione sviluppata in seno al progetto strategico: ogni tematismo e ogni elemento anche specifico e particolare è sempre stato oggetto in maniera continua della verifica di congruità e di appartenenza sistemica.

Per quanto concerne la fase di sistematizzazione, analisi e verifica dei documenti, ricerche e studi preparatori, svolti in precedenza, si deve dire che dette operazioni hanno comportato una sostanziale ricognizione puntuale di tutte le componenti territoriali, per la sostanziale mancanza di adeguati materiali di base sufficientemente completi e adeguati. Si è dovuto in tal senso allestire ex novo una specifica banca dati (quadro conoscitivo) che rappresenta

(e potrà rappresentare anche nelle fasi successive) il punto di appoggio conoscitivo ed informativo assolutamente principale ed imprescindibile.

La opportuna completezza e adeguatezza del DB allestito ha permesso di elaborare e supportare qualsiasi operazione meta-progettuale o di progettazione di massima che si è andata sviluppando. Risulta di fondamentale importanza ricordare che, pur in presenza di una certa principale attenzione progettuale nei confronti della dorsale Treviso-Ostiglia rispetto alle altre dorsali che compongono l'intero sistema del Green Tour, il DB è stato allestito per l'intero ambito territoriale di afferenza del GT complessivo, comprendente quindi anche le parti territoriali appartenenti alle altre due regioni contermini interessate (Lombardia ed Emilia-Romagna).

Lo sviluppo del progetto strategico si integra funzionalmente con la parte propedeutica delle attività conoscitive e analitiche, con la particolarità che le attività delle prime due fasi sono state sviluppate in realtà contemporaneamente o quasi, senza adottare una procedura tradizionale di tipo consequenziale. Ciò si spiega principalmente con la complessità, anche quantitativa, delle operazioni e delle attività programmate: pensare di intraprendere la fase "progettuale" solo dopo aver completato il DB di base sarebbe stato operativamente impossibile, e oltre modo anche pericoloso, in quanto le interconnessioni fra il sistema informativo-analitico e quello ideativo-progettuale sono state continuative e pressoché costanti durante l'intero percorso.

Anzi, per certi aspetti, in casi complessi ed estesi come questo, risulta forse opportuno capovolgere la procedura usualmente considerata ed attuata: partire da ipotesi progettuali può diventare una necessità di coerenza interna del sistema stesso, in quanto queste vengono sin da subito valutate mediante apposite procedure analitiche di configurazione dei substrati informativi di supporto ritenuti adeguati e sufficienti. In questi casi l'approccio metodologico derivato dalla teoria del governo della complessità diventa ed è a tutti gli effetti quello più efficace e che consente di pervenire a livelli risolutivi certamente adeguati. La difficoltà maggiore è chiaramente quella di allestire contenitori conoscitivi, propositivi e meccanismi valutativi estremamente aperti e comunicanti, e soprattutto la pazienza necessaria per poterli sufficientemente governare anche in quei frangenti che potrebbero sembrare particolarmente impegnativi e "confusi".

Non vi è altro modo, in casi come questi, di avere la pazienza e la capacità di avanzare con un sistema generalmente olistico, con poche uscite specialistiche, almeno nella parte iniziale, per tenere tutto insieme e soprattutto per permettere relazioni multiple fra i vari tematismi e gli interlocutori di vario tipo che intervengono a vario titolo nel processo evolutivo del progetto strategico in divenire.

Possiamo ritenerci ampiamente soddisfatti del risultati ottenuti in termini principalmente di coerenza interna del progetto strategico, tali da costituire un insieme di riferimento appunto di "**progettualità strategica**" adeguatamente strutturata e articolata sia a livello generale come anche di elementi e contesti maggiormente puntuali e locali, dove hanno potuto condensarsi maggiori interessi, proposte, e condivisione partecipata di gruppi e soggetti locali o comunque portatori di interessi locali.

In questo senso si può ben dire che il progetto strategico in oggetto rappresenta l'appropriata piattaforma di riferimento, conoscitiva e propositiva, adeguatamente completa e sistematizzata, sulla quale si possono (devono) sviluppare i progetti operativi futuri, cercando di attenuare quanto più possibile la usuale gerarchia prescrittiva, di tipo impositivo, lasciando ampi spazi di manovra e anche di rivisitazione critico-progettuale purchè inserita in un percorso condiviso e nella convinta condivisione degli obiettivi principali.

La terza fase affrontata ha riguardato la **condivisione territorialeper l'approvazione del progetto strategico**.

In questo caso si ritiene opportuno e necessario svolgere un approfondimento proprio sui riferimenti contenutistici strutturali di detta attività.

Ad una prima lettura il tutto sembrerebbe ricondursi ad una unica attività. Si pensa però che la sua semplice scomposizione in un semplice binomio applicativo possa essere di maggiore utilità per i nostri obiettivi operativi. In tal senso ci sembra quindi opportuna la semplice scomposizione nei suoi due aspetti principali: *la condivisione territoriale*, d'un lato, *e l'approvazione del progetto strategico*, dall'altro.

Quello che può sembrare un gioco di parole o una scomposizione artificiosa, sottende in realtà opportunità, percorsi e possibilità anche operative estremamente diversificate e difformi tra loro.

L'unico riferimento in nostro possesso (LR 11/2004) indica in maniera inequivocabile che l'approvazione del progetto strategico si attua tramite l'accordo di programma di cui alla stessa legge.

Si pensa non possa sfuggire a nessuno, o quasi, soprattutto nel caso in oggetto, le inevitabili difficoltà che detta procedura possa incontrare durante la fase di approvazione.

La Regione, le parecchie Province, e i molti Comuni direttamente interessati dovrebbero trovare la formale condivisione dell'intero progetto o di almeno parti significative dello stesso.

Si comprende ampiamente come nel caso del "*per*" congiuntivo fra la "*condivisione territoriale*" e la "*approvazione del progetto strategico*" ci si incammini inevitabilmente sul versante del sentiero utopico, estremamente impervio tra l'altro, capace di condurre per lo più nei perigliosi dirupi dell'inevitabile "buca distopica".

Se invece cercassimo di ammorbidire (o fiaccare) quel "per" congiuntivo, cercando di contenerlo/adeguarlo in un più "consono ed opportuno elemento relazionale", allora i margini di manovra operativa si semplificherebbero non poco e il sistema intero potrebbe ricercare anche altre forme di equilibrio amministrativo e tecnico-operativo.

Perché allora non iniziare, molto opportunamente, dalla sola "**condivisione territoriale**".

In effetti, molto semplicemente, già il presente progetto strategico rappresenta non altro che il primo stadio della stessa "condivisione territoriale".

Gran parte delle attività svolte sono state condivise con i territori interessati.

Il progetto strategico ha acquisito sostanzialmente tutte le indicazioni pervenute durante l'ampia consultazione partecipativa svolta.

La maggior parte degli Enti Territoriali competenti hanno espresso giudizi favorevoli sul progetto strategico in oggetto discusso e presentato in tutte le sue fasi di elaborazione.

Si potrebbe pertanto completare questo percorso già ampiamente effettuato, finalizzandolo principalmente alla fattiva manifestazione di "adesione/sottoscrizione" del progetto strategico stesso, in qualità di "semplice" programma di sviluppo sostenibile del sistema territoriale Green Tour.

Alla formula dell'adesione/sottoscrizione di un vero e proprio "**patto territoriale di sviluppo sostenibile**", che la Regione avvia con propria delibera di "**presa d'atto del progetto strategico GT**" e di conseguente "**richiesta di adesione/condivisione**" rivolta ai vari soggetti territoriali interessati.

In tal senso si comprende il notevole contributo che la Regione stessa può innescare in termini di realistica pianificazione strategica, effettivamente collegata alla reale declinazione degli obiettivi principali della nuova stagione urbanistica regionale voluti con la 11/2004: condivisione, partecipazione, sussidiarietà, trasparenza, co-pianificazione, ecc.

Non sarà un caso, a ben vedere, se i Paesi maggiormente progrediti e di maggiore tradizione urbanistica del nostro, in casi similari, hanno imboccato da tempo proprio dette procedure partecipative e di ricerca del maggior consenso possibile attorno a progetti e piani ampiamente aperti e flessibili, e poco prescrittivi.

Ecco allora che la procedura di approvazione può essere svolta e sviluppata successivamente e soprattutto avendo già consolidato una procedura di effettiva condivisione del progetto, anche se non strettamente vincolante dal punto di vista normativo.

Gli esiti di detta condivisione territoriale del progetto e dei suoi successivi sviluppi può chiaramente orientare maggiormente e più precisamente i possibili e migliori percorsi approvativi, lasciando ampia libertà aggregativa di attivare quelle procedure approvative che si rendessero veramente necessarie ed opportune.

Anche in tutti questi casi chiaramente l'indicazione è quella di procedere con l'utilizzo dello strumento dell'accordo di programma, qualora necessario, dove la sistematica presenza della Regione rappresenta la maggiore garanzia in termini di uniformità e continuità di applicazione.

Per quanto concerne le fasi successive (fasi 4 e 5 richiamate nell'allegato tecnico A1 alla DGR 583/2014), si può senz'altro dire che già in questa fase progettuale è stata affrontata e approfondita la parte iniziale della quarta fase, propedeutica e di premessa alla stessa candidatura europea e di fund raising.

Il progetto strategico in oggetto contiene tutti gli elementi principali, necessari e sufficienti, per predisporre in maniera organica il relativo fascicolo di candidatura, come pure gli elementi principali di coordinamento con gli uffici regionali competenti al fine di verificare i migliori percorsi da intraprendere all'interno di una strategia complessiva condivisa, in grado di conseguire effettivi risultati in termini di risorse finanziarie disponibili.

Notevole importanza infine viene richiesta all'ultima fase del monitoraggio (piano del monitoraggio) relativo a tutte le attività inerenti il progetto e l'attuazione del progetto strategico GT in oggetto.

A tal proposito già nel progetto stesso è stata individuata una chiara procedura di monitoraggio alla quale si ritiene opportuno riferirsi per l'allestimento dell'insieme delle attività e delle procedure di monitoraggio che bisognerà mettere in campo quanto prima.

Anche questa attività deve essere direttamente gestita e coordinata dalla Regione per evidenti motivi di maggiore funzionalità e coerenza, anche se ciò non esclude affatto una certa autonomia operativa dei singoli enti territoriali locali, purché i risultati di dette attività vengano trasmessi anche alla regia regionale del monitoraggio.

9.2. La ROAD MAP del Green Tour: la fase operativa

L'idea di recuperare ferrovie dismesse con funzione di green way è un'attività che ha trovato nel tempo molte occasioni di realizzazione.

Anche in Veneto la Treviso – Ostiglia è stata individuata fin dal 1999 come un tracciato di interesse per il territorio da recuperare in chiave percorso slow. In tal senso la legge regionale che ha sancito le modalità operative per pervenire a questo tipo di intervento aveva anche uno stanziamento economico.

Tra il 1999 ed il 2011, anno in cui prende avvio il progetto strategico Via Ostiglia, avviene il recupero del tracciato dismesso tra le province di Padova e Treviso.

Sempre nel 2011 viene presentato il Green Tour – Verde in Movimento, progetto di valenza inter regionale (sono infatti coinvolte nel sistema anche le Regioni Emila Romagna e Lombardia). L'idea è quella di un sistema di mobilità slow il quale innerva il territorio veneto e supporta la creazione di un sistema

territoriale che persegua una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva (zero emissioni, zero rumore, zero consumo di suolo, zero stress per uno stile di vita attivo). Dorsale di questo sistema è ancora una volta la Treviso – Ostiglia.

Infatti il Green Tour – Verde in Movimento mette a sistema un insieme di dorsali già esistenti e completa il percorso proprio attraverso la Treviso – Ostiglia.

L'idea risulta essere innovativa perché vengono colti tutta una serie di aspetti connessi alla salute che generalmente per una green way non vengono presi in considerazione.

Tra aprile 2014, con l'approvazione della DGR Veneto 583/2014, e febbraio 2015 viene completato lo studio di fattibilità del progetto Green Tour – Ostiglia rappresentato da questo documento.Avvenuta l'approvazione dello strumento secondo quanto previsto dalla L.R. 11/2004 e ss.mm.ii. , si ritiene che dal mese di settembre 2015 sia presumibile poter attivare la parte operativa del progetto.

Questa parte operativa si componente di tre elementi fondamentali:

1. La fase operativa del progetto strategico;
2. L'attività di cabina di regia e fund raising;
3. L'attività di monitoraggio, comunicazione e partecipazione.

Le prime due attività si ritiene potranno concludersi nel 2023 con il completamento dell'attività di *fund raising* e la relativa rendicontazione (in linea con quanto previsto per i fondi che potranno essere messi a disposizione soprattutto dalla Comunità Europea).

La terza, relativa al monitoraggio e alla comunicazione, continuerà per altri due anni al fine di verificare i benefici ottenuti, comunicare i risultati e attraverso i tavoli di partecipazione valutare eventuali proseguimenti delle attività connesse con i risultati ottenuti dal progetto strategico.

Il timing proposto individua una fase di attuazione del progetto strategico coincidente in buona sostanza con le disponibilità finanziarie attualmente individuabili: in realtà il livello di attuazione del progetto dipenderà dalla capacità della cabina di regia sia di gestire il progetto attraverso la costruzione di un consenso multilivello attorno alle azioni programmate così che si ottimizzino i tempi di realizzazione sia, allo stesso tempo, di reperire le risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle risorse previste. In tal senso non è detto che il progetto troverà il proprio completamente nel 2023.

L'obbiettivo fissato è questo, ma molto dipenderà da fattori esogeni legati all'andamento economico che attualmente non si è in grado di prevedere.A supporto e garanzia del corretto svolgimento delle attività è prevista l'introduzione di una attività di monitoraggio .

Questa ha lo scopo di valutare lo stato di attuazione delle singole azioni di attuazione del progetto strategico a seconda delle caratteristiche delle stesse.

La proposta è quella di costruire un monitor, uno strumento analitico attraverso cui osservare ognuna delle azioni, che renda possibile controllare nel tempo, pur in maniera semplificata, lo stato di attuazione dei singoli progetti.

In sintesi ogni azione o gruppo di esse necessita di una definizione operativa e del relativo sistema di controllo.

Va precisato che un sistema di controllo sull'attuazione dei progetti e delle azioni è necessario per la valutazione degli obiettivi. A seconda della tipologia del progetto possiamo procedere ad una analisi del:

– lo stato di avanzamento fisico o realizzativo nel caso di un progetto che si conclude con la realizzazione di un opera o di un intervento (ad esempio relativamente al completamento dell'ultimo miglio dell'Ostiglia a Treviso);

- lo stato di avanzamento procedurale (di processo), ovvero a che punto della procedura si è arrivati per la realizzazione di un programma e/o l'organizzazione di un progetto (ad esempio la valutazione dello stato di avanzamento per l'adozione di un disciplinare per imprese ricettive). In particolare potrà essere valutato il grado di miglioramento della governance del territorio e la capacità di realizzare quelle reti e alleanze, sia orizzontali che verticali, che permettano di realizzare progetti e azioni innovative che la mancata sinergia degli attori non avrebbe consentito;

- lo stato di avanzamento finanziario, creando un collegamento tra la cabina di regia ed i decisori politici.

Accanto a questi aspetti il monitoraggio sarà chiamato a rilevare l'incremento di sostenibilità ottenuto dai territori interessati dal Green Tour secondo le modalità introdotte nel paragrafo 8.5.

In particolare questa parte del monitoraggio costituirà lo strumento chiave per la comunicazione istituzionale del progetto e per pervenire ad una consapevolezza sociale circa i benefici che questo è in grado di apportare al territorio.

Inoltre il monitoraggio potrà fungere da "banca dati" attraverso la quale sostenere la candidatura di azioni legate al progetto anche a chiusura della fase realizzativa con i fondi 2013-2020.

Infatti, a fronte di un documentato raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, partecipazione e interconnessione dei territori, anche solo se alcune parti del sistema hanno ricevuto il finanziamento, sarà possibile utilizzare i valori documentati dal monitoraggio per supportare la richiesta di ulteriori fondi a supporto del progetto.

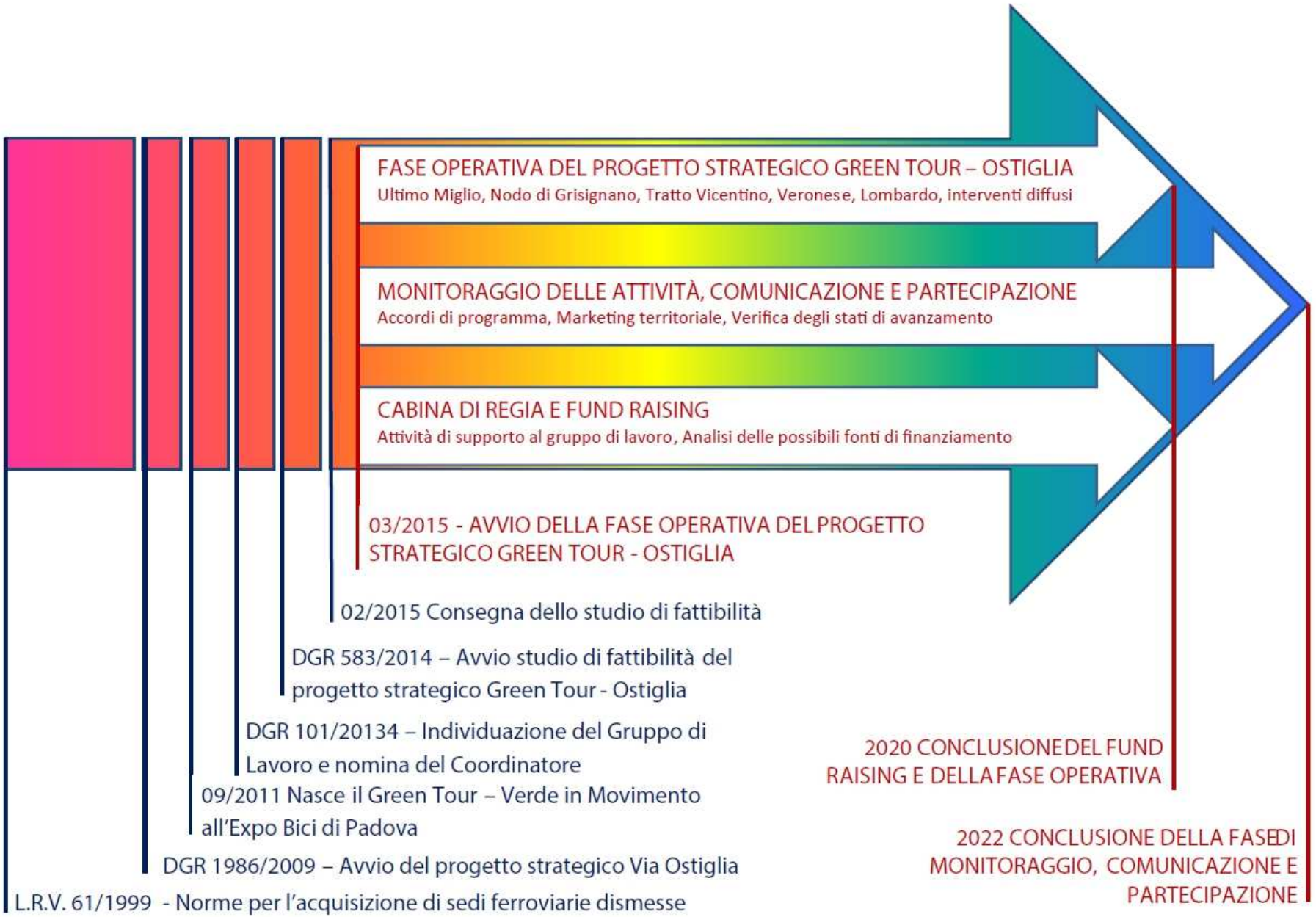
Questa attività di monitoraggio dovrà supportare l'azione dell'amministrazione regionale che si espliciterà nel periodo di finanziamento attraverso l'attività di una cabina di regia da intendersi "il luogo della costruzione del partenariato che a partire della condivisione della visione potrà contribuire a progettare, programmare e attuare le azioni strategiche in cui si articola il progetto strategico".

Caratteristiche di questo strumento di supporto alla realizzazione delle azioni saranno le risorse di leadership che potranno essere misurate dalla promozione del piano da parte delle autorità locali coinvolte, dalla diretta partecipazione all'avvio e alla costruzione dei tavoli, dalla presenza di figure con un ruolo di coordinamento, dal coinvolgimento degli organi di governo e amministrazione, dalla presenza ai tavoli dei principali attori collettivi e associativi.

Inoltre la cabina di regia dovrà ricevere un elevato livello di legittimazione che deriva dalla partecipazione al processo di progettazione strategica da parte del territorio inteso come attore collettivo.

Infine, per quanto concerne l'attività di realizzazione del progetto strategico, essa andrà individuata attraverso un'attività congiunta dalle cabina di regia (espressione della volontà politica ed amministrative dei territori coinvolti) e degli incaricati al monitoraggio (soggetti tecnici che sono chiamati a scadenzare le attività, a valutarne gli scenari alternativi, a misurarne i benefici e a comunicare i risultati).

Le azioni da svolgere dovranno tenere conto dei risultati delle analisi contenute nel progetto strategico (urbanistiche e tecniche), dovranno tenere conto della suddivisione del territorio per dorsali e nodi verdi in quanto questi rappresentano il riferimento territoriale a cui riferirsi, dovranno affrontare le tematiche sociali, ambientali ed economiche secondo i principi di sostenibilità riferiti.Partendo quindi dal territorio e dalle sue richieste, attraverso la guida data dagli obbiettivi individuati dal progetto strategico, sarà possibile individuare le più opportune risorse finanziarie e procedere con la realizzazione del progetto.


FASE OPERATIVA DEL PROGETTO STRATEGICO GREEN TOUR – OSTIGLIA
Ultimo Miglio, Nodo di Grisignano, Tratto Vicentino, Veronese, Lombardo, interventi diffusi
MONITORAGGIO DELLE ATTIVITÀ, COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE
Accordi di programma, Marketing territoriale, Verifica degli stati di avanzamento
CABINA DI REGIA E FUND RAISING
Attività di supporto al gruppo di lavoro, Analisi delle possibili fonti di finanziamento
03/2015 - AVVIO DELLA FASE OPERATIVA DEL PROGETTO STRATEGICO GREEN TOUR - OSTIGLIA
02/2015 Consegna dello studio di fattibilità
DGR 583/2014 – Avvio studio di fattibilità del progetto strategico Green Tour - Ostiglia
DGR 101/20134 – Individuazione del Gruppo di Lavoro e nomina del Coordinatore
09/2011 Nasce il Green Tour – Verde in Movimento all'Expo Bici di Padova
DGR 1986/2009 – Avvio del progetto strategico Via Ostiglia
L.R.V. 61/1999 - Norme per l'acquisizione di sedi ferroviarie dismesse
2020 CONCLUSIONE DEL FUND RAISING E DELLA FASE OPERATIVA
2022 CONCLUSIONE DELLA FASE DI MONITORAGGIO, COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE