Atlante delle piste ciclabili nella Provincia di Venezia

PROVINCIA
DI VENEZIA

Assessorato alle
Politiche Ambientali

Assessorato ai
Lavori Pubblici

A cura di bikeoffice
PROVINCIA DI VENEZIA

achab EDITORIA

Atlante delle piste ciclabili nella Provincia di Venezia

Elaborazione su dati relativi agli anni 1991 - 2001

PROVINCIA DI VENEZIA

Assessore alle Politiche Ambientali
Ezio Da Villa

Assessore ai Lavori Pubblici
Davide Zoggia

Settore Politiche Ambientali
Alessandro Pavanato - Dirigente
Massimo Gattolin
Andrea Ballin
Giampietro Manente
Carla Furiato
Renzo Franzin

Elaborazioni informatiche S.I.T.A.
Barbara Borghi
Alessandra Carnevali
Andrea Mazzuccato
Vincenzo Sparacino

Settore Viabilità
Andrea Menin – Dirigente
Paolo Maschietto

bikeoffice
Provincia di Venezia

Coordinamento a cura
Bike Office per una mobilità sostenibile
Antonio Dalla Venezia
Alessandro Covatta – Censimento e analisi
Massimiliano Manchiaro

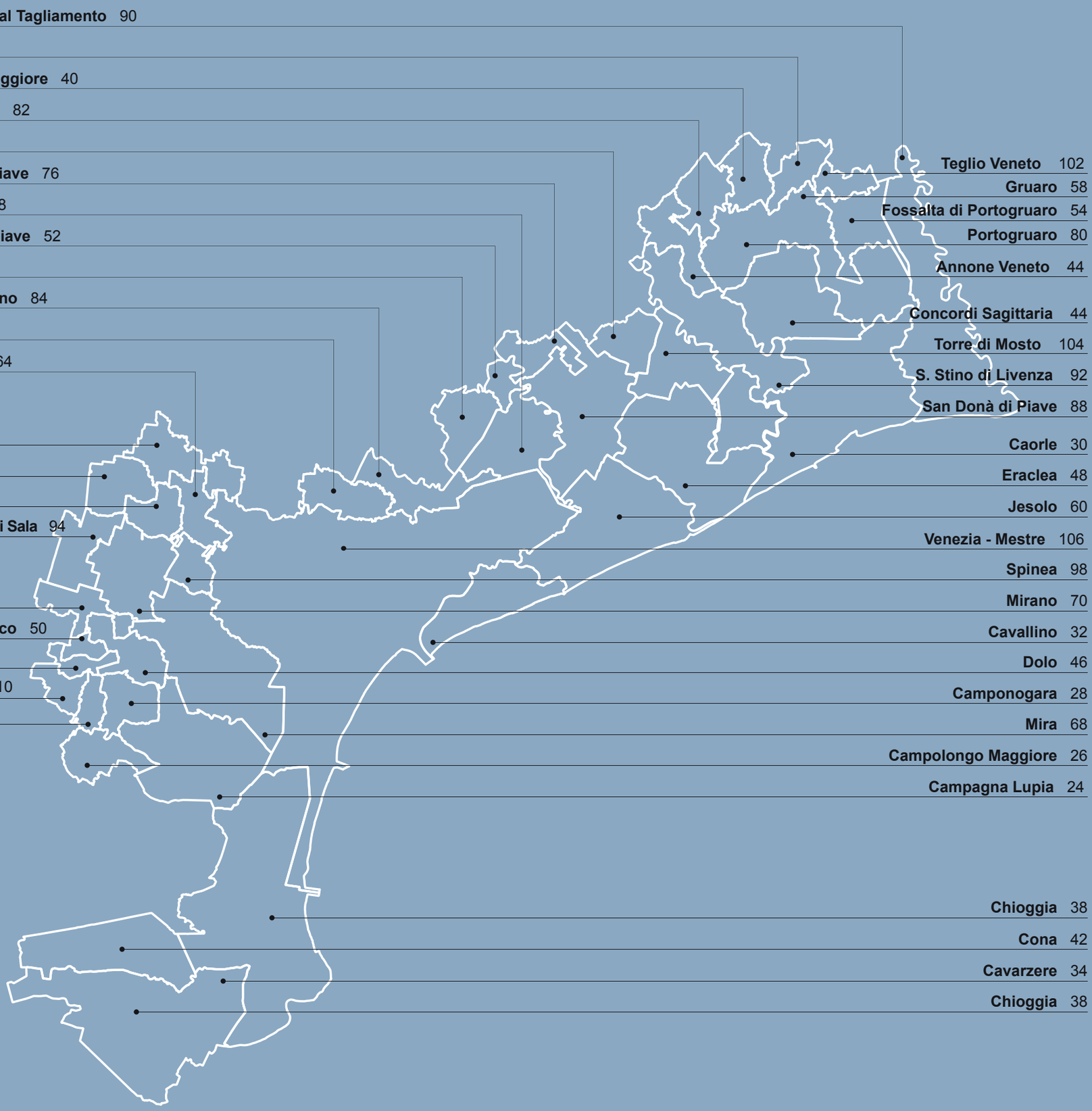
via della Rinascita 156 - Marghera Venezia
tel. 041-5386291 fax 041-2501212
bikeoffice@provincia.venezia.it
www.provincia.venezia.it/proveco/educazione/bike_office/bike_office.html

E' consentita la riproduzione dei testi e delle illustrazioni citandone la fonte

Foto Alessandro Covatta, Antonio Dalla Venezia
Progetto grafico île comunicazione visiva -Treviso
Stampa Achab - Scorzè (VE) novembre 2003
Stampato su carta Arcoprint Extra White Fedrigoni

indice

Indice breve	6
Guida alla consultazione	7
Un contributo alla mobilità sostenibile	*9*
Dall’esigenza di sicurezza al sistema di viabilita’ alternativa	11
Le due ruote della sicurezza e dell’ambiente	
Ciclabilità ieri e ... oggi	14
Le piste ciclabili esistenti e in progetto	19
Le piste ciclabili esistenti	20
Piano - programma delle piste ciclabili della Provincia	21
Annone Veneto	24
Campagna Lupia	26
Campolongo Maggiore	28
Camponogara	30
Caorle	32
Cavallino - Treporti	34
Cavarzere	36
Ceggia	38
Chioggia	40
Cinto Caomaggiore	42
Cona	44
Concordia Sagittaria	46
Dolo	48
Eraclea	50
Fiesso D’artico	52
Fossalta Di Piave	54
Fossalta Di Portogruaro	56
Fosso’	58
Gruaro	60
Jesolo	62
Marcon	64
Martellago	66
Meolo	68
Mira	70
Mirano	72
Musile di Piave	74
Noale	76
Noventa di Piave	78
Pianiga	80
Portogruaro	82
Pramaggiore	84
Quarto D’altino	86
Salzano	88
San Dona’ Di Piave	90
S. Michele Al Tagliamento	92
San Stino Di Livenza	94
Santa Maria Di Sala	96
Scorze’	98
Spinea	100
Stra	102
Teglio Veneto	104
Torre Di Mosto	106
Venezia	108
Vigonovo	110
Provincia e Comuni insieme	112
Riepilogo generale	113
Analisi storica degli interventi della Provincia	114
Investimenti comunali 1991 - 2001	116


San Michele al Tagliamento 90
Gruaro 58
Cinto Caomaggiore 40
Pramaggiore 82
Ceggia 36
Noventa di Piave 76
San Donà 88
Fossalta di Piave 52
Meolo 66
Quarto d'Altino 84
Marcon 62
Martellago 64
Scorzè 96
Noale 74
Salzano 86
Santa Maria di Sala 94
Pianiga 76
Fiesso d'Artico 50
Stra 100
Vigonovo 110
Fossò 56
Teglio Veneto 102
Gruaro 58
Fossalta di Portogruaro 54
Portogruaro 80
Annone Veneto 44
Concordi Sagittaria 44
Torre di Mosto 104
S. Stino di Livenza 92
San Donà di Piave 88
Caorle 30
Eraclea 48
Jesolo 60
Venezia - Mestre 106
Spinea 98
Mirano 70
Cavallino 32
Dolo 46
Camponogara 28
Mira 68
Campolongo Maggiore 26
Campagna Lupia 24
Chioggia 38
Cona 42
Cavarzere 34
Chioggia 38

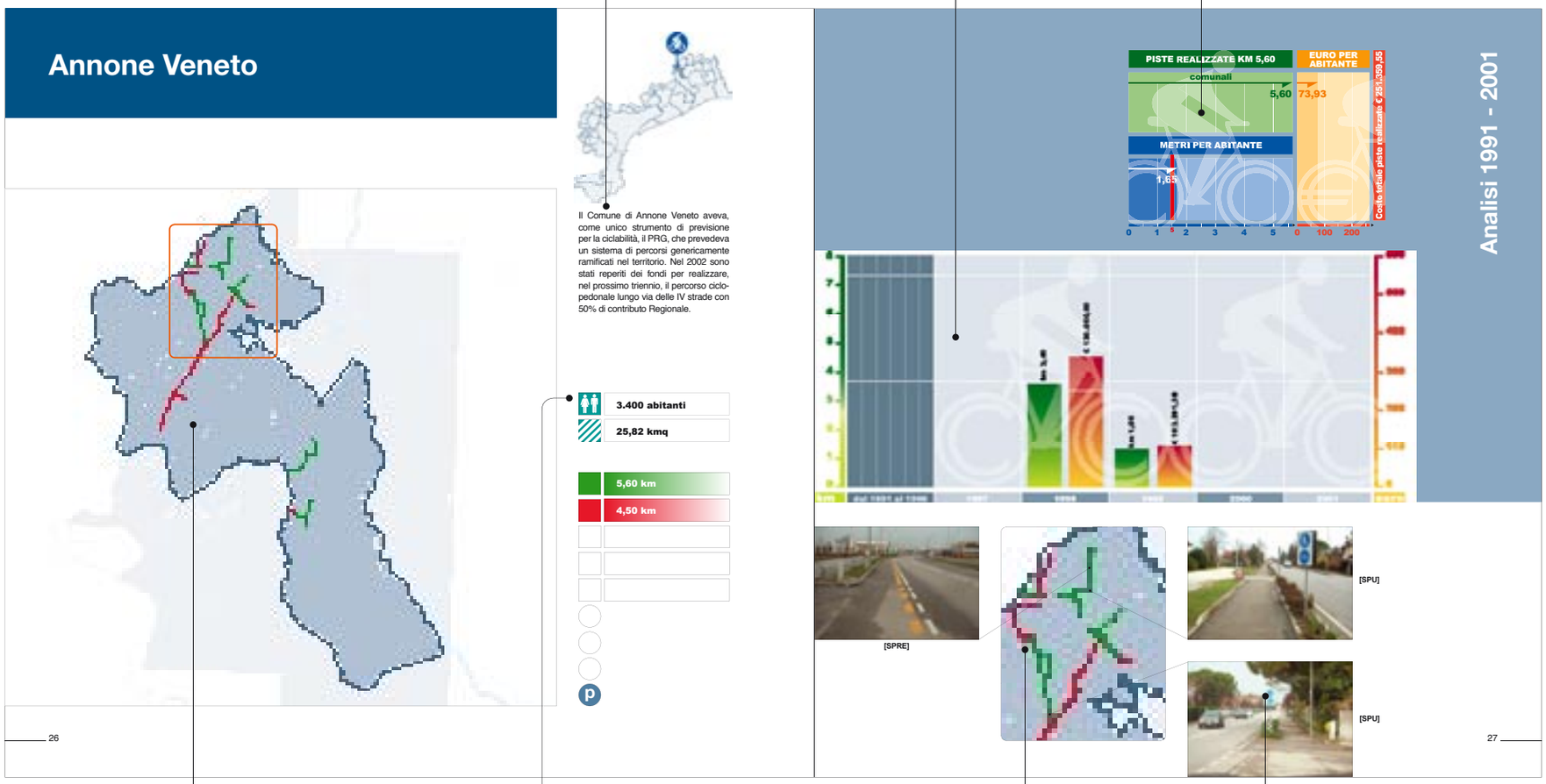
Come consultare l'Atlante

La scheda visualizzata si compone di due parti: la prima di riepilogo generale degli elementi considerati con lo schema cartografico, la localizzazione delle piste esistenti e previste e la loro estensione; la seconda di dettaglio con alcune immagini fotografiche di piste esistenti, la suddivisione delle spese comunali nel periodo in esame e l'indicazione di alcuni parametri quali la somma pro-capite investita ed il quoziente della rete per abitante.

Breve nota di commento sulla specifica situazione comunale.

Tabella riepilogativa degli investimenti comunali suddivisi per anno finanziario

Tabella degli indicatori: in verde l'estensione della rete, in blu la quota parte della rete per abitante, in arancio scuro le somme investite complessivamente e in arancio chiaro l'investimento comunale per abitante; la linea rossa indica il parametro di riferimento, desunto dalla letteratura europea, di 1,5 m di piste ciclabili per abitante



Cartografia comunale con l'estensione della rete ciclabile esistente e le future previsioni distinte tra comune e provincia

Riepilogo analitico della rete ciclabile presente e futura con dati disaggregati per comune e provincia: per il comune, in verde scuro le piste ciclabili esistenti, in rosso quelle in progetto; per la provincia: in verde chiaro le esistenti, in giallo quelle progettate, in viola quelle programmate. Inoltre sono riportati i dati relativi alla popolazione residente e all'estensione territoriale del comune. Infine sono indicati, con apposita simbologia, gli strumenti pianificatori di riferimento (PRG, Piano Urbano del Traffico, ecc.)

Particolari della cartografia a scala più ampia

Foto delle piste ciclabili esistenti con l'indicazione in cartografia del luogo di ripresa

Un contributo alla mobilità sostenibile

“Città in bicicletta, città dell’avvenire”: questa è l’indicazione che ci viene dall’Unione Europea, la sintesi efficace di questo slogan, dichiara l’intenzione di sostenere la progressiva trasformazione di parte dei flussi urbani, soprattutto negli itinerari casa-lavoro, casa-scuola, da motorizzati a ciclabili e, soprattutto, tale orientamento si afferma non come misura contingente, episodica, straordinaria, ma come indirizzo permanente con prevedibili ricadute nella pianificazione urbana ed extra-urbana.

Sono evidenti i benefici che da questa profezia, se realizzata, si possono trarre: meno inquinamento, più vivibilità delle aree urbane, più sicurezza per gli utenti che si spostano all’interno delle città o fra nuclei urbani. E, in prospettiva, le piste ciclabili, intelligentemente distribuite nel territorio, possono favorire anche il distendersi e l’integrarsi delle reti ecologiche pianificate dalla Provincia di Venezia che costituiranno l’ossatura di una più generale azione di riqualificazione ambientale, e ricomposizione paesaggistica e biologica, collegando fra loro i punti di qualità che il territorio esprime.

Naturalmente, la somma di tutti questi trend positivi non è automatica, per avere qualità migliore dell’ambiente e un livello adeguato di sicurezza, è necessario passare dalla realizzazione di piste ciclabili, comunque e dovunque, a percorsi ciclabili in cui le relazioni con il traffico tradizionale, l’attraversamento dei punti caldi della città, le caratteristiche della segnaletica, i materiali utilizzati concorrano a definire le condizioni di sicurezza necessarie a farne percorsi veramente privi di rischi e qualificanti il paesaggio urbano e interurbano.

Nel 1998, fu approvata una legge nazionale, la n.366, che co-finanziava sostanziosamente gli interventi dei Comuni interessati a sviluppare la mobilità ciclabile in alternativa a quella tradizionale. Da allora ad oggi, la media provinciale di piste ciclabili, si è attesta intorno ai 30 chilometri, triplicando quella precedente, anche se restiamo ancora molto al di sotto della media europea, registrando una battuta d’arresto perché, negli ultimi due anni, la legge 366 non è più stata finanziata dal Governo.

Fare il punto della dotazione di piste ciclabili – stato e qualità - nei 44 comuni del territorio della Provincia di Venezia è stato, dunque, il primo degli obiettivi che ci siamo posti con questo atlante: il quadro che ne risulta conferma, da un lato l’insufficienza della rete ciclabile esistente in rapporto agli standard ideali, dall’altro però la crescita d’interesse dei Comuni verso queste nuove infrastrutture non si è arrestata e tende, anzi, a manifestarsi in forme più convincenti che nel passato.

Questa nuova sensibilità delle amministrazioni locali sul tema della ciclabilità è molto importante, perché ci consente di definire nel settore, anche in assenza di un ruolo attivo del Governo, una strategia di sinergie e collaborazioni fra le realtà locali e la Provincia: i Comuni devono confermare e, in alcuni casi, riconfermare la loro volontà di iniziare o proseguire negli obiettivi di rendere più sicura la mobilità nei centri urbani e anche i collegamenti extraurbani, e la Provincia di Venezia potrà svolgere appieno il proprio compito di ente intermedio che presiede gli indirizzi esecutivi della grande pianificazione e, nel caso, prevederne il sostegno progettuale e finanziario attraverso specifici accordi di programma.

Ezio Da Villa
Assessore alle Politiche Ambientali
Provincia di Venezia

Dall’esigenza di sicurezza al sistema di viabilità alternativa

L’Amministrazione della Provincia di Venezia in questi ultimi dieci anni ha investito cospicue risorse, umane e finanziarie, per realizzare percorsi ciclopedonali lungo le strade provinciali.

L’esigenza che si è cercato di soddisfare in questi anni è stata quella della sicurezza: si è dato infatti particolare rilievo, da parte dell’Amministrazione Provinciale e delle Amministrazioni Comunali, all’obiettivo di salvaguardare l’incolumità dei ciclisti e dei pedoni che si muovono all’interno o in prossimità dei centri abitati.

Sono state le caratteristiche della rete stradale e del tessuto insediativo e abitativo, caratterizzato da una matrice “diffusa” ad alta intensità, a far privilegiare questo tipo di attenzione. I centri abitati sono cresciuti lungo le strade e le attività produttive si sono insediate in ordine sparso, determinando una commistione tra il traffico locale, e quello di passaggio, commerciale e pesante, che aumenta le situazioni di pericolo per le utenze deboli.

I percorsi ciclopedonali realizzati in questi anni, quasi sempre in accordo con le Amministrazioni Comunali, hanno interessato tratti di strade provinciali poste nei centri abitati o tratti che uniscono frazioni al capoluogo comunale, e le scelte sono state determinate principalmente dalla necessità di mettere in sicurezza percorsi utilizzati da ciclisti e pedoni.

Questa logica ha ora bisogno di essere superata: il patrimonio di percorsi esistenti va conservato e ampliato con l’obiettivo di realizzare una “rete viaria minore” a scala provinciale che soddisfi le necessità dell’utenza reale e potenziale. Quindi non solo gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, ma anche le esigenze di svago, di turismo, di attività motoria, sportive.

La realizzazione di un sistema articolato e continuo di connessioni urbane ed extraurbane dovrà incoraggiare la mobilità ciclabile come valida alternativa ecologica all’uso dei veicoli a motore, valorizzare il territorio provinciale attraverso la creazione di percorsi che abbiano anche valenza turistica, ambientale e paesaggistica, promuovere infine interventi di miglioramento ambientale e riqualificazione urbana.

Il punto di partenza per far fronte all’esigenza di un disegno a scala provinciale che guidi le scelte dei prossimi anni è stato la realizzazione di un censimento dei percorsi esistenti e dei progetti di prossima realizzazione, per consentire una successiva fase di pianificazione di interventi finalizzati ad un progressivo sviluppo di una autentica rete di percorsi ciclopedonali.

Singoli tratti di piste ciclabili, infatti, rispondono parzialmente all’obiettivo di promuovere la mobilità ciclabile: per incoraggiare i cittadini ad usare maggiormente la bicicletta è fondamentale creare una rete di collegamenti ciclabili continua, sicura e ben riconoscibile, nonché integrata con altre forme di mobilità.

Davide Zoggia
Assessore ai Lavori Pubblici
Provincia di Venezia

Le due ruote della sicurezza e dell'ambiente

In questi ultimi anni la bicicletta sta diventando un mezzo non più marginale della mobilità urbana e, contemporaneamente, un indicatore importante per definire il grado di vivibilità di una città.
I motivi di questa riscoperta sono molti: dal più scontato, bicicletta come risposta pratica a concreta alla congestione immobilizzante del traffico urbano, a quello che poggia su una coscienza nuova del valore di un gesto individuale che concorre a ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico, a quello ancora che spinge verso una rivisitazione delle conurbazioni urbane in chiave di paesaggi quotidiani finalmente accettabili e alla riscoperta di una vivibilità anche del paesaggio di città, fuori dagli stereotipi dell'ingorgo e della confusione. Bicicletta, finalmente, per molti significa anche salute, tempo libero e, più in generale, la riscoperta di un tempo di vita umanizzato..

Gli obiettivi di questa prima fase dell'indagine sulla consistenza del patrimonio di piste ciclabili presente nel territorio della provincia di Venezia, è quello di analizzare, attraverso alcuni indicatori comuni, le politiche comunali e quella provinciale nel settore, evidenziandone pregi e difetti e, al contempo, cercare di elaborare, oltre che un primo quadro quantitativo del fenomeno, anche alcune considerazioni utili a intuire le politiche di ogni Comune tese a sviluppare (e in molti casi, a promuovere ex-novo) le piste ciclabili nella propria area di competenza.
Questa prima analisi, per dati e schede, riferisce in modo puntuale delle reti ciclabili esistenti in aree urbane, considerando solamente quelle che, per caratteristiche strutturali e percorso, di fatto, favoriscono i flussi di trasporto delle persone in tragitti quotidiani e per spostamenti finalizzati verso scuola, lavoro e uso dei servizi collettivi. La rete dei percorsi con caratteristiche turistico-ambientali, e più in generale quella degli itinerari per il tempo libero, non sono oggetto di questo studio, considerata sia l'esiguità degli interventi realizzati fino a questo momento, sia la particolarità di questi percorsi che richiedono di essere orientati in modo innovativo alla fruizione diretta di patrimoni, monumentali e naturali, che pure costituiscono un campo d'interesse vastissimo nella nostra provincia.

Nello sviluppare l'indagine-censimento, una prima difficoltà è emersa nel reperimento dei dati sull'esistente e nella frammentarietà degli stessi, in particolare nei Comuni più piccoli o meno organizzati e, di conseguenza, le caratteristiche dell'atlante con cui abbiamo voluto restituire a un pubblico vasto le informazioni essenziali sulla rete delle piste ciclabili con funzione di trasporto prevalentemente riferita ai centri e alle aree urbane, risultano certamente utili a fornire un quadro d'insieme del fenomeno, ma al contempo necessitano di ulteriori approfondimenti e sviluppi, peraltro previsti dalla stessa Provincia di Venezia.
Dunque, questo primo lavoro, già di per sé complesso proprio perché basato su un rilievo preliminare riguardante circa 700 interventi, "fissa" lo stato di fatto del settore ad una data convenzionale, mentre la situazione reale risulta continuamente in movimento e suscettibile di ulteriori sviluppi perché soggetta a varianti quali la naturale dinamicità delle fasi progettuali per nuovi interventi e la reperibilità delle risorse finanziarie previste o destinate al settore. E' quindi più che probabile che, nonostante gli sforzi per dare il massimo di organicità e completezza al nostro lavoro, manchino all'appello gli interventi realizzati nell'ultimissimo periodo o che alcune indicazioni relative alla pianificazione di reti ciclabili risultino parziali o incomplete della descrizione delle loro fasi più recenti.

Il dato sintetico che emerge dall'insieme dell'indagine è riassumibile in un concetto: per quanto riguarda la presenza di piste ciclabili ad uso trasportistico in aree urbanizzate, questa è significativamente rilevabile distribuita in tutto il territorio provinciale 'a macchia di leopardo', uno schema in cui si alternano in modo discontinuo esperienze interessanti e significative e realtà dove l'impegno in tale materia è stato scarso o nullo.
Questa prima considerazione, richiama la necessità che la Provincia di Venezia, in quanto ente sovraordinato all'esecuzione della pianificazione territoriale in alcuni aspetti significativi fra cui, appunto, la viabilità e la qualità ambientale, acquisiti i dati di questa discontinuità, favorisca concretamente un processo di ampliamento, in termini diffusi e equilibrati nel territorio, delle piste ciclabili e preveda che tale promozione e sostegno alle amministrazioni locali rappresenti la prima fase di un progetto più generale che può dirsi completato solo con la connessione intercomunale delle stesse reti locali .

Il quadro d'insieme risultante da questa prima indagine-censimento conferma, dunque, l'opportunità e la lungimiranza di una scelta già concretizzata dalla Provincia di Venezia che, fin dal 2001, ha istituito presso l'Assessorato delle Politiche Ambientali, un Bike-office il cui compito essenziale è quello di operare, in attuazione degli indirizzi programmatici dell'ente, per favorire la promozione della ciclabilità, il rafforzamento della sicurezza nell'uso delle infrastrutture di collegamento e attuare tutte le condizioni necessarie al fine di contenere e ridurre i rischi ambientali e individuali da eccesso di traffico tradizionale.
Nel dettaglio, l'indagine-censimento che sta

alla base di questo nostro atlante si è svolta mediante la raccolta sistematica di informazioni presso ciascuno dei quarantaquattro Comuni della provincia di Venezia, attraverso una scheda tecnica predisposta per l'occasione e con l'elaborazione di dati e informazioni già in possesso della Provincia di Venezia, relative agli interventi di competenza.
Tale scheda era articolata in quattro parti: la prima, di carattere generale, con lo scopo di registrare i dati relativi all'estensione del territorio comunale, al numero degli abitanti e i referenti dell'ente; la seconda e la terza parte raccoglievano i dati delle piste ciclabili già realizzate nel territorio comunale e l'entità delle risorse economiche impiegate nel farlo, suddivise per anno di spesa; la quarta e ultima parte riguardava le piste ciclabili la cui realizzazione è programmata nel triennio successivo alla data dell'indagine.
Tramite la stessa scheda veniva inoltre chiesto ai Comuni di indicare gli strumenti della pianificazione utilizzati per la programmazione e la realizzazione delle piste (Piano Regolatore Generale, Piano Urbano del Traffico, ecc.), nonché una rappresentazione grafica della rete utile a inserirla nella realtà servita e a riferirla utilmente al contesto territoriale limitrofo.

Sulla base dell'insieme dei dati forniti dai Comuni si è provveduto inoltre a effettuare una serie di rilievi fotografici degli interventi ritenuti più significativi, cercando di evidenziare la caratteristica tipologica ed i particolari costruttivi delle singole piste ciclabili così individuate. A completamento di questa raccolta-documentazione dati, l'Assessorato alla Viabilità e Lavori Pubblici della Provincia ha elaborato e riordinato i dati relativi ai propri interventi per la costruzione di piste ciclabili su strade d'interesse provinciale, realizzati negli ultimi 10 anni, restituendoli al lettore attraverso un'apposita tabella riassuntiva.

Ad ulteriore sviluppo del lavoro di informazione, il risultato complessivo di questa indagine-censimento è stato ripetutamente utilizzato sia nelle singole schede dei comuni scorporando i dati relativi ad essi e sia in tabelle e tavole generali dalle quali si evince l'estensione della rete ciclabile, le somme investite e gli interventi progettati. Inoltre, per comparare l'attività dei singoli Comuni e rendere omogenei, e quindi confrontabili, i risultati finali, si è scelto di privilegiare due specifici indicatori nella elaborazione dei dati parziali e generali: gli investimenti e l'estensione della rete ciclabile esistente in ciascun Comune. In particolare, il secondo parametro è stato messo in relazione con il dato statistico di 1,5 m. di pista ciclabile per abitante che la letteratura europea considera il dato minimo per definire una città amica della bicicletta. E' pur vero che tale titolo si può applicare con maggior evidenza nel risultato ed efficacia nella misurazione degli effetti positivi che induce, nelle città medio-grandi, ma nel nostro caso, nonostante il territorio provinciale sia costituito da numerosi piccoli Comuni, i raffronti attivati disegnano una situazione reale sufficientemente chiara e credibile.

In definitiva, la nostra indagine-censimento definisce insieme il grado di ciclabilità di ogni comune e tratteggia, nel medio periodo, le prospettive realistiche di sviluppo delle reti ciclabili per l'intero territorio provinciale Quest'ultimo dato d'insieme, oltre che costituire l'elemento conoscitivo di base, essenziale per favorire la riduzione del traffico tradizionale a favore di quello ciclabile con opportune politiche di incentivo a scala provinciale, rappresenta anche il primo degli strumenti necessari per sostenere un utile confronto diretto con la Regione Veneto che ha recentemente indicato a Comuni e Province, nell'ambito del Piano regionale di risanamento dell'aria, il contributo ormai determinante della bicicletta per la riduzione dell'inquinamento, ipotizzando un aumento annuo delle piste ciclabili nell'ordine del 10%.

Antonio Dalla Venezia
Responsabile Bike Office
Provincia di Venezia

Ciclabilità ieri e ... oggi

La bicicletta è, con la pedonalità, la modalità di trasporto più adatta per utilizzare appieno le risorse di un territorio, la sua rete infrastrutturale, trasportistica, le sue qualità urbanistiche e paesistico-ambientali.
Se, da un lato, è storicamente documentabile l'epoca e l'uso delle più importanti e tradizionali vie di comunicazione da parte dell'uomo, non è altrettanto semplice stabilire con certezza quando e quali di queste nacquero specificatamente come infrastrutture ciclabili.
È probabile che l'interesse ai spostarsi lungo itinerari dedicati alle due ruote si sia sviluppato parallelamente all'idea delle green-ways (letteralmente strade verdi), contestualmente ad itinerari dedicati alla mobilità non motorizzata con elevato livello di servizio, costituiti da aree vegetate a prevalente sviluppo lineare, naturali o artificiali.
Questa idea ha un'origine molto lontana, addirittura risalente al più grandioso esempio di urbanistica scenografica barocca, quello realizzato nella Reggia di Versailles.
Qui il paesaggio si dispiega entro il disegno prospettico di viali rettilinei tra loro collegati e destinati prevalentemente al passeggio: i Cours.
Quest'ultimi, in seguito, saranno meglio identificati con il termine di Boulevards e risponderanno a precise regole compositive, di organizzazione spaziale e funzionale.

L'esperienza applicativa più alta nell'uso di tale tecnica urbanistica, si ebbe a Parigi tra il 1852 ed il 1870, con il Piano di Georges Eugène Haussman e la realizzazione dei suoi Boulevards cittadini: strade centrali riservate alle carrozze, larghe almeno 18 metri, ed un sistema di controviali di 6 metri dedicati esclusivamente al movimento pedonale o a spostamenti ad esso assimilabili.
Nello stesso periodo, negli Stati Uniti, si realizzarono Boulevards con lo scopo di vivacizzare la monotonia dell'impianto urbanistico a scacchiera prevalente nelle città americane e, al contempo, di offrire la possibilità di passeggiate attrezzate verso i grandi parchi posti a margine delle aree urbane.
Questi viali di collegamento tra il centro città ed il parco furono introdotti per la prima volta da Fredrick Law Olmsted, nel Piano di Brooklyn (1866) ed ebbero il nome di Parkways.
Un famoso esempio di Parkway americana è contenuto nel Piano Urbanistico per la Città di Philadelphia, proposto alla fine del 1800 da Trumbauer, Zantringer e Cret (Fairmount Park Art Association), in cui si prevedeva di collegare la piazza del Municipio con il Fairmount Park localizzato nei pressi del fiume.
In questo scenario di spazi verdi attrezzati, collegati con i sistemi di comunicazione pedonali lineari a livello territoriale, s'inserì un elemento dirompente, l'automobile.
L'uso e la diffusione dell'auto affermò, in tutto il mondo industrializzato, l'inizio di un nuovo concetto di spazio e di tempo non più limitati e contribuì a crescere nell'immaginario collettivo una visione di città senza più confini.
Da subito, architetti ed urbanisti non mancarono di manifestare i loro pareri critici nei confronti di questa nuova realtà in cui risultava centrale l'automobile e proposero modelli di città più a misura d'uomo, in cui nei nuovi quartieri residenziali si combinavano la qualità della vita urbana con le positive condizioni della vita rurale, recuperando i concetti progettuali della "città giardino" di Ebenezer Howard.
Molti progettisti iniziarono a suddividere la circolazione stradale all'interno della città, per varie categorie di utenti.
Il primo ad occuparsene fu Eugene Henered nella sua "Theorie Generale de la Circulation" nella quale appaiono i primi rudimenti teorici sui conteggi classificati distinti tra i vari utenti della strada, nonchè le codificazioni tecniche di due importanti infrastrutture utili a proteggere, nelle intersezioni stradali la cosiddetta utenza debole: l'incrocio a rotatoria e il sottopassaggio.
Anche in questo caso, però, non appare ancora una precisa distinzione tra movimento pedonale e ciclabile.

Nonostante il progresso tecnologico di quegli anni ci consegni interessanti prototipi di veicoli a due ruote, con il termine pedonale si intendeva ancora tutto ciò che non era motorizzato o trainato da animali.
Dobbiamo a Le Courbusier la creazione di una "dottrina dei trasporti" nella quale viene citato per la prima volta il termine "pista ciclabile".
È la nota "Regola delle 7 V" stabilita dall'Architetto di Chaux-de-Founds su richiesta dell'UNESCO nel 1948, che cerca di regolare la circolazione moderna e che fu applicata dapprima nel piano di ricostruzione post-bellica di Saint-Diè e concretamente nella città di Chandighar, nel 1951.
In questa esperienza progettuale si parla espressamente di "strade per le biciclette" che "…costeggiano la zona verde, conducono alle scuole, alle palestre ed ai campi sportivi.".
Bisognerà aspettare il decennio successivo e il volume di Jacobs "The death and life of great american cities" (1961) per sentire parlare di bicicletta quale valida alternativa all'enorme numero di veicoli motorizzati che ormai avevano invaso le strade urbane.

La motorizzazione di massa, simbolo della libertà nelle città moderne, a lungo idealizzata come efficace strumento per mettere in comunicazione e avvicinare gli uomini, non era stata in grado di mantenere le sue promesse: le contraddizioni e i problemi che seguirono produssero come effetto indotto una crescente e diffusa domanda di aree verdi attrezzate e per il tempo libero.
Sull'onda di questo nuovo bisogno, tra gli anni '60 e gli anni '80, a seguito del National Trail System Act (1968), si recuperarono negli Stati Uniti centinaia di chilometri di sentieri verdi, localizzati in prossimità delle aree urbane, dove si potevano praticare le più differenti attività ricreative all'aperto, come ad esempio andare in mountain-bike.
Ancora, negli anni '90, le indagini sulle differenti modalità di trasporto negli USA evidenziarono come l'abitudine di andare a piedi o in bicicletta avesse subito un ulteriore incremento anche per la mobilità non strettamente legata all'uso del tempo libero.

Se negli Stati Uniti lo sviluppo delle piste ciclabili intese

come recupero di sentieri e vie verdi, avviene in senso centrifugo, cioè lungo le direttrici che portano alle grandi aree a verde attrezzato, favorendo fra l'altro lo sviluppo di un sentimento naturalistico diffuso che costituirà la spinta decisiva alla creazione dei grandi parchi nazionali, in Europa, nello stesso periodo (fine anni '60), le iniziative in questo campo hanno un'origine e quindi un'evoluzione diverse.
Bisogno, attenzione e desiderio ad usare la ciclabilità, prendono forma e sostanza intorno all'obiettivo di recuperare un'immagine urbana più a misura di utente debole, attraverso una serie di politiche che tentano di perseguire i seguenti obiettivi:
> Il disincentivo all'uso dell'auto privata, con l'introduzione della sosta a pagamento;
> Il recupero ambientale di parti di città compromesse dalla presenza di traffico e auto in sosta;
> Il potenziamento del sistema di trasporti pubblici e dell'intermodalità nell'area urbana ed extraurbana, con un facile accesso al sistema bici + treno;
> Una politica integrata nell'uso dei mezzi pubblici, consentendo di utilizzare più mezzi collettivi con un'unica tariffa;
> Una serie di campagne informative e di incentivazione all'uso della bicicletta, attraverso programmi nelle scuole e/o campagne pubblicitarie sulla sicurezza stradale.
Dove queste politiche sono state applicate, si è verificato un aumento dell'accessibilità urbana e una maggiore fluidità del traffico. Come effetti indotti, si registrano un aumento costante della percentuale di persone che si spostano in bicicletta o a piedi per raggiungere le parti centrali della città, una diminuzione drastica dell'uso del mezzo privato e un potenziamento sensibile del servizio e della qualità del trasporto pubblico.

Paesi come l'Olanda, la Danimarca, la Germania, la Svizzera, per incoraggiare la mobilità ciclistica hanno dotato le città di spazi per la bici studiando tecniche atte ad aumentarne la sicurezza ed il confort. Hanno creato le condizioni per favorire, da un lato mutamenti nelle abitudini di trasporto, soprattutto per gli spostamenti a breve raggio contenuti entro i 3 – 4 km, dall'altro hanno introdotto tecniche progettuali e costruttive atte a limitare il traffico e la velocità nelle aree residenziali e prevalente uso pedonale e ciclabile.

Gli spazi per le bici ed i pedoni sono stati realizzati attraverso:
> le zone a traffico limitato, strade e zone residenziali, zone a 30 km/h;
> le strade rallentate da appositi interventi di moderazione del traffico (chicanes, attraversamenti in due tempi, piattaforme alle intersezioni, porte di accesso ai quartieri);
> l'uso del doppio senso per le bici nelle strade a senso unico, accompagnato dal limite di velocità a 30 km/h;
> le piste e corsie ciclabili in carreggiata e sui marciapiedi, in promiscuo o separate dai pedoni;
> le infrastrutture, quali sottopassi e passerelle, atte a superare tracciati viari o infrastrutture di vario genere, che ostacolano la sicurezza dei ciclisti;
> il'adeguamento dei regolamenti edilizi e deii regolamenti condominiali con norme che permettono di tenere le biciclette nei cortili dei caseggiati;
> i parcheggi per bici diffusi sul territorio e soprattutto negli ambiti di interesse pubblico;
> la presenza diffusa di laboratori artigiani per la riparazione delle bici;
> l'integrazione modale bici/mezzi di trasporto pubblico.

E in Italia?
Non vi sono dubbi che la motorizzazione di massa sia stata la caratteristica più eclatante dello sviluppo nel nostro Paese, soprattutto in quelle zone, come l'area Centro-veneta, che più di altre hanno identificato con il nascere e il diffondersi delle aree produttive e delle aziende locali, la realizzazione di un benessere a lungo cercato e il superamento di ataviche limitazioni e incertezze esistenziali.
Sino agli anni '70, l'auto è stata, insieme, sogno e mito di ogni italiano e le conseguenze drammatiche del traffico in vertiginoso aumento – morti e feriti sulle strade, inquinamento atmosferico e acustico > per lunghi anni, non hanno avuto un peso decisivo nella coscienza collettiva. Una situazione di così marcata anomalia, che chiunque evocasse quei rischi e quei danni, quasi mai veniva preso in seria considerazione.
Se questo era il sentire collettivo, sono facilmente immaginabili le difficoltà che incontrava qualsiasi tentativo di progammare, progettare o realizzare modalità trasportistiche alternative all'auto privata o, peggio ancora, la semplice idea dell'uso delle biciclette in alternativa ai mezzi tradizionali di spostamento.

Fu solo negli anni '80, all'indomani della Conferenza dell'INU di Modena (1983) sulla Pianificazione territoriale eco-compatibile, che il concetto di salvaguardia ambientale fece breccia per la prima volta tra i tecnici ed i politici italiani, esattamente 14 anni dopo l'introduzione della prima procedura di VIA negli Stati uniti con il "National Environmental Policy Act".
L'idea che accanto allo sviluppo economico si potessero valutare anche i costi ambientali di un progetto, fu il primo timido passo per un mutamento antropologico globale. Alla fine degli anni '80, questa rivoluzione concettuale avrebbe portato alla formulazione di nuovi modelli per valutare la domanda di mobilità urbana e di consumo del suolo pubblico e alla creazione di un Ministero ad hoc, quello delle Aree Urbane, che avrebbe proposto la prima legge di settore, la legge 122/89 nota come legge sui parcheggi.
In quegli anni, accanto ad una politica di sviluppo che privilegiava la realizzazione di grandi assi di collegament, emergeva l'esigenza di sviluppare ulteriormente la mobilità dei mezzi pubblici a livello urbano, favorendone l'integrazione con mezzi privati ad impatto ambientale nullo quali la bicicletta.

Causa questo ritardo culturale, nel nostro Paese, la normativa riguardante le infrastrutture per la circolazione dei velocipedi è abbastanza recente.
La prima direttiva "Norme sull'arredo funzionale delle strade urbane" contenuta nel Bollettino n°150 del CNR (15/1271992), definisce "…arredi funzionali tutti quegli elementi che sono indispensabili o che comunque forniscono un determinante contributo alla corretta utilizzazione delle strade, in termini di sicurezza e fluidità del traffico veicolare e pedonale".

Con tale norma si introducono gli elementi di moderazione del traffico atti ad aumentare la sicurezza nella circolazione soprattutto degli utenti deboli della strada e tra questi dei ciclisti. In essa vengono pure stabiliti alcuni importanti parametri geometrici da adottarsi negli attraversamenti pedonali e ciclabili.
Con la Circolare n° 432 del 31 Marzo 1993, la Presidenza del Consiglio dei Ministri definisce i principali criteri e standard progettuali per le piste ciclabili e introduce, in forma non vincolante, alcuni elementi per la costruzione di piste e corsie ciclabili, fornendo le opportune dimensioni degli elementi stradali.
E' poi la volta del Supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n° 146 del Giugno 1995 contenente le "Direttive per la redazione, adozione, ed attuazione dei piani urbani del traffico" (articolo 36 del Codice della Strada).
Per la prima volta appare nella normativa italiana il termine "utenza debole". Nell'allegato di queste direttive, al punto 2.1 "Protezione delle utenze deboli", si fa specifico riferimento a pedoni e ciclisti ed in particolare alle persone con limitate capacità motorie, sia per limitazioni fisiche permanenti o temporanee, sia per la loro età, come nel caso di bambini e anziani.
Sinteticamente si raccomanda che in fase di progettazione particolareggiata ed esecutiva dei piani urbani del traffico, si ponga particolare attenzione agli spazi adibiti al movimento ciclistico, compresi eventuali sottopassi e sovrapassi, alle isole salvagente, ecc.
Dobbiamo aspettare il 1998 e la Legge n° 366 per avere norme precise circa il finanziamento della mobilità ciclabile e ad questa si lega il Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n° 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili", in cui si definiscono le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili ed i principali standard progettuali per le piste ciclabili, in sostituzione della direttiva ministeriale del 1993.

Tuttavia, in nessuna delle norme citate si fa riferimento alla verifica della sicurezza degli itinerari ciclabili e nemmeno alla valutazione della loro capacità di servizio.

Nel 2001, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti emana le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", che però non contengono ancora criteri certi per il dimensionamento delle piste ciclabili in sede propria o promiscua, e tanto meno alcun accenno alle vie residenziali o a tutte quelle strade che necessitano di particolari dispositivi per la limitazione della velocità dei veicoli motorizzati.
E' invece del Giugno del 2001 un'importante circolare del Ministero dei Lavori Pubblici in cui si rende pubblico uno studio sull'analisi della sicurezza delle strade.
In essa si introduce la tecnica del "Road Safety Audit" (analisi della sicurezza delle strade di progetto) e del "Road Safety Rewiew" (analisi della sicurezza delle strade in fase di esercizio).
L'analisi della sicurezza stradale prevede, per quanto riguarda ciclisti e pedoni, di verificare che siano progettati tutti gli elementi necessari per ridurre il numero e la gravità degli incidenti, nonché di proporre adeguati interventi per le strade in esercizio, affinchè le azioni correttive avvengano prima che si verifichino incidenti in numero elevato.

Accanto a quella nazionale c'è poi la produzione normativa regionale sul tema delle piste ciclabili, che nel Veneto ha origine dalla Legge n°39/1991.
Oggi, a più di dieci anni di distanza dalla sua entrata in vigore, la situazione non è certo rosea ed il lavoro di analisi qui presentato ne da cruda testimonianza.
Per tutti i casi esaminati nell'ambito del lavoro preparatorio all'Atlante, gli anni '90 rappresentano per le piste ciclabili uno spartiacque tra il nulla e i primi timidi tentativi di approccio con un tema difficile, se non addirittura ostico e politicamente scomodo.
La totalità dei piani regolatori comunali degli anni '80, presenta la sola distinzione cartografica tra viabilità pedonale e meccanizzata, comprendendo nella seconda anche il movimento ciclabile.
Solo dopo la già citata Legge Regionale e l'avvio dei programmi di finanziamento, appaiono nella pianificazione urbanistica i primi tracciati ciclabili.
In verità, si tratta di percorsi molto brevi, privi di un disegno generale di riferimento, realizzati, in molti casi, dai privati nelle lottizzazioni a scomputo parziale degli oneri di urbanizzazione, oppure da Enti sovracomunali a margine delle grandi vie di comunicazione di loro competenza.
Addirittura molti finanziamenti regionali messi in gioco dalla Legge 39, sono richiesti per la realizzazione di percorsi ciclopedonali e poi utilizzati impropriamente per sistemare o illuminare marciapiedi esistenti.
Alcuni Comuni, spinti dall'idea di valorizzare le potenzialità del proprio territorio o per sperimentare sistemi di spostamento alternativi, elaborano veri e propri piani per la ciclabilità nei quali la logica di sistema ha finalmente il sopravvento sull'improvvisazione.
Se pur in casi limitati, per tutti gli anni '90, le norme nazionali e regionali hanno positivamente motivato gli amministratori locali più sensibili, nel realizzare percorsi ciclabili.

Attualmente, si assiste a una nuova fase di stallo le cui cause sono, da un lato la mancanza di finanziamenti specifici a favore della ciclabilità, dall'altro perché oggi, di fatto e nonostante la normativa, i cittadini, soprattutto ciclisti, sono più vulnerabili sulle strade e l'accesso alle funzioni ed ai servizi tutelati e/o riservati è sempre meno agevole e sfavorito nelle scelte concrete degli amministratori locali.
Su tutto grava una contraddizione difficile da superare: mentre il Codice della Strada ed i regolamenti applicativi sostengono la necessità di favorire politiche orientate alla decongestione dei centri urbani, mancano completamente dei forti incentivi economici a favore di una ciclabilità diffusa orientata all'integrazione con i mezzi pubblici. Mancando questi sostegni economici che consentirebbero la giusta risposta nei confronti di un'utenza che chiede di potersi muovere in sicurezza, con sempre maggiore frequenza, sia per le attività del tempo libero che per spostamenti finalizzati, viene meno anche la possibilità di programmare dinamiche trasportistiche alternative finalizzate alla decongestione dei nostri centri urbani .
I dati più recenti e le dimensioni dei singoli problemi che, di volta in volta, si presentano nelle realtà urbane, ci confermano che non è più sufficiente estendere la

tecnica dei conteggi classificati e le verifiche delle svolte agli incroci ad un sistema ciclabile per renderlo veramente sicuro ed efficace.
Nel progettare piste ciclabili e integrazioni trasportistiche, le più efficaci e sicure, è necessario certamente adattare le soluzioni possibili alle variabili che il territorio e il tessuto urbano e perturbano richiedono, tuttavia è vitale andare più in là di semplici interventi tampone o, peggio, puramente nominali.
Occorre ragionare sulla base di una visione più ampia e complessa di quella a cui ci ha abituato una certa superficialità nel considerare queste tematiche, è indispensabile che il sistema alternativo per lo spostamento delle persone, non costituisca palliativo o surrogato a impianti urbanistici imperniati comunque su sistemi tradizionali, ma si inserisca organicamente con valore prioritario, fra le soluzioni decisive per ridare qualità alle nostre città.

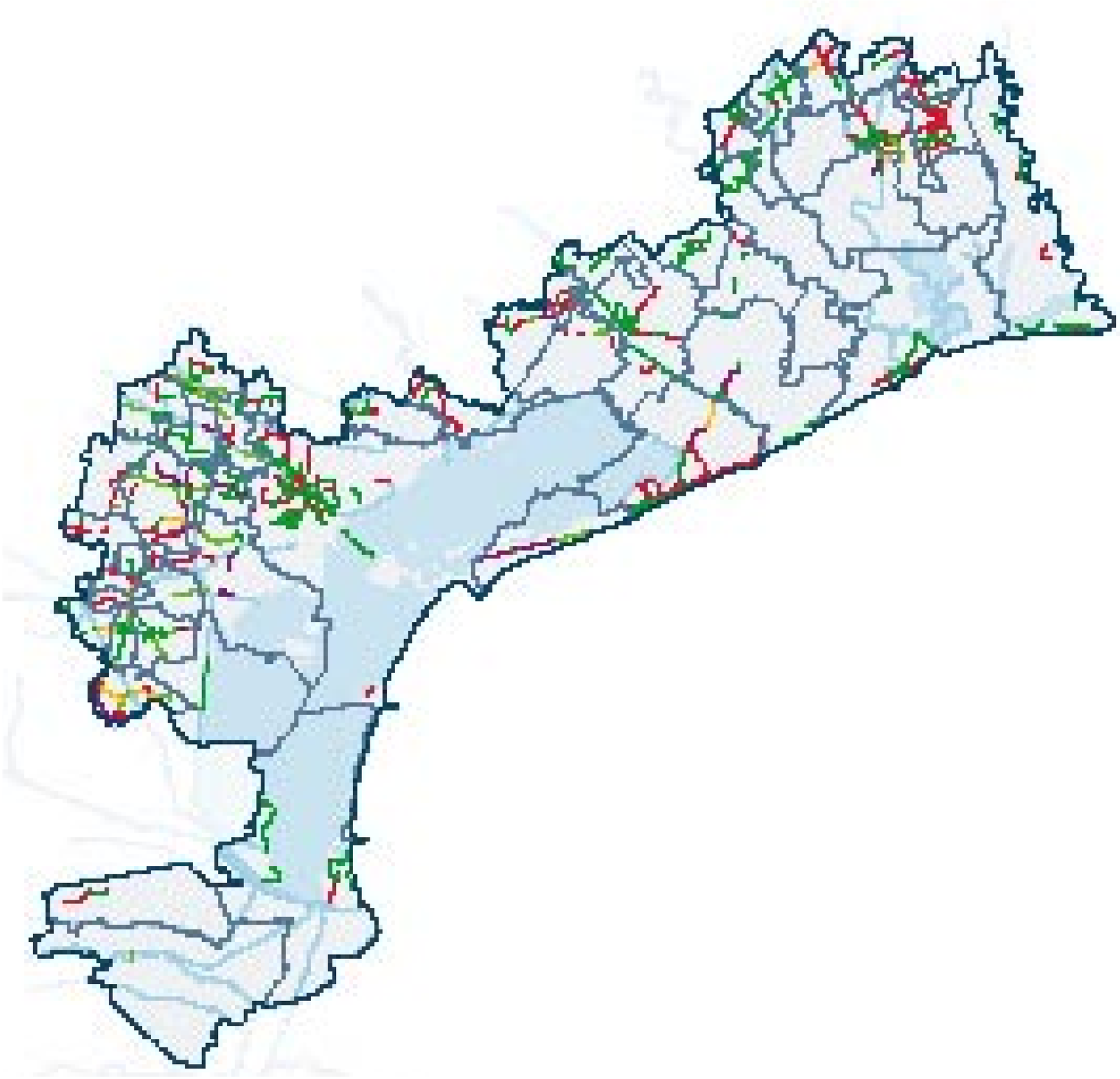
A livello più generale, uno dei principali problemi del nostro sistema stradale, emerso anche dalla presente analisi, riguarda la contemporanea presenza di funzioni tra loro incompatibili.
Se, teoricamente, un'infrastruttura sicura è quella a cui è attribuita una sola specifica funzione, alla luce dei dati possiamo concludere che nel nostro territorio, praticamente, non esistono strade sicure!
Tale considerazione è ancor più vera in ambito urbano, dove è presente una rete stradale capillare utilizzata da molteplici utenti con differenti aspettative.
Quello della città è il terreno privilegiato del conflitto tra il desiderio di accessibilità da parte dell'utente motorizzato, verso qualsiasi punto e direzione e l'aspirazione a una migliore qualità della vita che esprime, di solito, chi vuole circolare liberamente in bicicletta. In questo permanente conflitto, tra le "funzioni di traffico" e quelle del vivere, si devono trovare delle soluzioni che coniughino, insieme, equilibrio ed efficenza.
Ad esempio, in molti comuni, sarebbe già possibile affrontare il problema della convivenza tra utenti forti e utenti deboli, adottando il principio della separazione funzionale, cioè distinguendo semplicemente la viabilità in aree di traffico ed aree residenziali.
Nelle prime il flusso e la circolazione del traffico rimangono le funzioni elementari e la sicurezza è principalmente ricercata attraverso la separazione delle tipologie di traffico incompatibili: il traffico motorizzato da una parte sulle strade e dall'altra gli utenti più vulnerabili come ciclisti (su piste ciclabili o itinerari distanti tra loro non più di 400 o 600 metri) e pedoni (su marciapiedi a maglia diffusa).
Nelle aree residenziali bisogna privilegiare le attività come camminare, andare in bici, fare shopping e giocare, mentre l'accesso motorizzato dev'essere consentito esclusivamente ai residenti.
Qui il principio guida, per garantire la sicurezza, è quello di integrare le differenti tipologie di utenza attraverso i principi della moderazione del traffico, utilizzando il sistema delle isole ambientali e delle vie residenziali.
C'è poi l'altro livello, quello a scala più minuta, analizzato anche dal lavoro preparatorio di questo atlante, attraverso specifiche schede conoscitive: è quello che attiene alla capacità di servizio ed alle caratteristiche tecniche di un percorso ciclabile.
Infatti, se da un lato un percorso ciclabile può esaltare alcuni ambiti territoriali, dall'altro deve anche essere flessibile nella sua ideazione concettuale e assumere una connotazione particolare, adattarsi in rapporto all'uso cui è deputato e alle caratteristiche significative delle aree che attraversa.
Una rete ciclabile urbana, causa le diverse condizioni delle strade preesistenti e delle difficoltà di realizzazione in un ambito particolarmente denso, difficilmente sarà costituita da un'unica tipologia.
Le schede dell'atlante ci dicono che un percorso ciclabile può assumere diversi aspetti:
> in sede propria, nelle zone periferiche, dove le strade per la loro ampiezza possono garantirne la presenza;
> su corsia riservata separata dal traffico veicolare mediante l'uso di segnaletica verticale ed orizzontale in presenza di strade dalle sezioni minime;
> in promiscuo con altri mezzi di trasporto nei centri storici o dove la conformazione della strada e degli spazi è tale da garantire la sola condizione di compresenza.

Ancora, scendendo nel dettaglio, diventa fondamentale analizzare le finiture, l'arredo urbano nonché il manto di usura. Quest'ultimo dovrebbe avere almeno tre gradi di accettabilità:
> una qualità più compatta ed elegante caratterizzata da una forte visibilità in ambito urbano, con l'uso di asfalto o cemento colorato, masselli autobloccanti a spigolo vivo;
> scorrevole per i lunghi tragitti nelle zone periferiche o per i collegamenti extracomunali, con l'uso di asfalto, macadam o terre stabilizzate con calce o resine;
> enfatizzante il senso di naturalità nel caso attraversi qualche area a parco, con l'uso di terra battuta, erba, acciottolato di fiume.

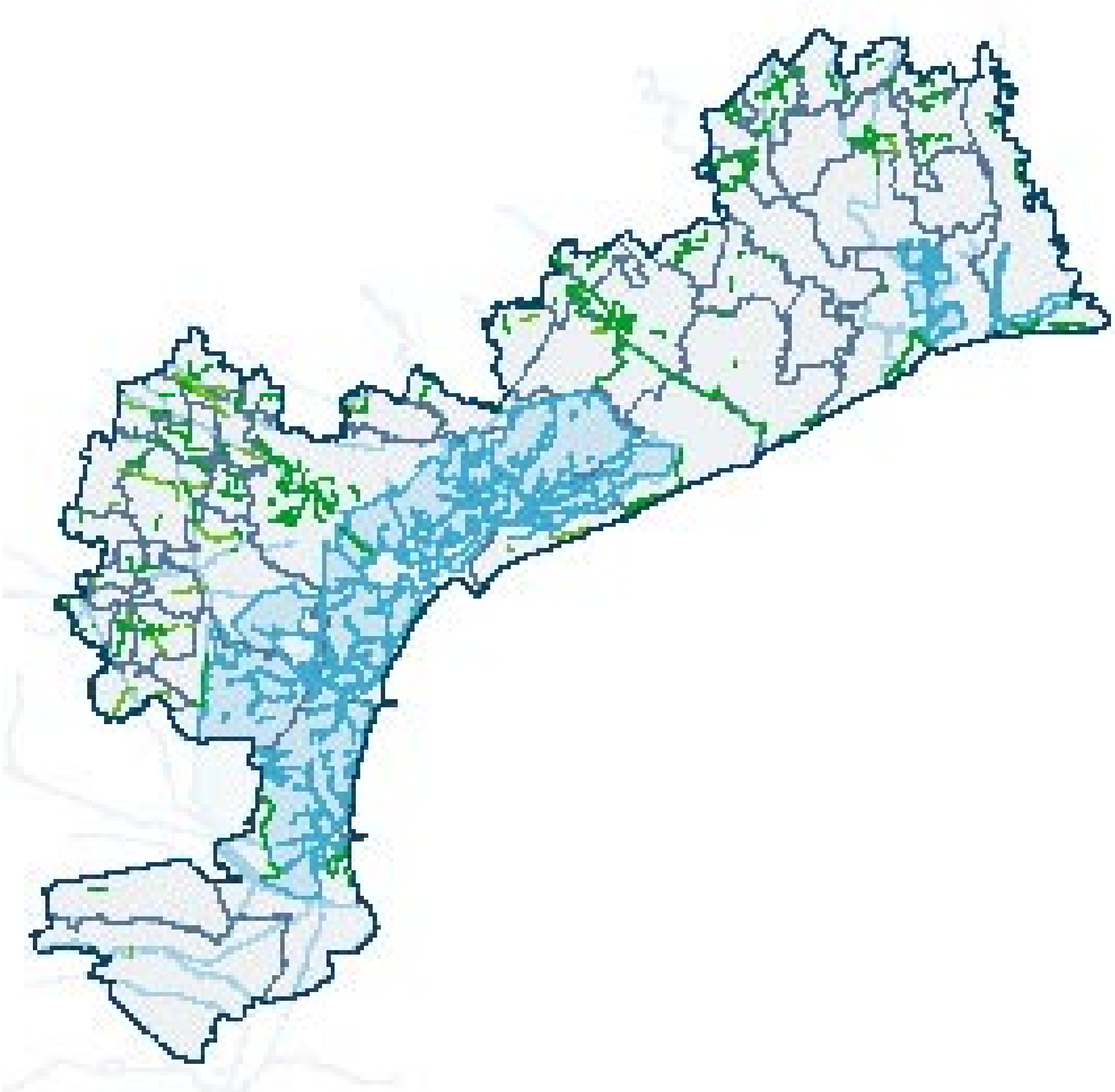
Anche questi aspetti più tecnici, sono stati esaminati ed archiviati nell'atlante, con diversi gradi di approfondimento.
Il risultato è una chiara fotografia dello stato di fatto, grazie alla quale chiunque può trarre le proprie conclusioni, e rappresenta il punto di partenza per una credibile e certa progettualità futura.
Infatti, il passo successivo per migliorare il livello di informazione dell'utenza interessata alla rete delle piste ciclabili e dei tecnici e amministratori chiamata a realizzarla, sarà quello di aggiornare e integrare questa prima pubblicazione, utilizzando un sistema GIS (Geographic Information Sistem) con specifici indicatori atti a descrivere e gestire in tempo reale ogni nuova informazione o modifica al sistema ciclabile analizzato.
Queste informazioni faciliterebbero da un lato le iniziative di divulgazione e di coinvolgimento dei vari Comuni da parte del Bike Office Provinciale , dall'altro favorirebbero la realizzazione di progetti a grande scala territoriale basati sulla identificazione di green-ways e green-trails da proporre per un nuovo modello di turismo sostenibile.

Arch. Massimiliano Manchiaro
Bike Office Provincia di Venezia

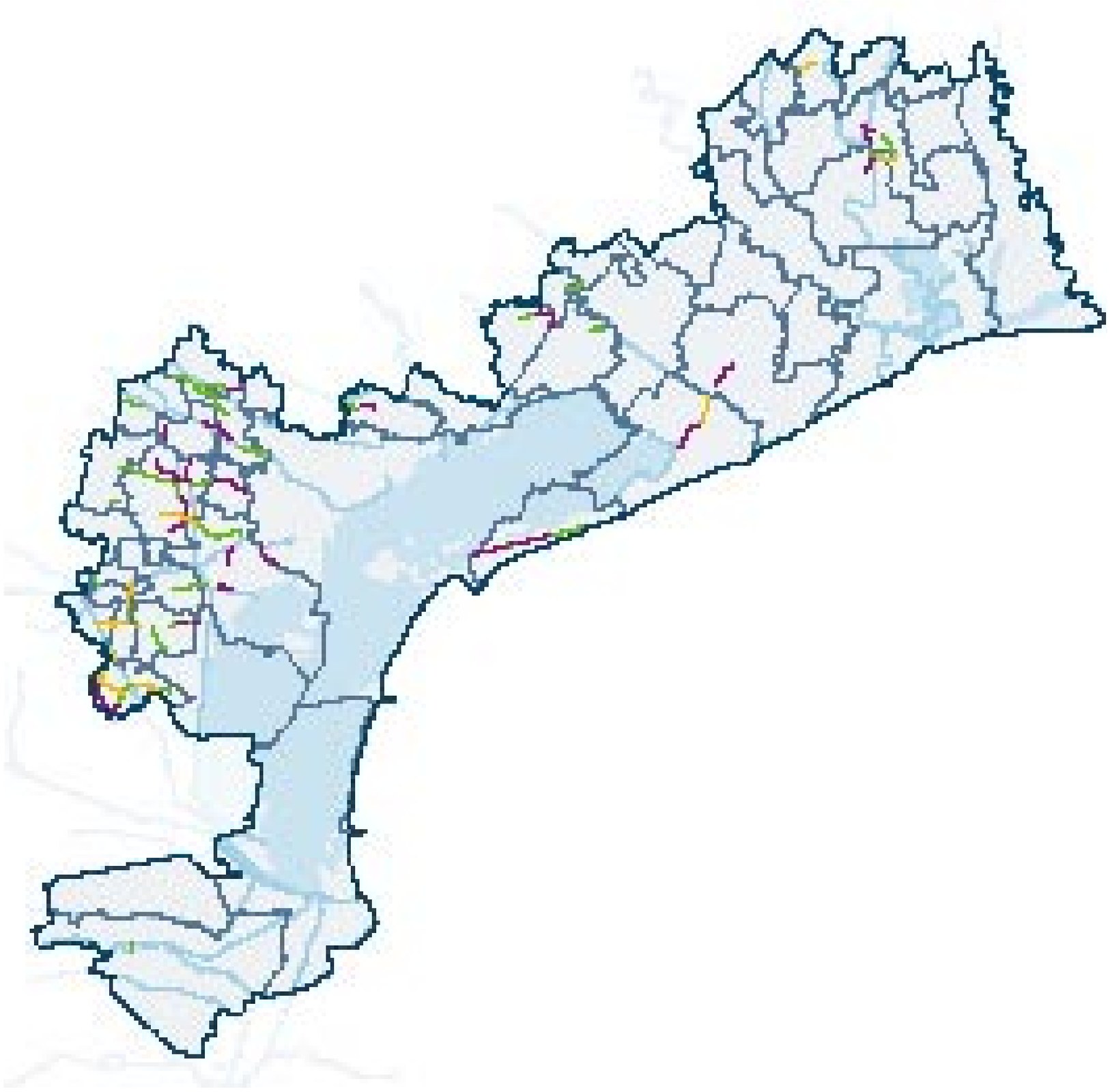
Atlante delle piste ciclabili:
le piste ciclabili esistenti e in progetto



Atlante delle piste ciclabili:
le piste ciclabili esistenti



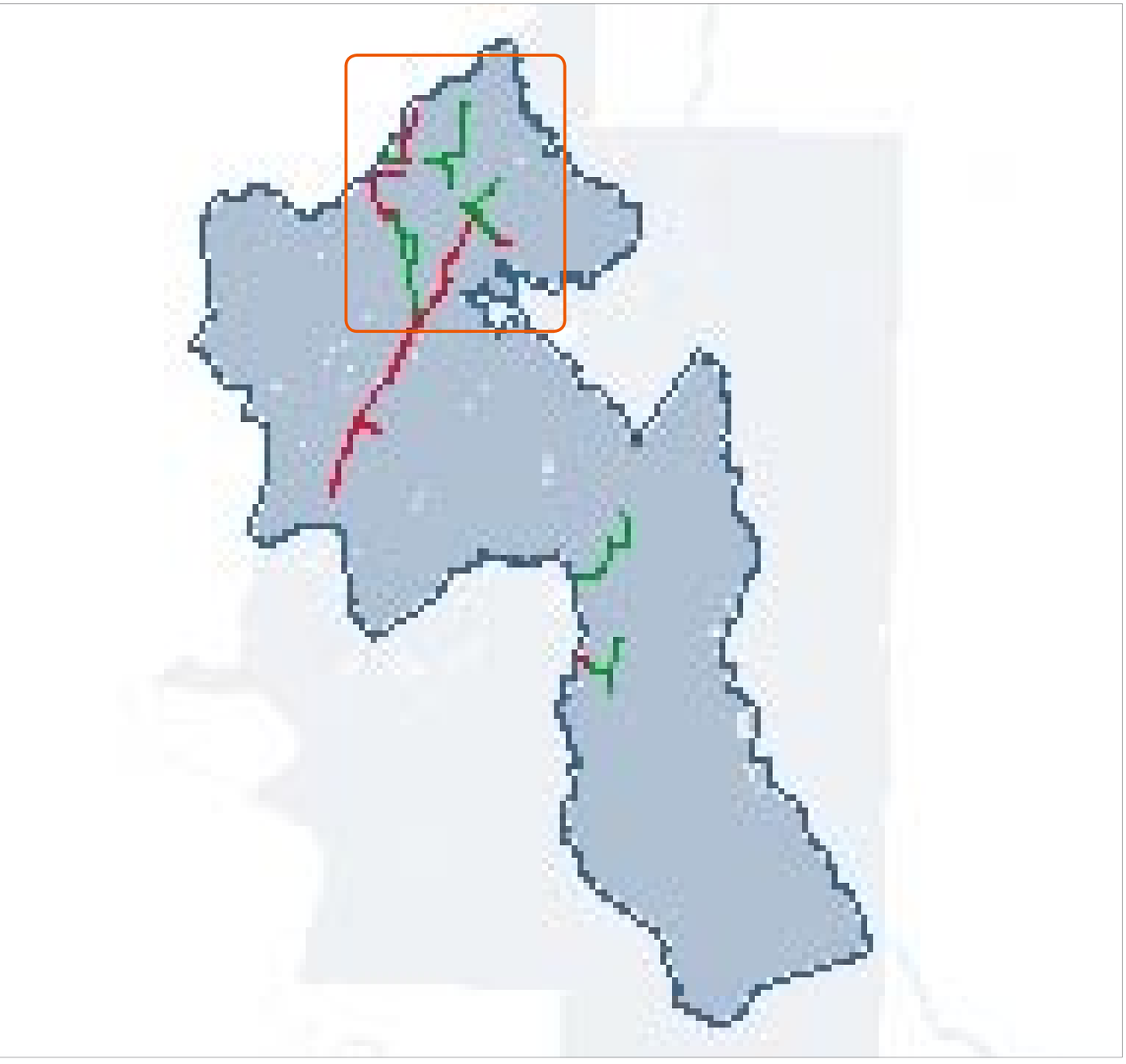
Atlante delle piste ciclabili
piano - programma delle piste ciclabili della Provincia



Atlante delle piste ciclabili: schede comunali

Analisi 1991 - 2001

Annone Veneto

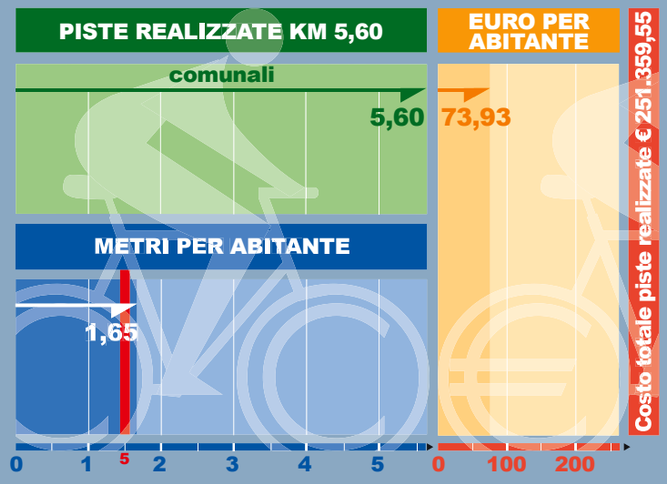


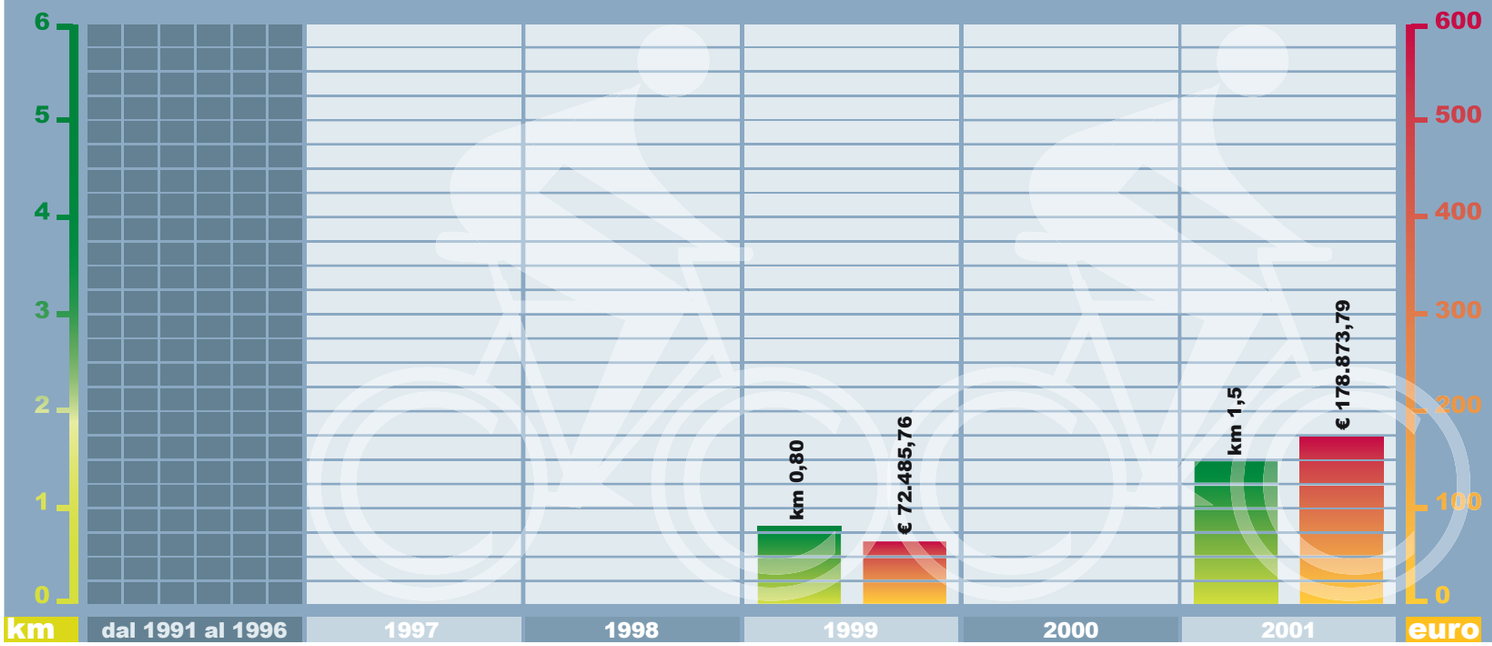
Il Comune di Annone Veneto aveva, come unico strumento di previsione per la ciclabilità, il PRG, che prevedeva un sistema di percorsi genericamente ramificati nel territorio. Nel 2002 sono stati reperiti dei fondi per realizzare, nel prossimo triennio, il percorso ciclo-pedonale lungo via delle IV strade con 50% di contributo Regionale.

	3.400 abitanti
	25,82 kmq

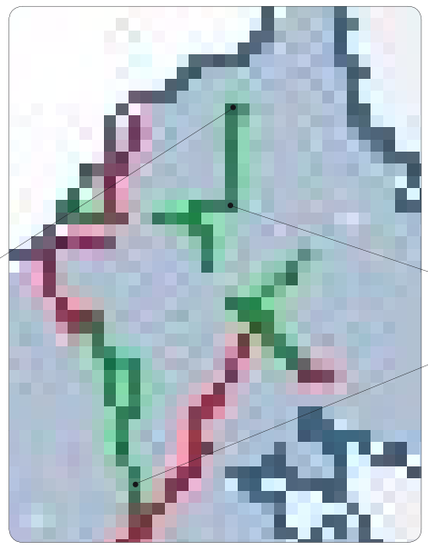
	5,60 km
	4,50 km

Analisi 1991 - 2001





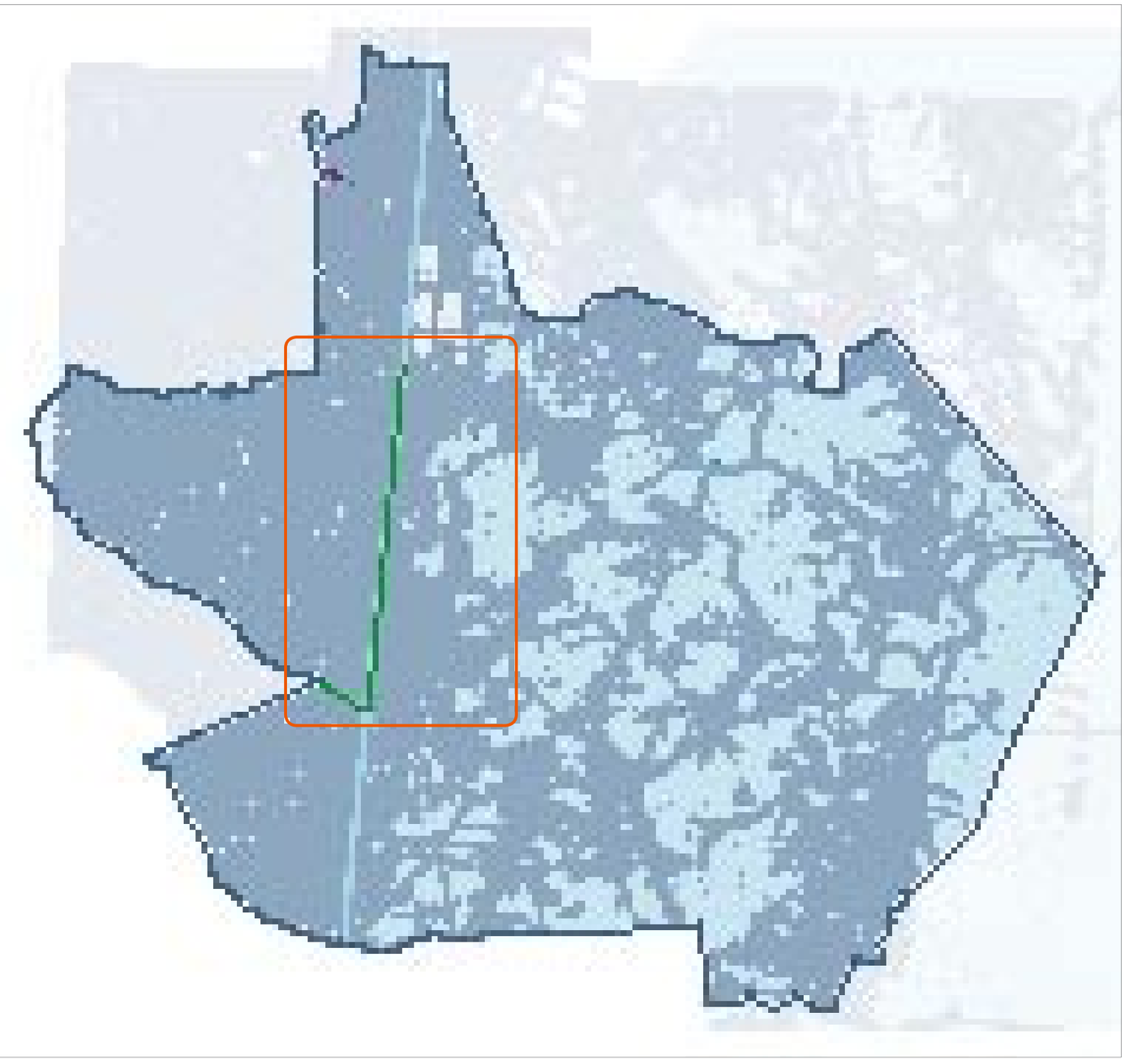
[SPRE]



[SPU]

[SPU]

Campagna Lupia



Il programma delle piste ciclabili approvato nel 1999 aveva come punto di forza il progetto di un percorso ciclopedonale lungo la fascia di gronda lagunare compresa tra le frazioni di Lugo e Lova. Tale percorso interamente su sedime demaniale prevede tutta una serie di attrezzature di corollario tali da potenziare la fruibilità di questo comprensorio archeologico e ambientale. Lo stesso PRUSST in armonia con il vigente PRG prevede una serie di tratti ciclabili, non ancora finanziati, che si ramificano all'interno della gronda lagunare.

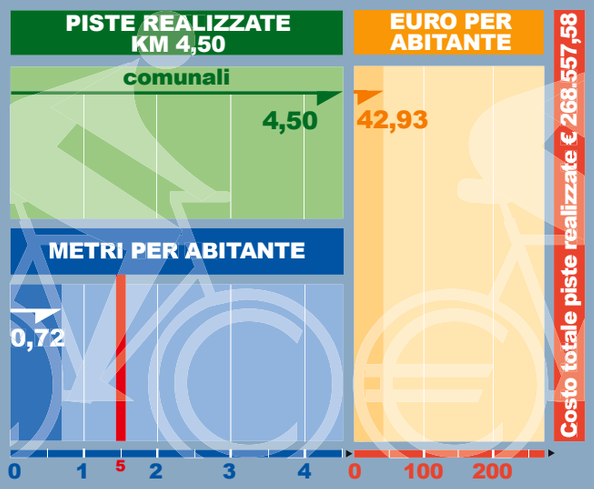
6.256 abitanti

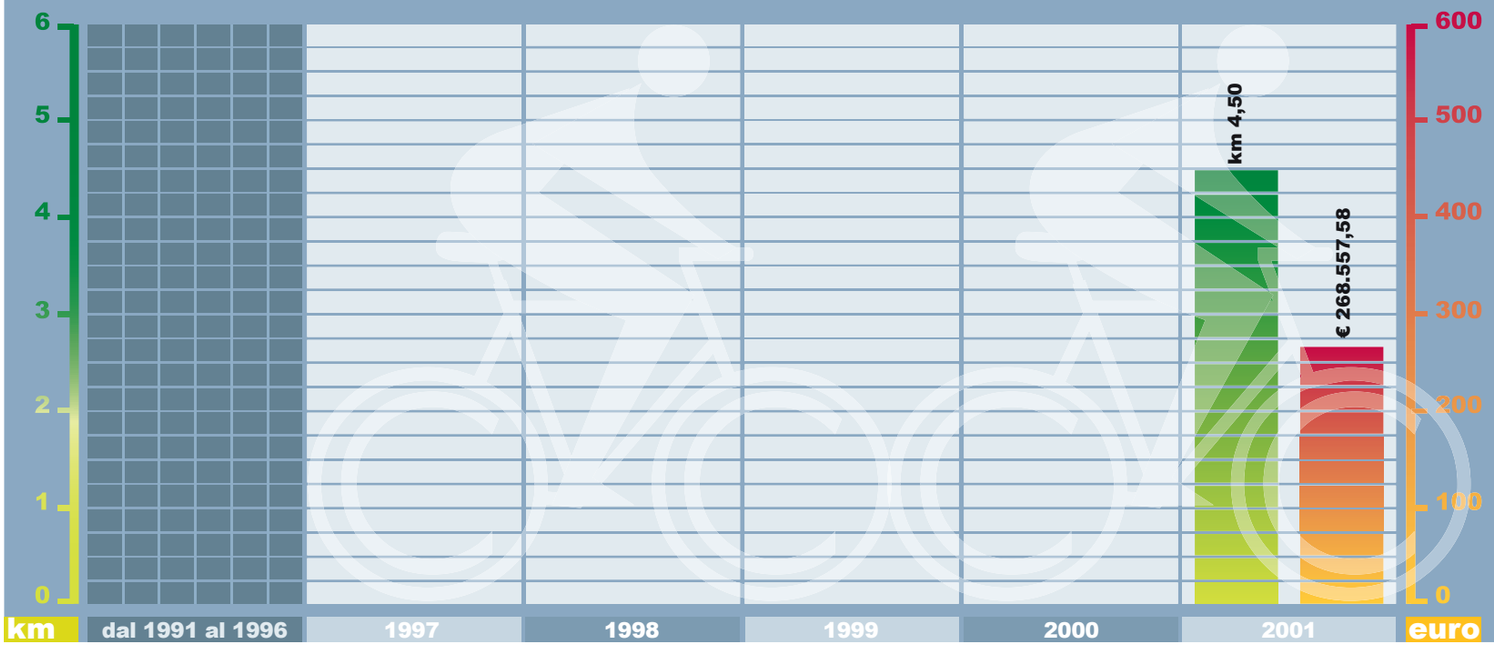
87,04 kmq

4,50 km

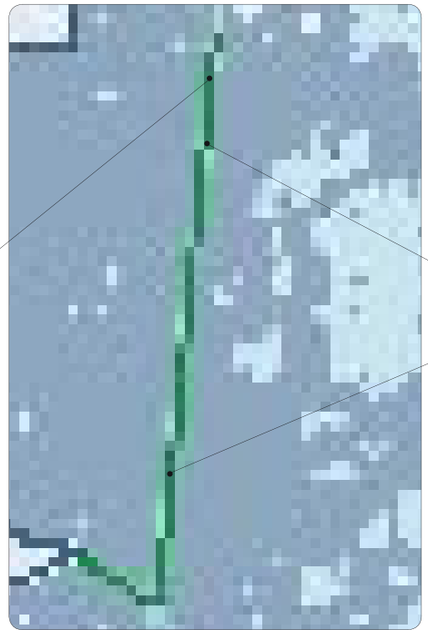
0,32 km

Analisi 1991 - 2001





[PA]

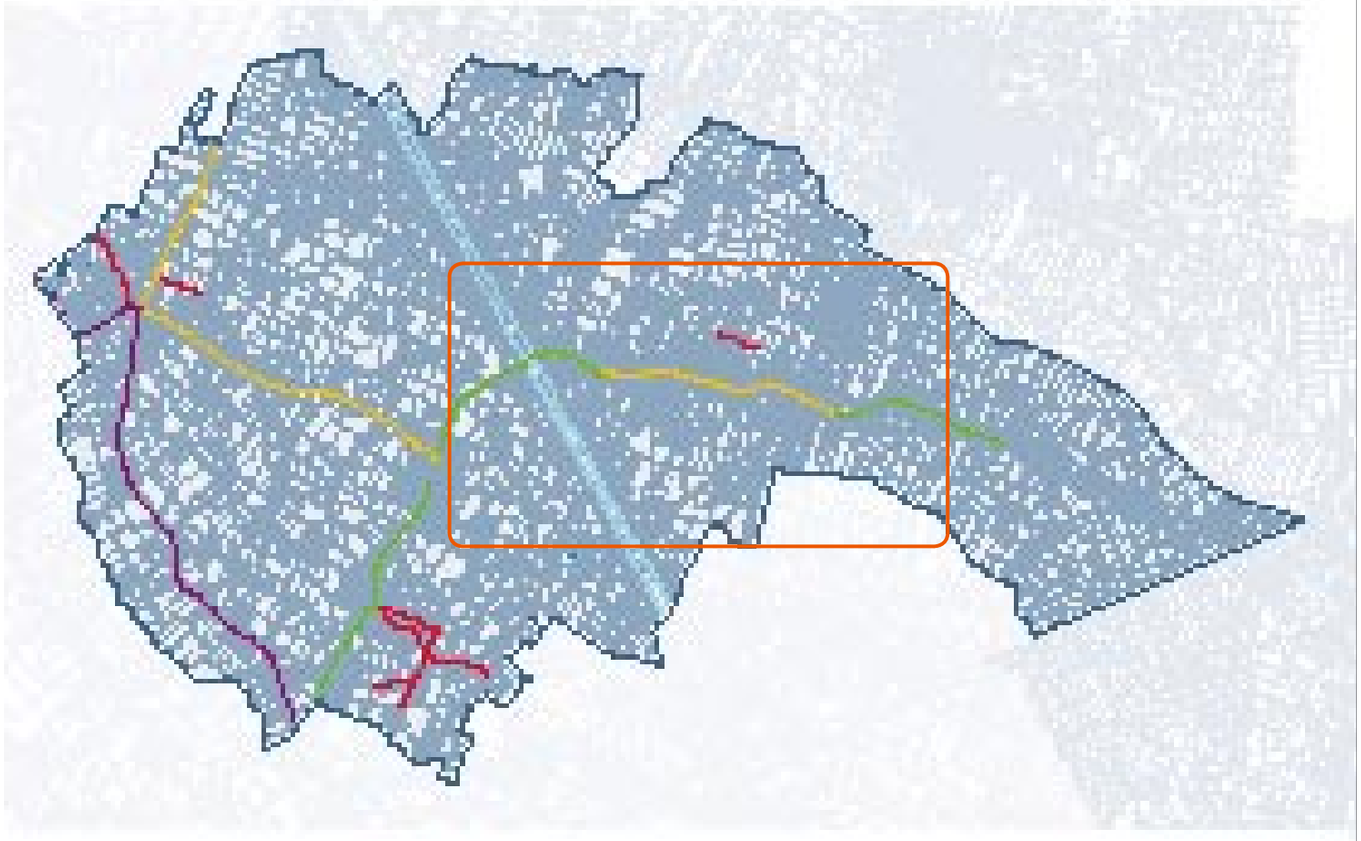


[PA]

[PA]

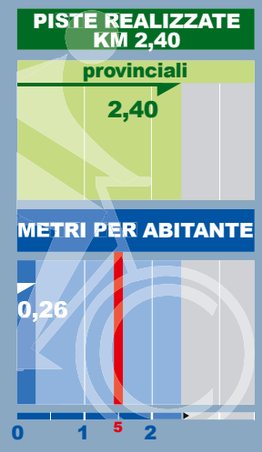
Campolongo Maggiore

La volontà dell'Amministrazione è quella di attivare nel prossimo triennio lavori per 5700 m di piste ciclabili. I progetti in collaborazione con la Provincia di Venezia dovrebbero partire dalla S.P. 14 per poi proseguire lungo la S.P. 11 e chiudere l'anello di percorribilità sulla S.P. 12 a cavallo tra le Provincie di Padova e Venezia. Nel contempo il Comune garantirebbe un investimento di circa 775.000,00 Euro per brevi tratti ciclabili a nord e a sud della S.P. 14.



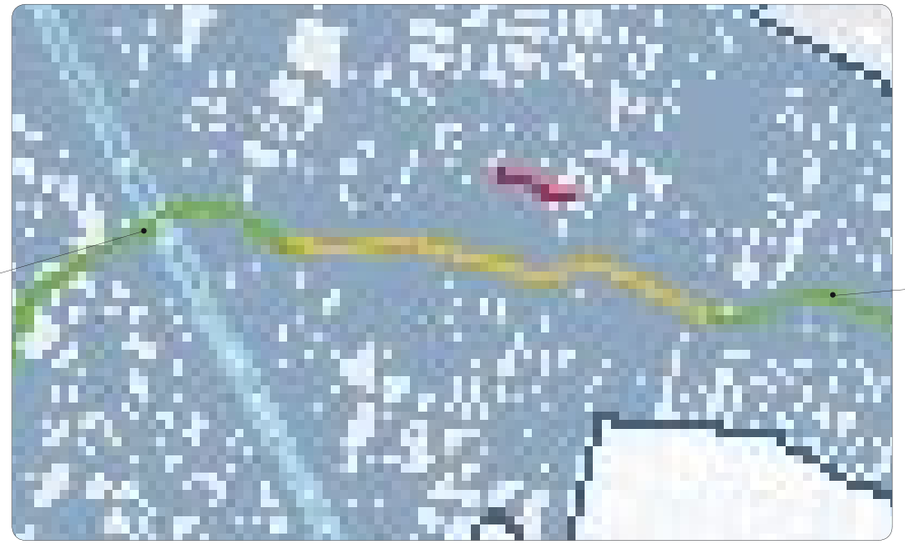
	9.185 abitanti
	23,54 kmq

	1,90 km
	2,40 km
	4,80 km
	6,60 km



Dati annuali non disponibili

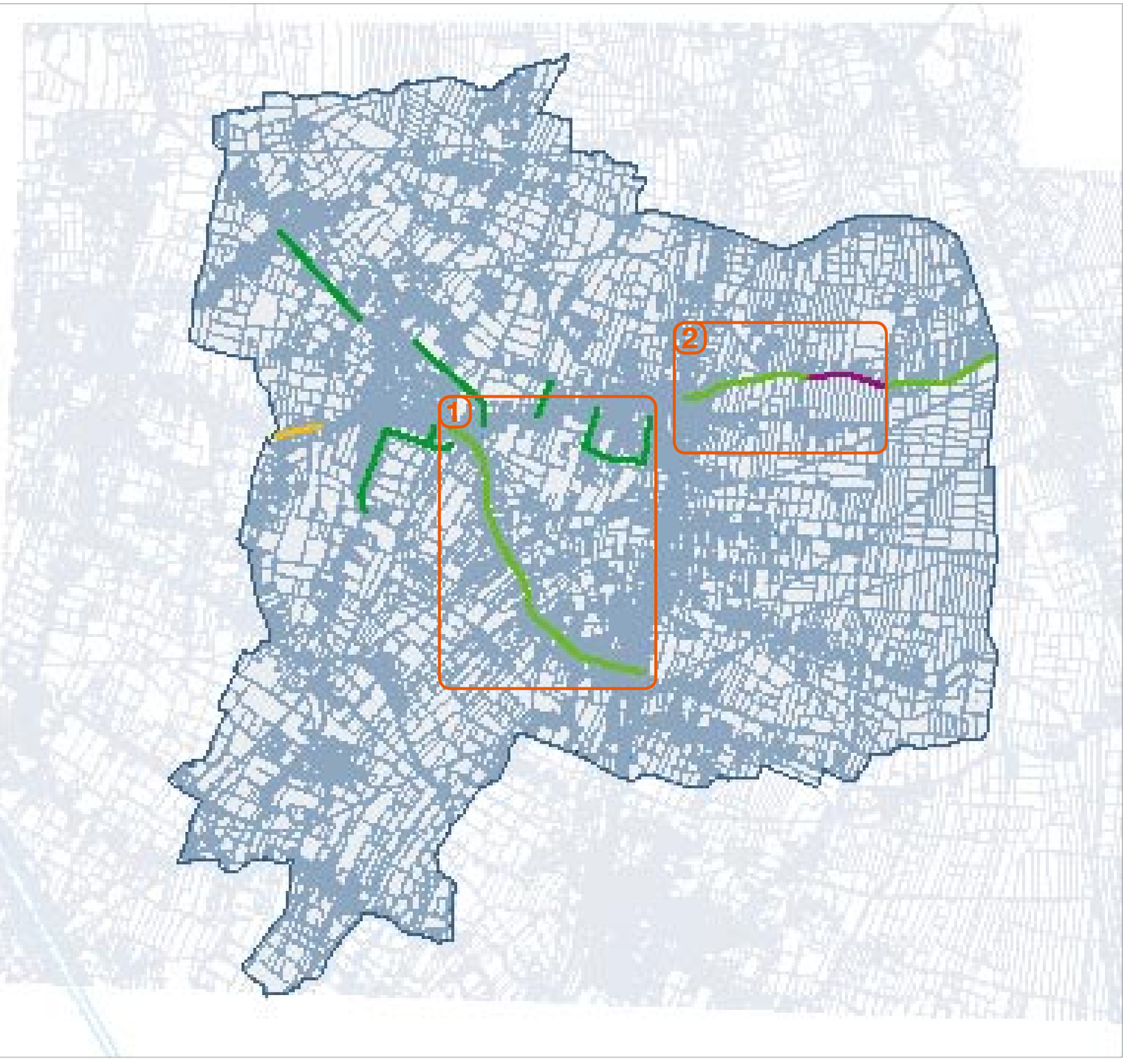
[SPE]



[SPU]

Camponogara

Interessante sviluppo della rete ciclabile in questo comune che attraverso l'Ufficio Lavori Pubblici ha controllato anche le iniziative dei privati che a compendio dei nuovi PdL hanno realizzato brevi tratti di piste ciclabili. Importante anche l'opera della Provincia di Venezia per le realizzazioni lungo le strade provinciali.



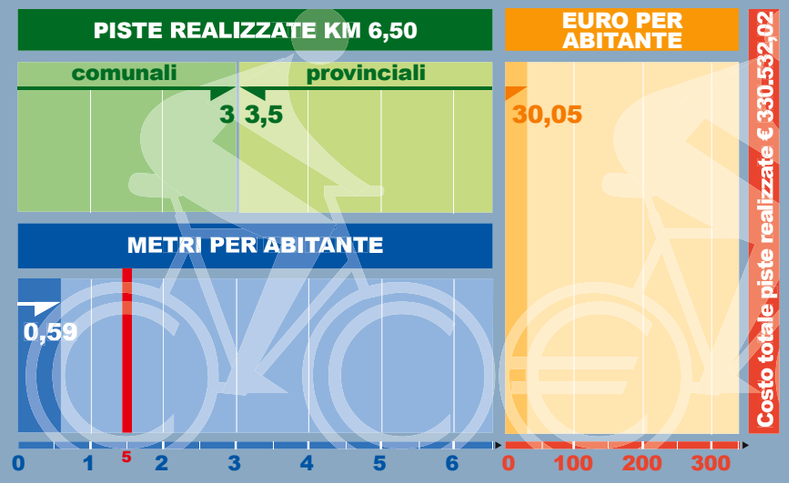
	11.000 abitanti
	21,00 kmq

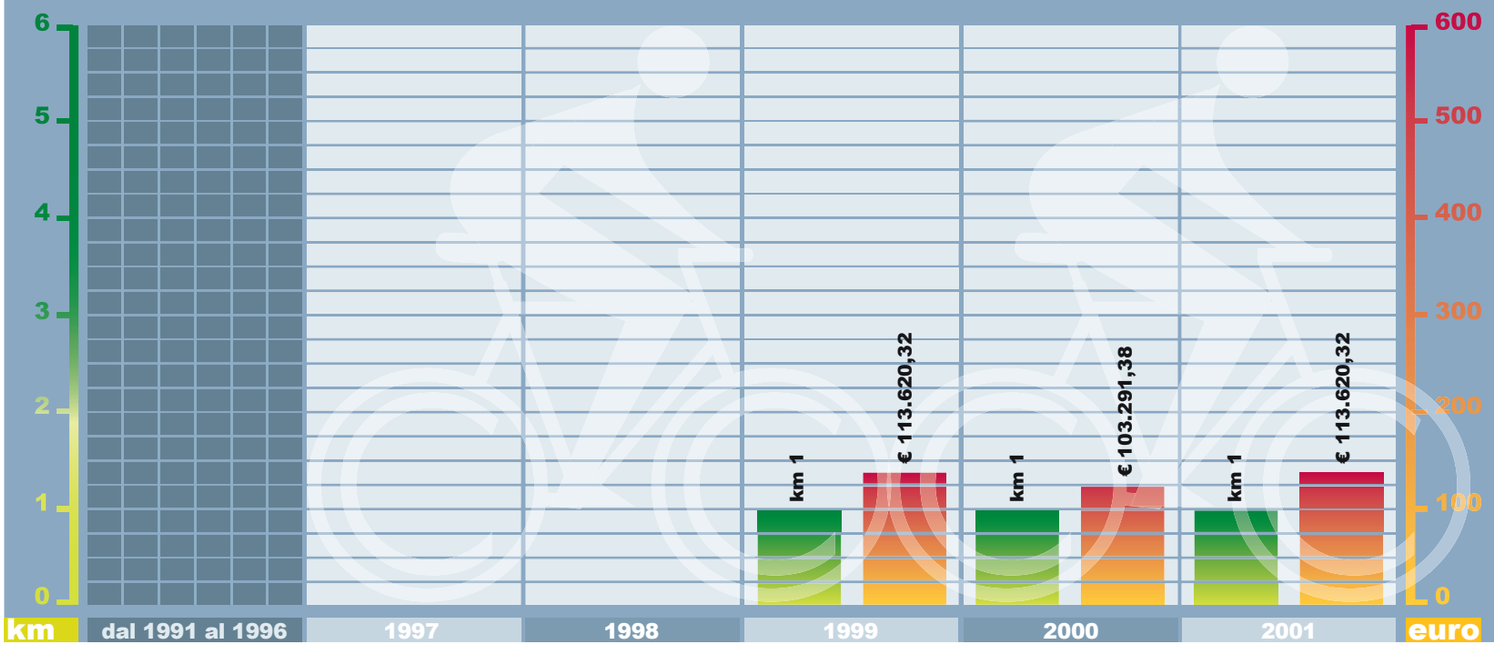
	3,00 km
	3,50 km
	0,60 km
	0,60 km

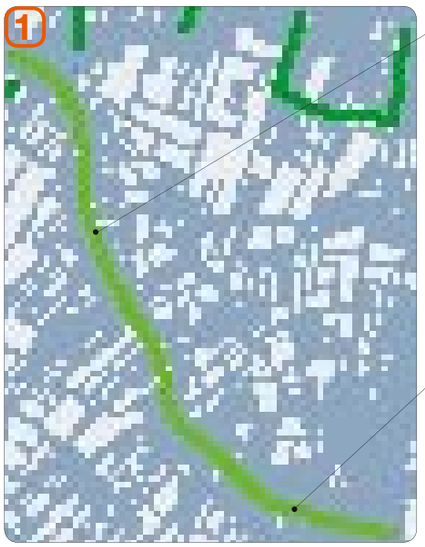
u

p

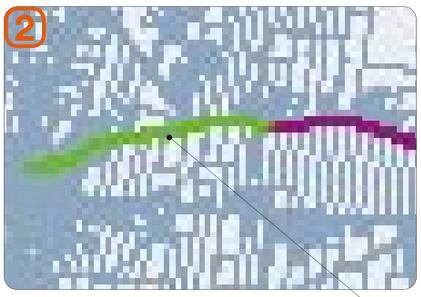
Analisi 1991 - 2001







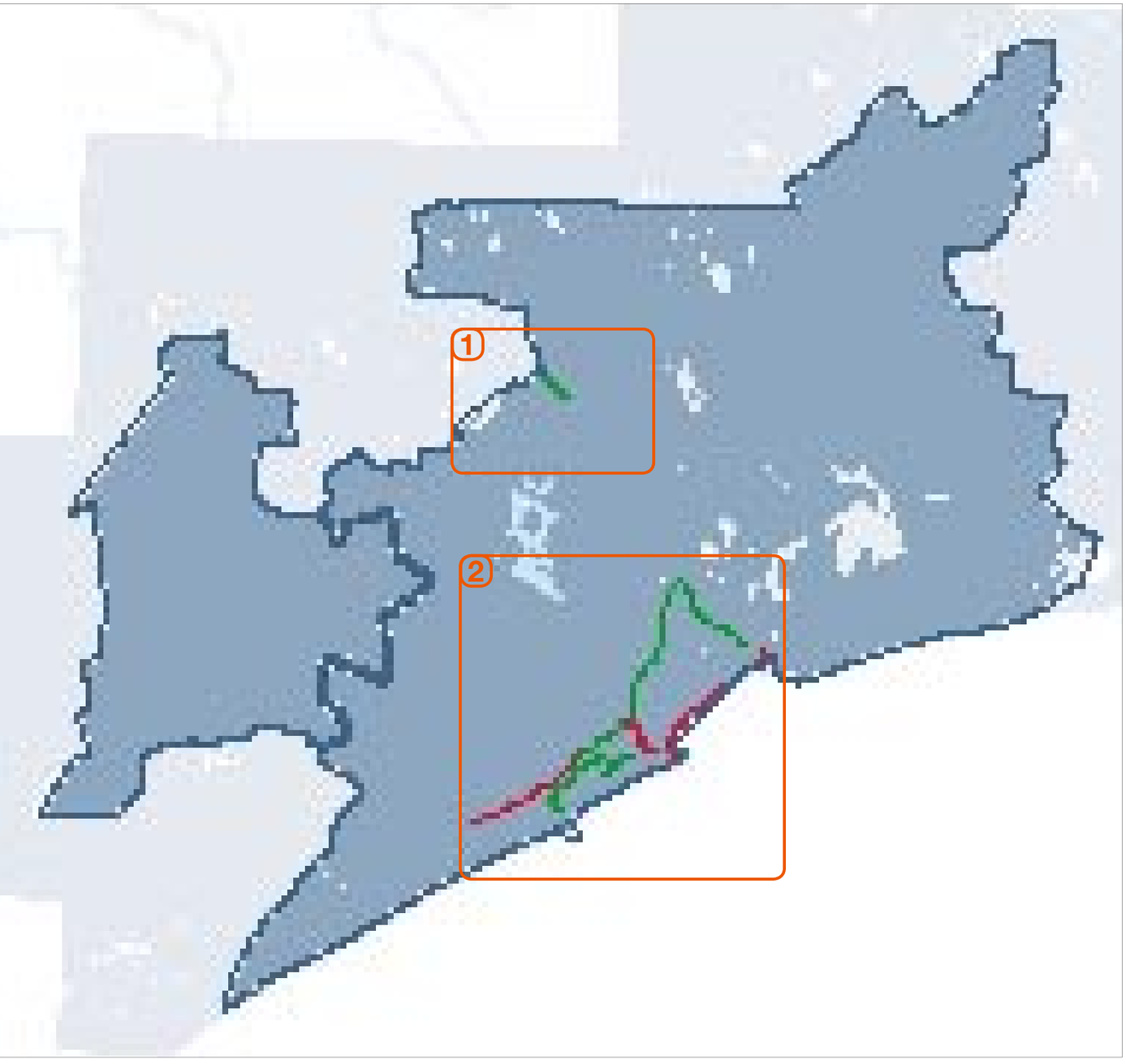
[SPE]



[SPU]

[SPU]

Caorle

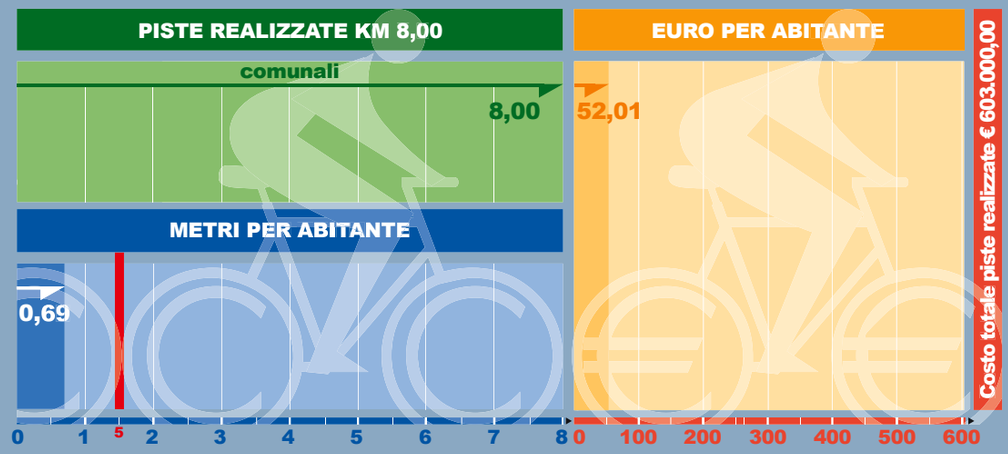


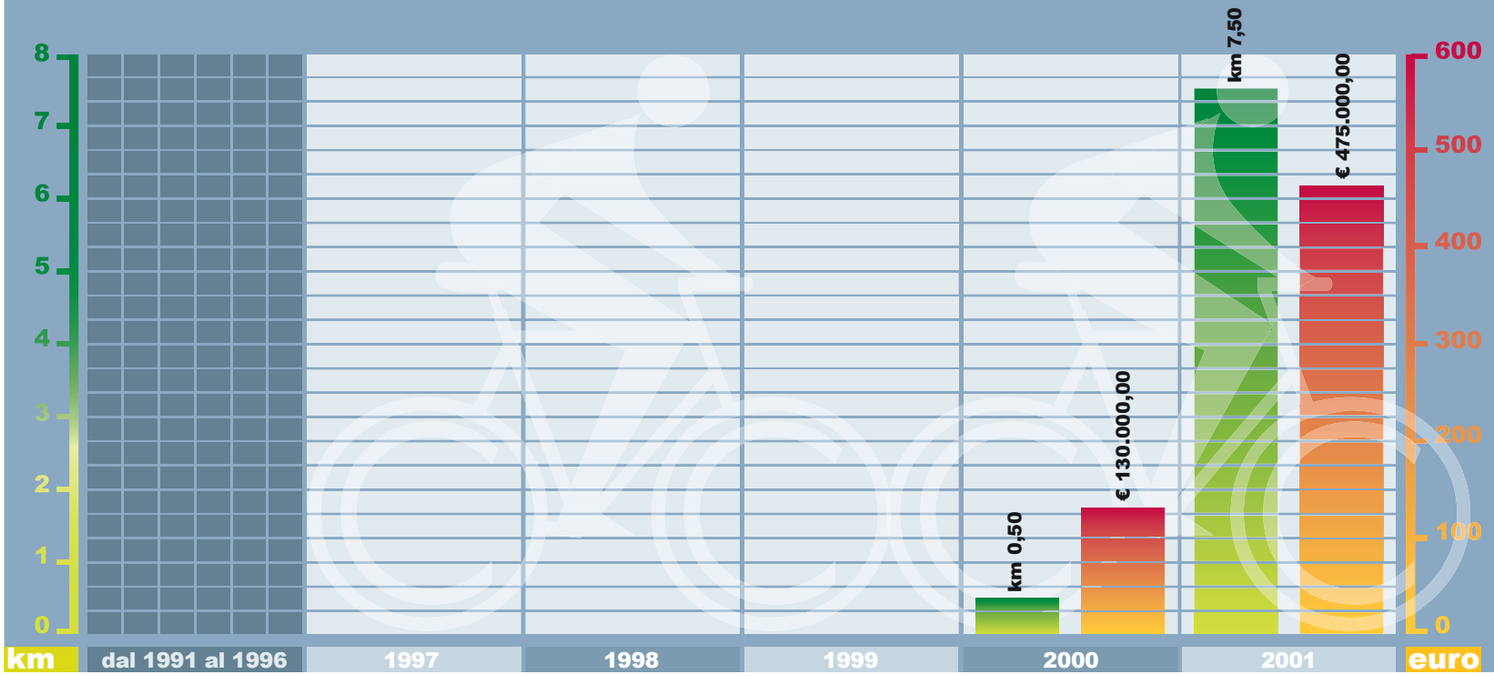
Il Comune si è dotato di un Piano - Programma per le piste ciclabili. Esistono tratti di percorso già realizzati che si collocano sulle Strade Provinciali e nelle aree immediatamente alle spalle del litorale, oppure lungo la Litoranea veneta sino al Porto di Falconera. Le previsioni sono strettamente legate alla volontà di valorizzare aree paesaggisticamente più rilevanti come la spiaggia di Levante sino al Centro Storico o la zona della valle Altanea tra il villaggio Prà delle Torri e Porto Santa Margherita.

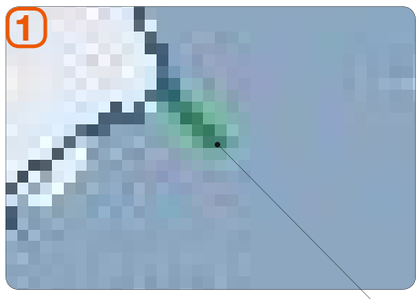
	11.595 abitanti
	151,00 kmq

	8,00 km
	6,00 km
c	
p	

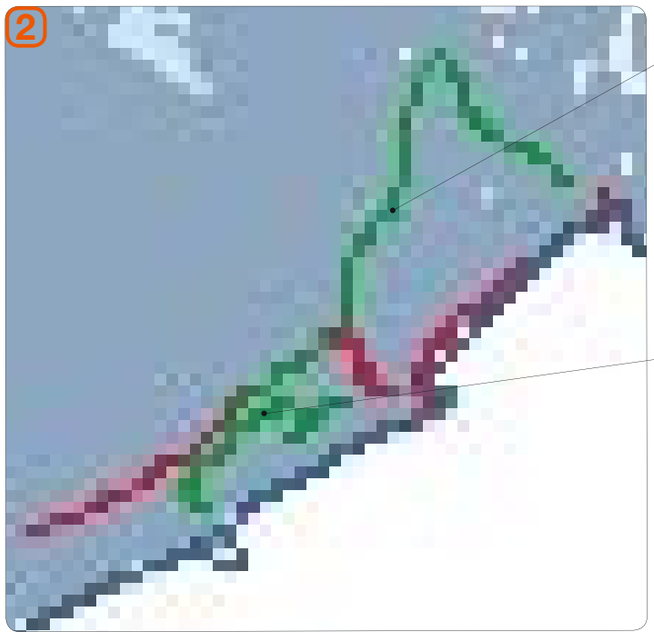
Analisi 1991 - 2001







[SPE]

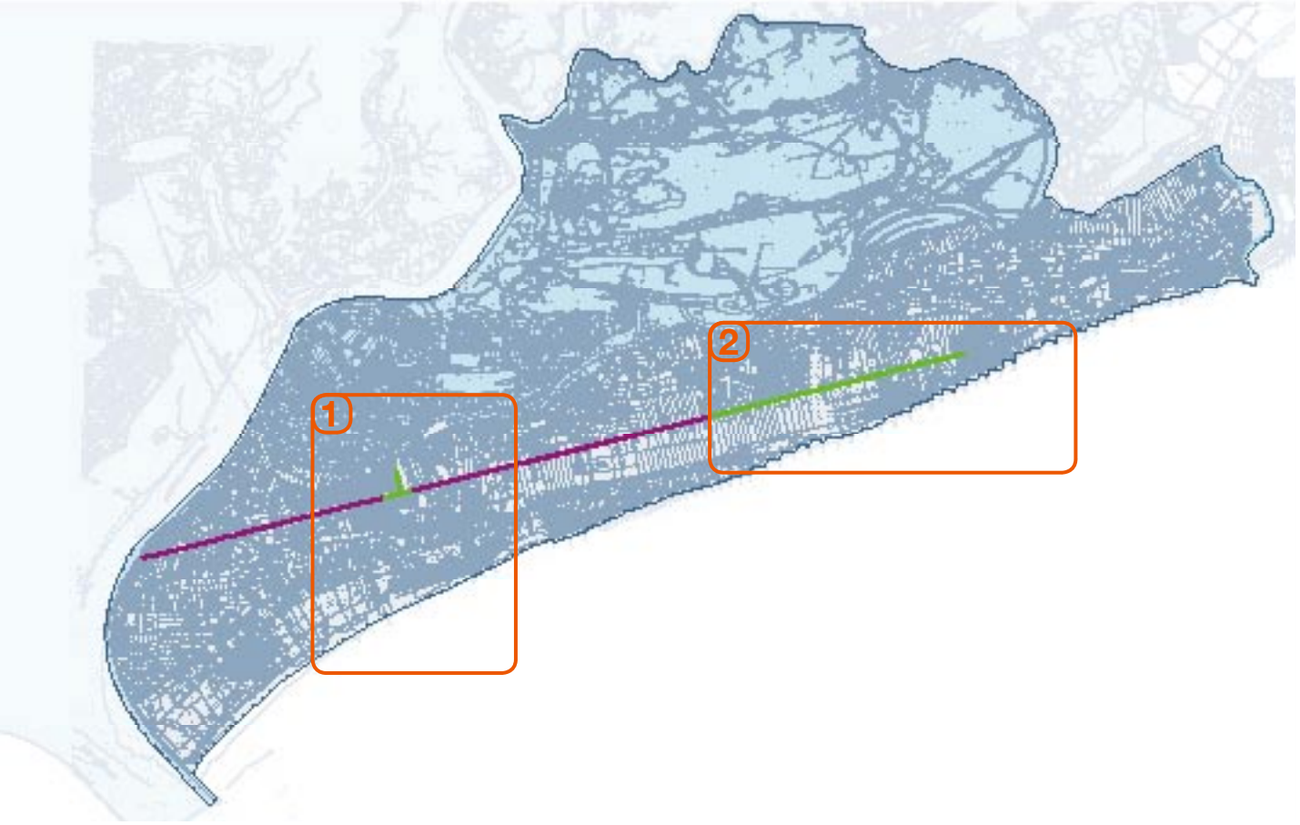


[SPE]

[SPRU]

Cavallino - Treporti

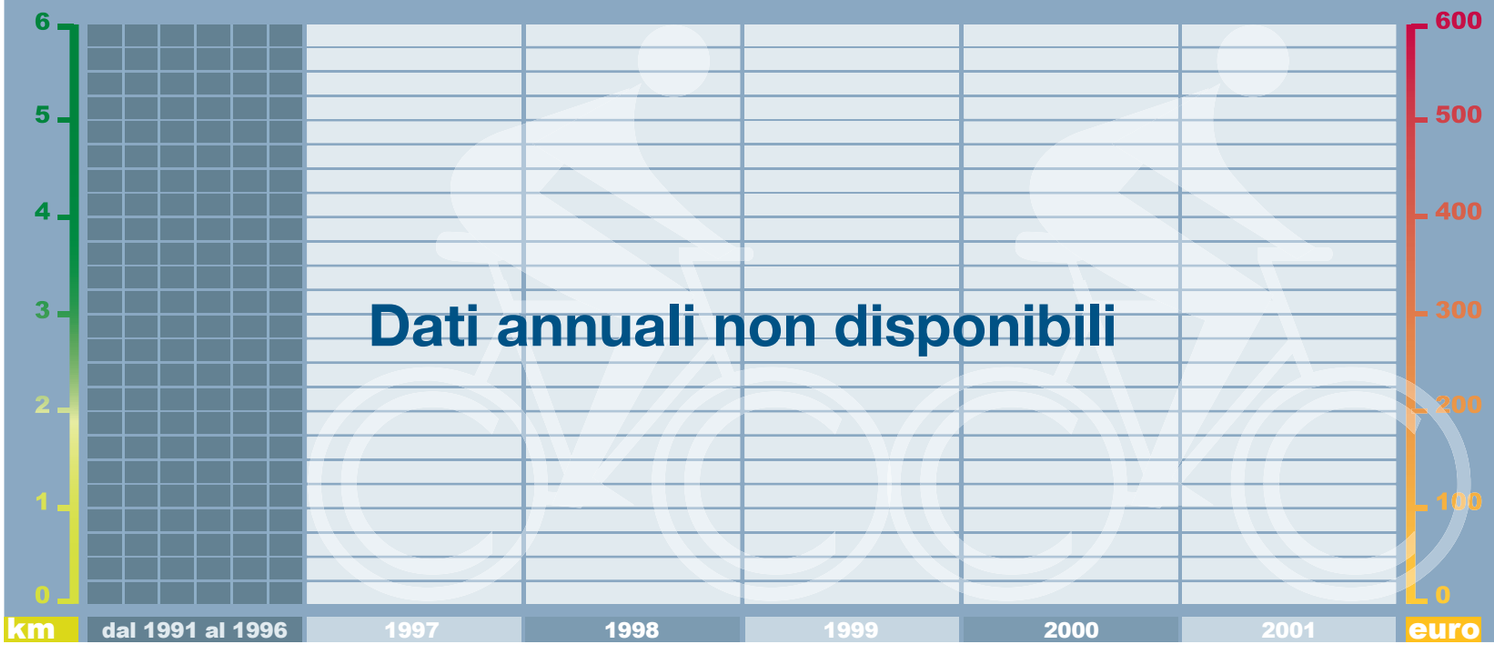
Esistono due tratti di ciclabile (3500 m circa) lungo la viabilità Provinciale che attraversa longitudinalmente il territorio Comunale e che nel prossimo triennio dovrebbero essere completati con altrettanti 6500 m di pista ciclabile. A questa spina centrale dovrebbe affiancarsi, a nord, il percorso ciclabile previsto dal PTP.

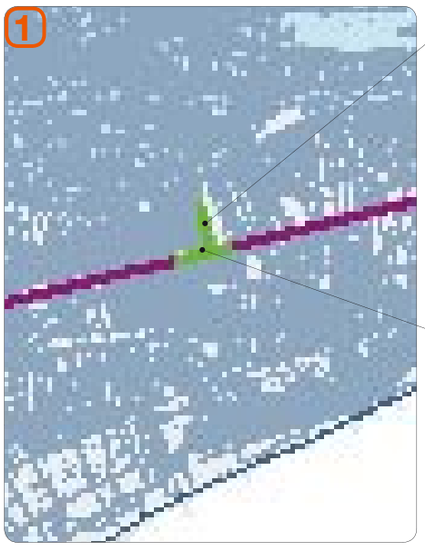


	12.043 abitanti
	44,87 kmq

	3,50 km
	6,50 km

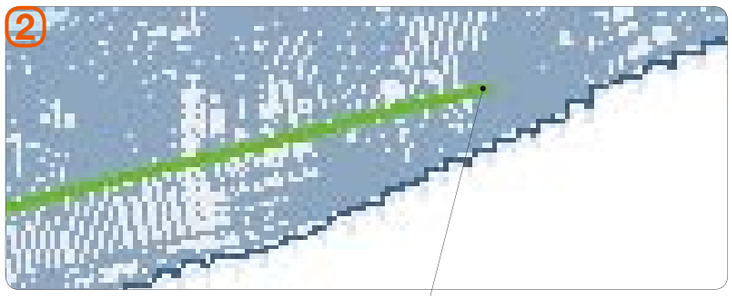
PISTE REALIZZATE
KM 3,50
provinciali
3,50
METRI PER ABITANTE
0,29
0
1
2
3


6
5
4
3
2
1
0
km
600
500
400
300
200
100
0
euro
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
Dati annuali non disponibili


1

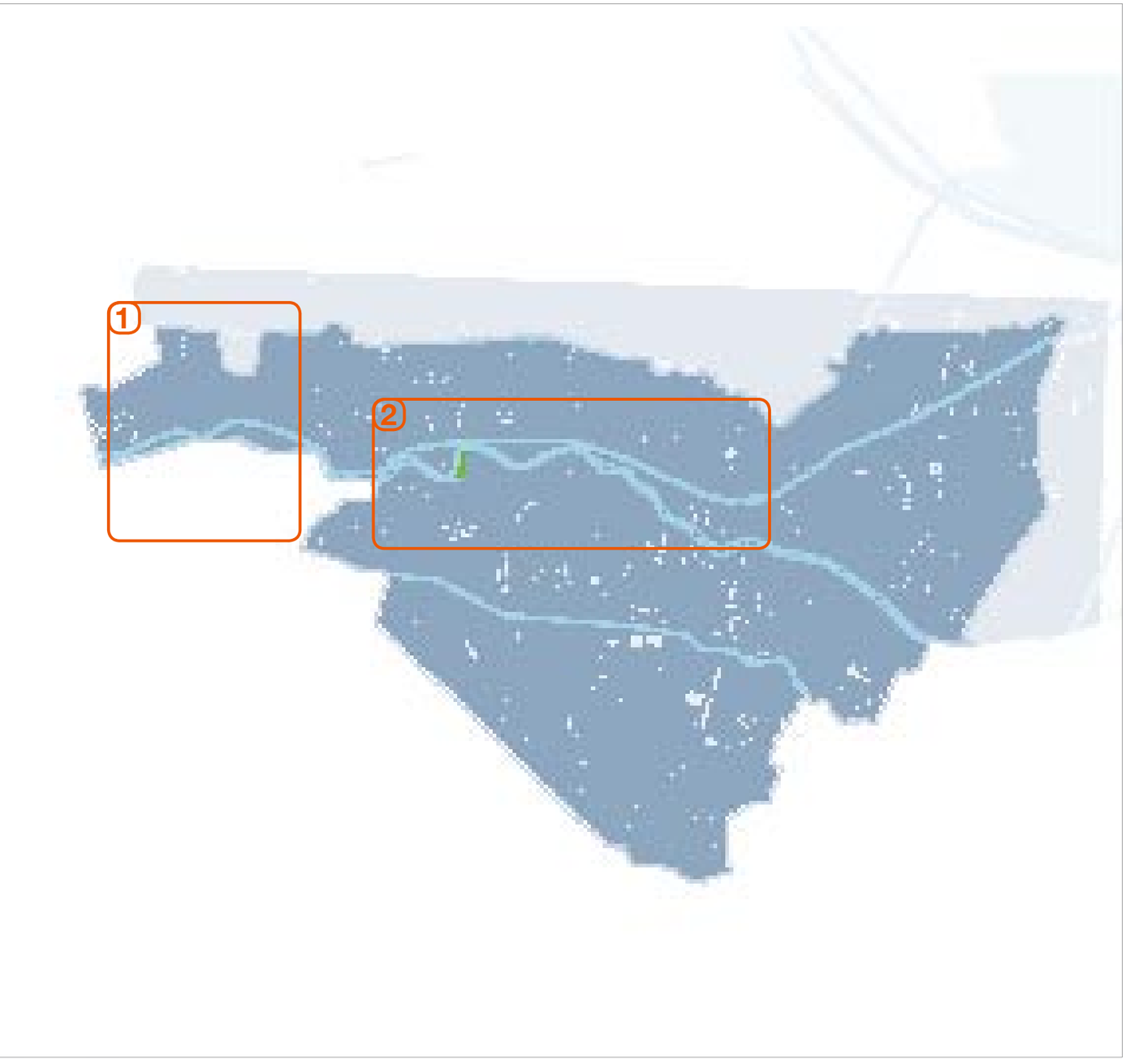
[SPU]

[SPU]


2

[SPE]

Cavarzere

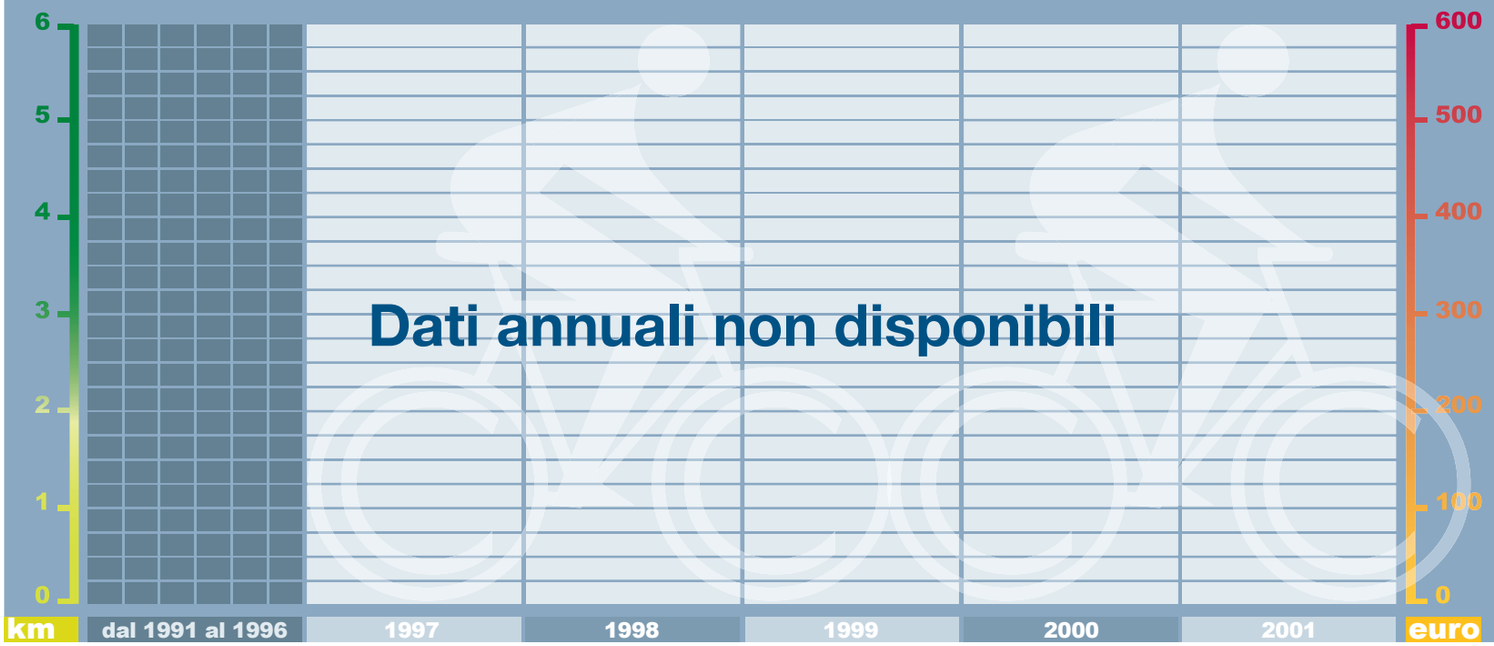


A tutt'oggi e per il prossimo triennio non risulta alcuno strumento di programmazione per le piste ciclabili eccettuato quanto previsto dalla genericità del PRG.

	15.503 abitanti
	140,34 kmq

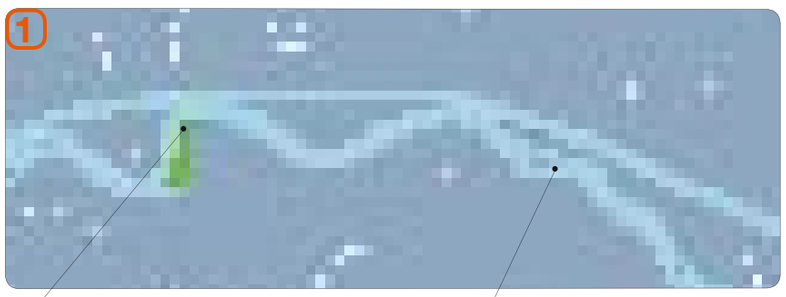
	1,00 km

Analisi 1991 - 2001



Dati annuali non disponibili

[PA]

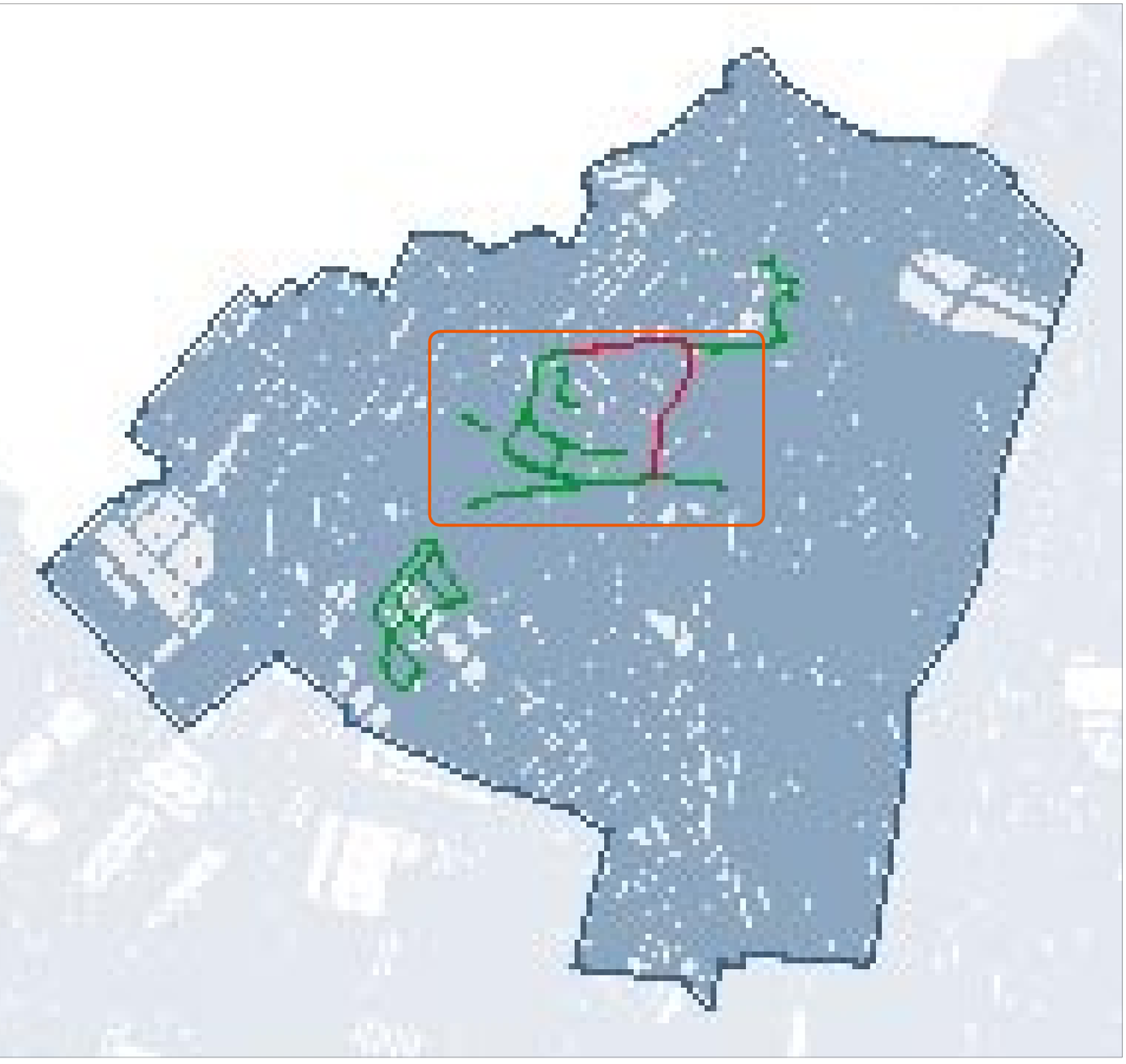


[PA]

[PA]

Ceggia

La maggior parte delle piste ciclabili realizzate si trovano nel centro e nelle nuove lottizzazioni immediatamente a sud della zona industriale (PIP) e a nord della Riva Canzana di Sopra. Le previsioni per il prossimo triennio parlano di realizzare 3000 m di percorsi arginali suddivisi lungo il Canalet sino alla zona dei ruderi romani e lungo il Canale di Casaratta.



	5.144 abitanti
	21,99 kmq

	8,10 km
	1,72 km

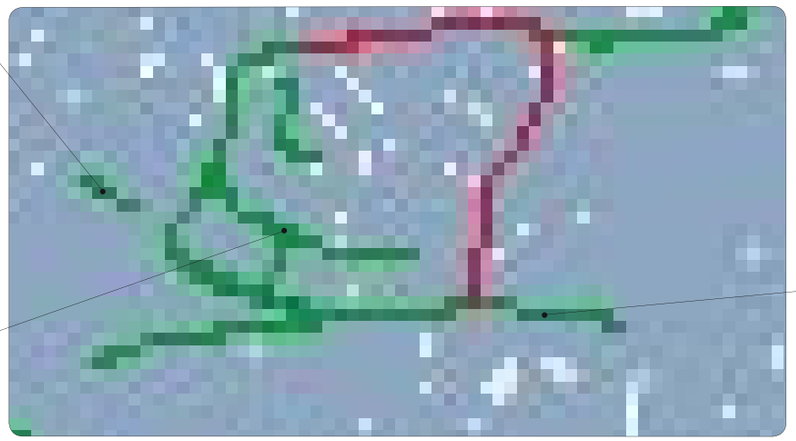
u

p

PISTE REALIZZATE KM 8,10
comunali
8,10
METRI PER ABITANTE
1,57
0 1 2 3 4 5 6 7 8
EURO PER ABITANTE
278,05
0 600 1200
Costo totale piste realizzate € 1.430.269,16

km 1,39
€ 215.827,34
km 1,40
€ 361.819,83
km 1,18
€ 183.449,80
km 3,08
€ 477.980,86
km 1,24
€ 191.192,35
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

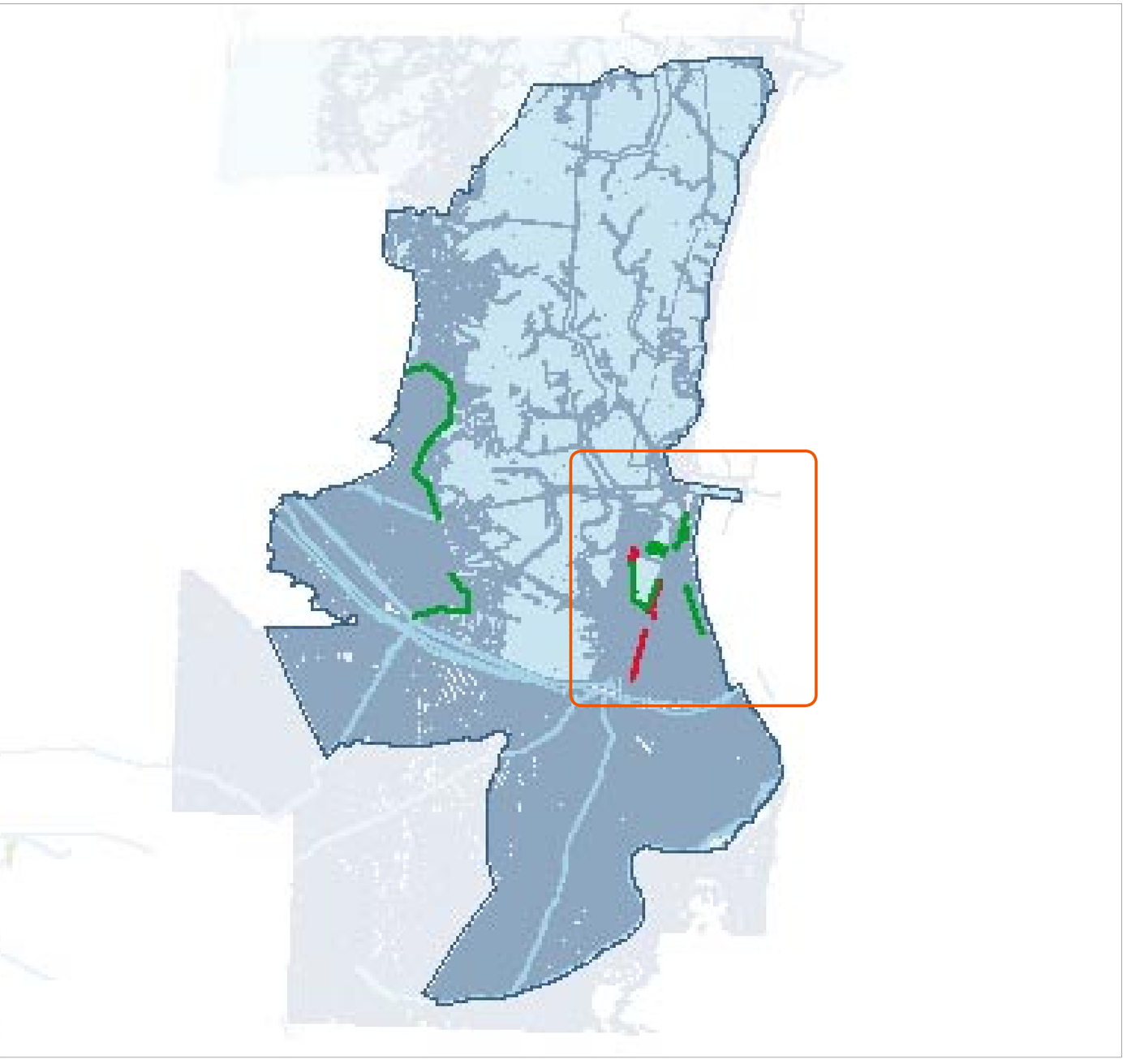
[SPU]



[SPE]

[SPU]

Chioggia

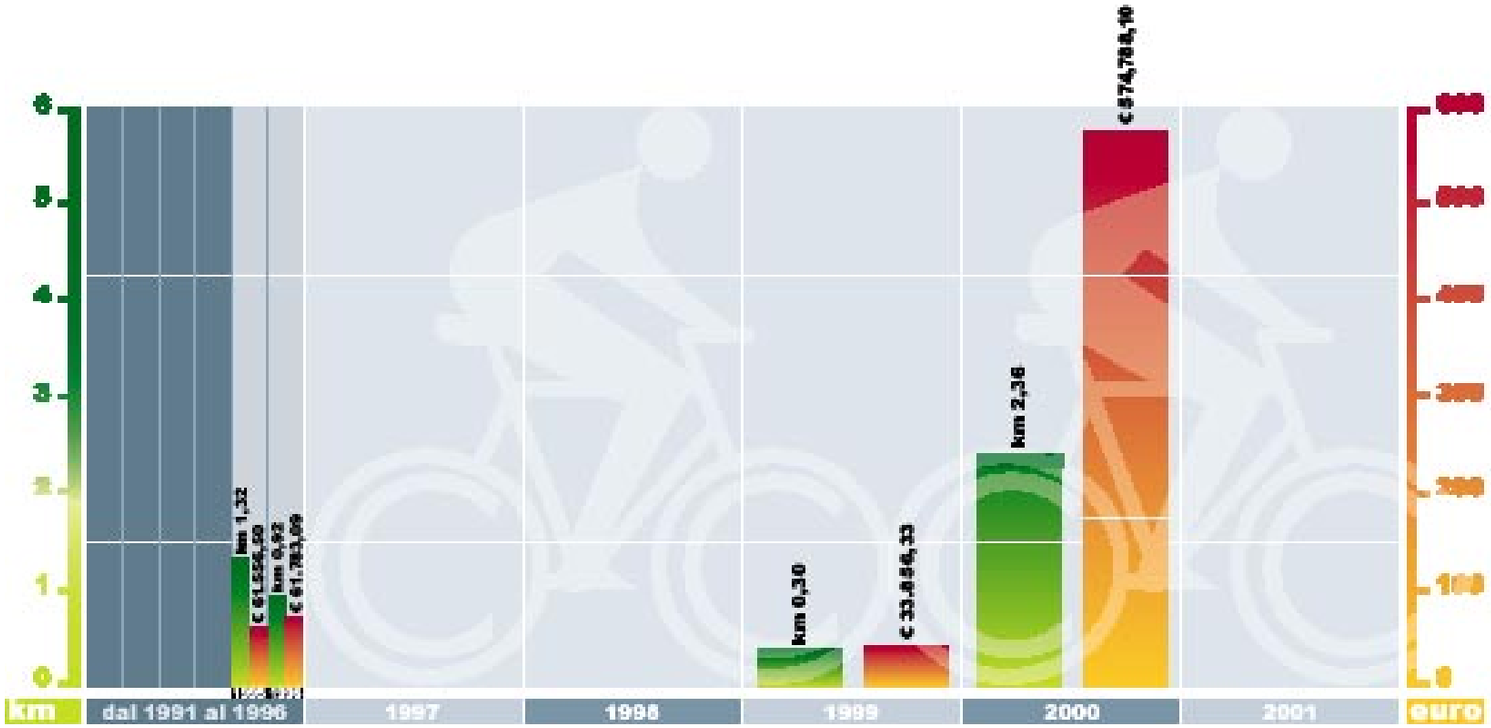


I grandi interventi realizzati sono quelli lungo la dorsale a sud del centro di Sottomarina, un tratto alle spalle del litorale a sud, l'intervento ai bordi dell'isola dell'Unione e la valorizzazione del litorale attorno alla Laguna di Lusenzo per un totale di oltre 6 km; il tutto attraverso finanziamenti provenienti per lo più da Enti diversi dal Comune. Nel prossimo triennio il programma prevede la realizzazione di circa 3000 m di piste per collegare il percorso del Lusenzo con l'area ad est e a nord verso il Corso del Popolo.

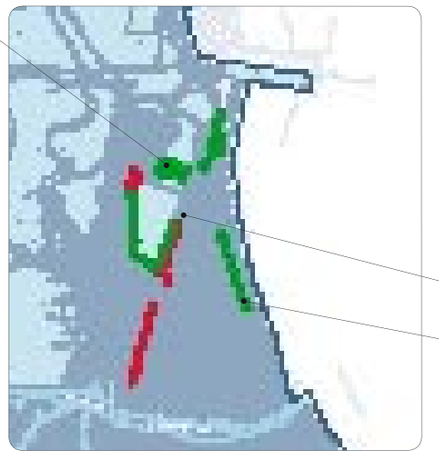
	52.000 abitanti
	185,01 kmq

	13,10 km
	3,16 km
p	

PISTE REALIZZATE KM 13,10
comunali
13,10
METRI PER ABITANTE
0,25
EURO PER ABITANTE
14,08
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13
100 200 300 400 500 600 700


km 1,32
km 0,30
km 2,36
€ 874.784,10
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

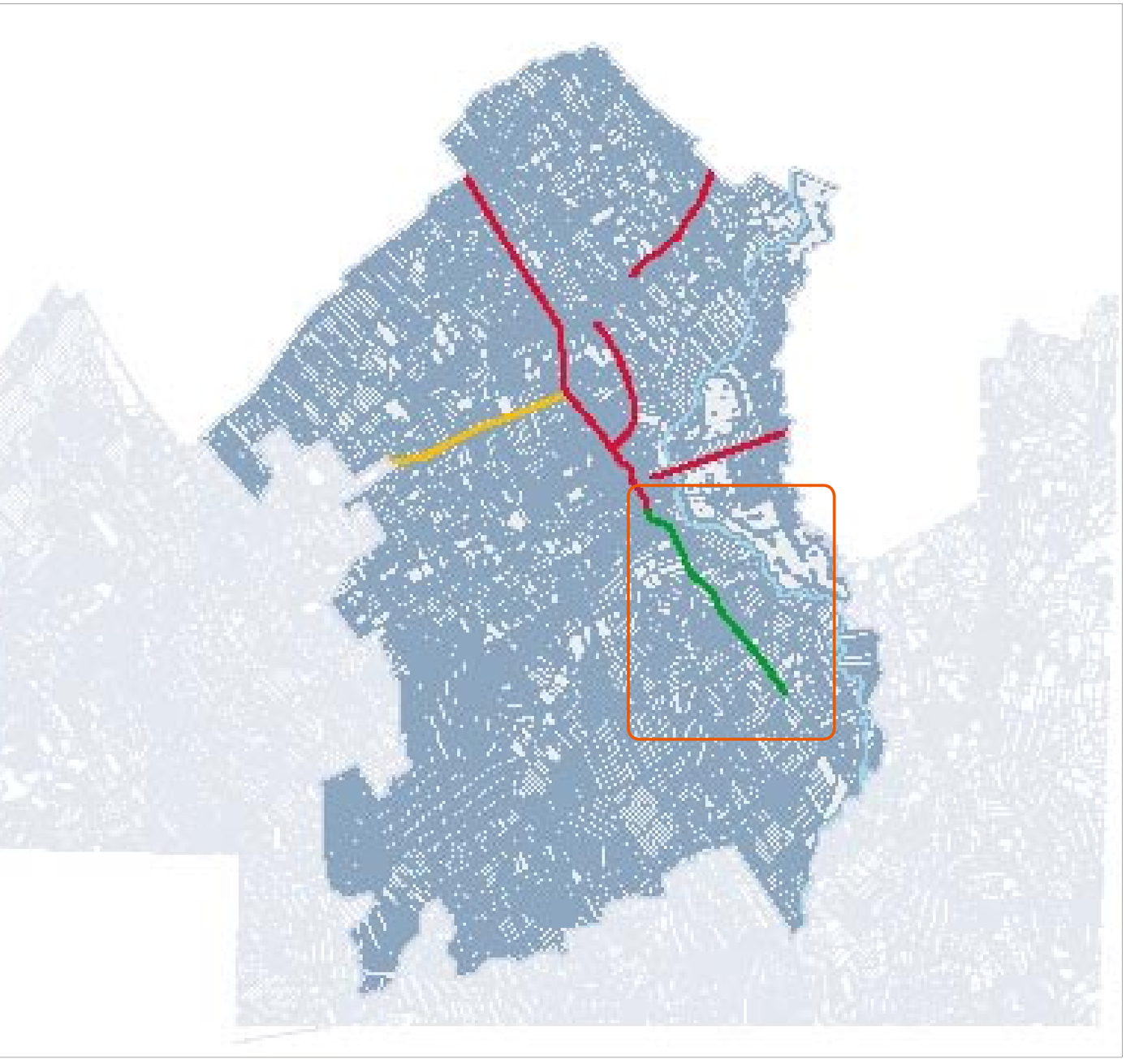
[SPRU]



[SPU]

[PA]

Cinto Caomaggiore



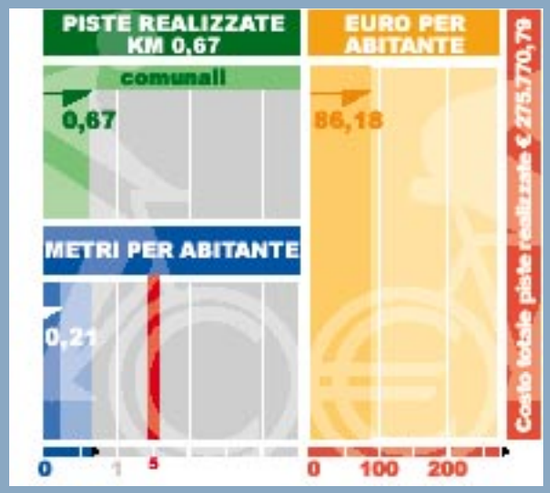
Il sistema ciclabile esistente risulta piuttosto limitato (circa 700 m). Il piano delle piste ciclabili per il prossimo triennio ha in programma uno sviluppo per circa 2600 m di piste e percorsi tutti convergenti radialmente verso il centro soprattutto attraverso la SS 251 e verso Borgo San Giovanni.

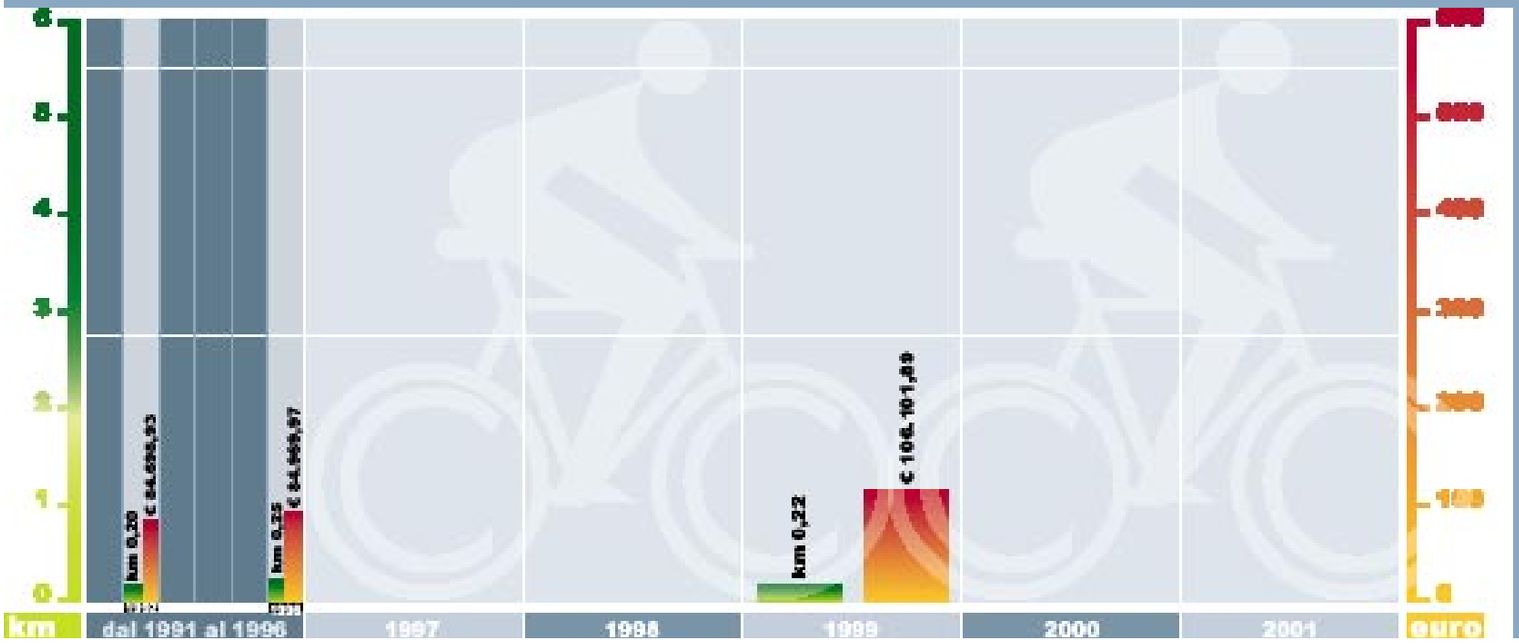
	3.200 abitanti
	21,48 kmq

	0,67 km
	2,57 km
	0,7 km

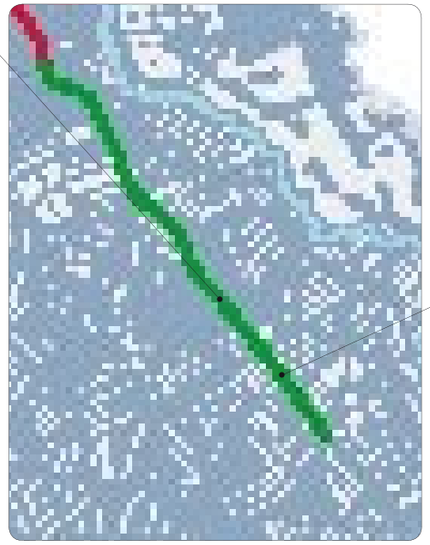
u

Analisi 1991 - 2001





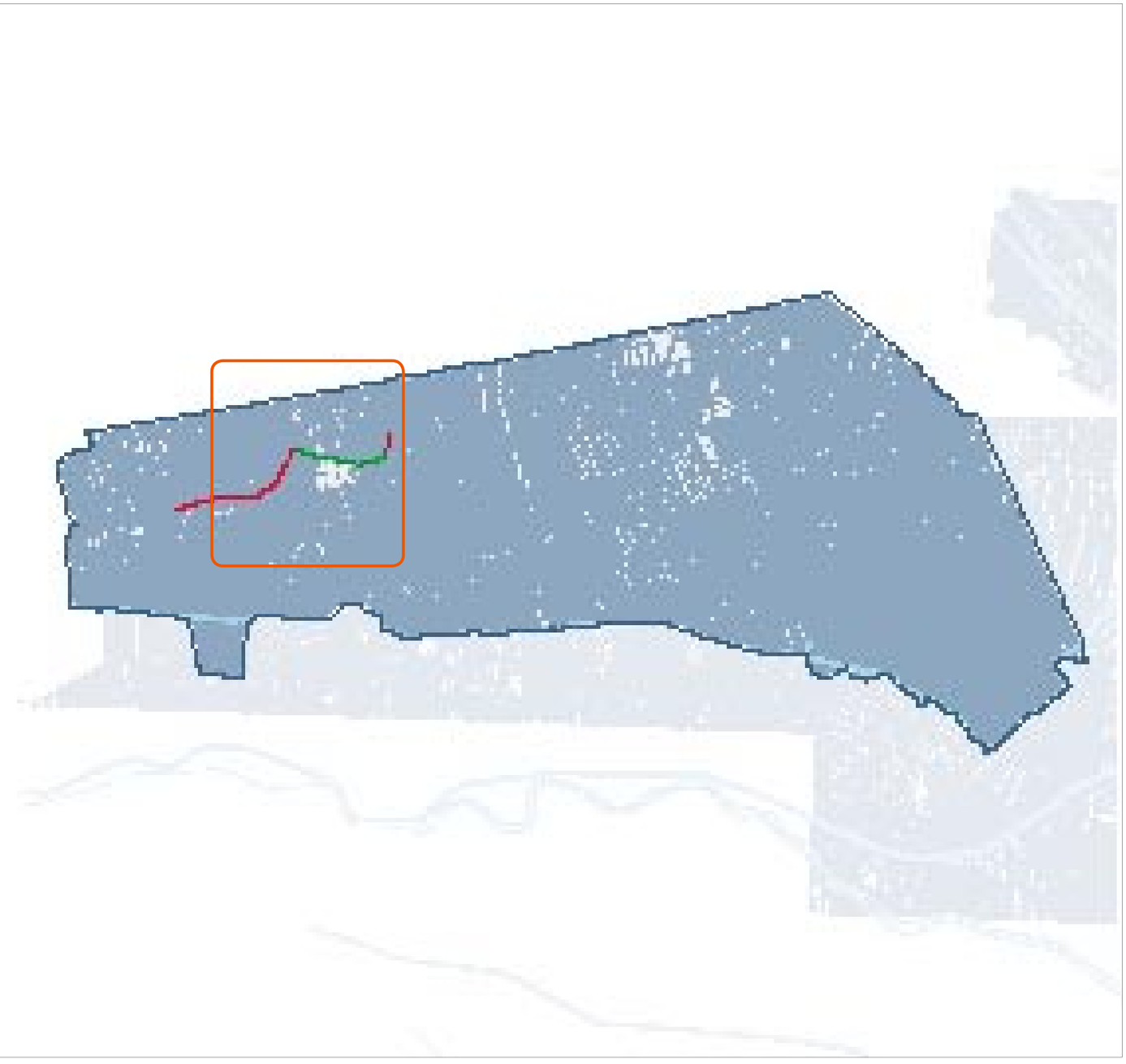
[SPE]



[SPE]

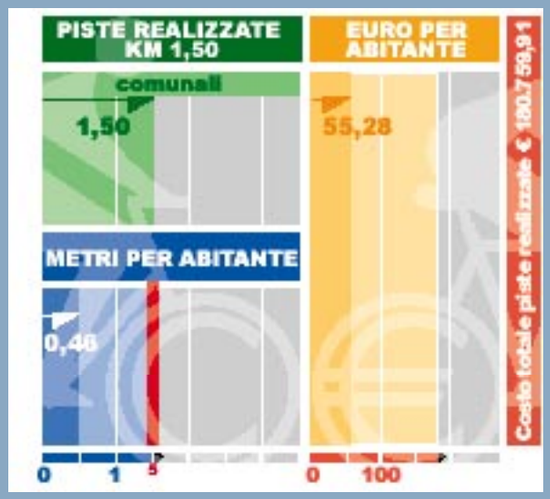
Cona

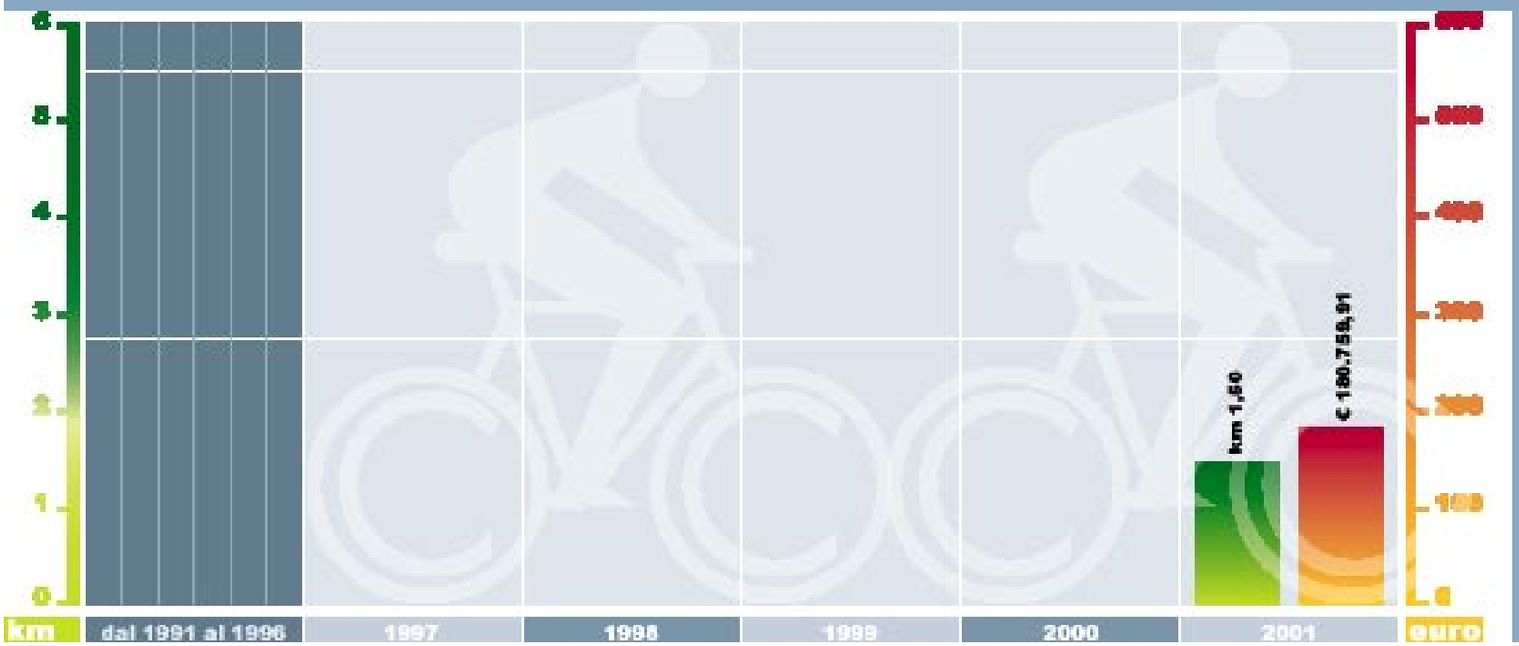
E' solo dal 2001 che il Comune di Cona ha sviluppato il concetto di ciclabilità verso l'area immediatamente a sud-est del centro con la realizzazione di un tratto di pista bidirezionale di 1500 m. Nel prossimo triennio la dorsale dovrà essere completata con altri 3 km di percorso.



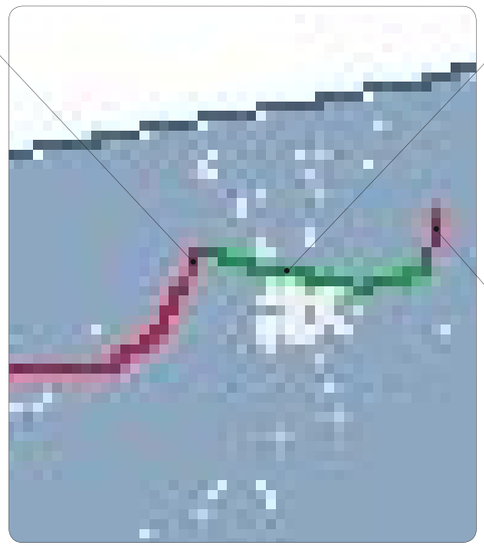
	3.270 abitanti
	64,45 kmq

	1,50 km
	3,00 km
p	


PISTE REALIZZATE
KM 1,50
comunali
1,50
METRI PER ABITANTE
0,48
0
1
5
EURO PER
ABITANTE
55,28
0
100
Costo totale piste realizzate € 180.759,91


km 1,50
€ 180.759,91
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

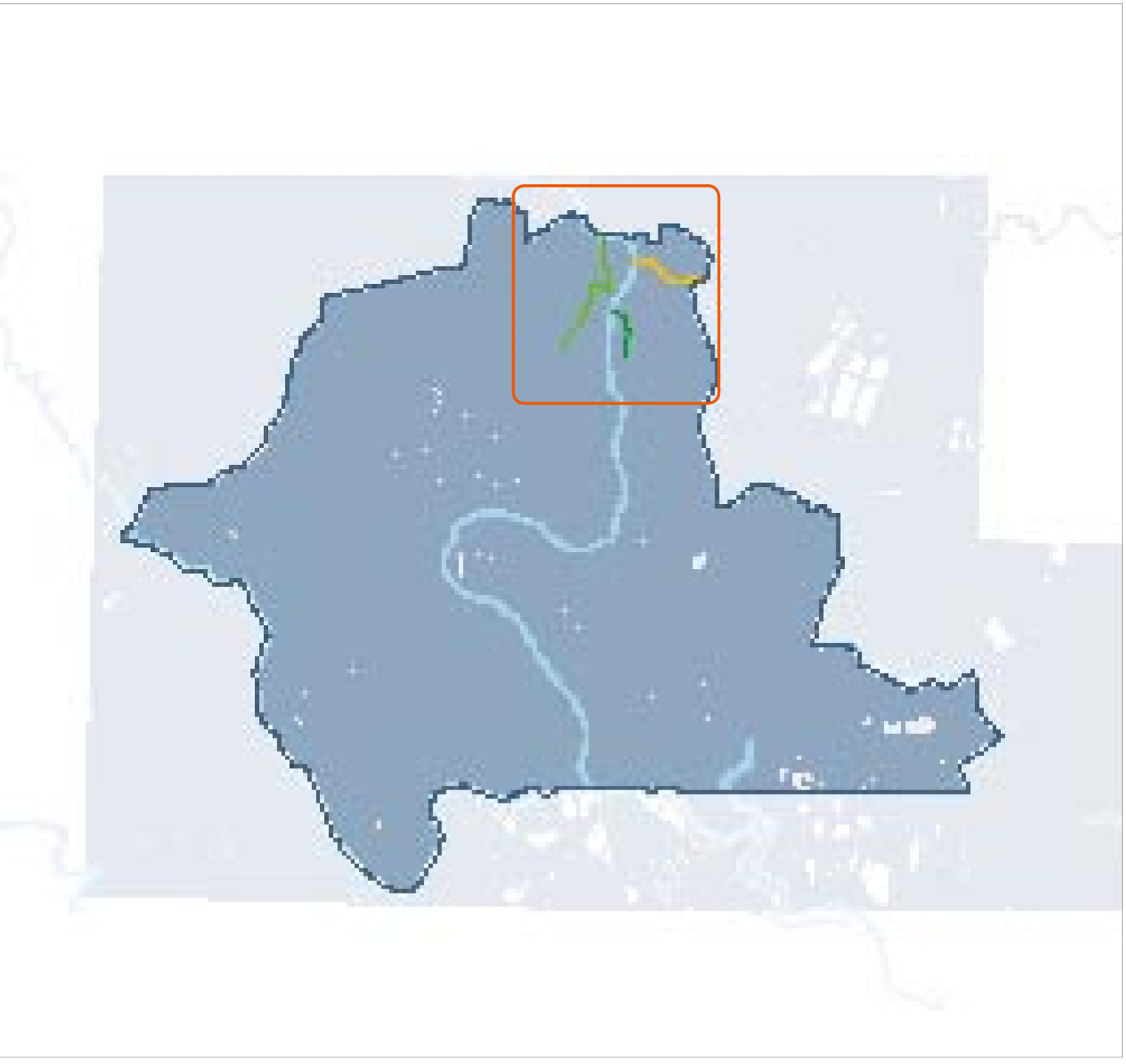
[SPU]



[SPU]

[SPU]

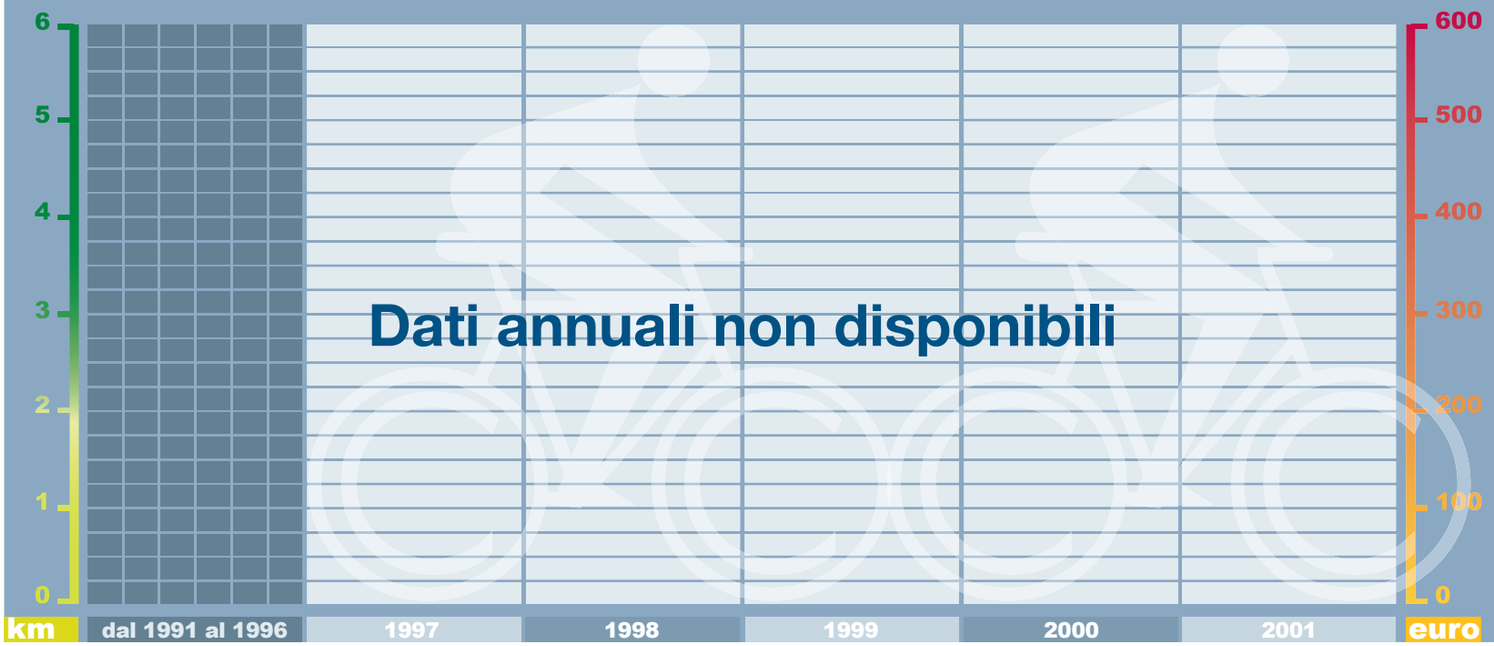
Concordia Sagittaria



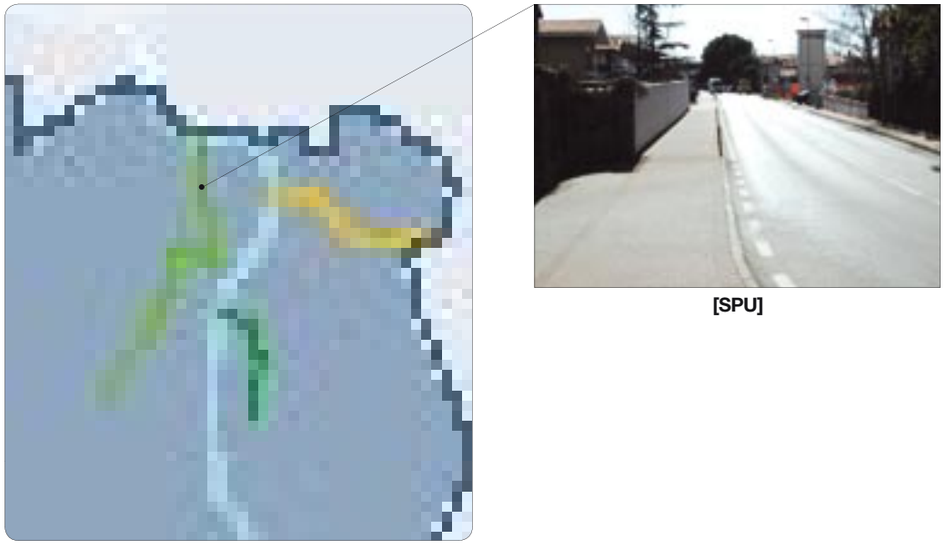
L'Ufficio LL.PP. del Comune già a partire dal marzo 1992 aveva inteso sviluppare un percorso ad anello del Centro Storico tra il fiume Lemene e la Strada Provinciale 67. Nei prossimi anni si andrà a completare quanto già realizzato con collegamenti a nord verso il Comune di Portogruaro e a sud lungo la dorsale che attraverserà le principali aree a servizi e a verde attrezzato.

	10.562 abitanti
	66,59 kmq

	0,80 km
	1,90 km
	1,30 km

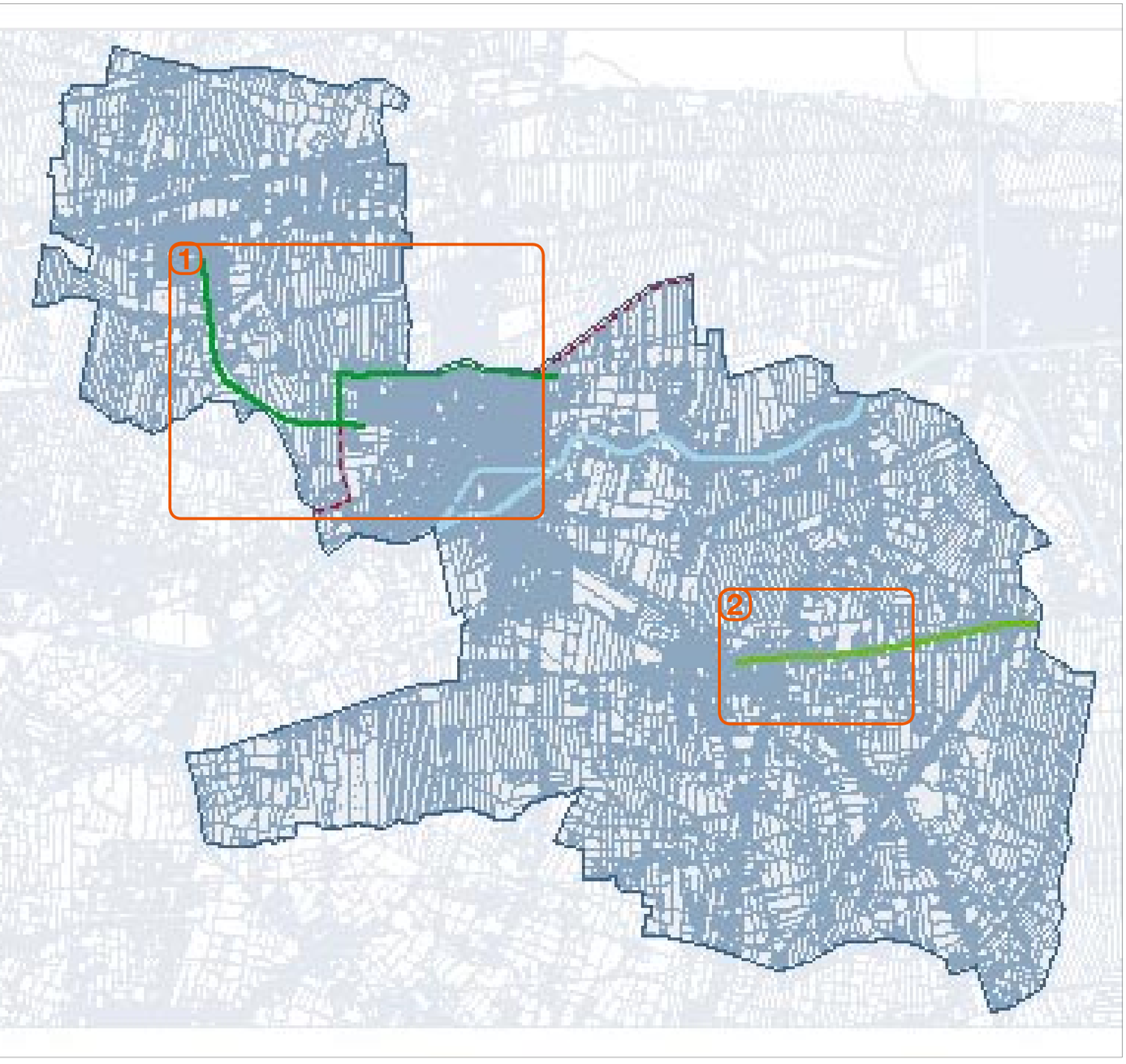


Dati annuali non disponibili



[SPU]

Dolo



Il sistema ciclabile del Comune di Dolo parte da una serie di progetti redatti dall'Ufficio LL.PP. e dal Settore Viabilità della Provincia di Venezia, i quali a partire dal 1993 realizzano percorsi per oltre 5,5 km.
Per il futuro, a parte l'intervento lungo il Rio Serraglio previsto dal PRUSST, non figura alcun finanziamento a bilancio per l'implementazione della rete.

14.522 abitanti

24,17 kmq

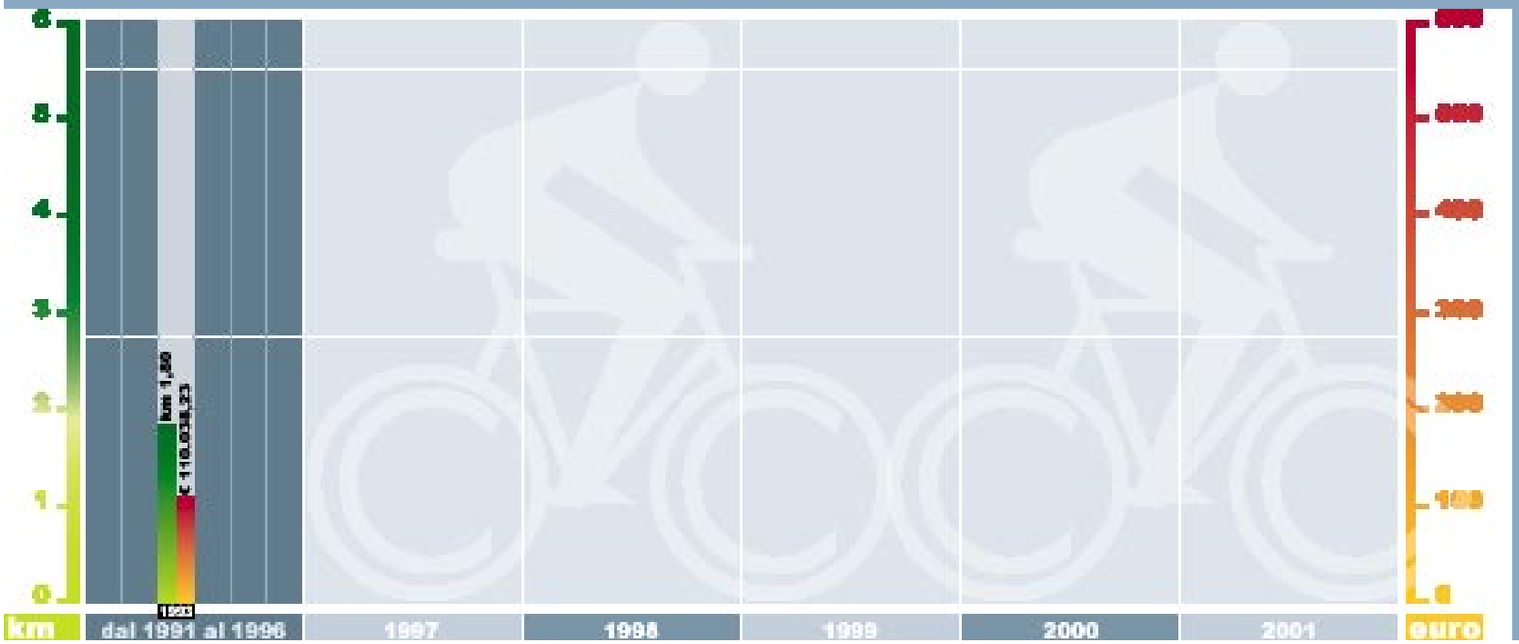
3,60 km

2,00 km

PRUSST

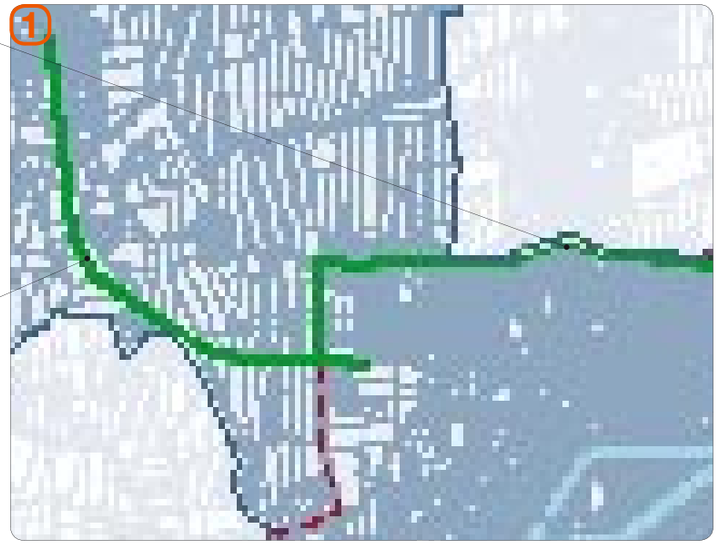
PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
E SVILUPPO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO

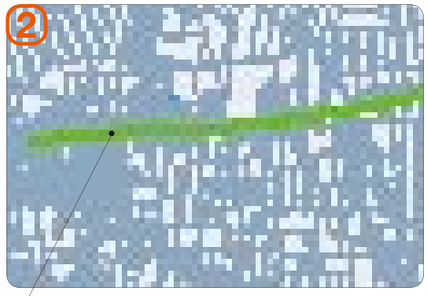
PISTE REALIZZATE KM 5,60
comunali
provinciali
3,60
2,00
EURO PER ABITANTE
7,58
METRI PER ABITANTE
0,39
Costo totale piste realizzate € 10.038,23
0 1 5 2 3 4 5 0 100


km 1,56
€ 10.038,23
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

[PA]

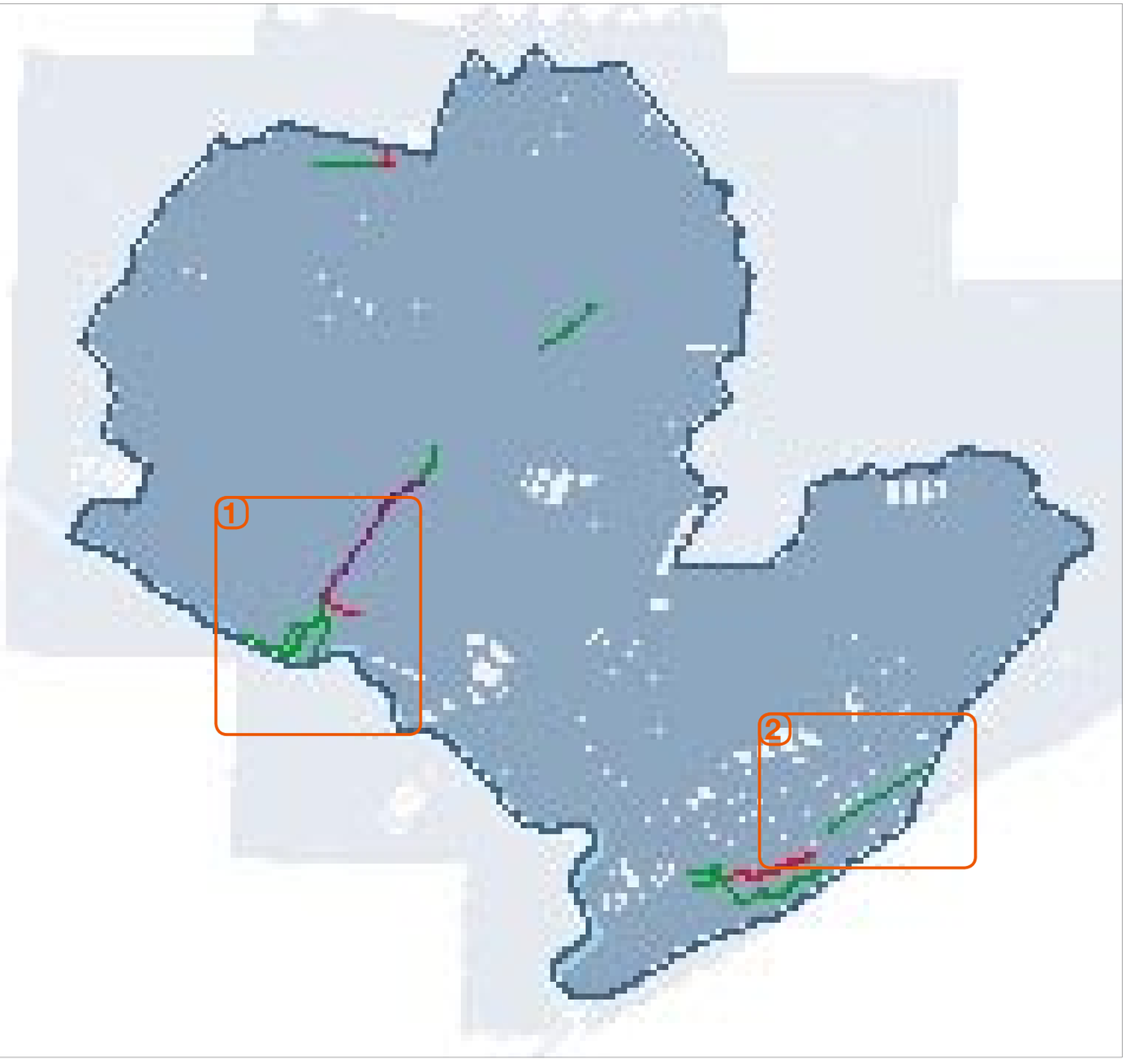
[SPU]


1


2

[SPE]

Eraclea

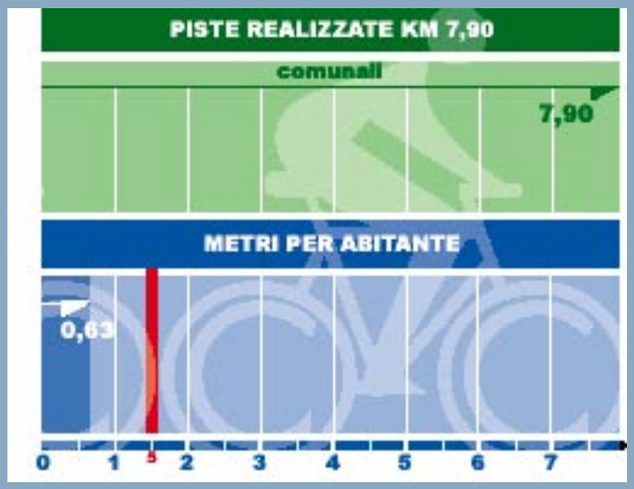


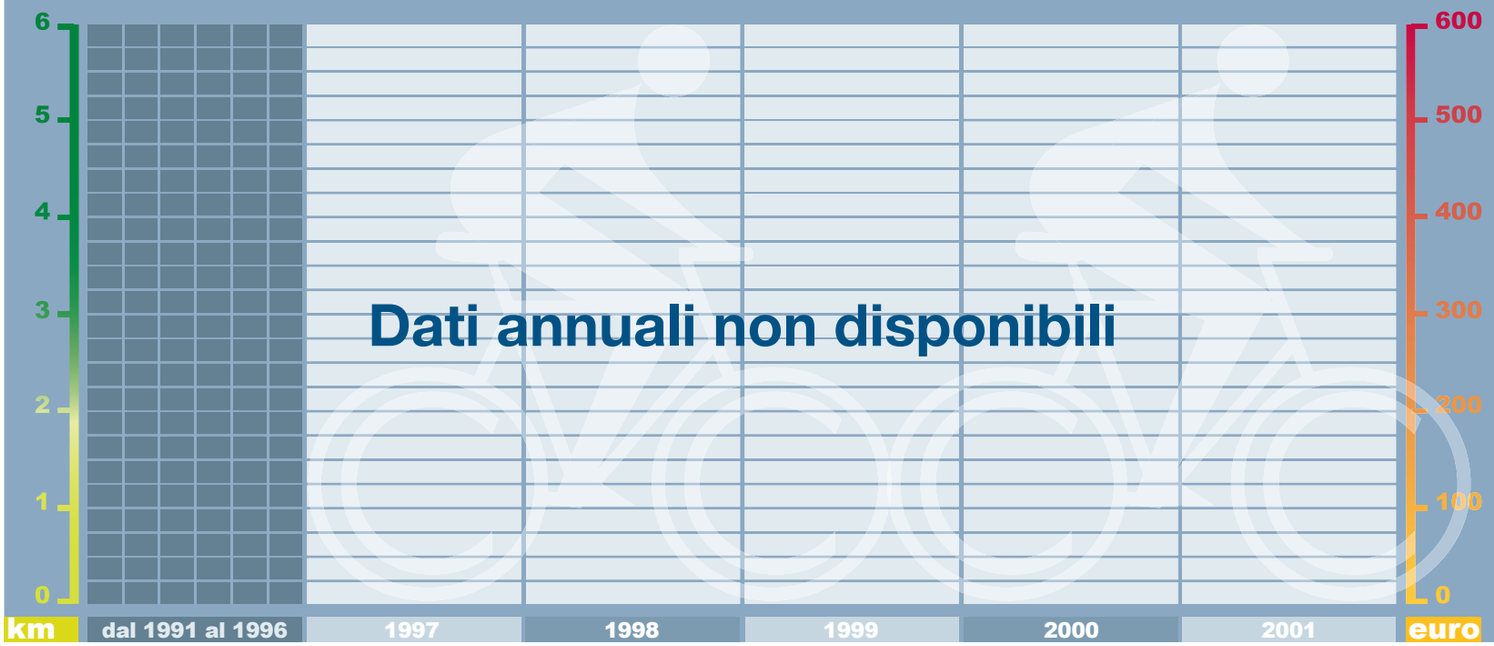
Le piste ciclabili sul territorio comunale hanno uno sviluppo molto limitato e trovano collocazione prevalentemente lungo le strade comunali e provinciali principali. La stessa logica guida i previsti 3000 ml di percorsi previsti per il prossimo triennio: tratto di via Ancillotto e piazza Montegrappa in localitł Stretti e tratto tra via Eraclea capoluogo e Ponte Crepaldo lungo la S.P. 42 “Jesolana”.

	12.477 abitanti
	94,97 kmq

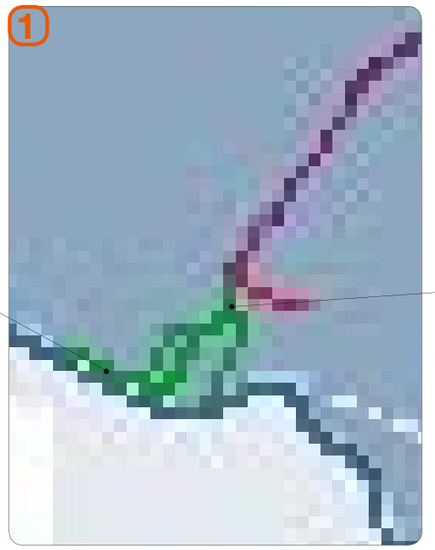
	7,90 km
	2,85 km
	3,10 km

Analisi 1991 - 2001

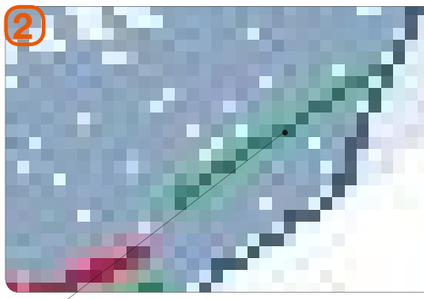




[SPE]

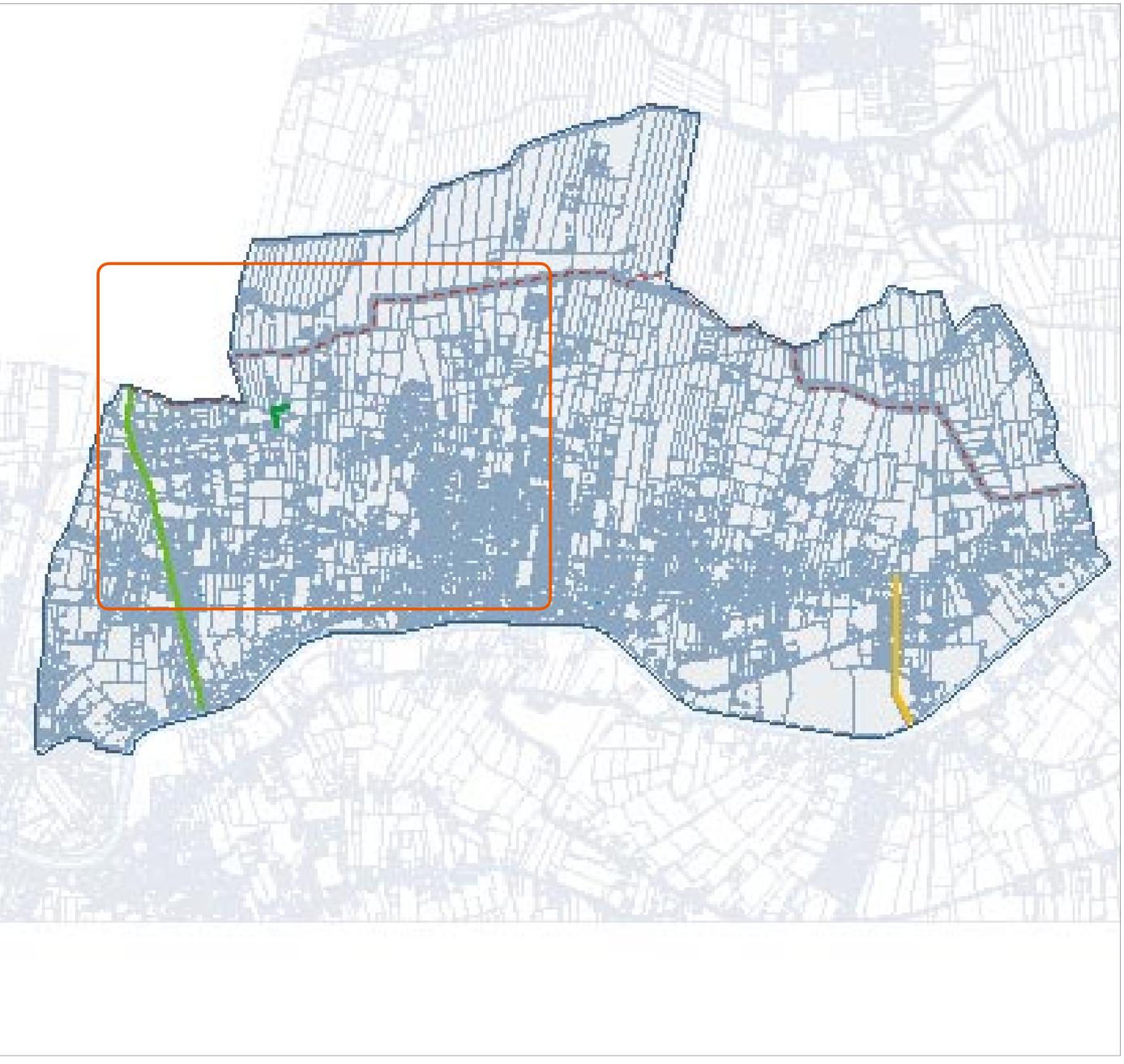


[SPU]



[spu]

Fiesso D’Artico



L’unica pista ciclabile esistente è collocata lungo la S.P. 25 Fiesso a Caltana (via Barbariga) ed ha uno sviluppo di circa 1200 m. La programmazione triennale dell’Ente prevede la realizzazione, in collaborazione con la Provincia, di altri 600 m di ciclabile bidirezionale nell’area sud-est del territorio comunale mentre il PRUSST prevede uno sviluppo notevole sulla dorsale che si snoda lungo il rio Serraglio.

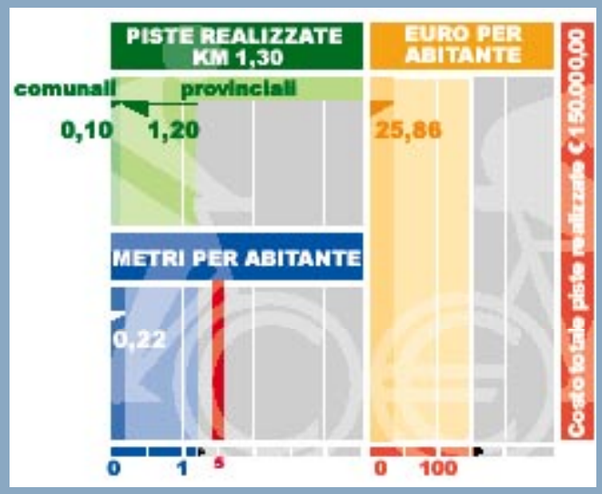
	5.800 abitanti
	6,31 kmq

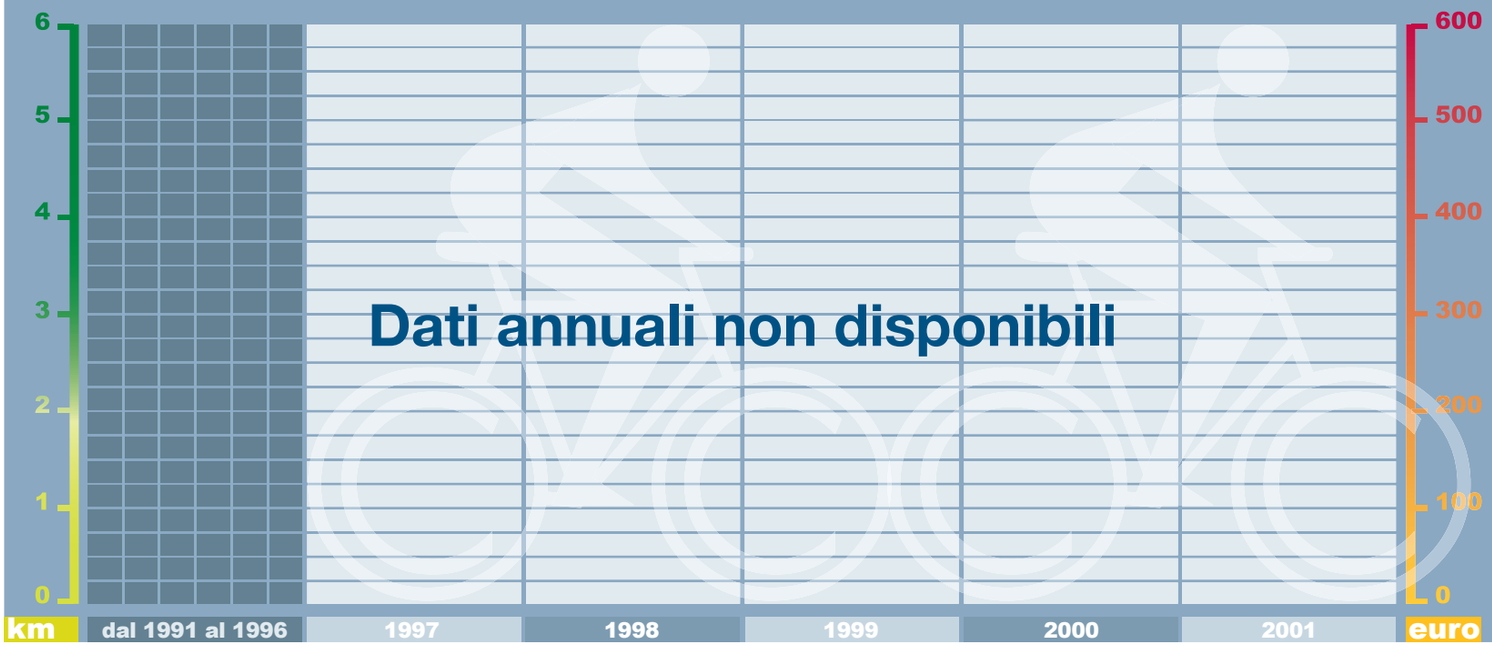
	0,10 km
	1,20 km
	0,60 km

PRUSST

PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
E SVILUPPO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO

Analisi 1991 - 2001



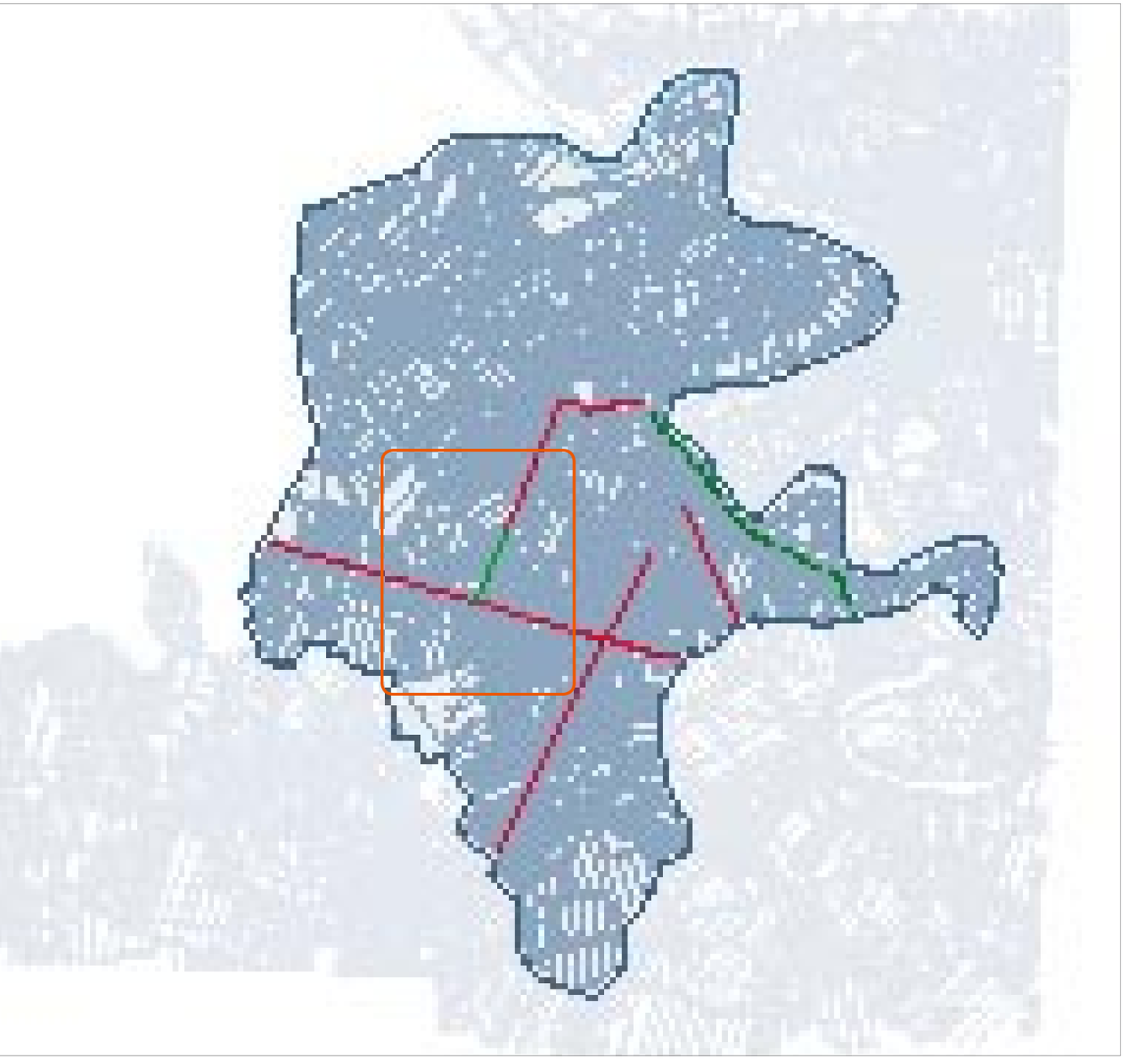


[PA]

[SPRU]

[PA]

Fossalta di Piave



Il Comune di Fossalta di Piave vede solo nel 2001 la realizzazione dei suoi primi 530 m di piste ciclabili e questi interventi sono comunque realizzati da privati come scomputo di oneri di urbanizzazione di un PdL. Esistono degli studi di fattibilità per complessivi 1500 m, redatti in collaborazione con la Provincia di Venezia, per alcuni percorsi ciclabili lungo la S.P. 48 e 49 mentre il Consorzio BIM ha realizzato da tempo un itinerario ciclabile, che interessa anche altri comuni, nei pressi dell'area golenale del fiume Piave.

3.975 abitanti

9,73 kmq

0,53 km

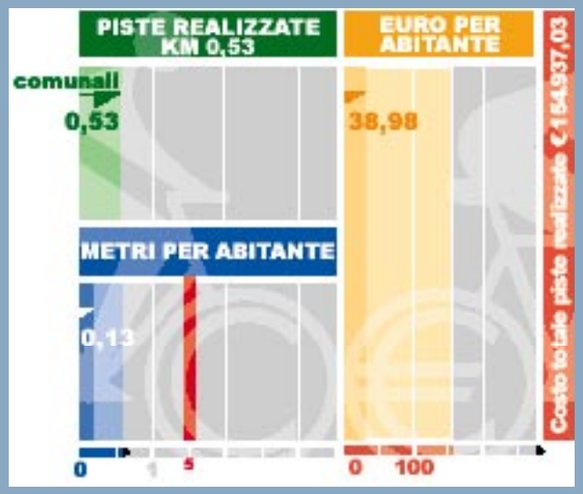
6,50 km

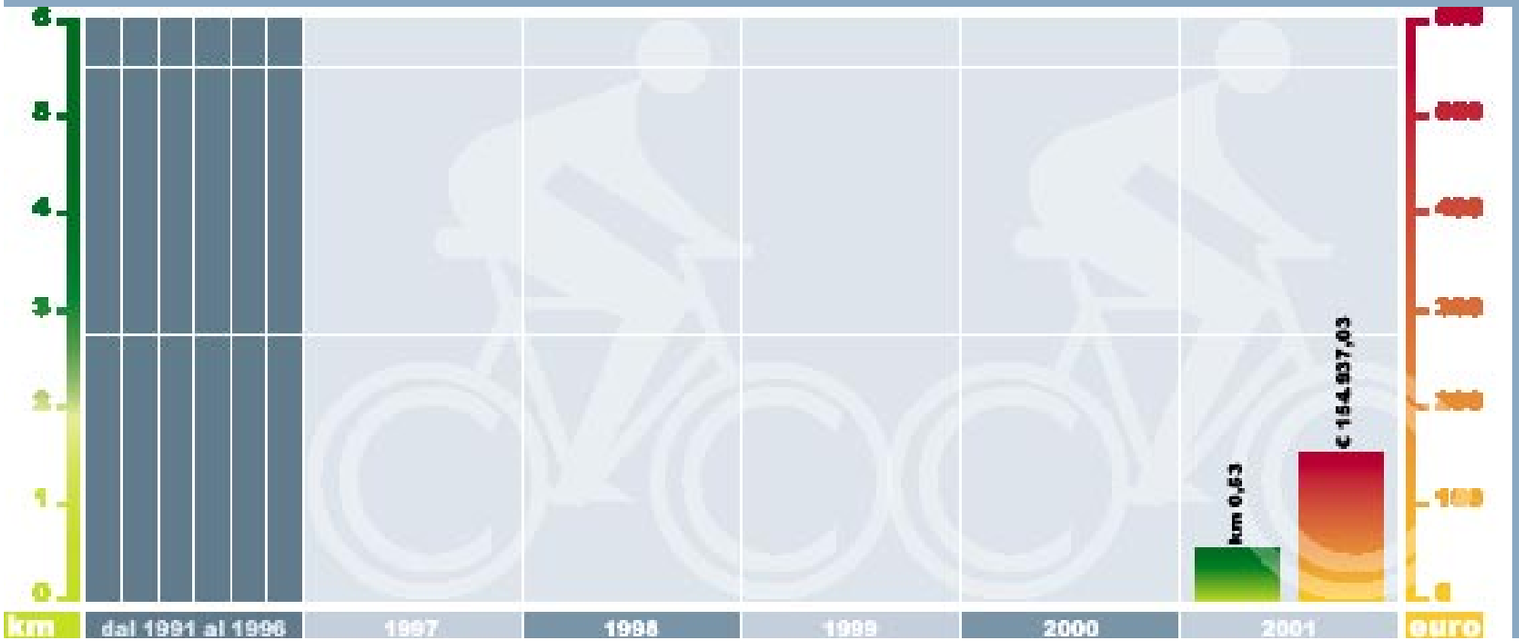
u

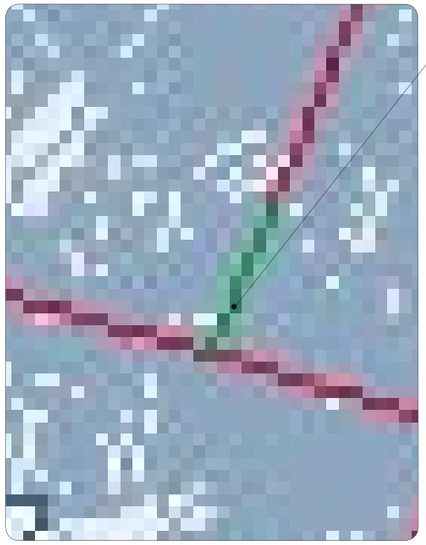
p

BIM

BACINO IMBRIFERO MONTANO

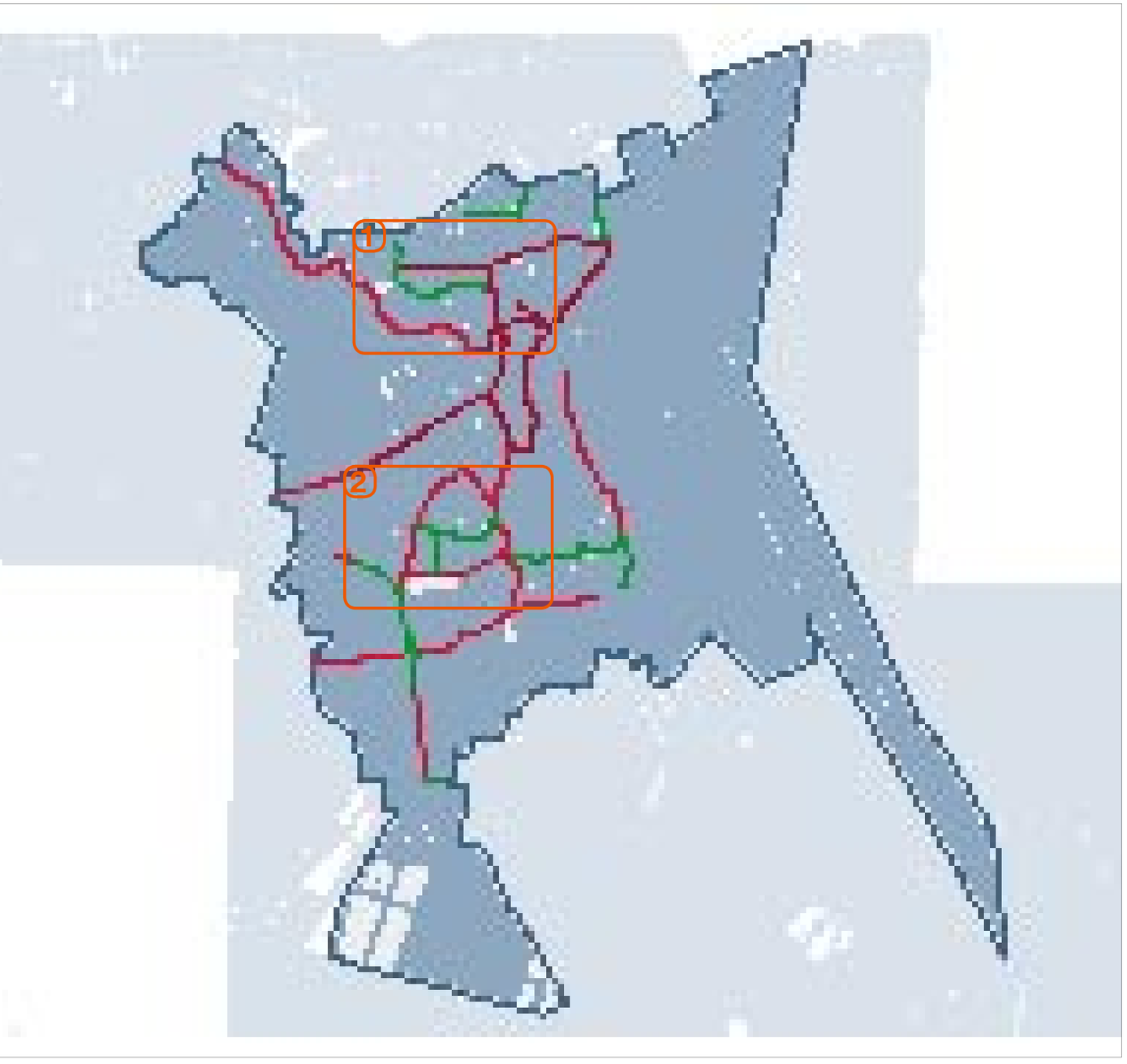

PISTE REALIZZATE
KM 0,53
EURO PER
ABITANTE
comunali
0,53
38,98
METRI PER ABITANTE
0,13
Costo totale piste realizzate € 154.937,03
0
1
5
0
100


km 0,53
€ 154.937,03
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro



[SPU]

Fossalta di Portogruaro



Dal 1998 al 2001 il Comune di Fossalta di Portogruaro ha finanziato per almeno il 50% i 5000 m di piste ciclabili finora realizzati nel suo territorio. Si tratta di un sistema ciclabile pensato sul modello reticolare con fasce funzionali di 1° e 2° corona al centro, sistema pure ribadito dal PRUSST. Nel prossimo triennio l'Amministrazione Comunale conta di realizzare altri 5000 m di tracciati ciclabili e ciclopedonali..

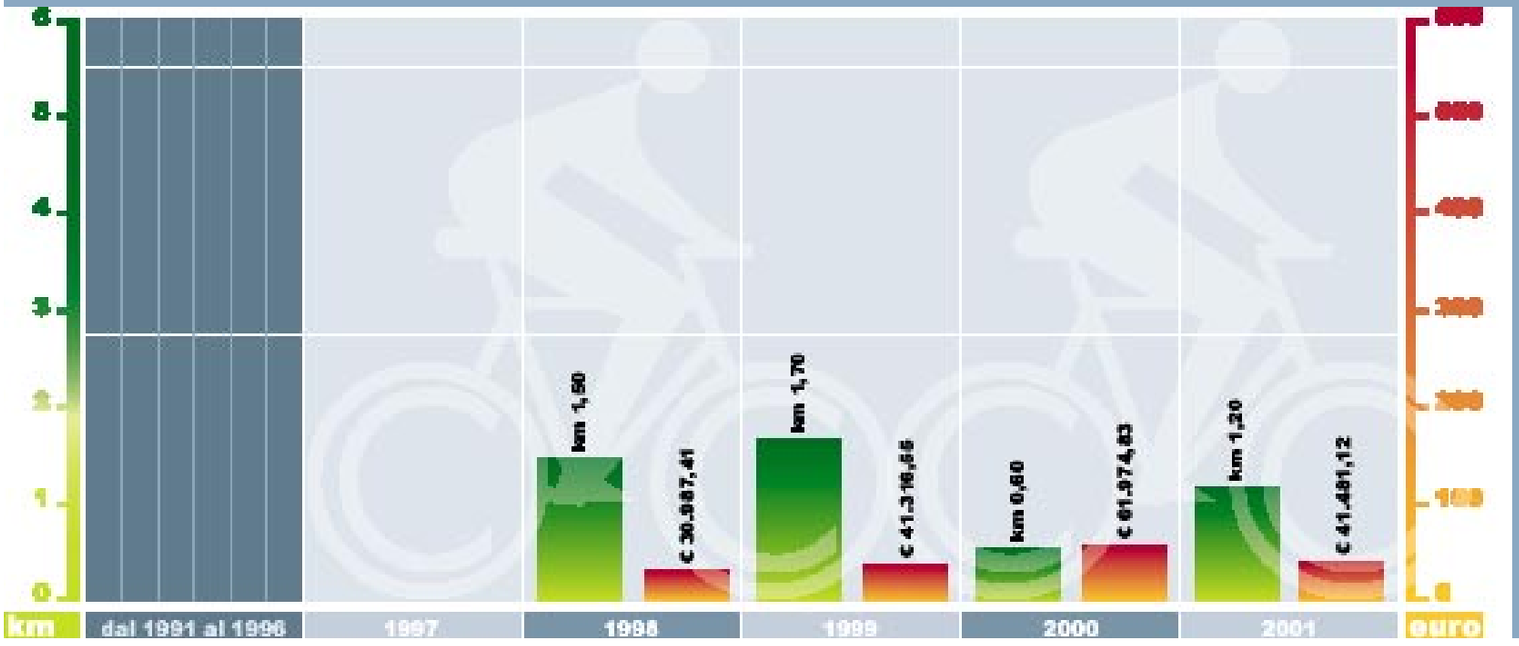
	5.700 abitanti
	31,77 kmq

	5,00 km
	5,00 km

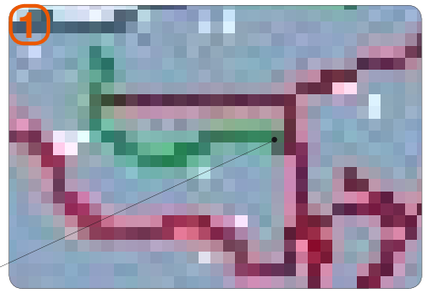
PRUSST

PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
E SVILUPPO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO

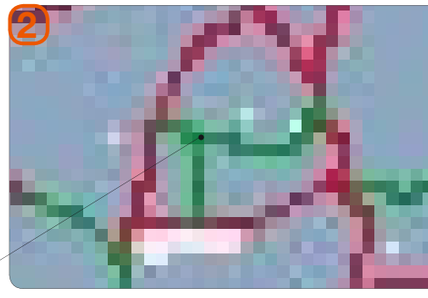
Analisi 1991 - 2001



[SPE]



[SPU]



Fossò

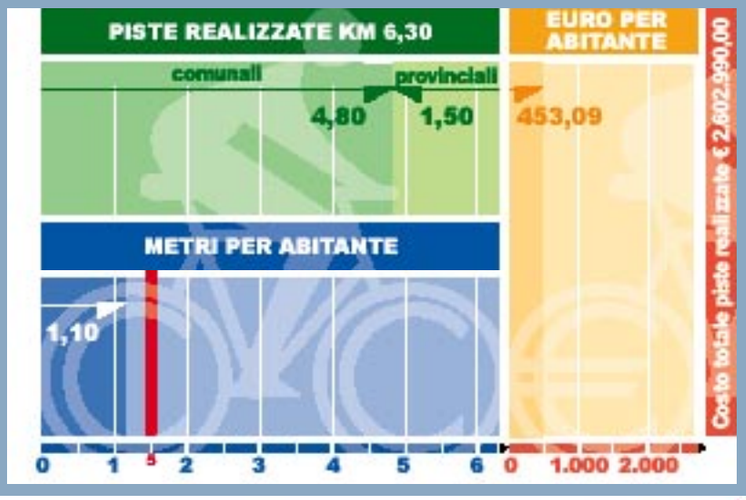
Buona parte delle risorse economiche reperite per la realizzazione delle piste ciclabili derivano dalle casse comunali. Dal 1992 al 2001, con una stasi nel triennio 1997-1999, sono stati realizzati ben 6300 m di piste ciclabili che sostanzialmente ricalcano lo schema stradale ortogonale nord-sud ed est-ovest. Gli stessi 3000 m previsti nel prossimo triennio vanno a rafforzare tale struttura reticolare.

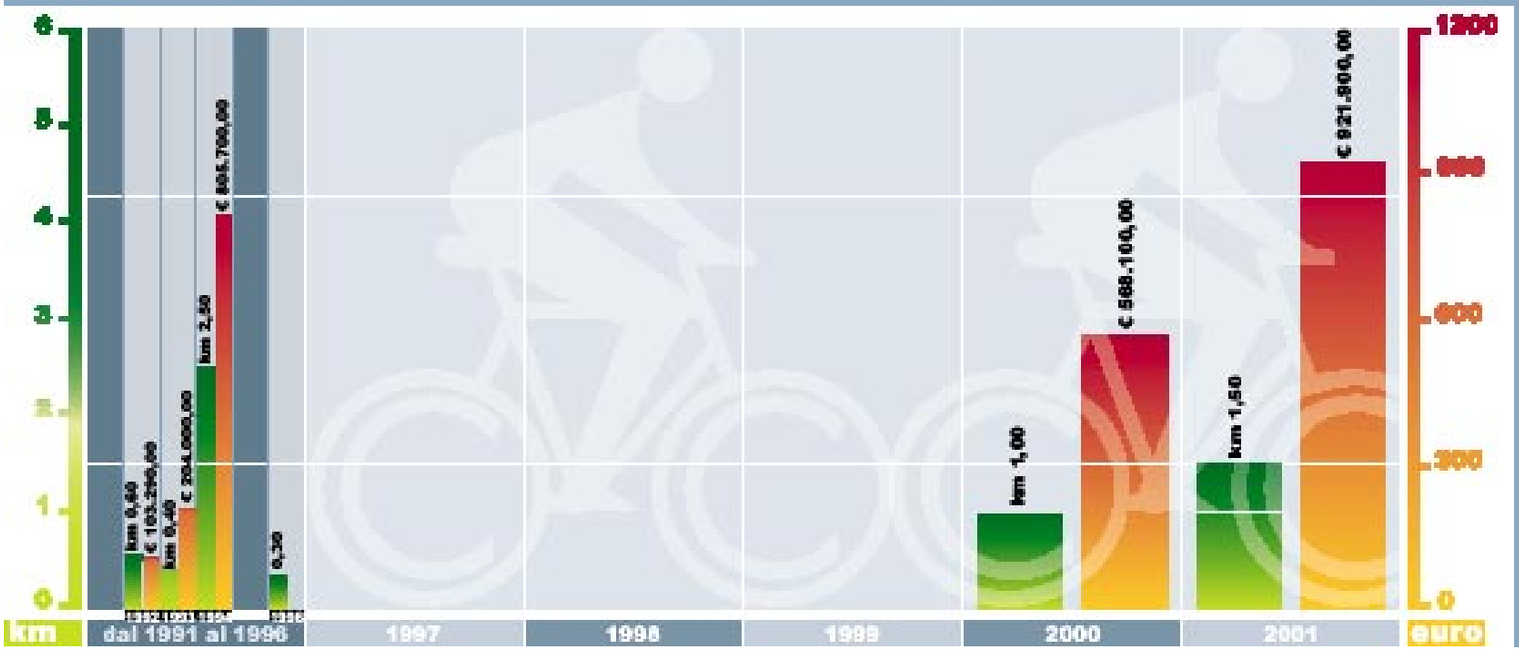
5.745 abitanti	
10,07 kmq	

4,80 km	
1,50 km	
0,30 km	
3,50 km	

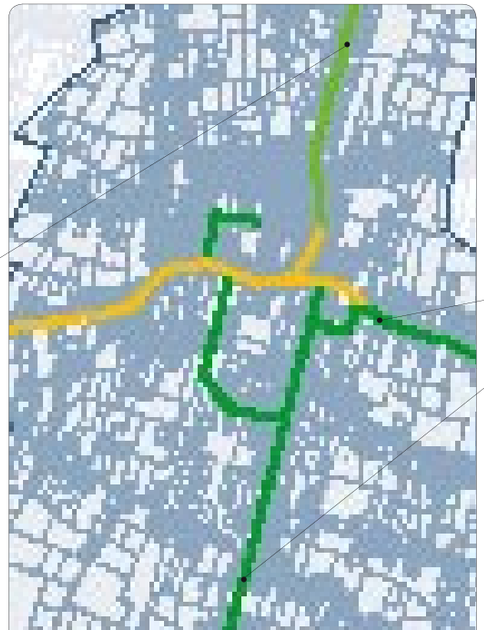
u

p


PISTE REALIZZATE KM 6,30
comunali
provinciali
4,80
1,50
EURO PER ABITANTE
453,09
Costo totale piste realizzate € 2.602.990,00
METRI PER ABITANTE
1,10
0 1 2 3 4 5 6
0 1.000 2.000


km 0,60
€ 103.299,00
km 0,40
€ 204.600,00
km 2,50
€ 805.799,00
0,30
km 1,00
€ 568.104,00
km 1,50
€ 921.900,00
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

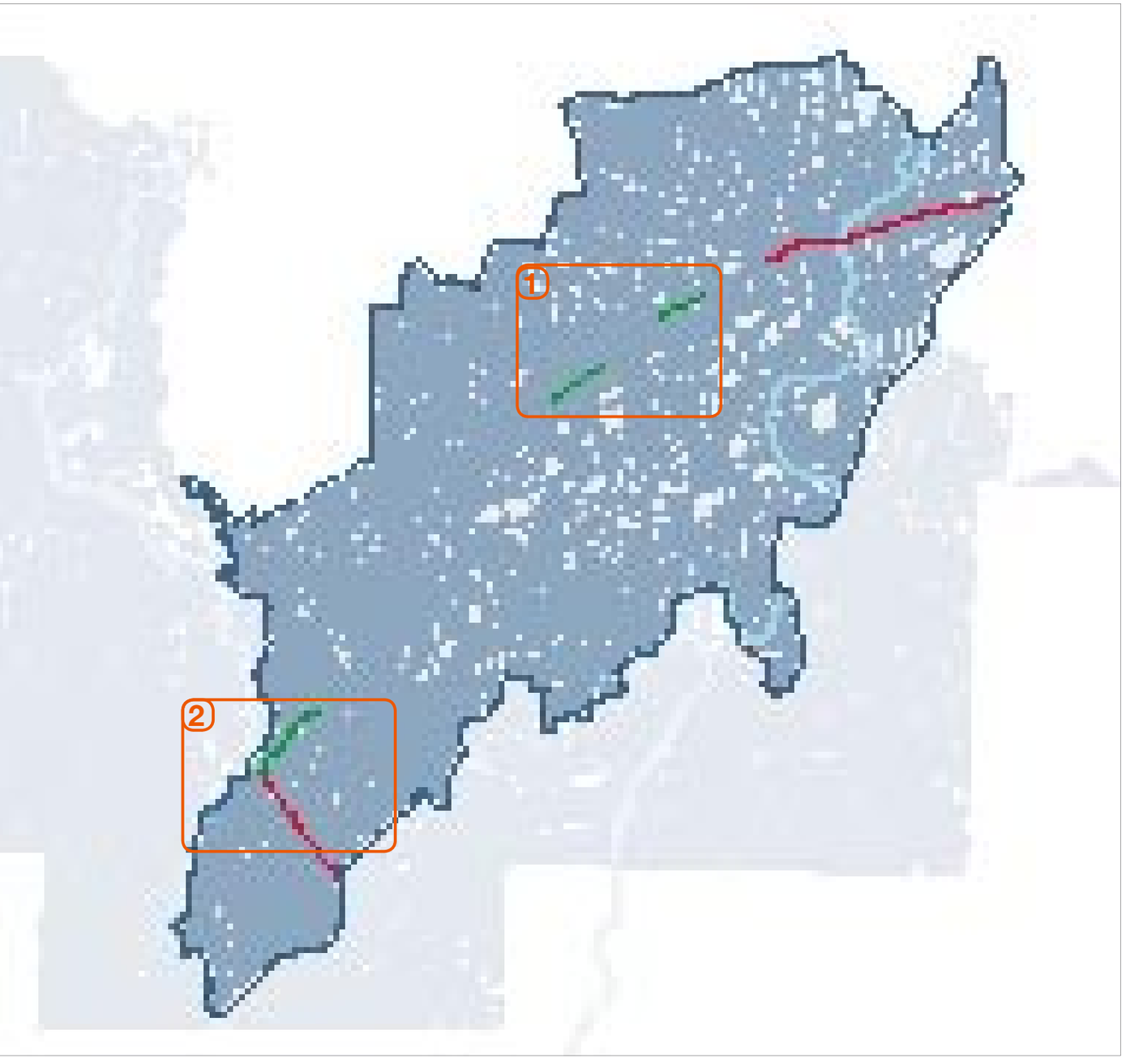
[SPU]



[SPU]

[SPU]

Gruaro



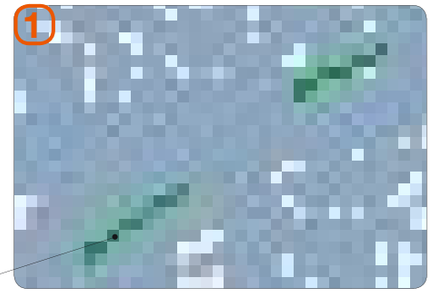
A partire dal 1996 il Comune di Gruaro si è dotato di un programma per le piste ciclabili per richiedere gli specifici finanziamenti previsti dalle L.R. 39/91 e L.N. 366/98. Il progetto prevede dei tratti limitati di piste ciclabili, di questi i più importanti dovrebbero collocarsi lungo la S.P. 76 e la S.S. 251. Attualmente ci sono alcuni cantieri aperti.

	2.648 abitanti
	17,22 kmq

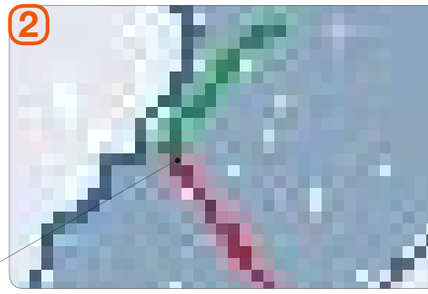
	0,60 km
	2,40 km

Dati annuali non disponibili

[SPU]



[SPU]



Jesolo

Dal 1998 il Comune ha realizzato ben 9000, con finanziamento a quasi totale carico delle casse comunali. Il forte impulso dato dal turismo ha sicuramente spinto l'Amministrazione Comunale verso la dotazione di un sistema a rete di buon livello che collega la zona balneare con Jesolo Paese lungo la S.P. 42 e quella compresa tra il Centro e la zona del Faro lungo le dorsali immediatamente ad ovest del litorale, nonchè recuperando la percorribilità di importanti percorsi escursionistici lungo i corsi d'acqua principali (Piave e Sile). Nel prossimo triennio, oltre agli interventi previsti dal bilancio comunale, si dovrebbe consolidare il sistema di recupero delle alzaie del Sile-PiaveVecchia all'interno del progetto di realizzazione del campo da golf, ed il collegamento di questo con il litorale.

22.940 abitanti

96,15 kmq

9,00 km

9,48 km

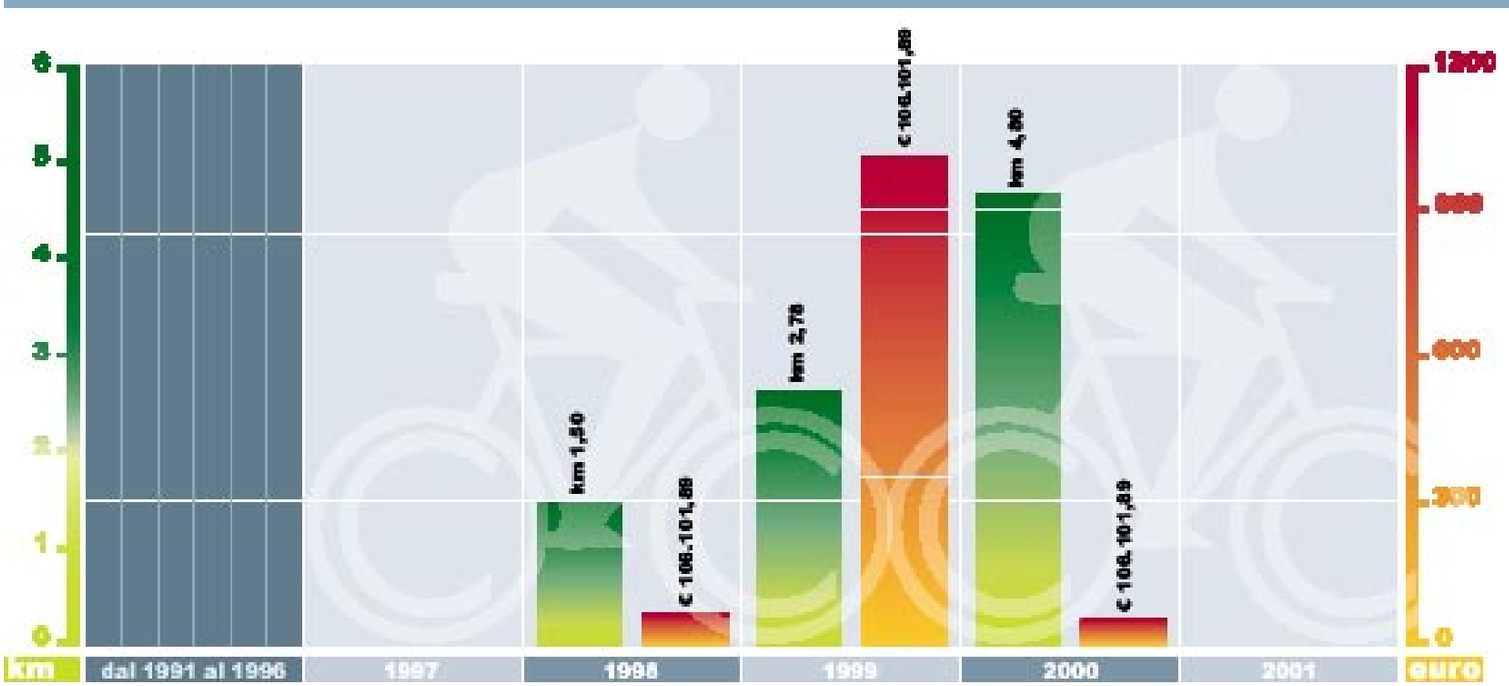
2,90 km

2,60 km

BIM

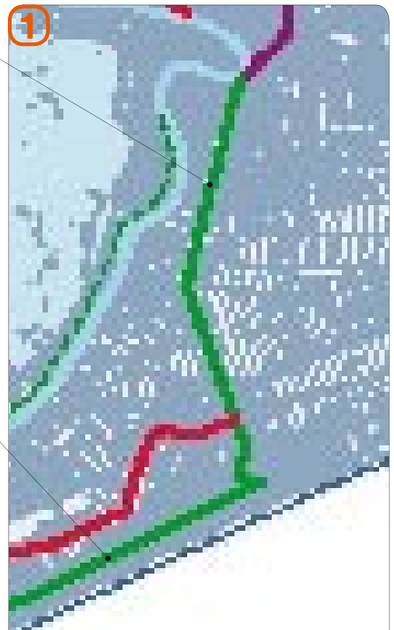
BACINO IMBRIFERO MONTANO

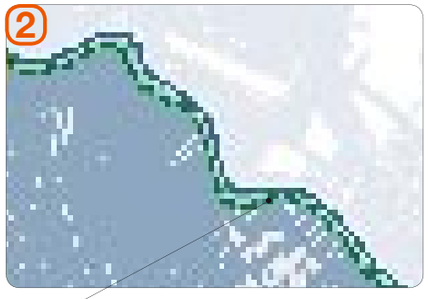
PISTE REALIZZATE KM 9,00
comunali
9,00
METRI PER ABITANTE
0,39
EURO PER ABITANTE
52,39
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
0 600 1200


km 1,50
€ 106.101,88
km 2,79
€ 106.101,88
km 4,80
€ 106.101,89
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

[SPE]

[SPRU]

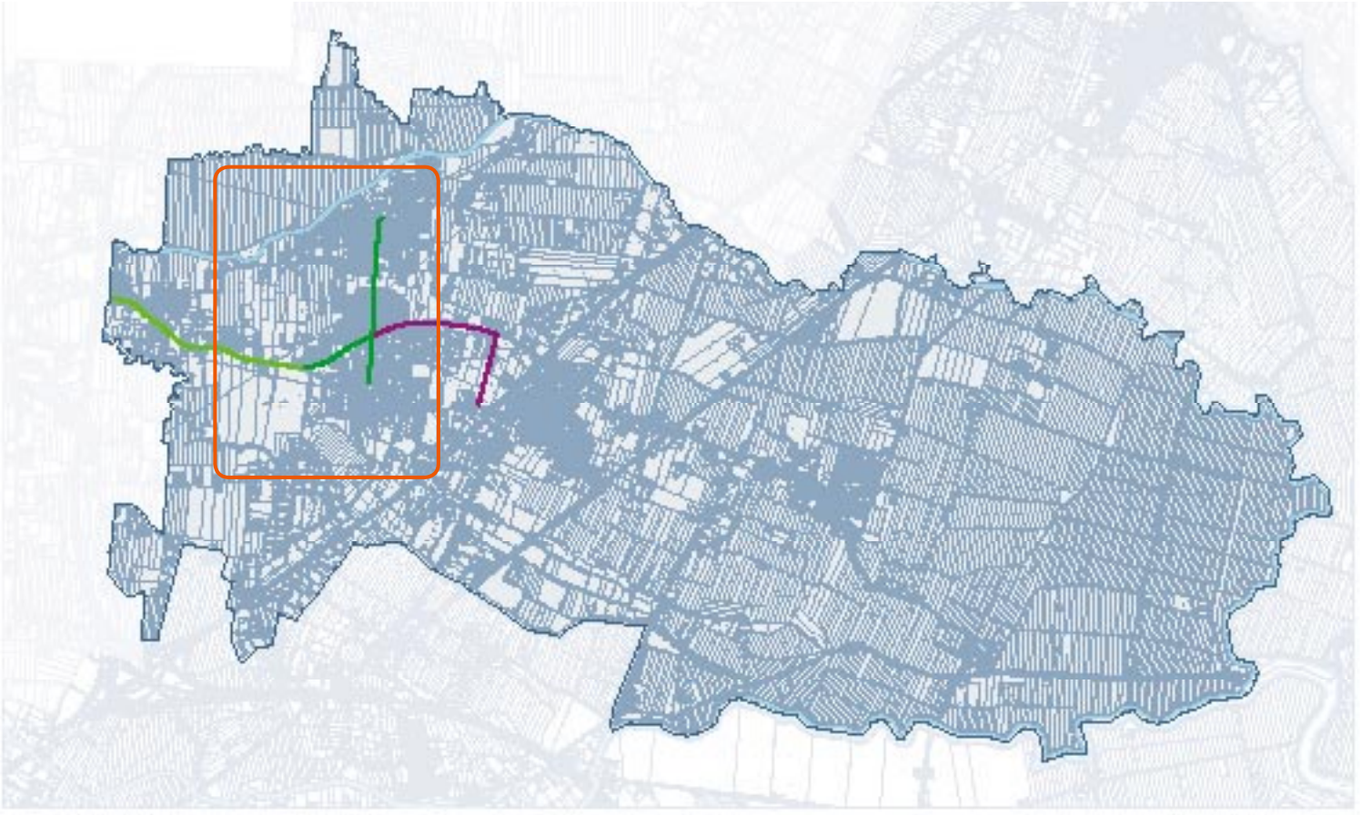

1


2

[PA]

Marcon

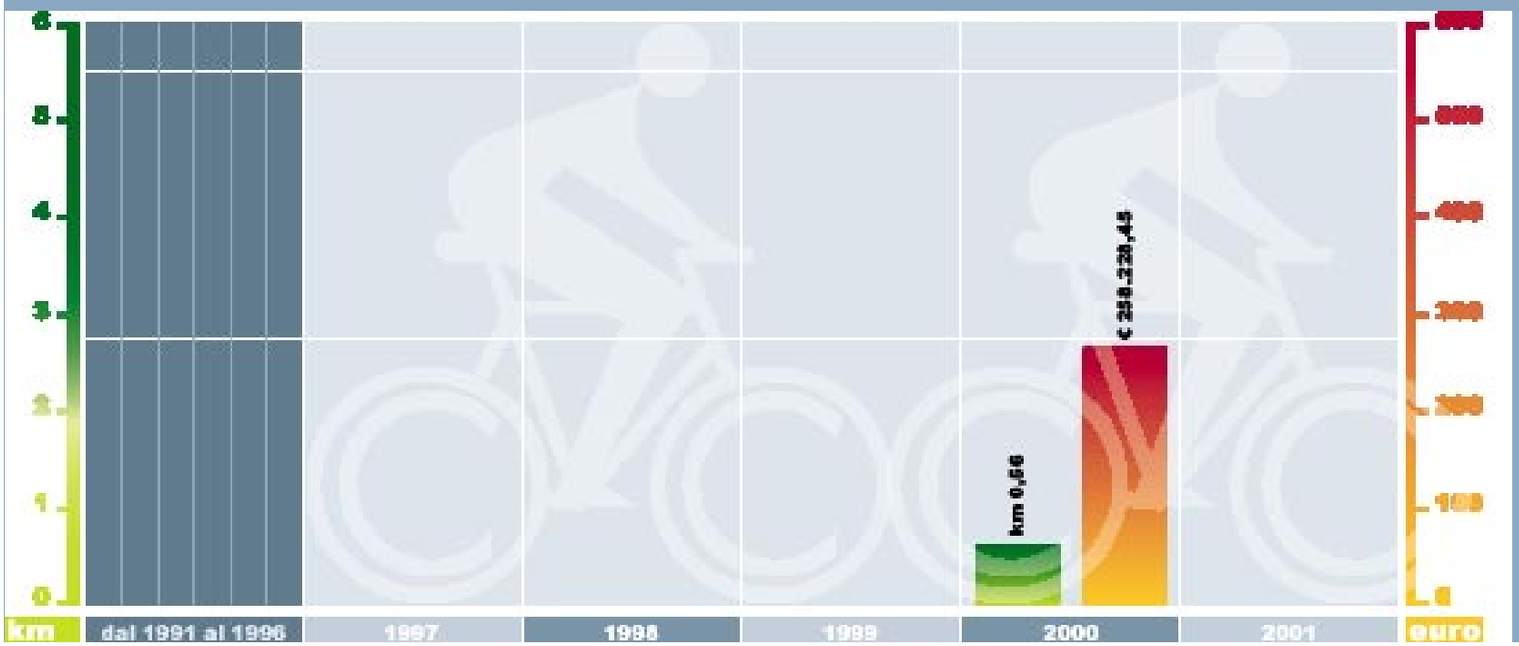
Le competenze in materia di piste ciclabili sono equamente suddivise tra l'Ufficio LL.PP. e l'Ufficio Urbanistica. Dal 2000 ad oggi sono stati realizzati circa 1700 m di piste ciclabili, mentre il bilancio triennale prevede ulteriori 2200 m suddivisi in un classico sistema a rete diffuso.



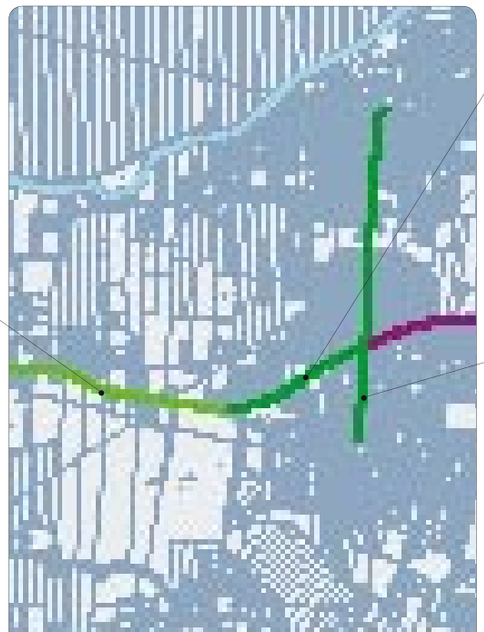
	12.250 abitanti
	25,40 kmq

	1,66 km
	0,70 km
	1,60 km
	1,50 km

PISTE REALIZZATE
KM 3,26
EURO PER
ABITANTE
comunali
provinciali
1,66
1,60
21,08
METRI PER ABITANTE
0,27
0
1
5
2
3
0
100
200
Costo totale piste realizzate € 25.228,45


km 0,56
€ 25.228,45
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

[SPU]



[SPU]

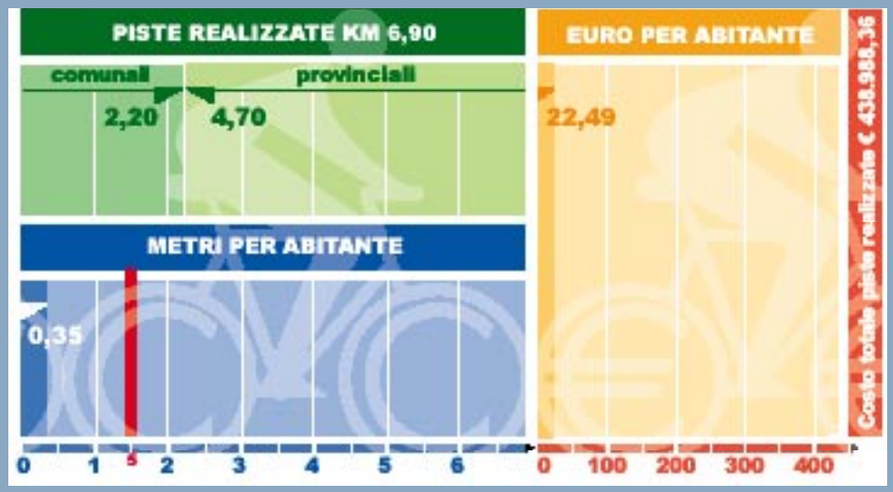
[SPU]

Martellago

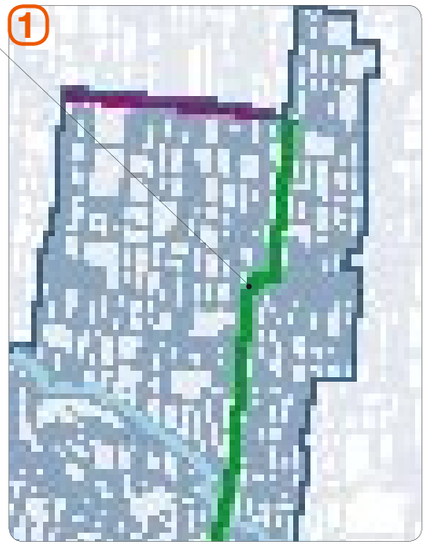
La rete ciclabile, realizzata prevalentemente in concomitanza con lavori di risistemazione delle suddette tratte stradali, si estende prevalentemente lungo le direttrici di scorrimento principali: SP 38, SS 245, via Ca' Nove verso Peseggia – Scorzè. Per il prossimo triennio oltre al completamento della direttrice lungo la SP 36 sono in programma la realizzazione del tratto di pista bidirezionale verso Salzano-Robegano lungo la SP 38 (in collaborazione con la Provincia di Venezia e l'ACM spa), un tratto di ciclabile lungo la Castellana e la realizzazione di un percorso ciclopedonale che si snoderà all'interno dell'area agricola per collegare il Capoluogo con la frazione di Maerne e quindi con il punto di scambio intermodale costituito dalla Stazione FS posta a confine con il Comune di Spinea.

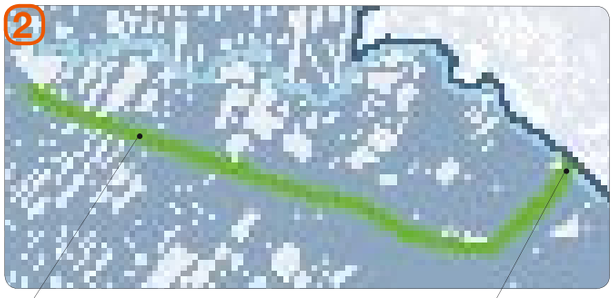
	19,515 abitanti
	20,12 kmq
	2,20 km
	1,80 km
	4,70 km
	1,50 km

Analisi 1991 - 2001



[SPU]



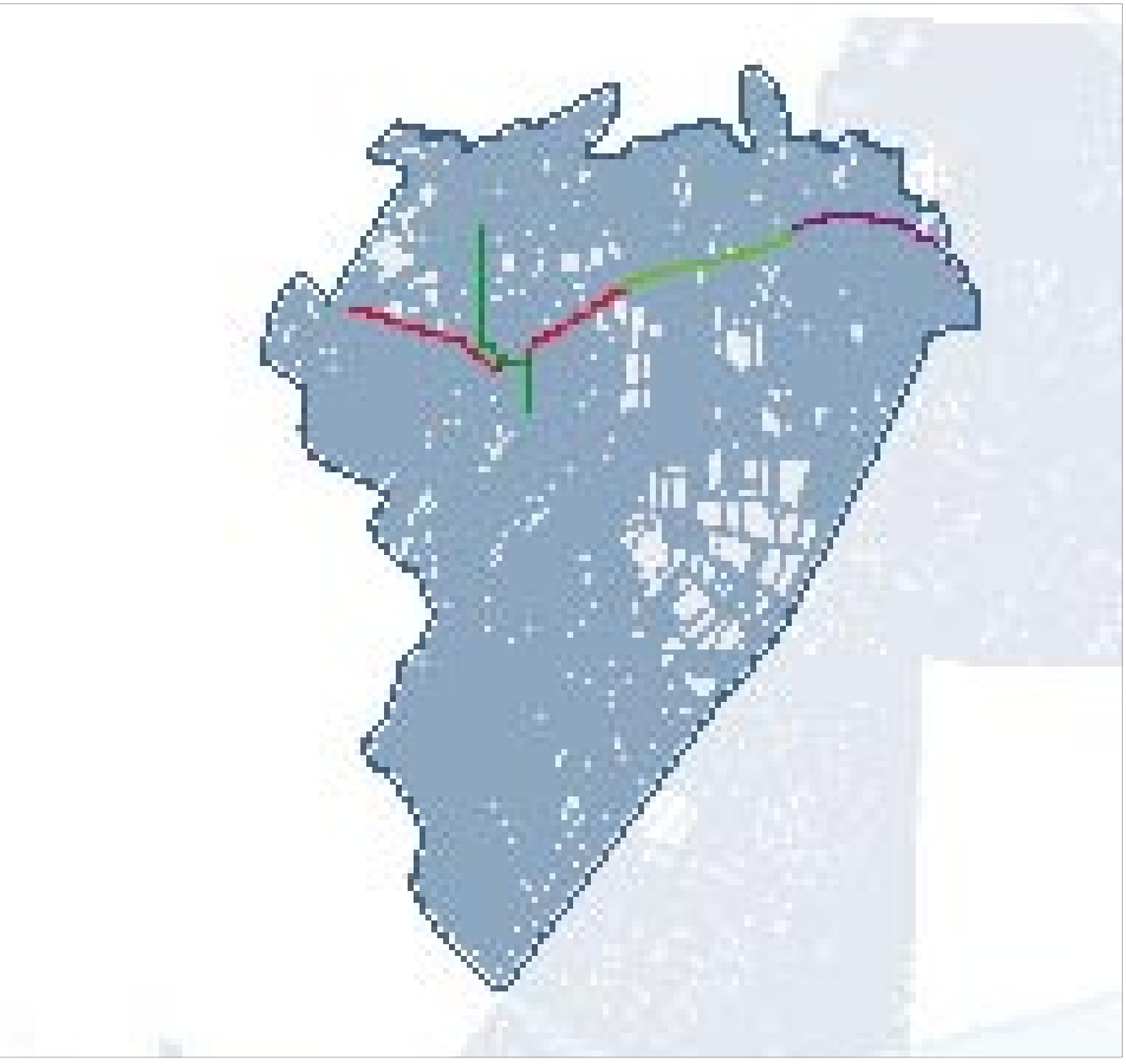


[SPRU]

[SPE]

Meolo

Nel triennio 2003-2005 il programma dell'Ufficio LL.PP. prevede la realizzazione di 1800 m di piste ciclabili suddivisi tra via Diaz, via Castelletto e via Valli, creando un sistema longitudinale a spina centrale. A queste vanno ad aggiungersi gli interventi già finanziati dalla Provincia di Venezia.



6.100 abitanti

27,00 kmq

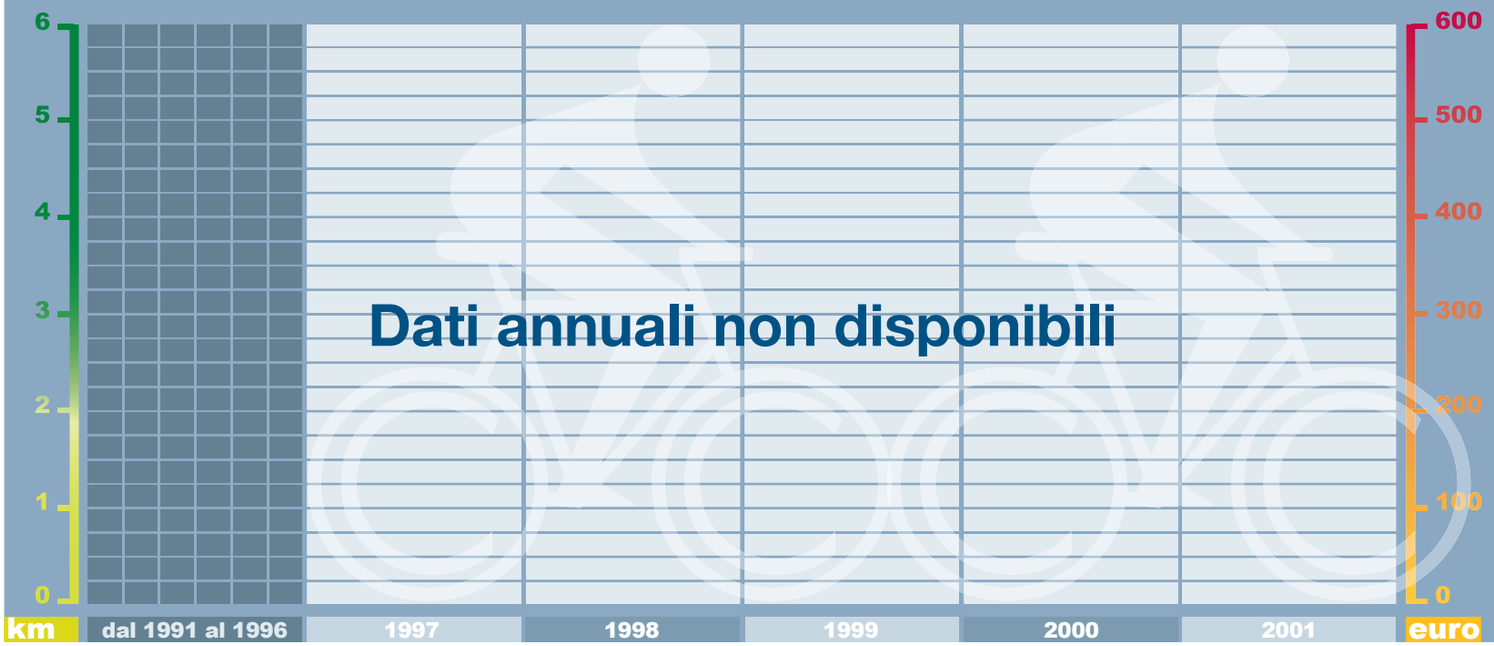
2,10 km

1,80 km

1,80 km

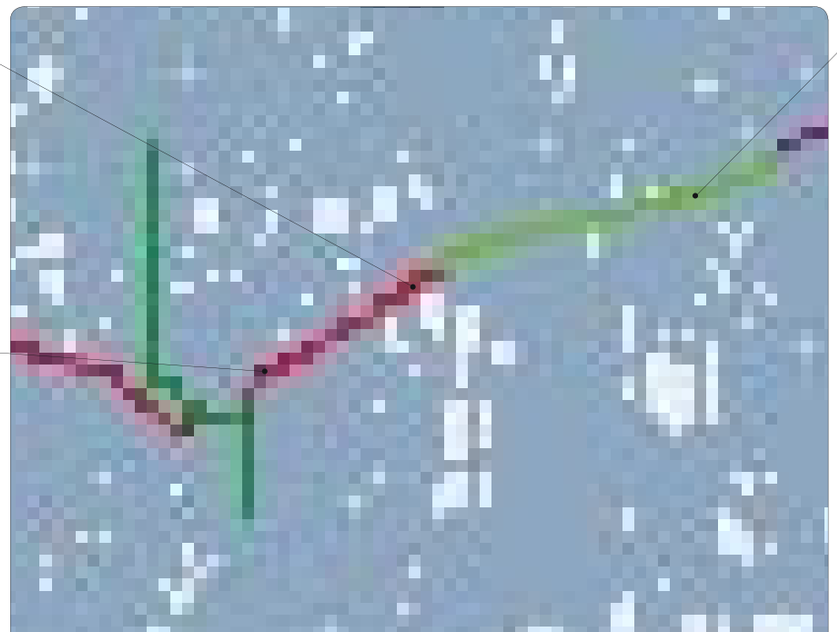
1,60 km

PISTE REALIZZATE
KM 3,90
comunali
provinciali
2,10
1,80
METRI PER ABITANTE
0,64
0
1
2
3
4
5


6
5
4
3
2
1
0
600
500
400
300
200
100
0
km
euro
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
Dati annuali non disponibili

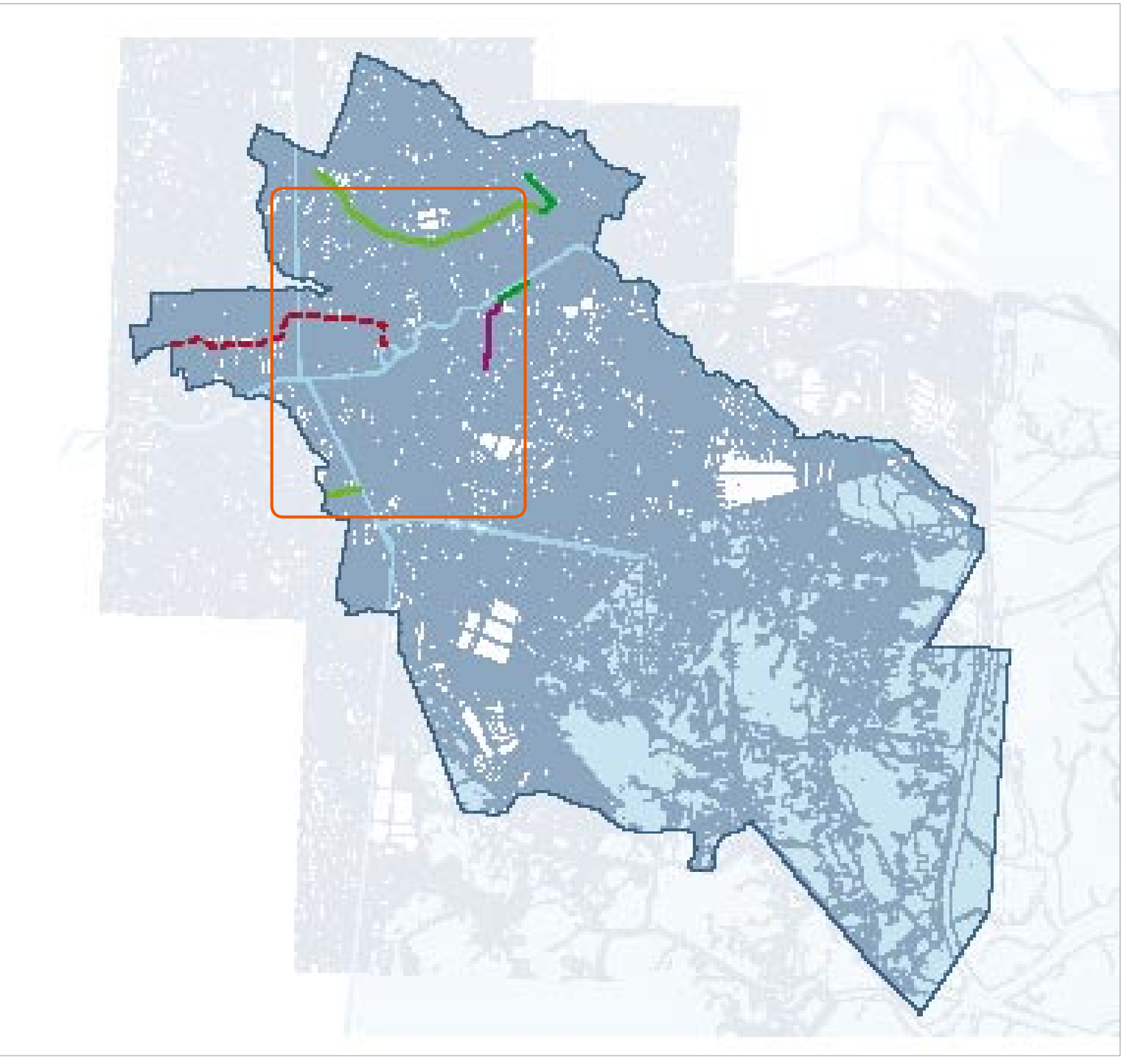
[SPU]

[SPE]



[SPE]

Mira



Nel territorio Comunale è presente un solo tratto di ciclabile collegata con il Comune di Dolo, a sud del Naviglio di Brenta, oltre alla ciclabile, in realtà mal segnalata, lungo la provinciale che attraversa Borbiago.
Nel prossimo triennio l'opera più interessante è senza dubbia quella prevista dal PRUSST lungo il Rio Serraglio, mentre è in corso di consegna lavori l'intervento a Oriago da Piazza Mercato a Forte Poerio, finanziato dalla Provincia di Venezia.

36.137 abitanti

98,91 kmq

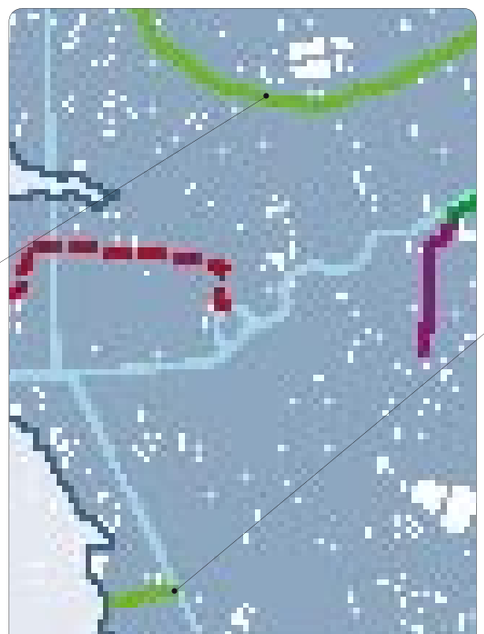
1,00 km

4,00 km

1,00 km

PRUSST

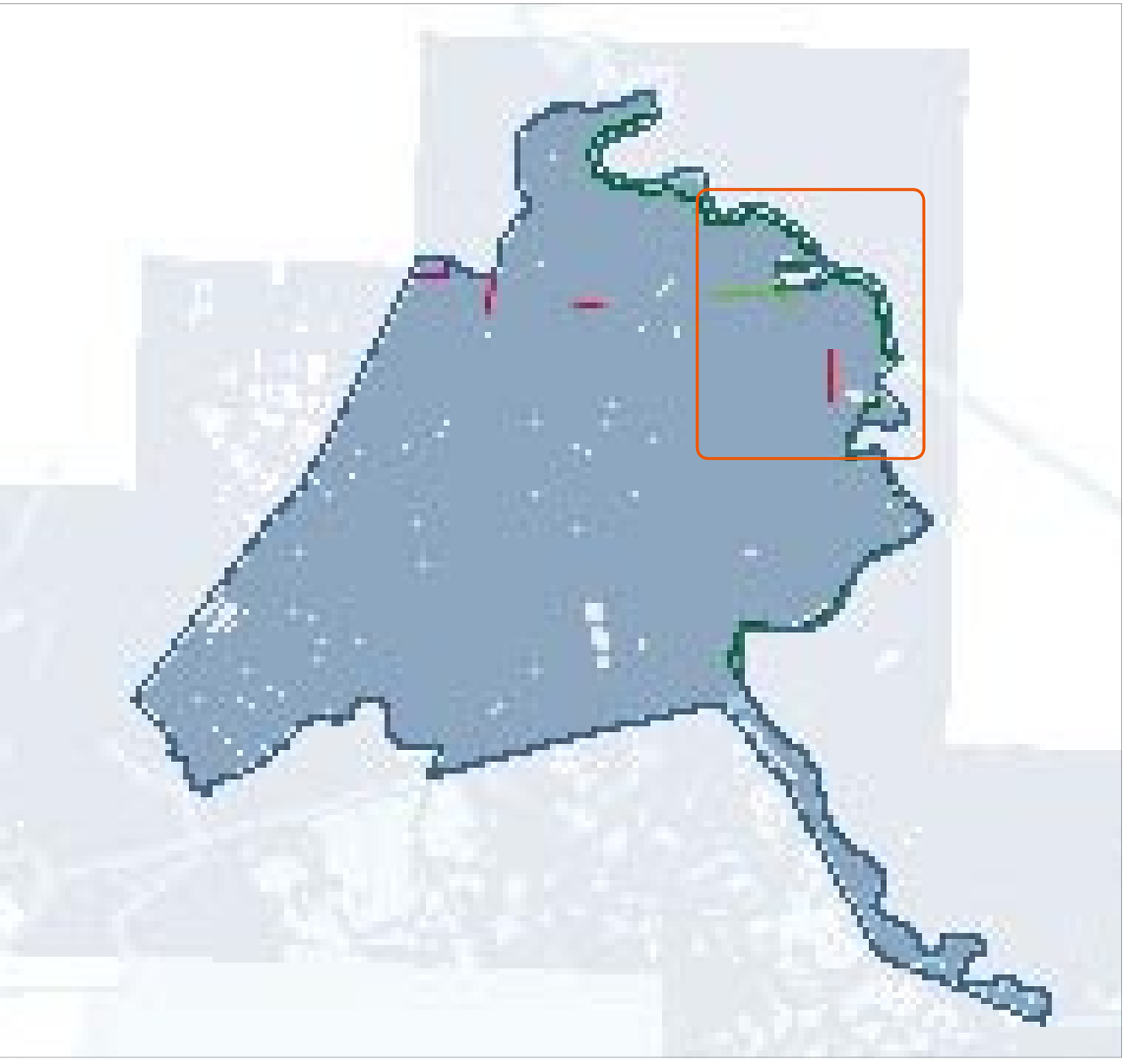
PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
E SVILUPPO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO



[SPU]

[PAU]

Musile di Piave



Ad oggi nel Comune di Musile di Piave vi è solo un tratto di ciclabile, realizzato dalla Provincia lungo la Triestina, oltre alla citata pista ciclopedonale lungo il parco fluviale del Piave. Nel 2002 è stato redatto un progetto di riqualificazione del tracciato della via Annia lungo i canali Gorgazzo e Mincio di Ponente. A partire dal 2002 l'Amministrazione Comunale ha in progetto di intervenire lungo la SS 14 e lungo la via XIII Martiri.

9.972 abitanti

44,79 kmq

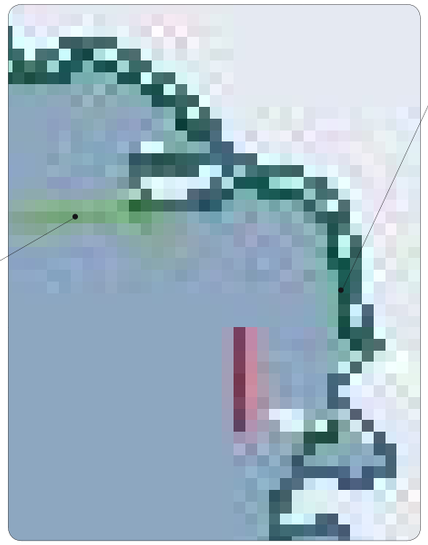
	1,50 km
	0,90 km
	0,30 km

BIM

BACINO IMBRIFERO MONTANO

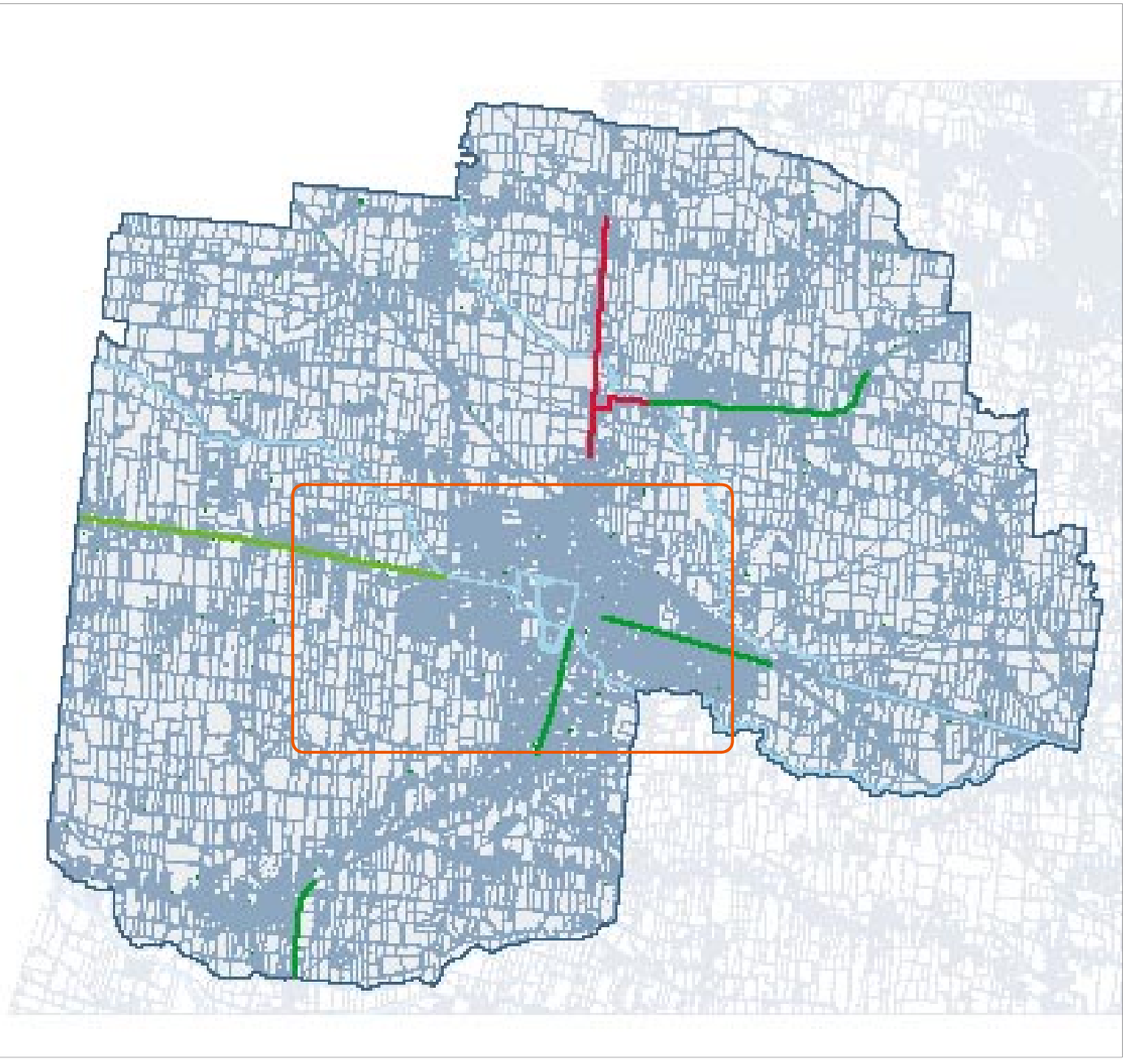
Dati annuali non disponibili

[SPU]



[SPU]

Noale

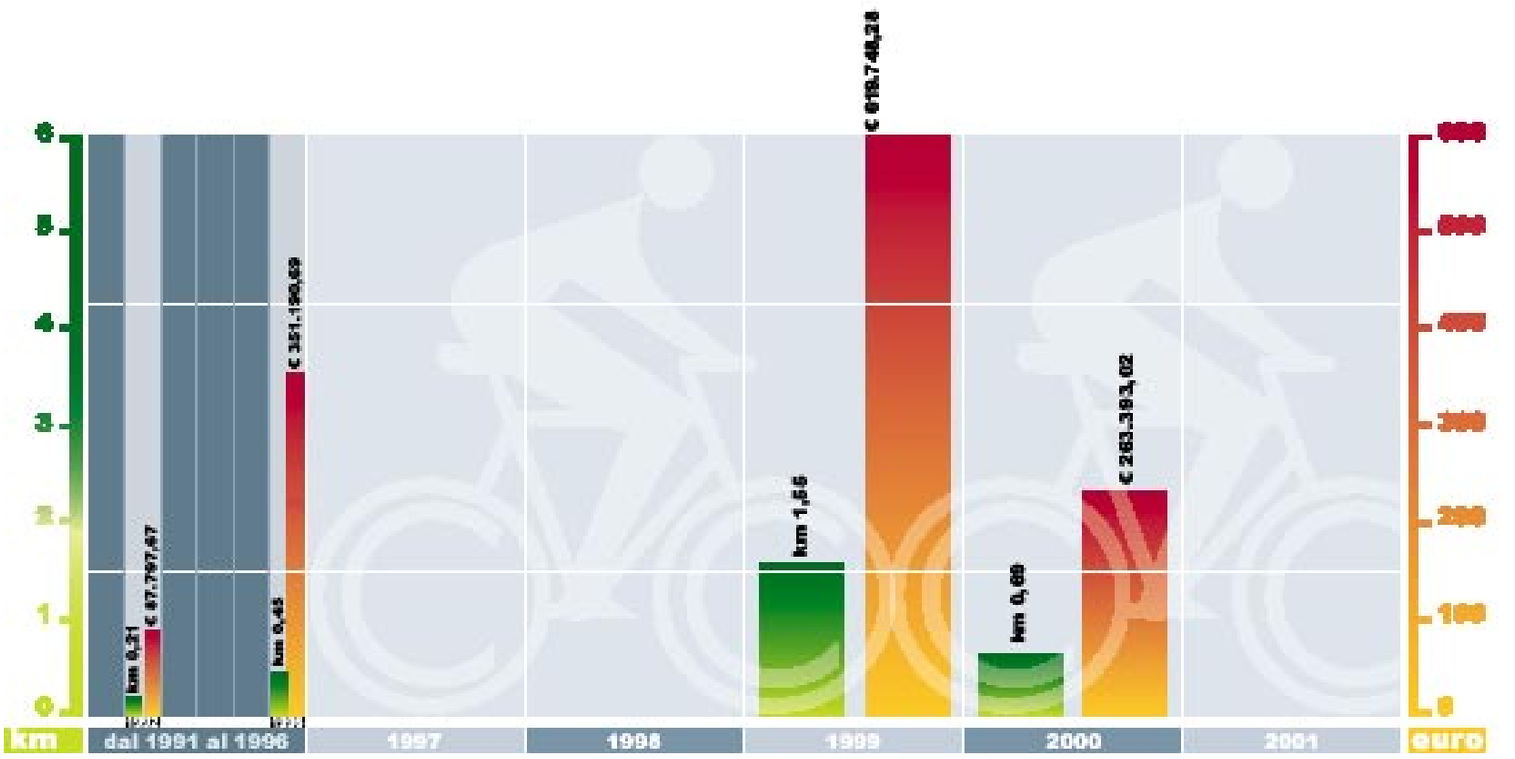


Dal 1992 il Comune ha realizzato circa 3 km di piste ciclabili che si sviluppano prevalentemente fuori dal centro abitato lungo le direzioni: ovest, sud e nord-est. Nel prossimo triennio sono previsti ulteriori 1500 m di percorsi ciclabili da sviluppare lungo il versante nord del territorio comunale.

	14.406 abitanti
	24,30 kmq

	2,90 km
	1,50 km
	2,00 km

Analisi 1991 - 2001



[SPU]

[SPU]

Noventa di Piave

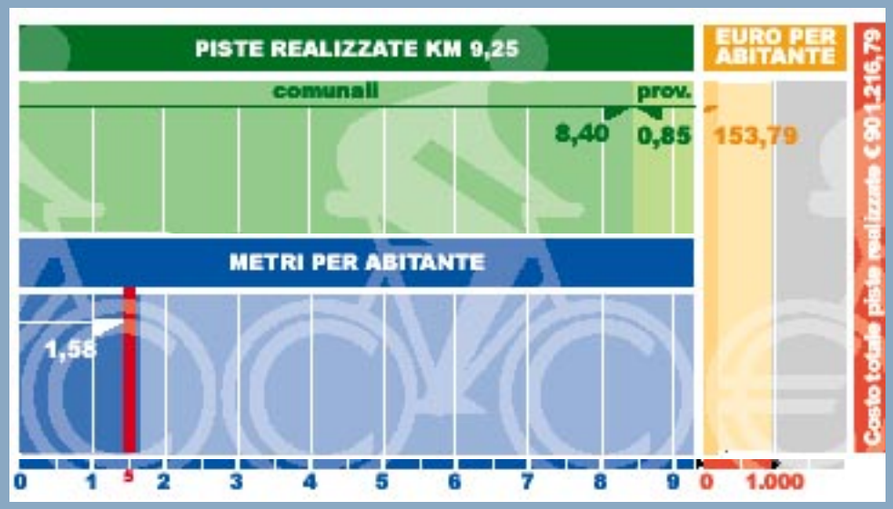
Dal 1998 al 2001 sono stati realizzati tre tratti di pista ciclabile bidirezionale due dei quali lungo l'area golenale del fiume Piave a nord e a sud del Capoluogo per un totale di 8400 ml quasi interamente a totale carico del bilancio comunale. Per il prossimo triennio non è in programma alcun tracciato ciclabile.

5.860 abitanti

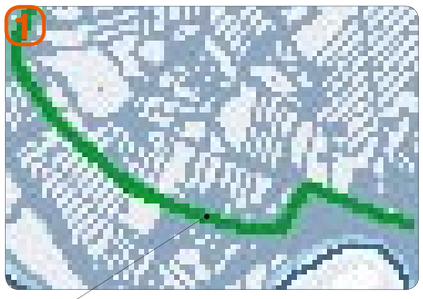
18,07 kmq

8,40 km

0,85 km

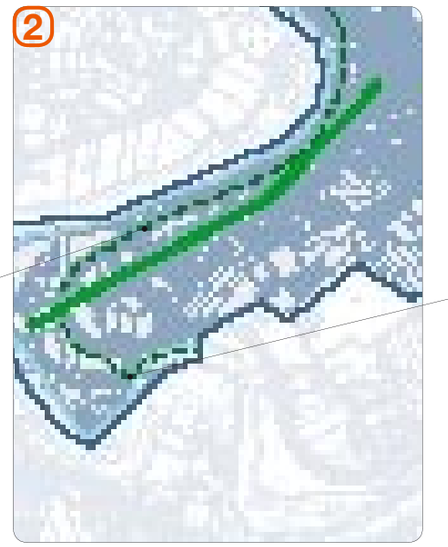

PISTE REALIZZATE KM 9,25
comunali
prov.
8,40
0,85
METRI PER ABITANTE
1,55
EURO PER ABITANTE
153,79
Costo totale piste realizzate € 90.1.216,79
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
0 1.000

km 2,80
€ 180.759,91
km 3,00
€ 405.418,67
km 2,66
€ 315.034,71
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro


1

[SPE]

[SPE]


2

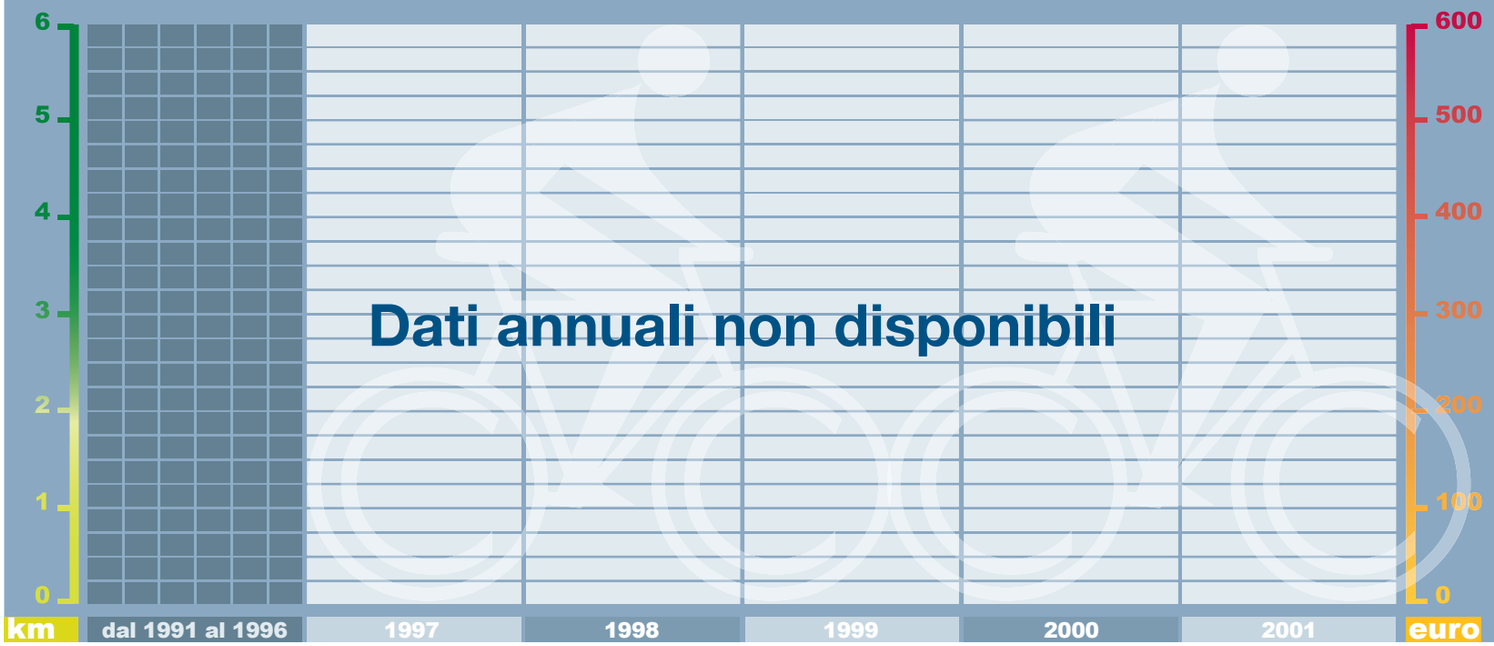
[SPE]

Pianiga

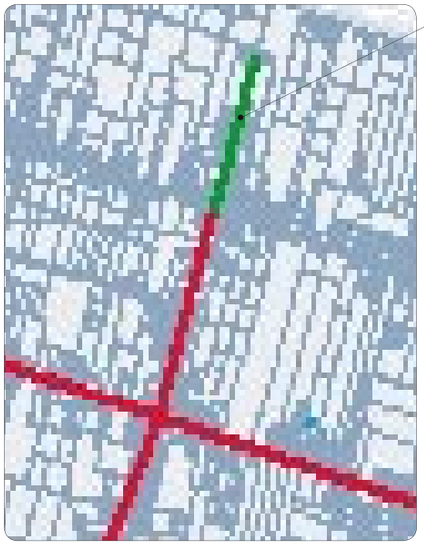
Prima del 1990 il Comune ha realizzato un tratto di ciclabile lungo il Quadrante ovest del Graticolato Romano. Tale tracciato dovrebbe venire completato nel prossimo triennio con 7000 m di piste ciclabili distribuite nel settore ovest e sud-est del Comune.

	9.208 abitanti
	21,00 kmq

	1,00 km
	7,00 km

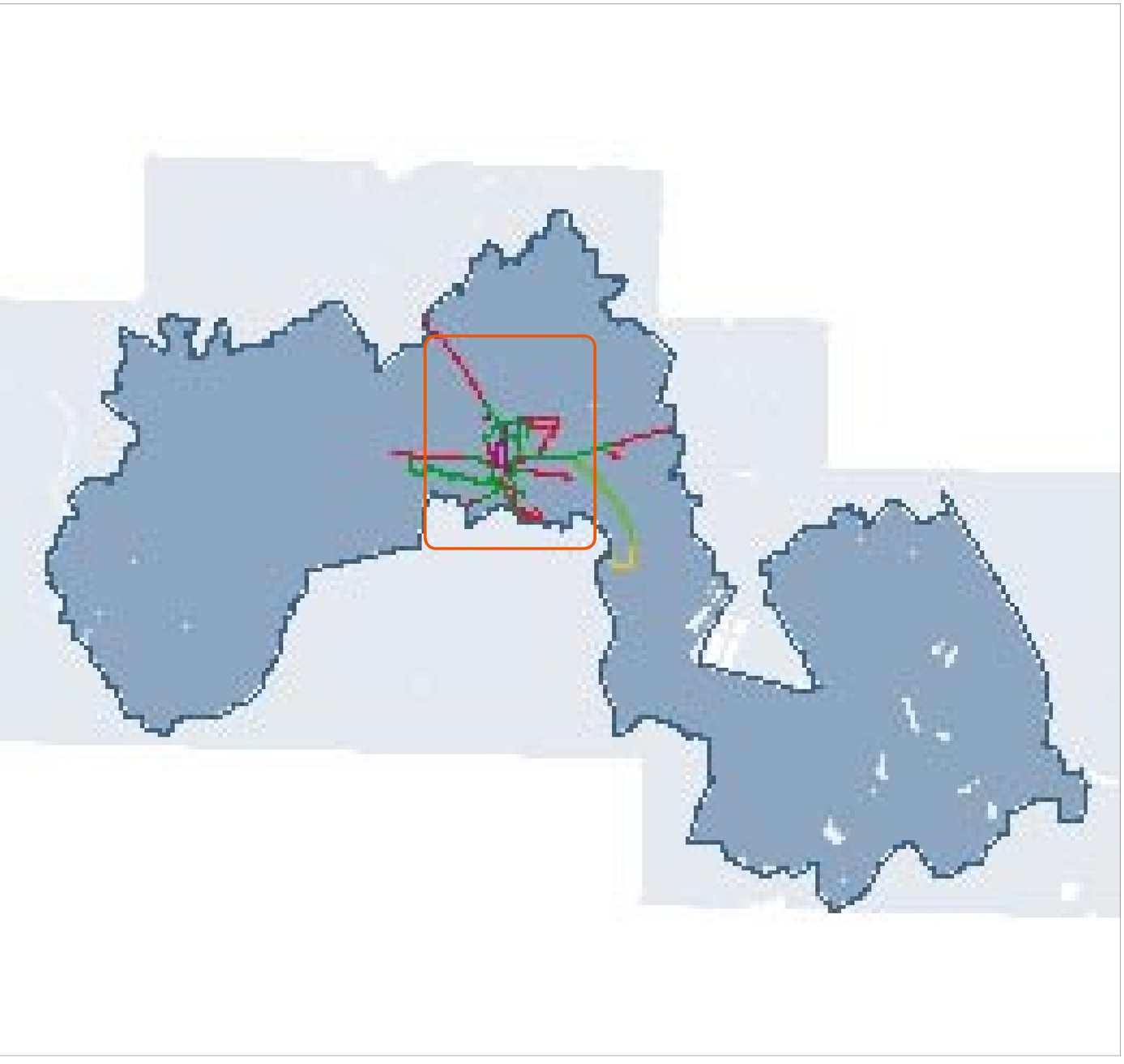


Dati annuali non disponibili



[SPU]

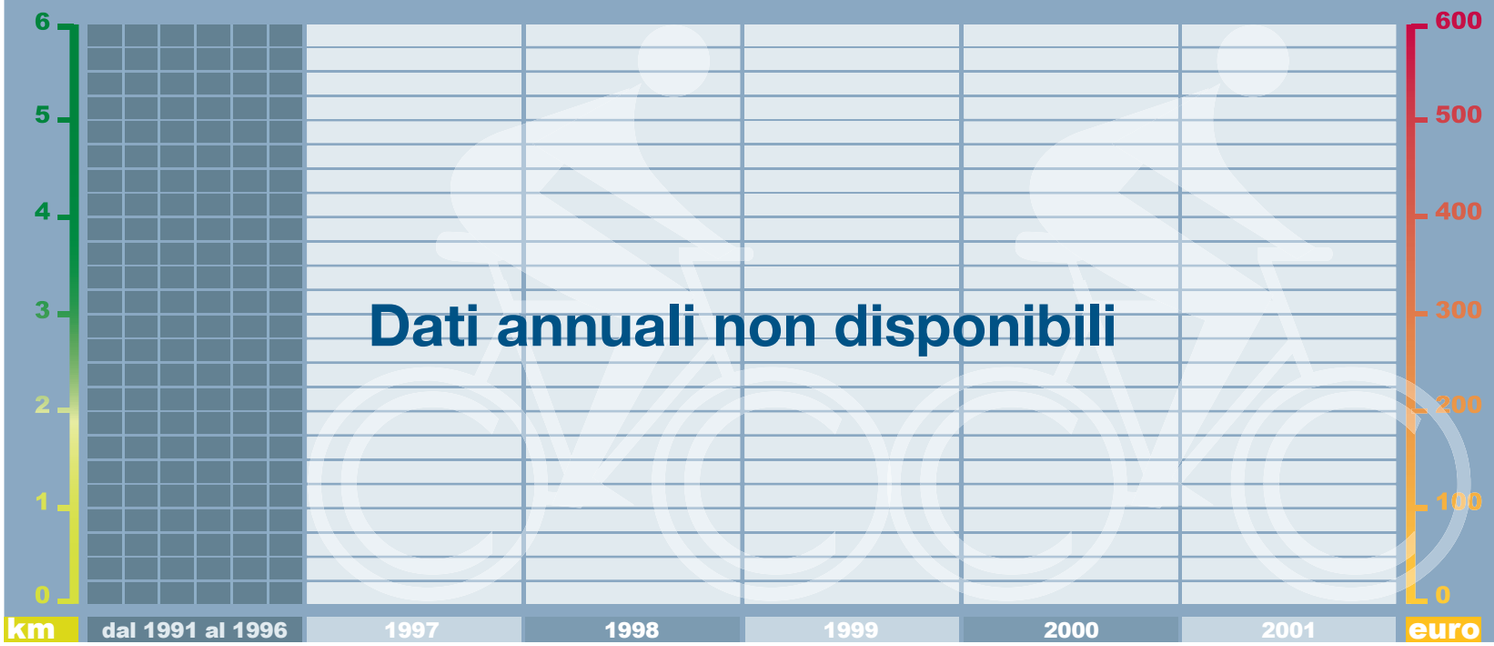
Portogruaro



Il PUT individua con un'apposita cartografia il sistema ciclabile esistente e previsto. Si tratta di una rete che a partire dal Centro Storico si dipana lungo le direttrici viarie principali: SS 14 e SP 70. Interessante è sicuramente l'anello ciclabile attorno al Centro Storico che poi si dilata lungo viale Trieste ad est, viale Pordenone a nord e via Reghena a sud.

	24.399 abitanti
	102,00 kmq

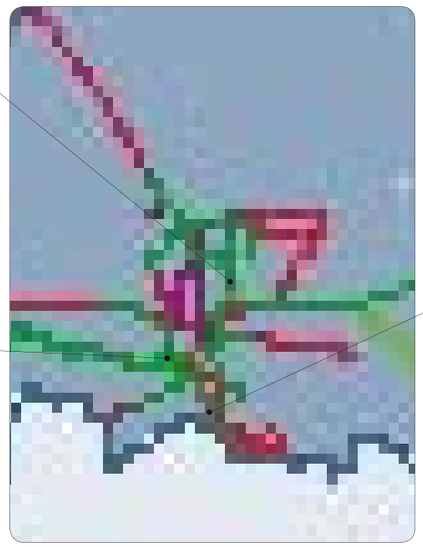
	8,50 km
	9,70 km
	1,80 km
	1,50 km
	1,20 km



Dati annuali non disponibili

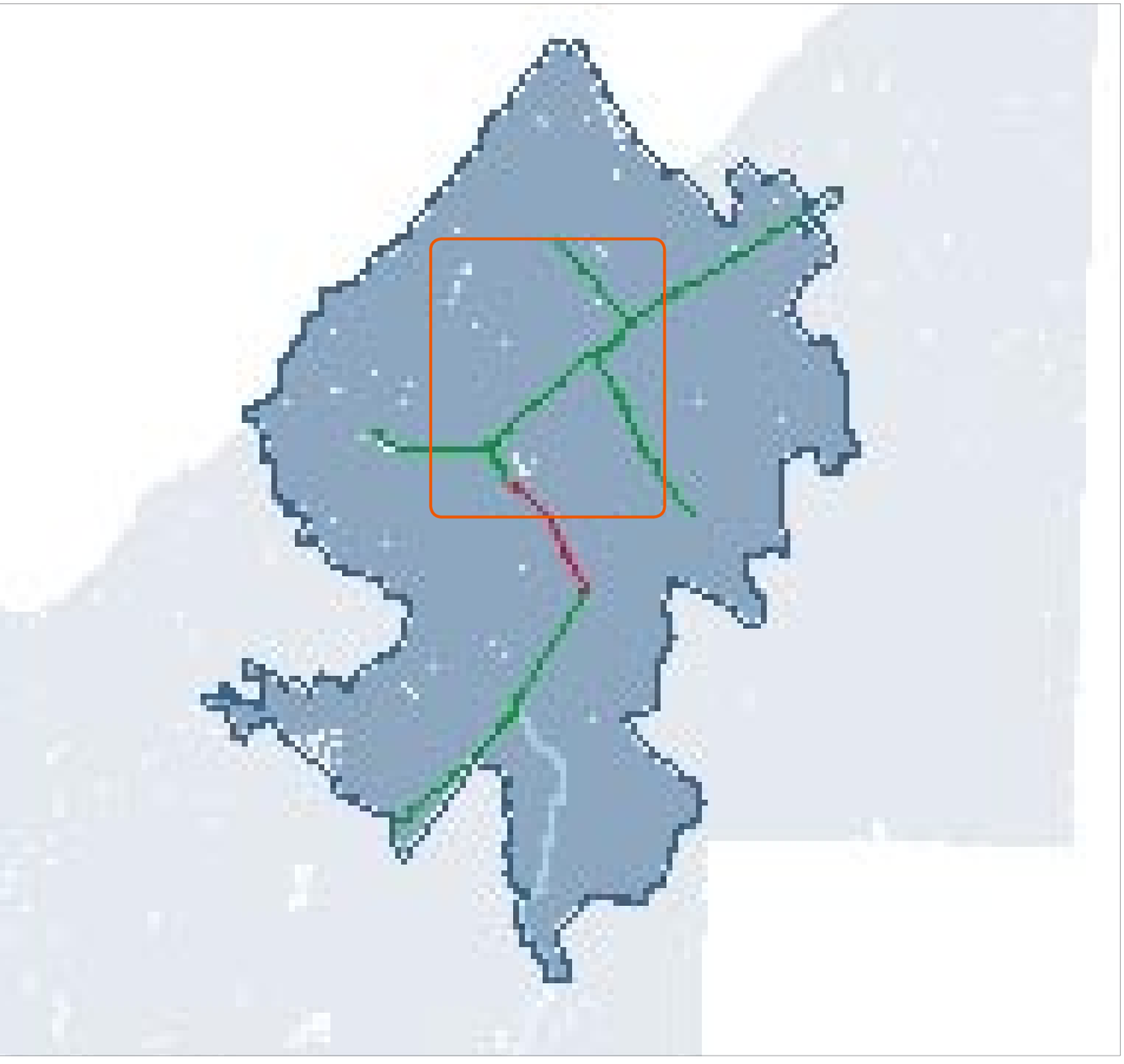
[SPU]

[SPU]



[PA]

Pramaggiore

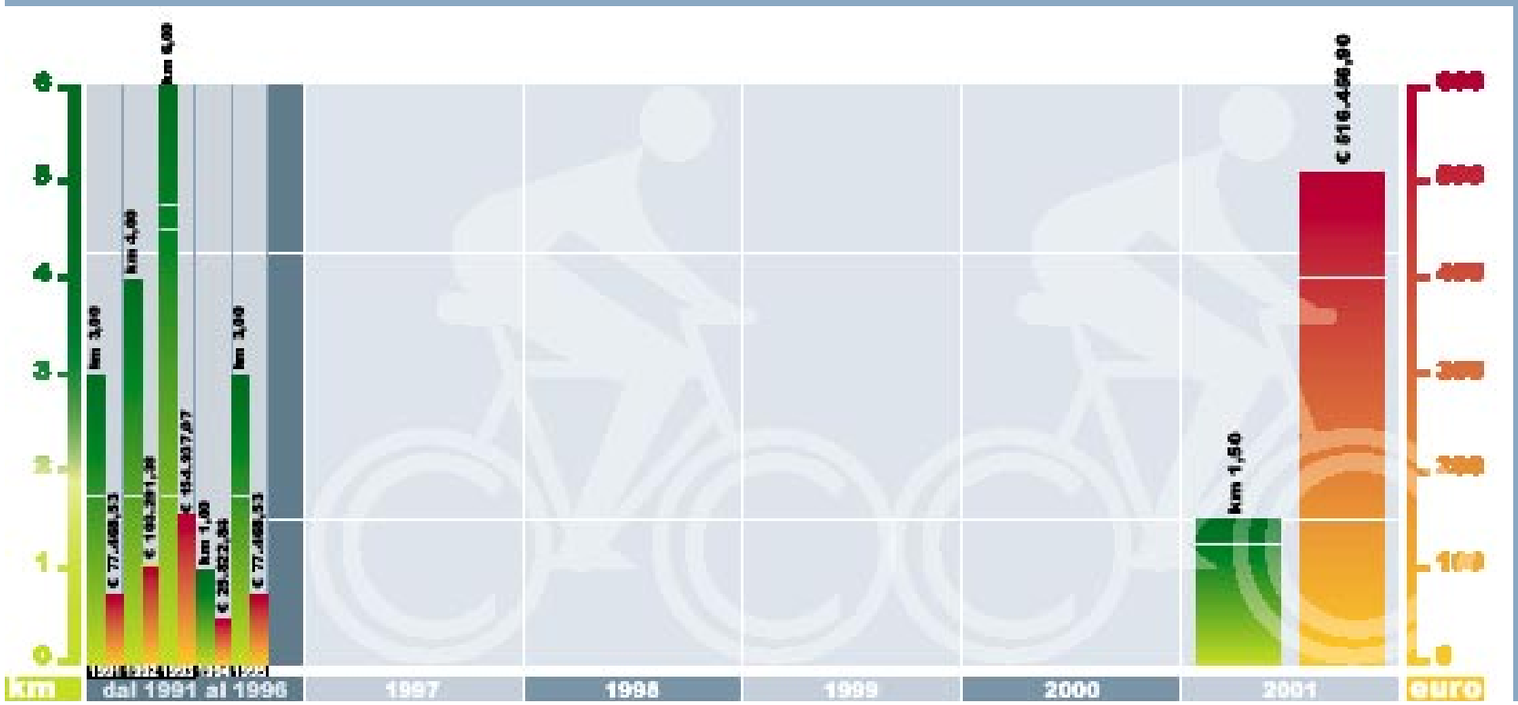


Dal 1991 l'Amministrazione Comunale di Pramaggiore ha impiegato una cospicua quantità di risorse economiche per realizzare ben 18000 m di piste ciclabili che si attestano prevalentemente lungo le direttrici viarie principali che attraversano ortogonalmente il territorio comunale. La previsione per il prossimo triennio è quella di completare l'attraversamento longitudinale del Comune con un percorso ciclabile verso sud di circa 2000 m.

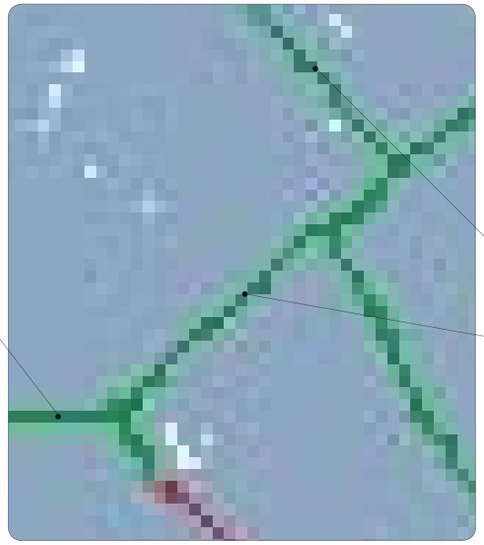
	3.988 abitanti
	24,21 kmq

	18,50 km
	2,00 km

PISTE REALIZZATE KM 18,50
comunali
18,50
METRI PER ABITANTE
4,64
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18
EURO PER ABITANTE
239,58
0 1.000


km 3,00
km 4,00
km 4,50
km 1,50
km 3,00
km 1,50
€ 516.456,90
0 1 2 3 4 5 6
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

[SPU]

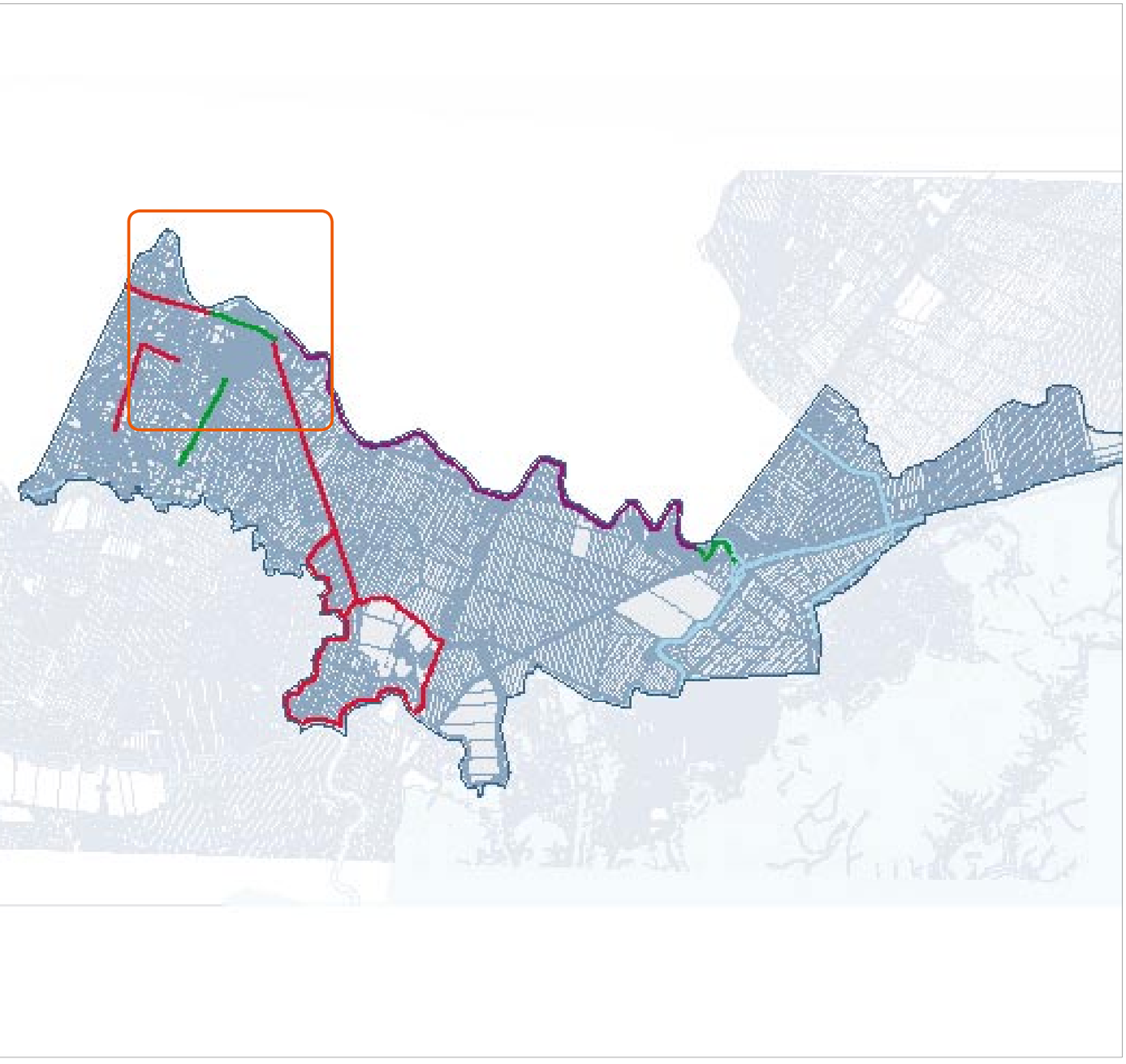


[SPU]

[SPU]

Quarto d’Altino

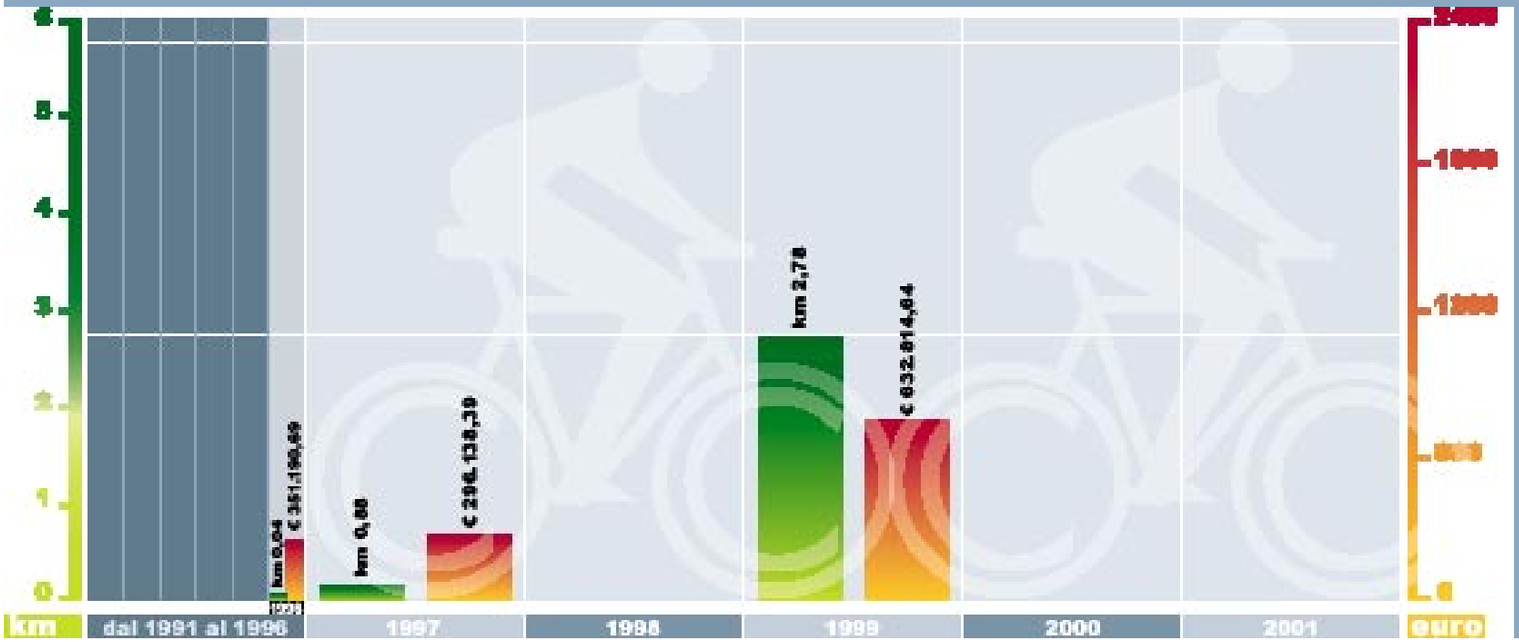
Tra il 1996 ad oggi sono stati realizzati due tronconi di pista ciclabile a nord e a sud del Capoluogo ed un tratto significativo in località Portegrandi con un sottopasso sulla statale Triestina. Nel prossimo triennio si prevede di realizzare qualcosa come 15 km di piste ciclabili (7 dei quali nell’area urbana) che andrebbero ad intersecare vasti tratti di territorio aperto storicamente e paesaggisticamente di pregio, nonchè buona parte degli argini dei corsi d’acqua che solcano il territorio a nord e a sud.



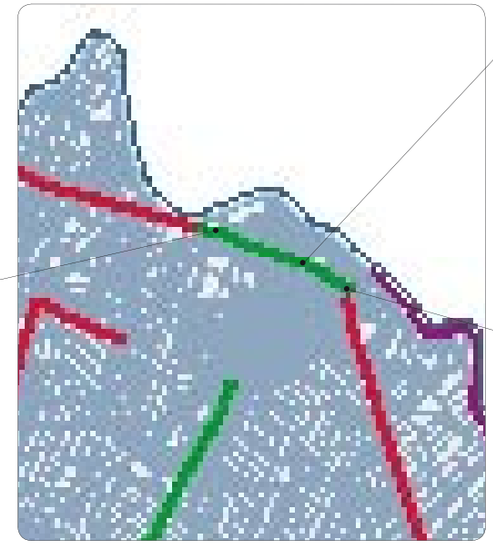
	7.040 abitanti
	28,03 kmq

	4,00 km
	7,00 km
	8,00 km

Analisi 1991 - 2001



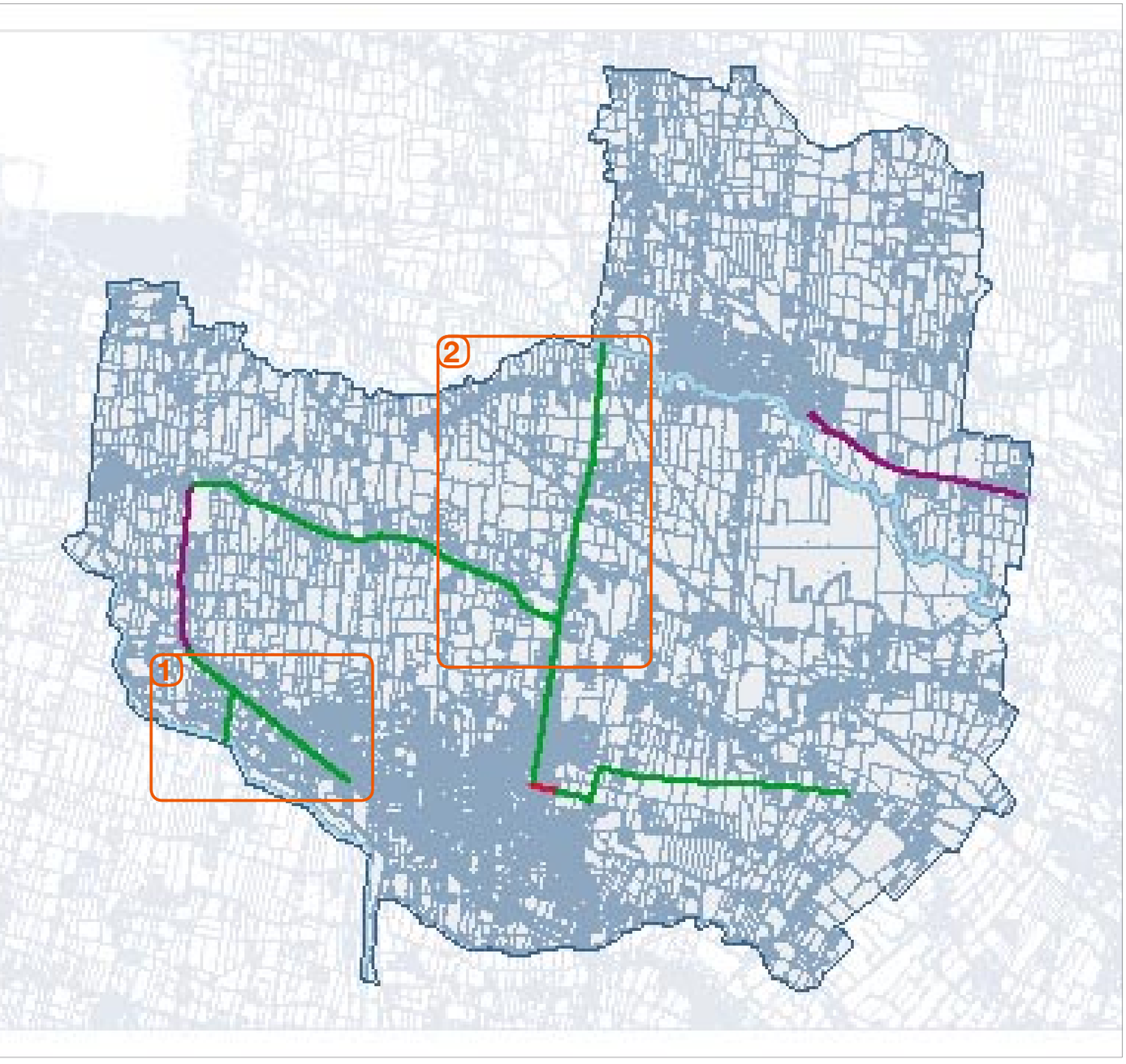
[SPU]



[SPRU]

[SPU]

Salzano

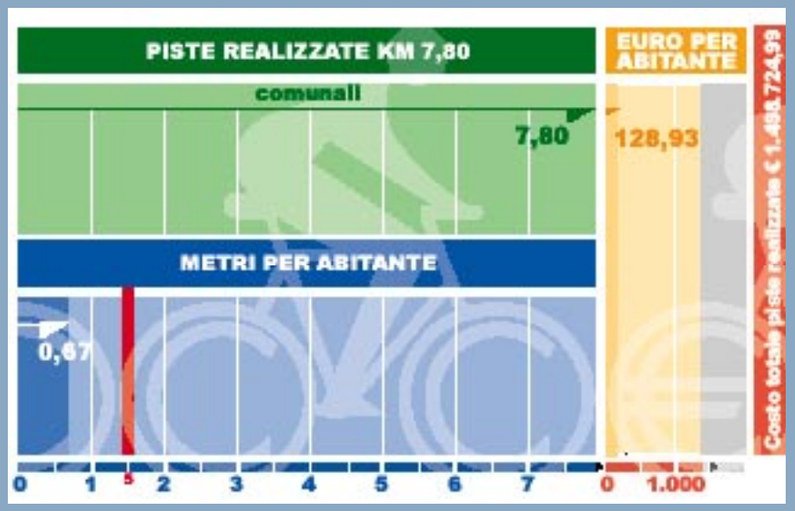


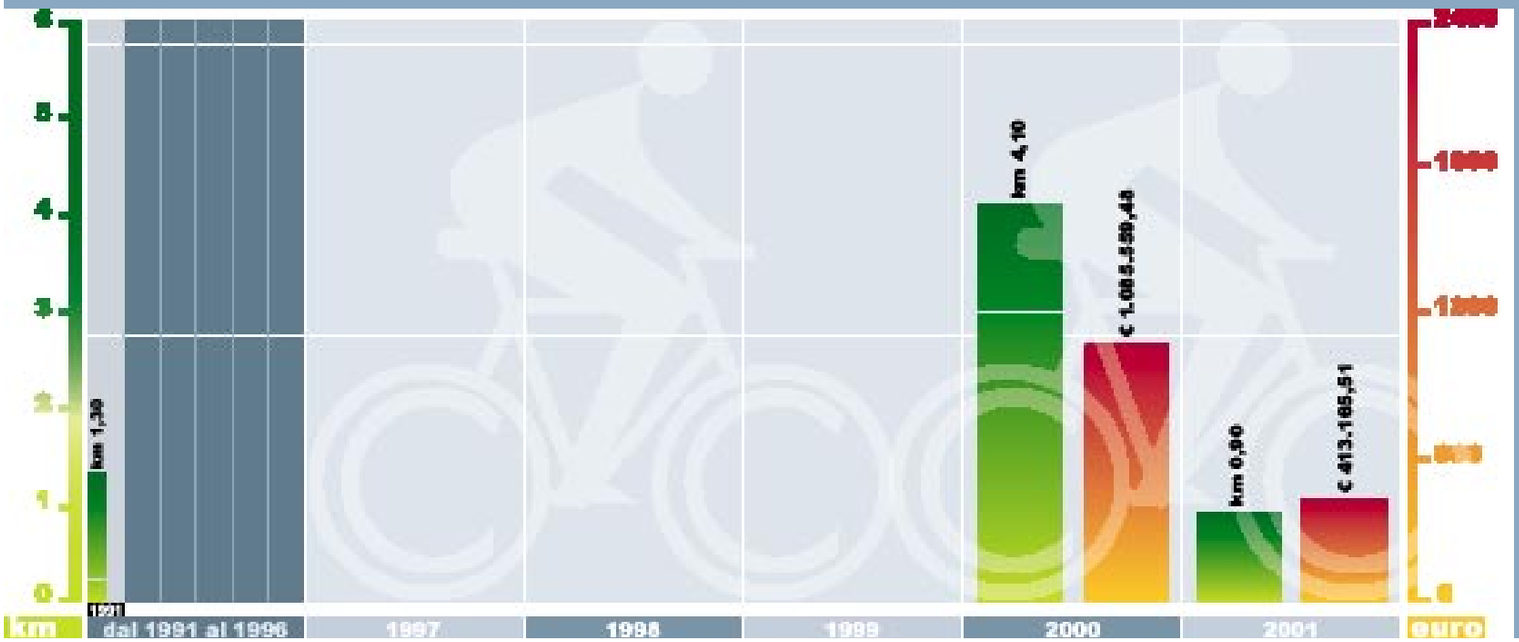
Dal 1991 al ad oggi sul territorio comunale di Salzano sono stati realizzati circa 8 km di piste ciclabili, quasi tutti localizzati prevalentemente lungo le direttrici principali che attraversano il territorio centrale da nord a sud e da est ad ovest. Interessante il recupero del vecchio tracciato della Dosa che permette di evitare, per un tratto significativo, la trafficatissima provinciale. Nel prossimo triennio sono previsti ulteriori 3 km che andranno a completare tali direttrici tentando di trovare opportuni collegamenti con tracciati extracomunali esistenti o previsti dagli Enti Territoriali confinanti come Mirano o Martellago.

	11.624 abitanti
	17,17 kmq

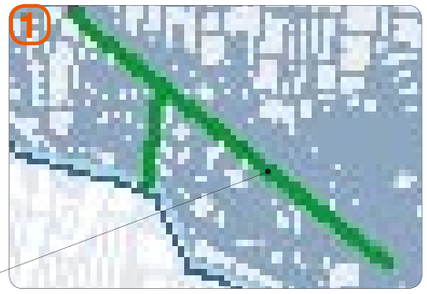
	7,80 km
	0,50 km
	2,40 km

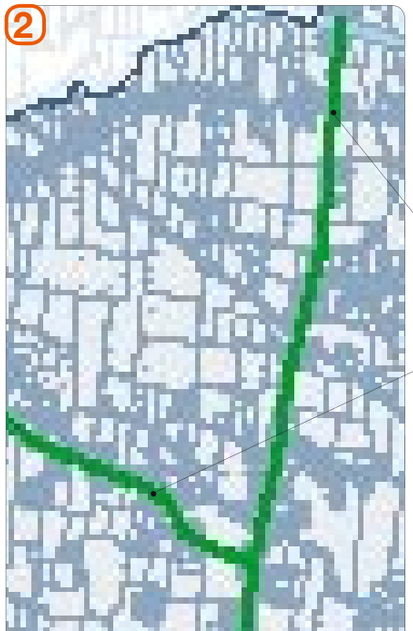
Analisi 1991 - 2001





[SPE]





[SPE]

[SPE]

San Donà di Piave

I tracciati ciclabili realizzati dal 1998 al 2000 (4800 ml a totale carico dell'Amministrazione Comunale) hanno carattere discontinuo e si collocano prevalentemente lungo le direttrici principali verso il Capoluogo. Nel prossimo triennio il progetto è quello di realizzare altri 2400 ml di piste ciclabili divisi in due tratti a sud est del fiume Piave.

36.273 abitanti

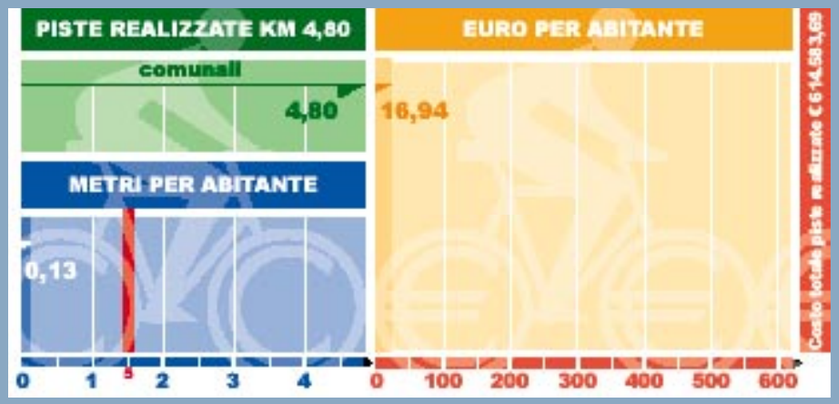
75,45 kmq

4,80 km

2,10 km

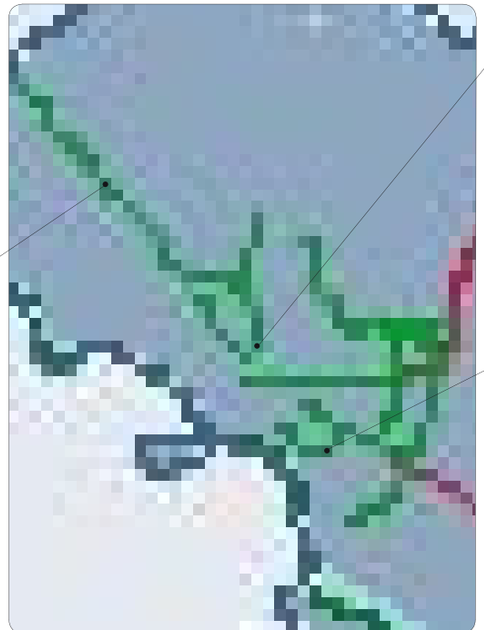
BIM

BACINO IMBRIFERO MONTANO


PISTE REALIZZATE KM 4,80
comunali
4,80
METRI PER ABITANTE
0,13
0 1 2 3 4
EURO PER ABITANTE
16,94
0 100 200 300 400 500 600

km 2,10
€ 25.822,84
km 1,60
€ 309.874,13
km 1,10
€ 278.886,72
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

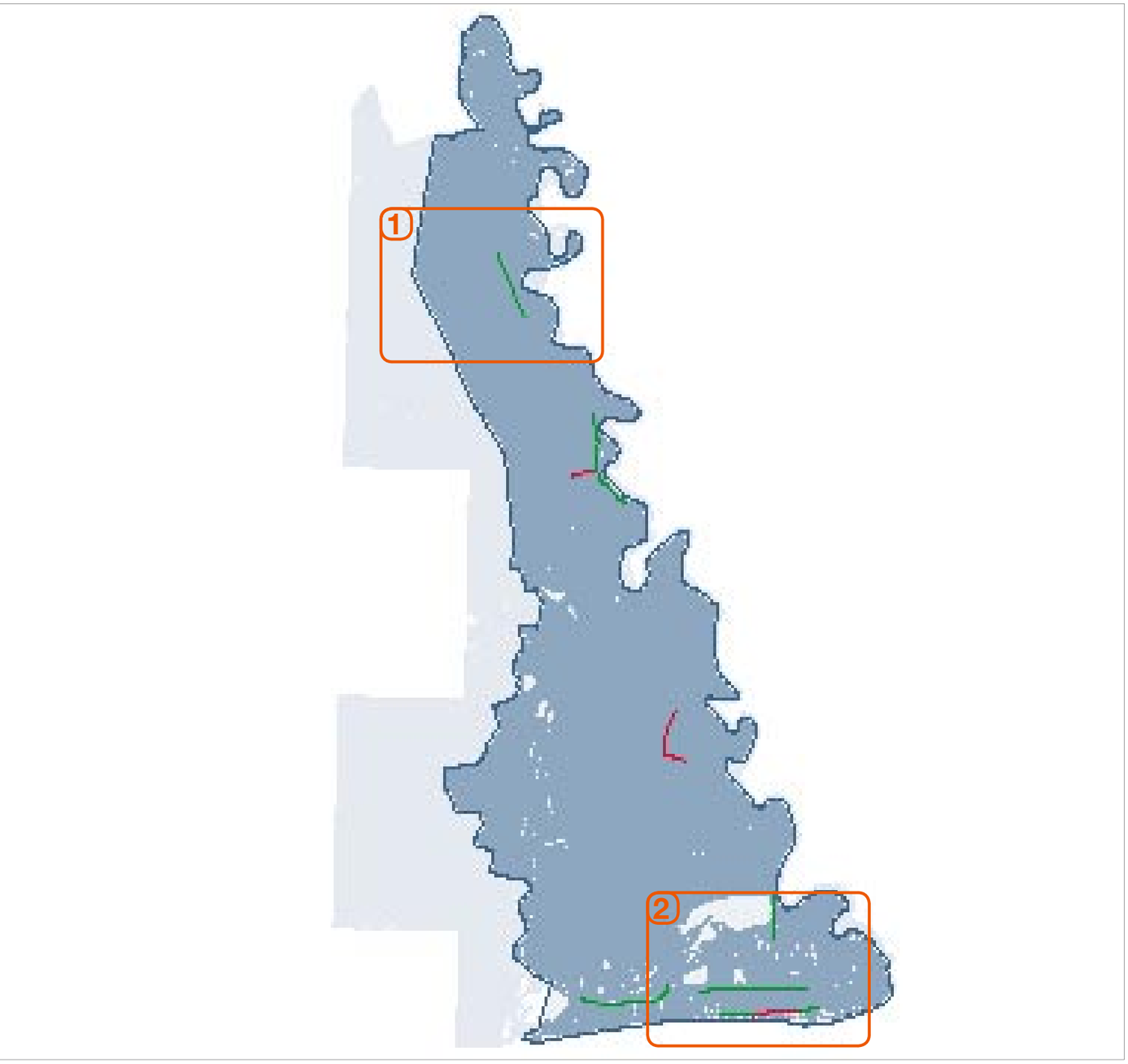
[SPE]



[SPE]

[SPE]

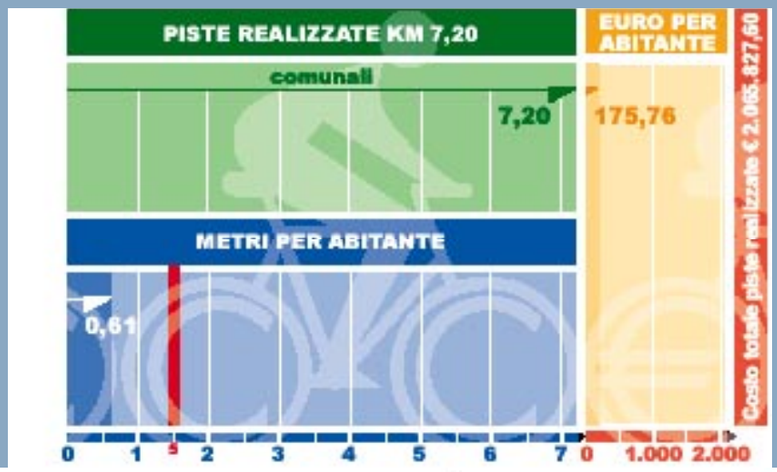
San Michele al Tagliamento

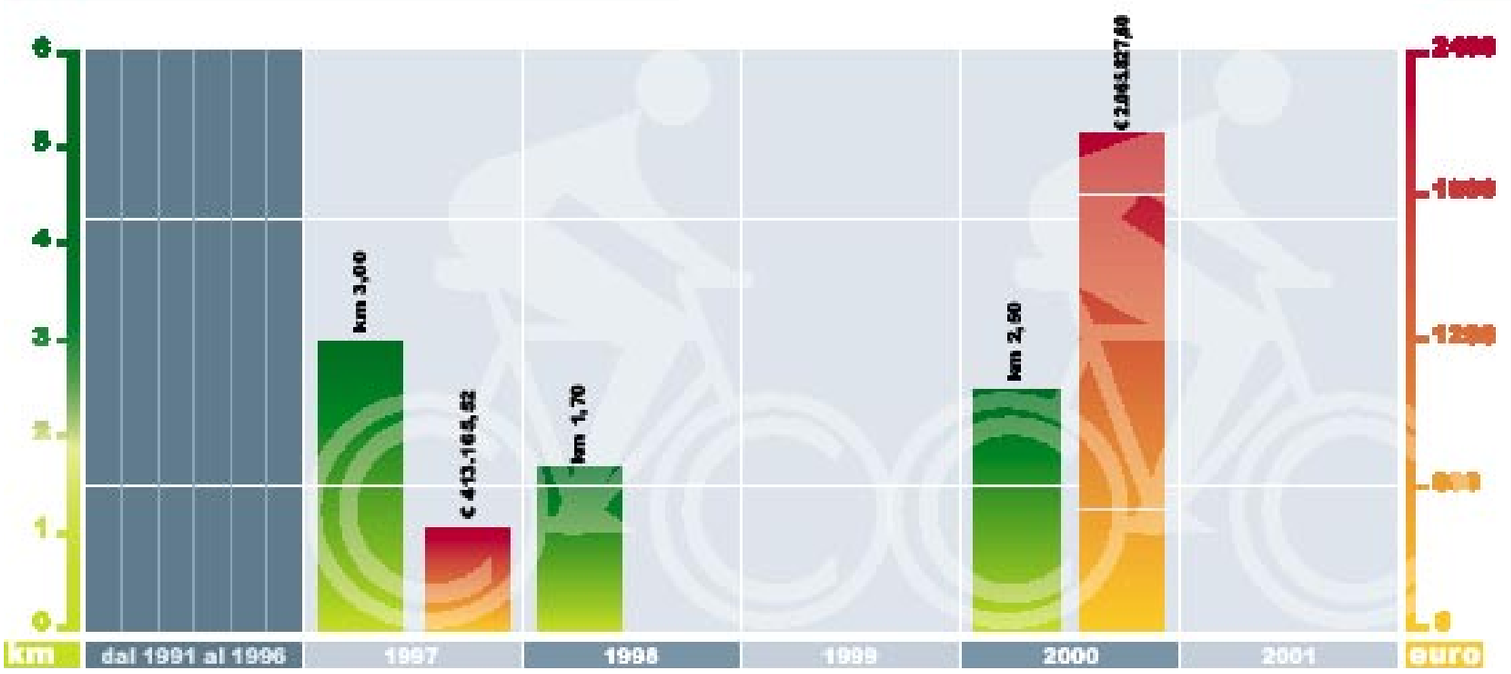


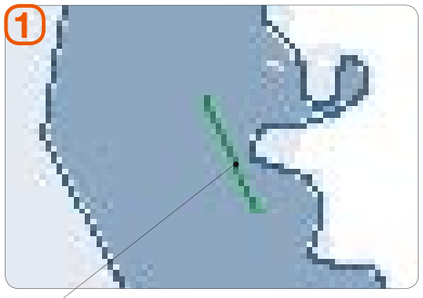
Dal 1997 al 2000 i ml di piste ciclabili realizzati con fondi esclusivamente comunali sono stati 7200. La loro localizzazione è nei pressi delle frazioni lungo il corso del Tagliamento da nord a sud sino allla serie di tracciati longitudinali e trasversali che attraversano il centro turistico di Bibione.
Nel prossimo triennio i 4000 ml previsti saranno associati ad un percorso pedonale su un rilievo nei pressi del litorale.

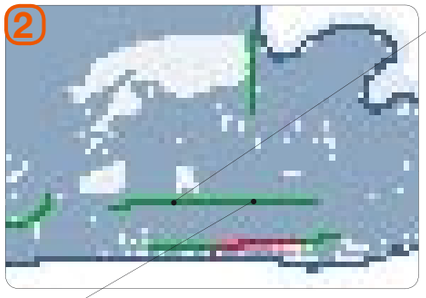
	11.754 abitanti
	112,10 kmq

	7,20 km
	4,00 km


PISTE REALIZZATE KM 7,20
EURO PER ABITANTE
comunali
7,20
175,76
METRI PER ABITANTE
0,61
Costo totale piste realizzate € 2.065.827,60
0 1 2 3 4 5 6 7
0 1.000 2.000


km 3,00
€ 413.165,52
km 1,70
km 2,50
€ 2.065.827,60
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro


1

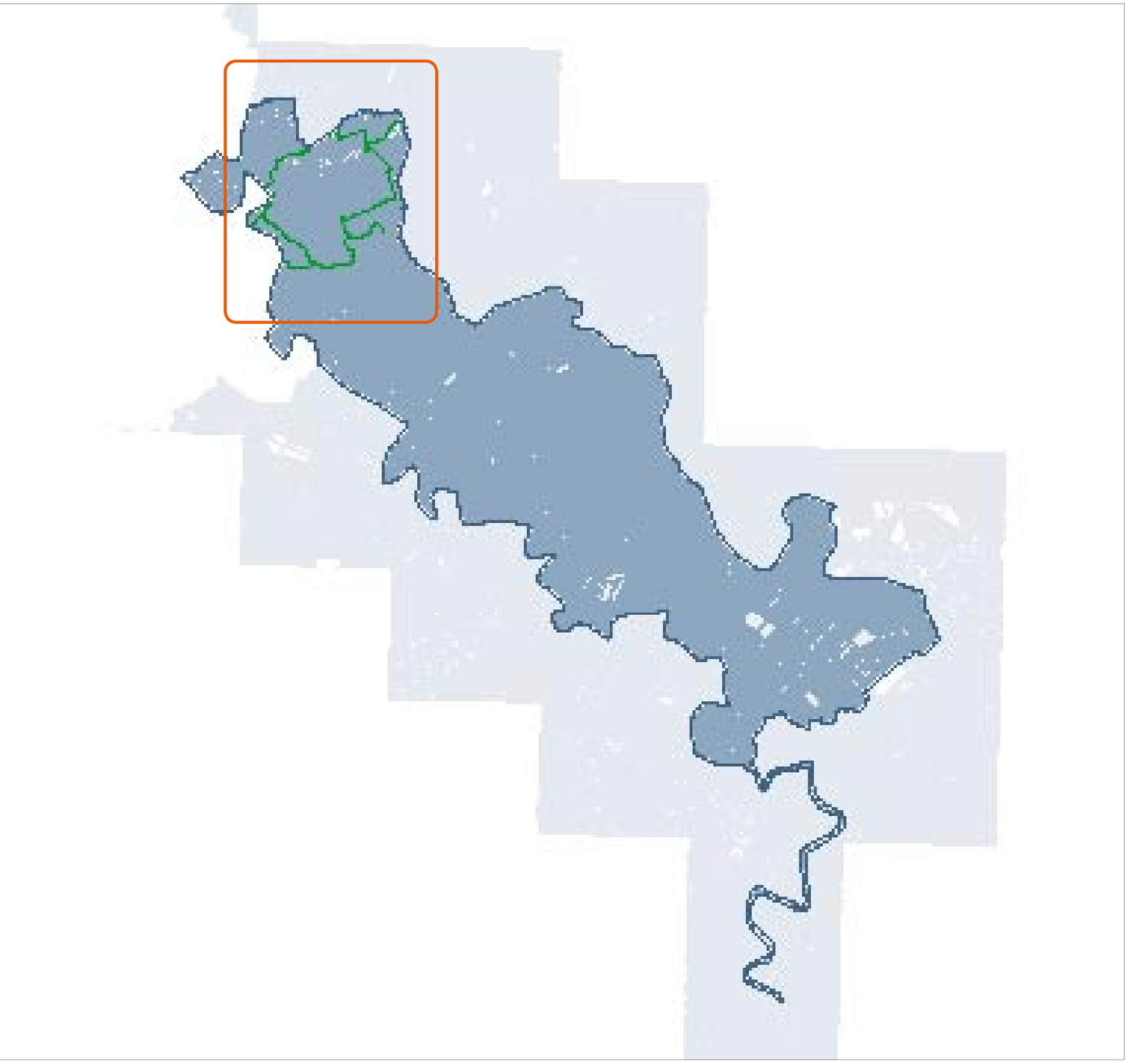

2

[SPE]

[SPE]

[SPE]

San Stino di Livenza

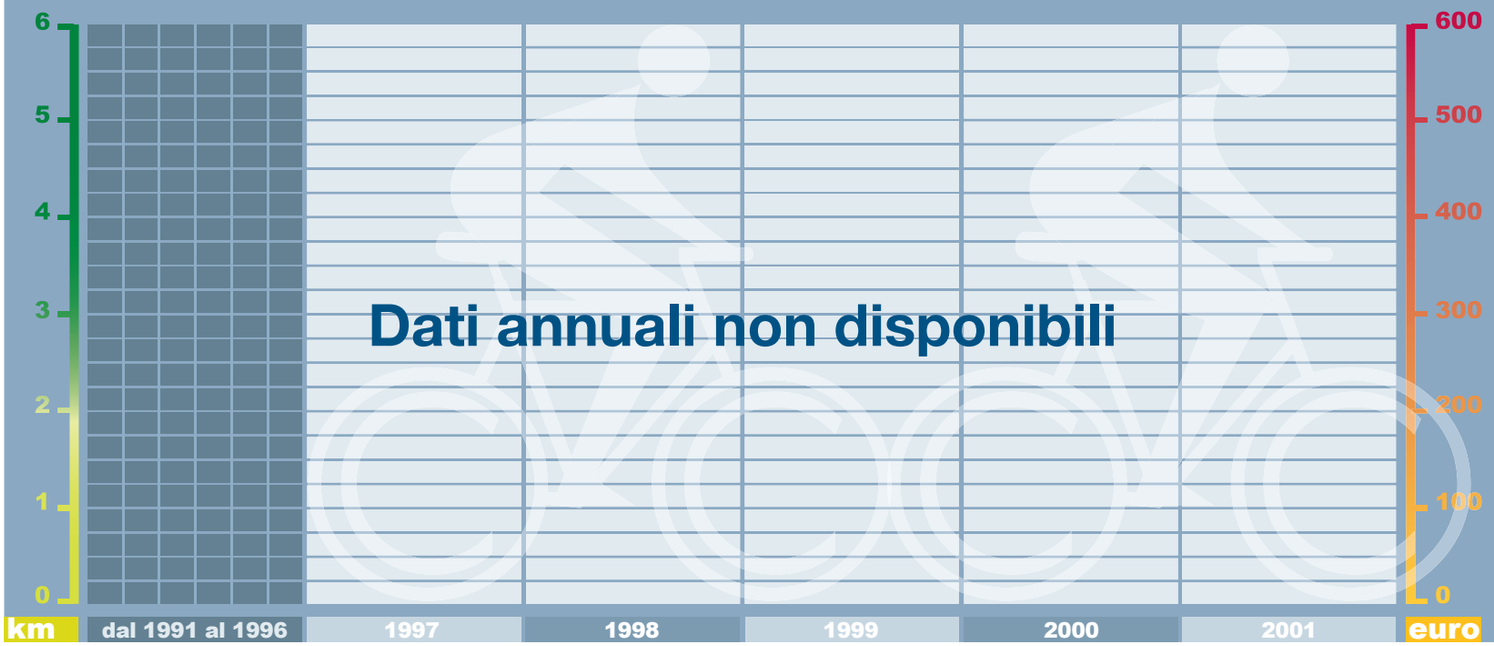


Dal 1998 esiste un programma per le piste ciclabili che prevede un sistema a due spine parallele lungo i corsi d'acqua principali che trovano facili innesti trasversali lungo la campagna o all'interno delle aree di maggior pregio ambientale (bosco di Bandiziol e Prassacon). Esiste poi uno studio di fattibilità, all'interno del progetto "C'era una volta il mare" di itinerari lungo il corso del Livenza da connettere con opere già realizzate in provincia di Treviso e previste in quella di Pordenone.

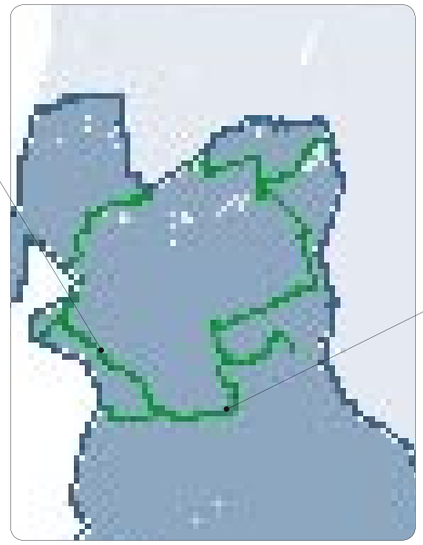
	11.546 abitanti
	67,64 kmq

	15,00 km

PISTE REALIZZATE KM 15,00
comunali
15,00
METRI PER ABITANTE
1,30
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15


6
5
4
3
2
1
0
600
500
400
300
200
100
0
Dati annuali non disponibili
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

[SPU]



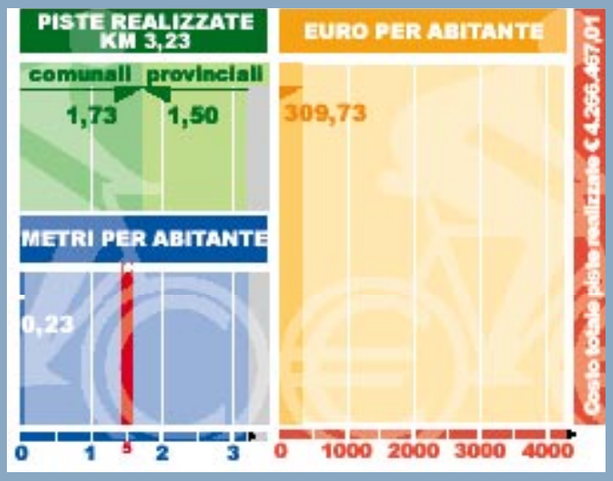
[SPU]

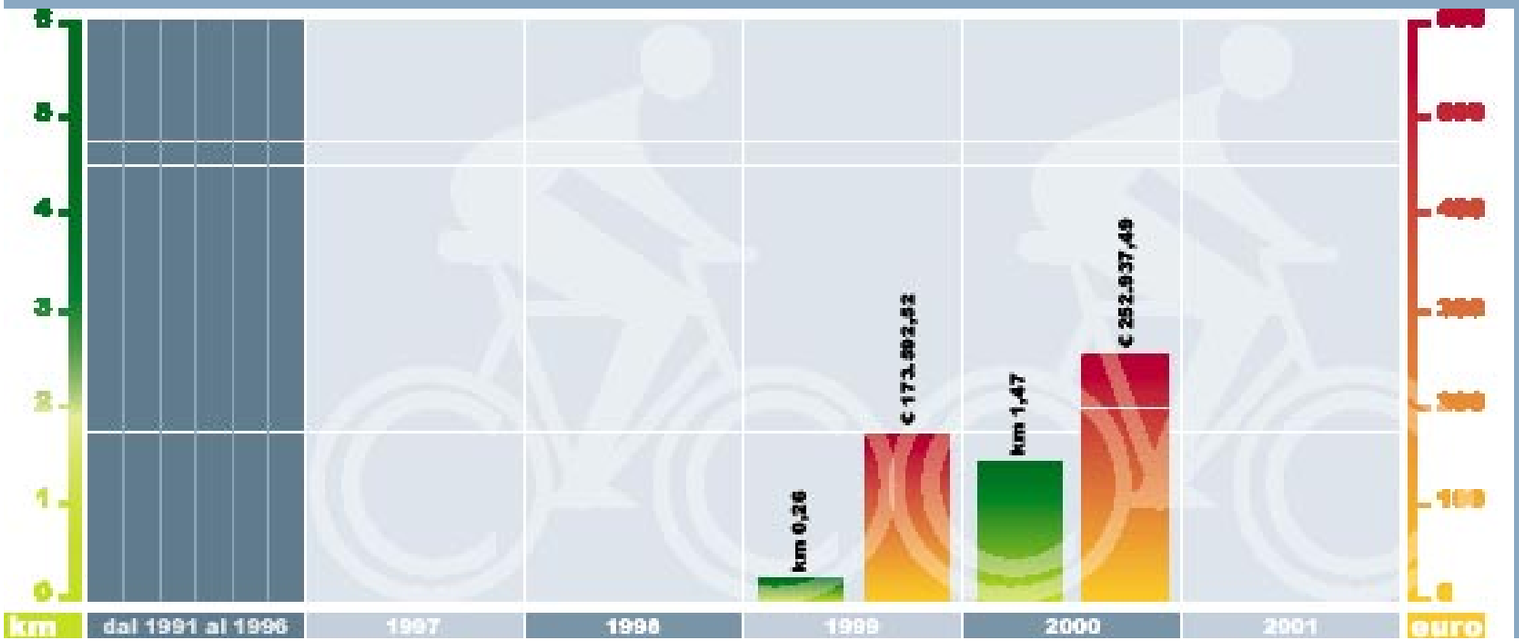
Santa Maria di Sala

Dal 1995 esiste un programma per le piste ciclabili. Il sistema previsto ricalca, sostanzialmente, la struttura varia fortemente caratterizzata dal Graticolato Romano. Le piste si snodano lungo la via Caltana, via Pianiga, via Cainazzimotte, via Stradella.

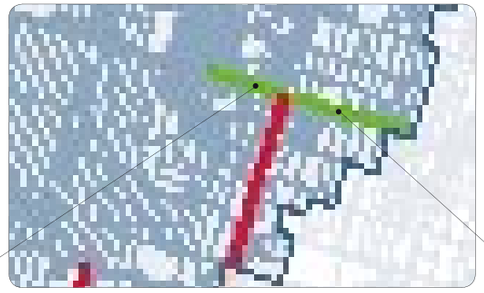
	13.775 abitanti
	27,00 kmq

	1,73 km
	7,53 km
	1,50 km


PISTE REALIZZATE
KM 3,23
EURO PER ABITANTE
comunali
provinciali
1,73
1,50
309,73
METRI PER ABITANTE
0,23
0 1 5 2 3
0 1000 2000 3000 4000


km 0,26
€ 173.592,42
km 1,47
€ 282.937,49
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

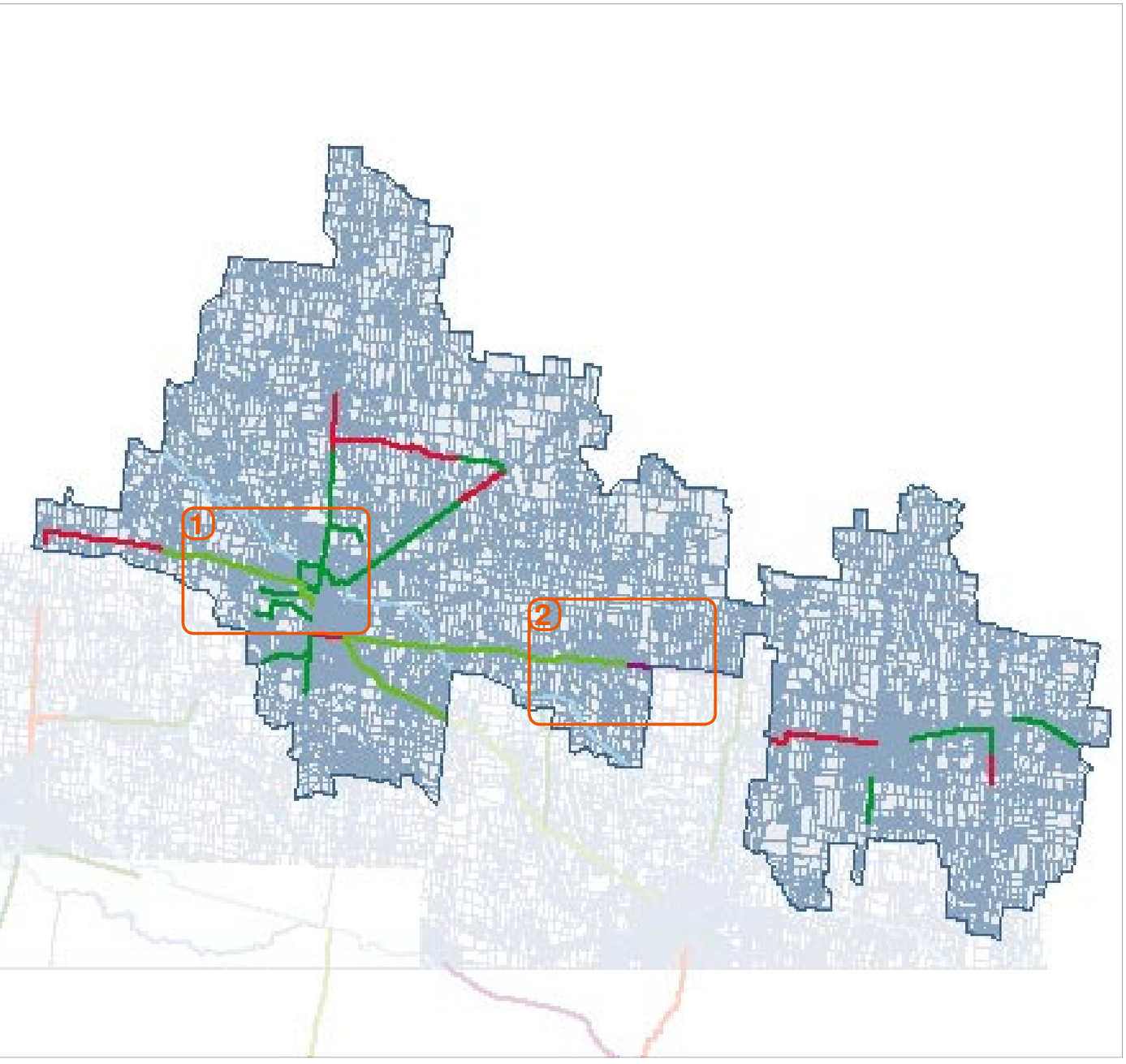
[SPU]



[SPE]

Scorzè

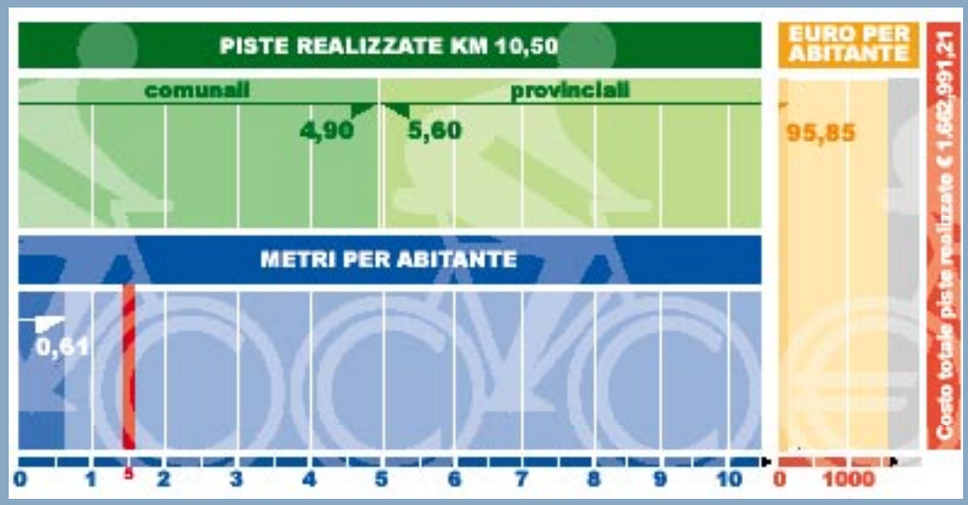
Dal 1995, con un apposito piano per la ciclabilità, sono stati realizzati oltre 10 km di piste, utilizzando finanziamenti propri e somme messe a disposizione della Provincia di Venezia, che in questo Comune ha investito molto. Il sistema radiocentrico dovrebbe essere ulteriormente rafforzato nel prossimo triennio con ulteriori realizzazioni per complessivi 6 km.



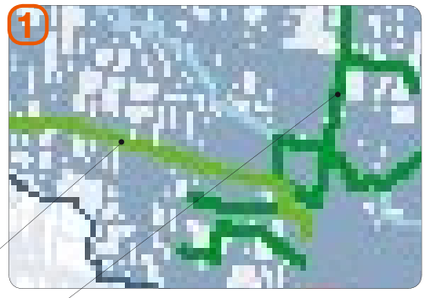
	17.350 abitanti
	32,74 kmq

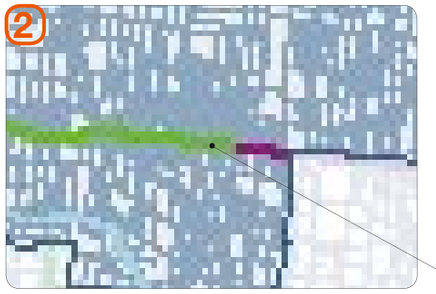
	4,90 km
	5,90 km
	5,60 km
	0,40 km

Analisi 1991 - 2001



[pa]





[spu]

[spu]

Spinea

Dal 1991 al 2001, con alcuni periodi di stasi, sono stati realizzati oltre 5 ml di piste ciclabili attingendo, in egual misura, a fondi propri, regionali e provinciali. Il sistema esistente ha due dorsali privilegiate a nord e a sud della via Miranese, lungo la via Rossignago e lungo il sistema di tracciati che da via De Filippo conducono sino a via Bennati. A tutt'oggi è in corso la realizzazione di un tratto di ciclabile lungo la via Miranese ovest.

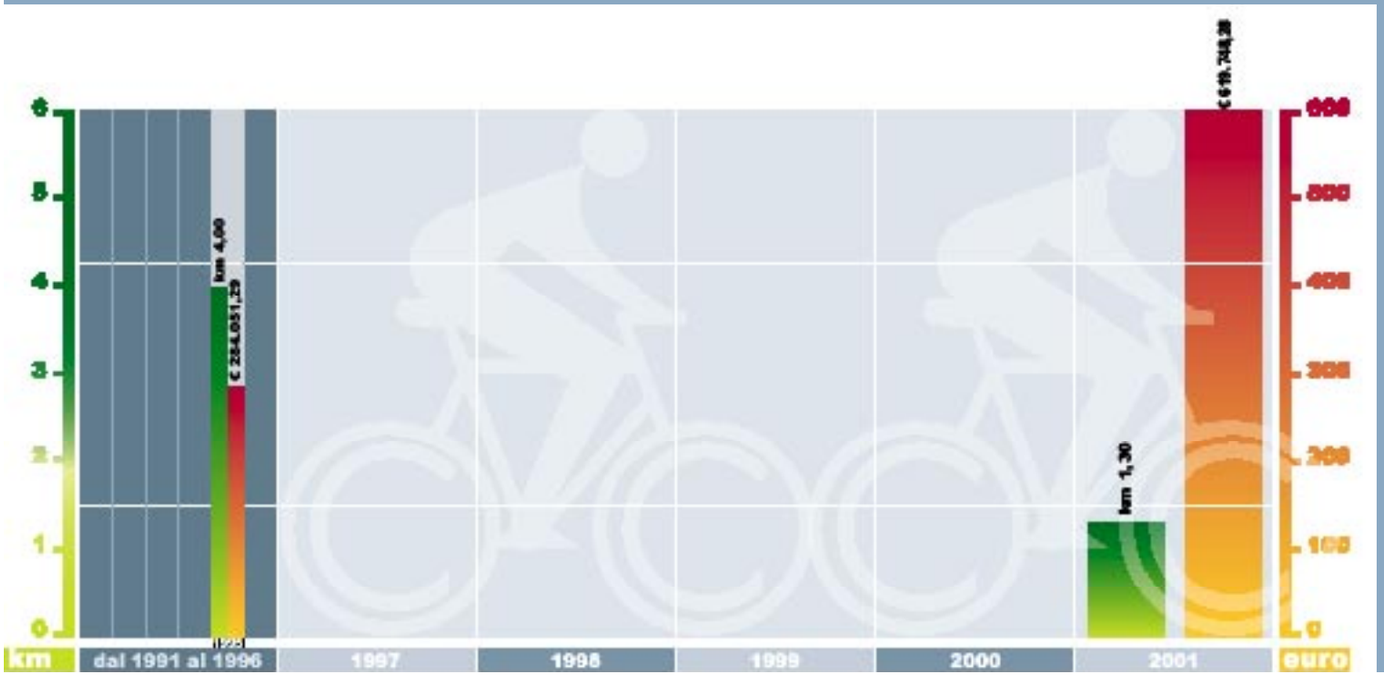
25.000 abitanti

15,00 kmq

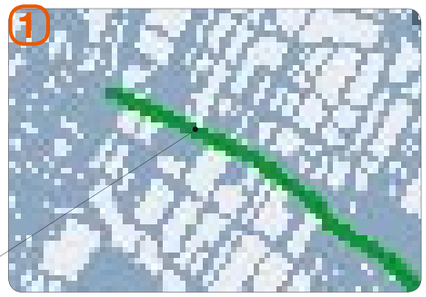
5,30 km

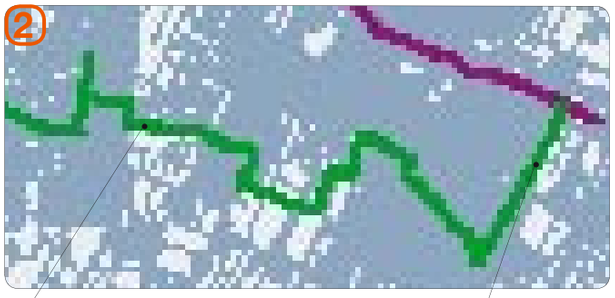
2,50 km

Analisi 1991 - 2001



[SPU]



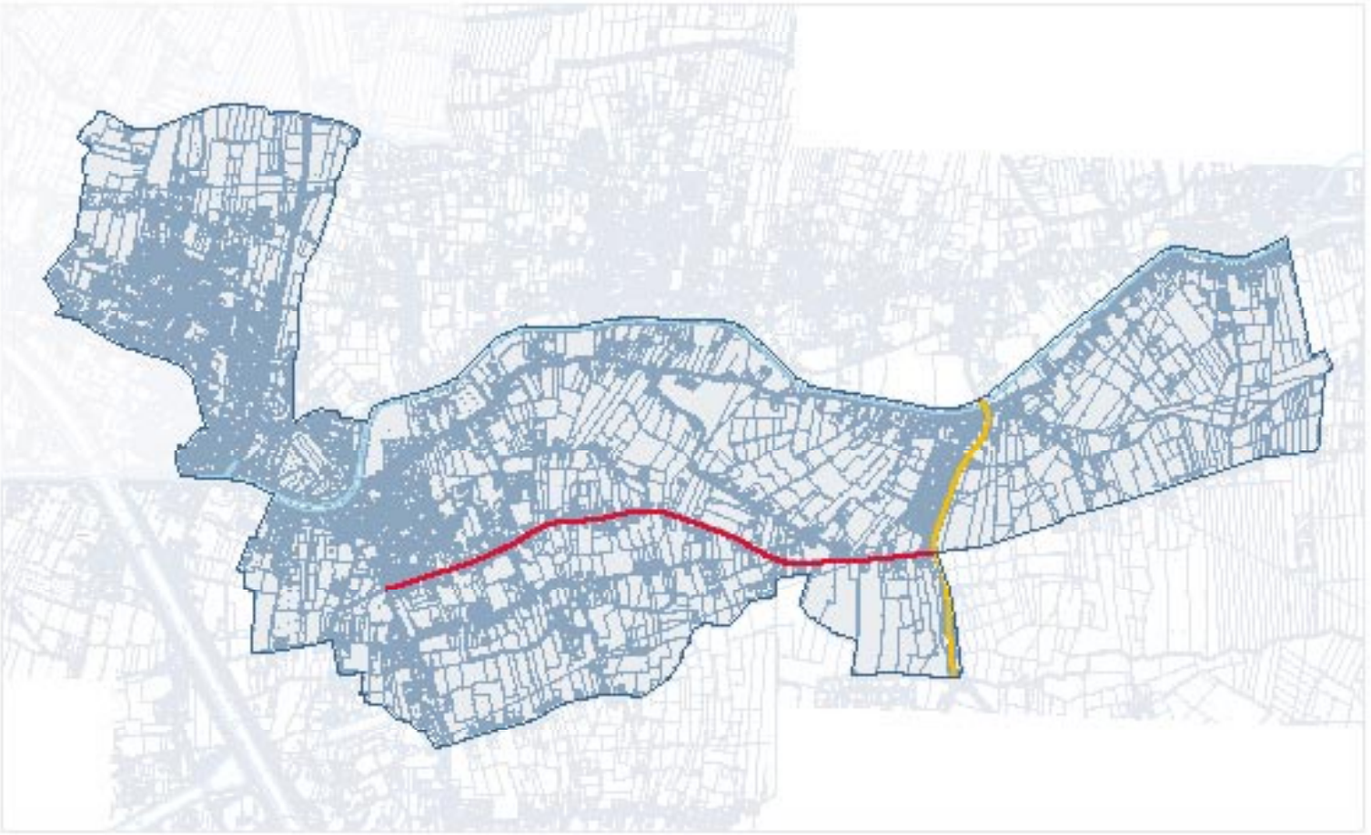


[SPRU]

[SPE]

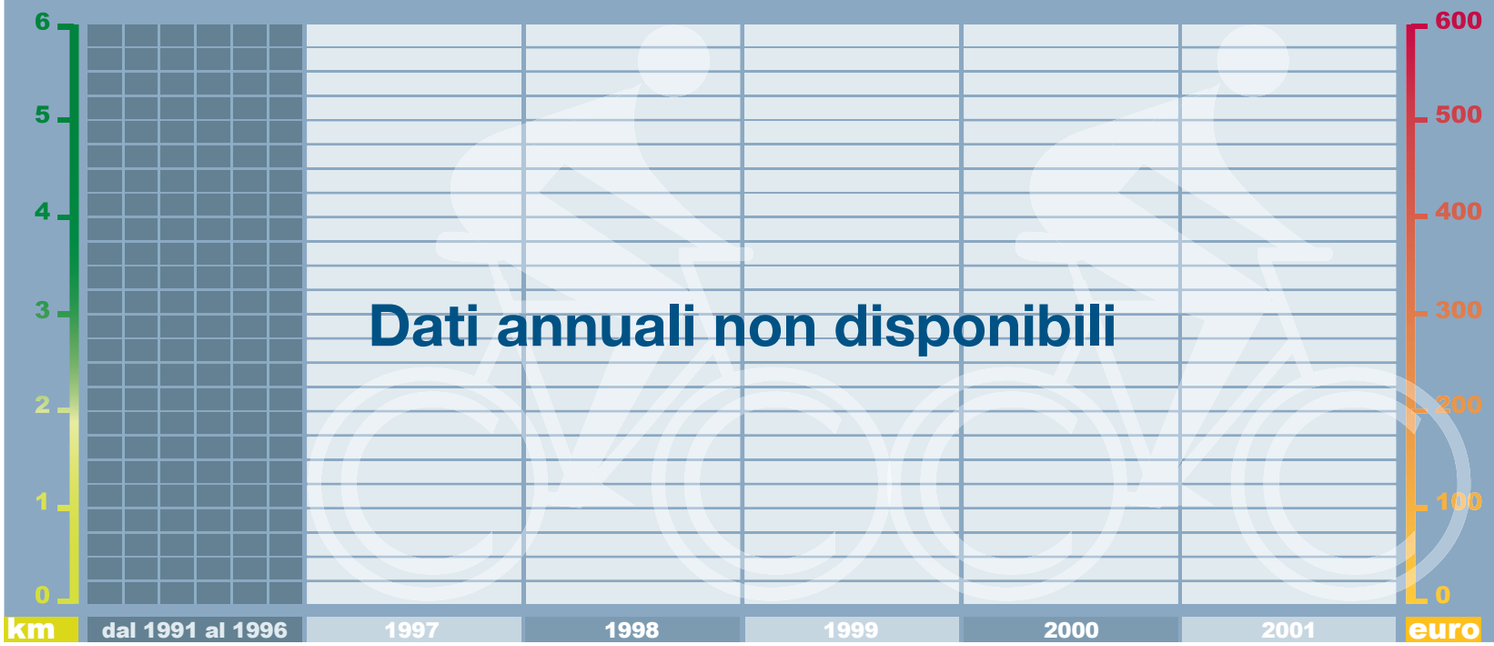
Stra

Dal 1991 al 2001, con alcuni periodi di stasi, sono stati realizzati 5300 ml di piste ciclabili attingendo, in egual misura, da fondi propri, regionali e provinciali. Il sistema esistente ha due dorsali privilegiate a nord e a sud della via Miranese, lungo la via Rossignago e lungo il sistema di tracciati che da via De Filippo conducono sino a via Bennati. A tutt'oggi è in corso la realizzazione di un tratto di ciclabile lungo la via Miranese ovest.

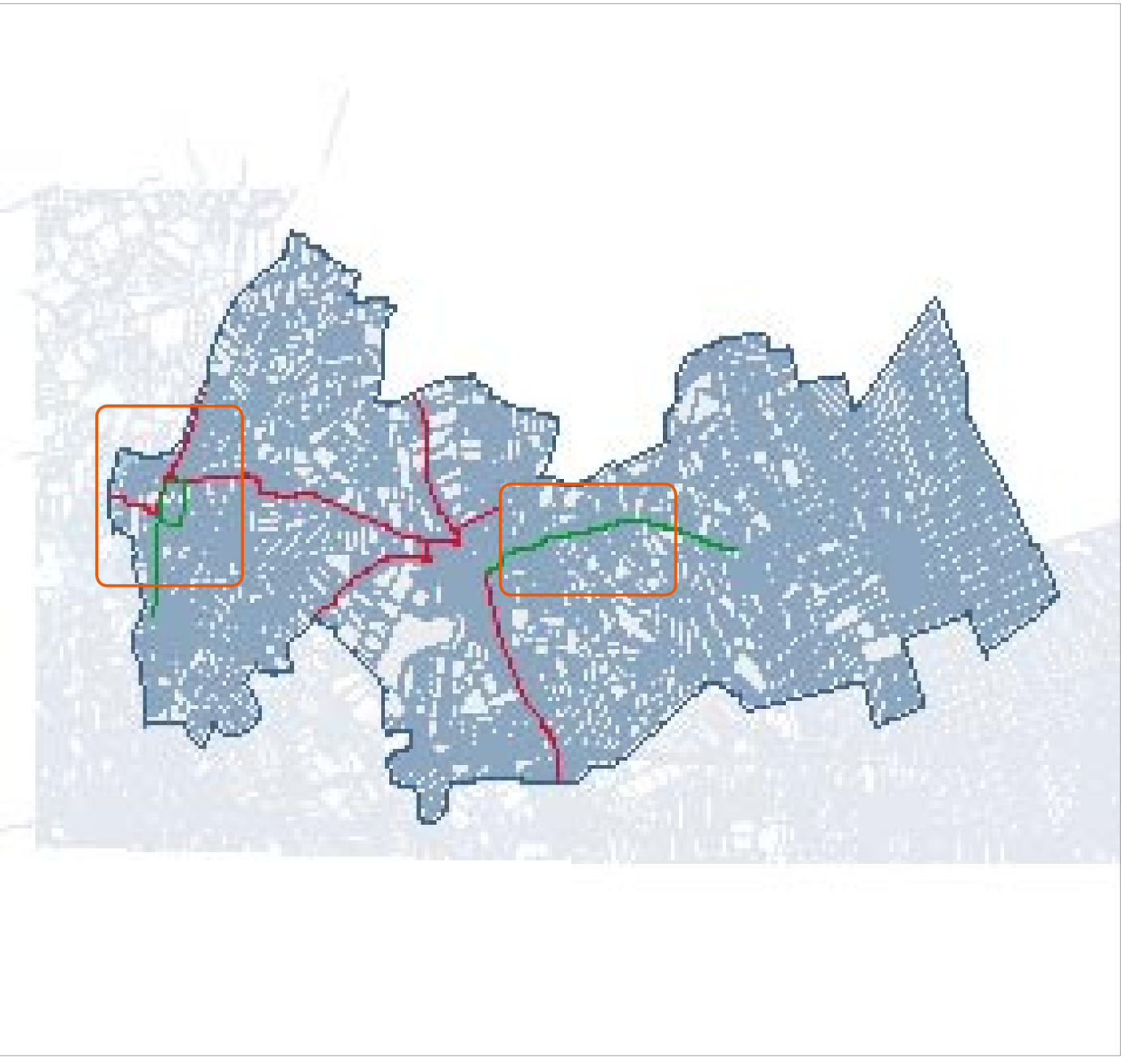


	6.758 abitanti
	8,78 kmq

	3,00 km
	1,30 km


6
5
4
3
2
1
0
km
600
500
400
300
200
100
0
euro
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
Dati annuali non disponibili

Teglio Veneto

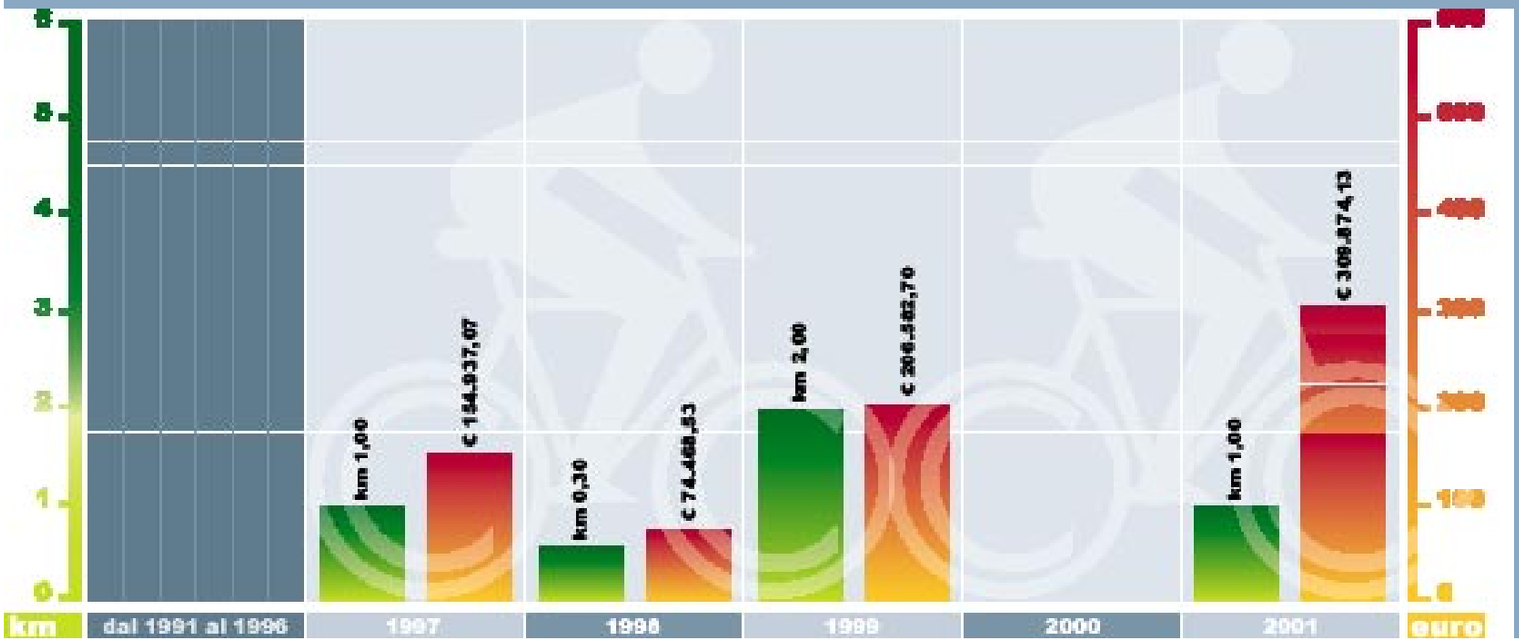


Dal 1997 al 2001 sono stati realizzati 4300 m di piste ciclabili suddivisi in due tratti di cui il più interessante nei pressi del Capoluogo. Per il prossimo triennio la previsione è quella di realizzare 10 km di percorsi in modo da creare una rete che si distribuisca a raggiera attraverso tutto il territorio comunale per cercare utili connessioni con i comuni limitrofi.

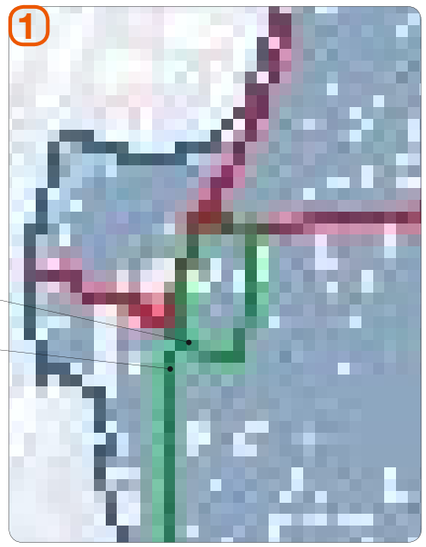
	2.000 abitanti
	11,52 kmq

	4,30 km
	10,00 km

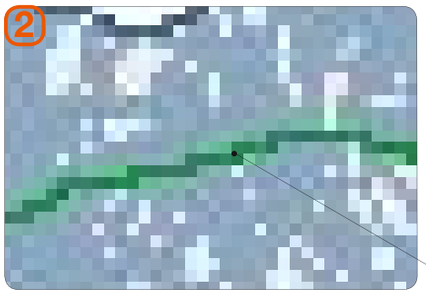
PISTE REALIZZATE
KM 4,30
comunali
4,30
METRI PER ABITANTE
2,15
0 1 5 2 3 4
EURO PER ABITANTE
372,93
0 100 200 300 400 500 600 700
Costo totale piste realizzate € 745.862,43


km 1,00
€ 154.937,07
km 0,30
€ 74.468,83
km 2,00
€ 206.582,70
km 1,00
€ 309.874,13
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

[SPU]

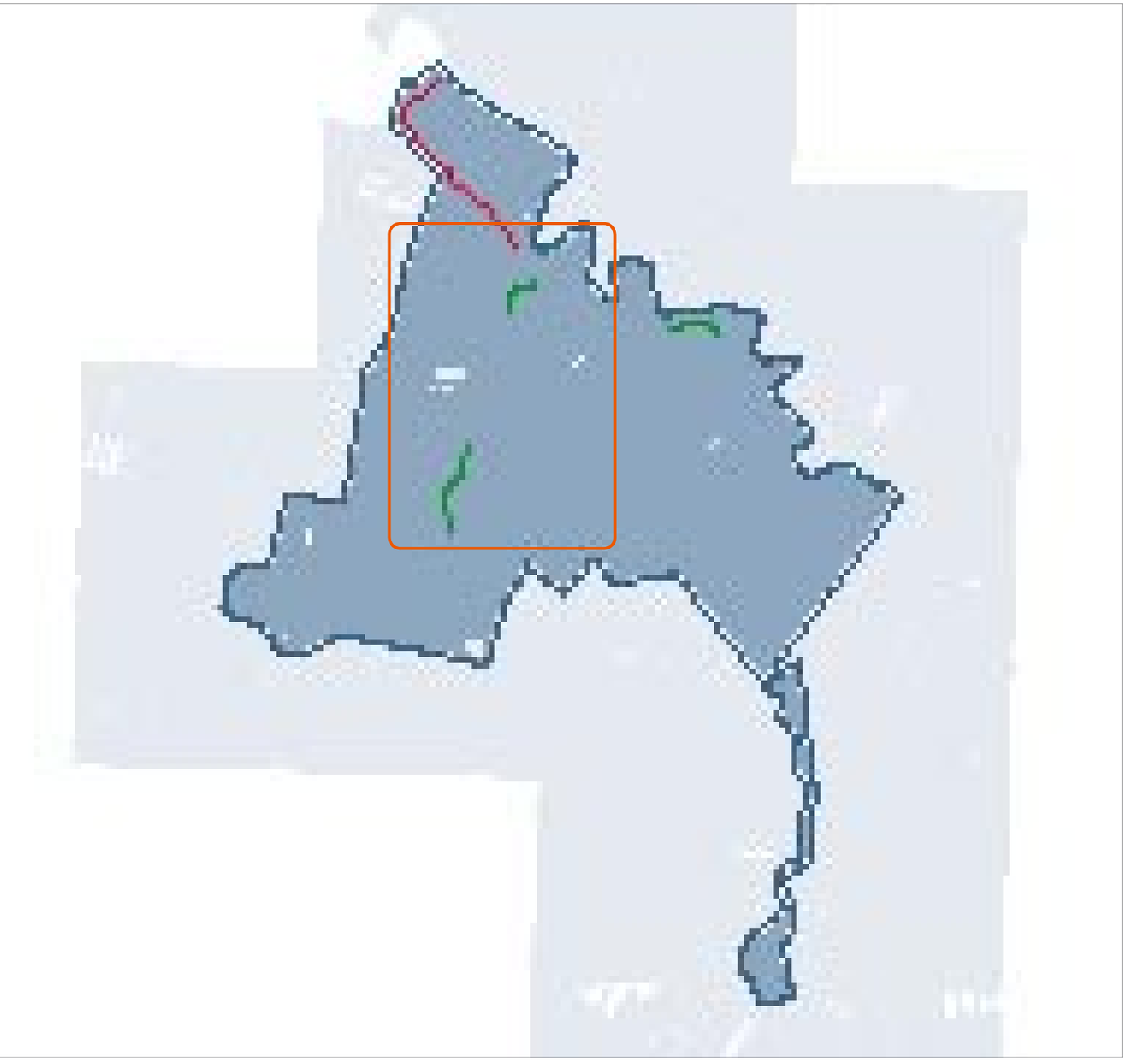

1

[SPU]


2

[SPU]

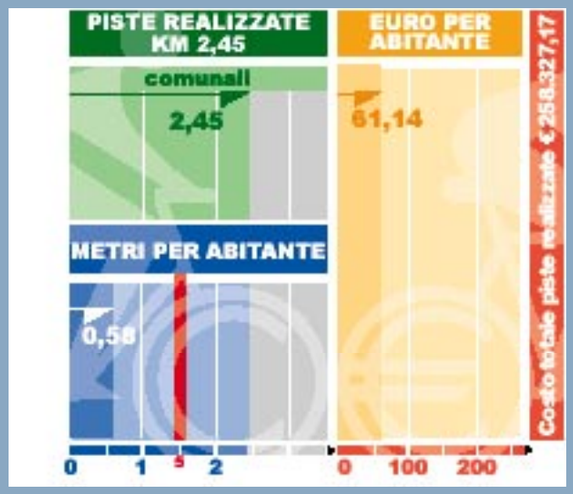
Torre di Mosto

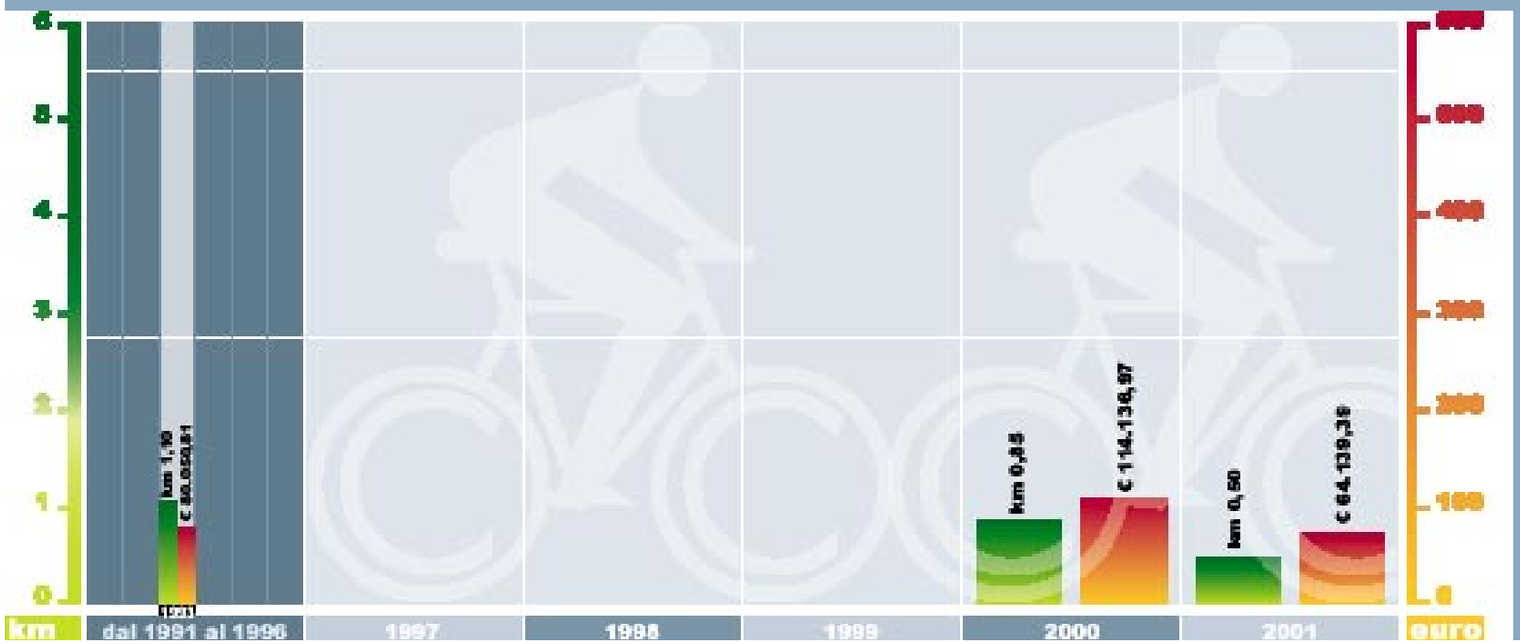


Dal 1993 al 2000 sono stati realizzati 2450 m di piste ciclabili con fondi esclusivamente comunali. Si tratta di 3 tratti di pista scollegati tra loro in località Staffolo, S Elena e Borgo Santa Chiara.
Nel prossimo triennio i 4000 m previsti saranno localizzati nei pressi di aree a forte espansione edilizia.

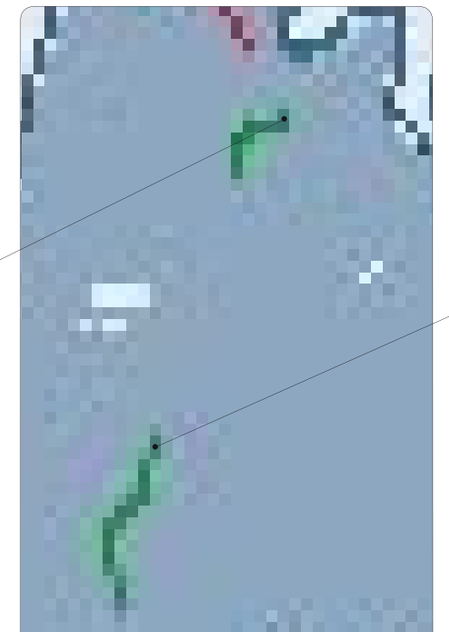
	4.225 abitanti
	38,34 kmq

	2,45 km
	4,00 km


PISTE REALIZZATE
KM 2,45
EURO PER
ABITANTE
comunali
2,45
61,14
METRI PER ABITANTE
0,58
Costo totale piste realizzate € 263.327,17
0
1
2
0
100
200

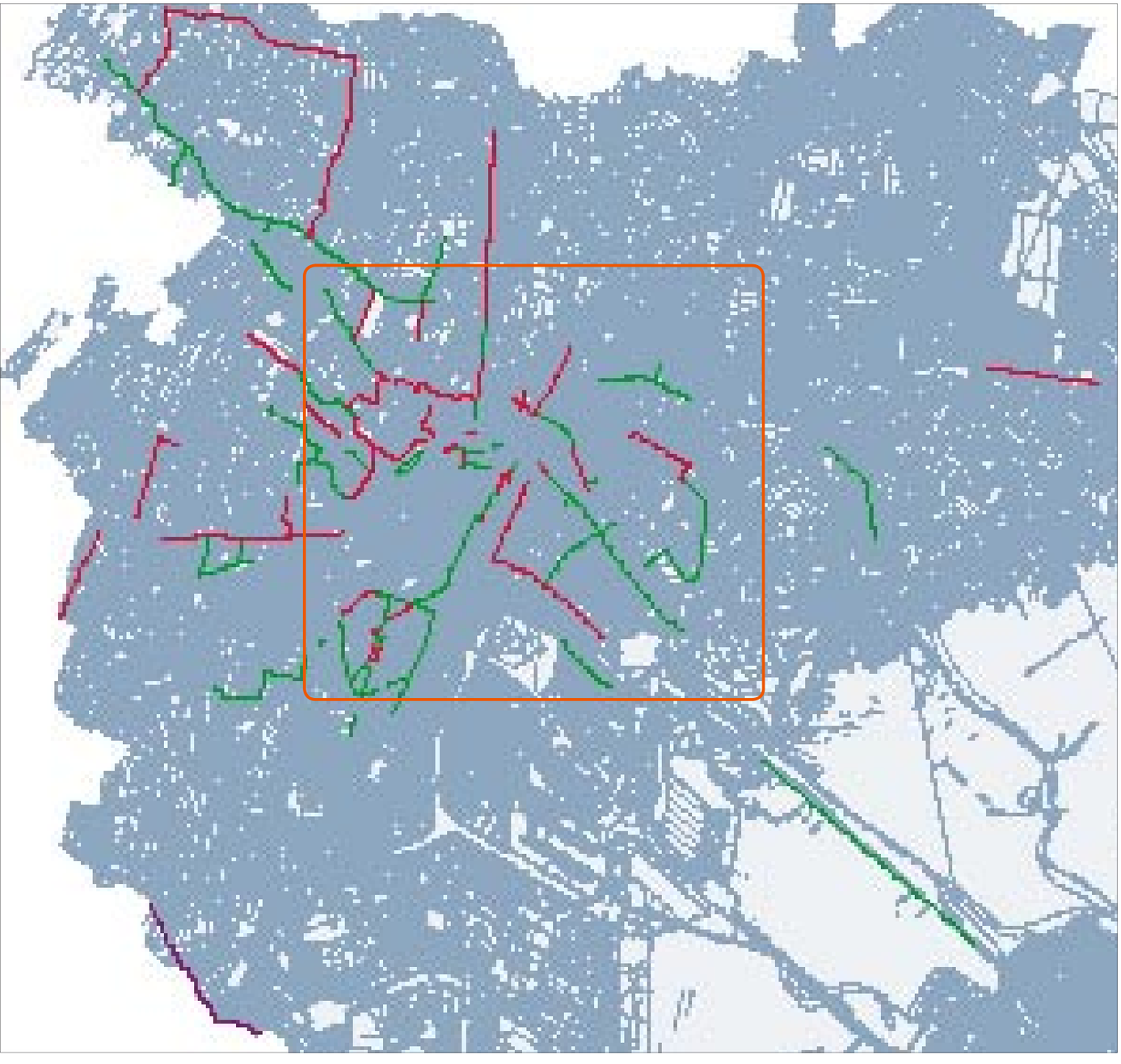

km 1,10
€ 80.059,81
km 0,45
€ 114.134,97
km 0,50
€ 64.139,39
km
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
euro

[SPU]



[SPU]

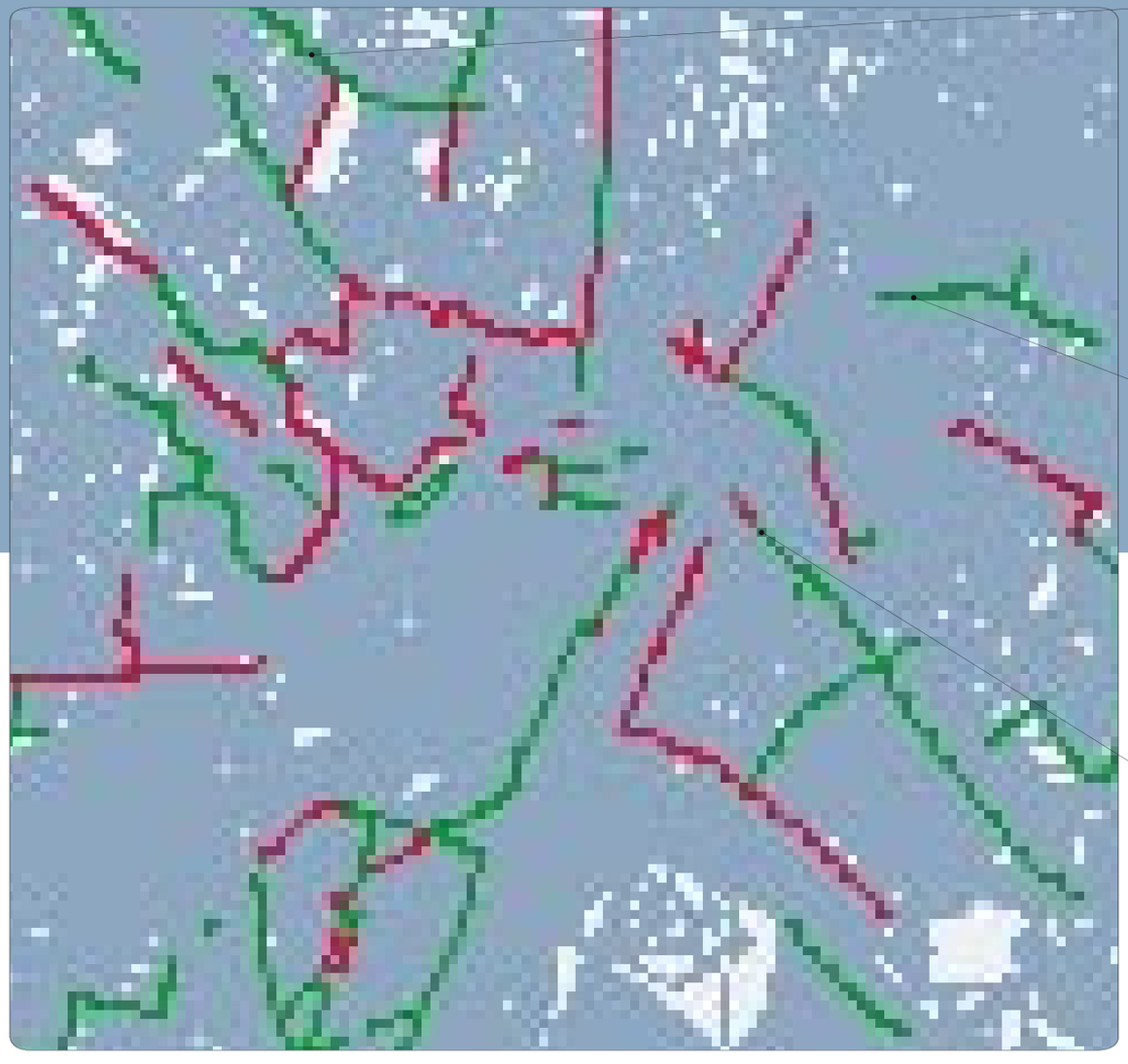
Venezia



Il Comune di Venezia, con l'approvazione del Piano Urbano del Traffico, ha istituito nel 2002 l'Ufficio Biciclette con lo scopo di promuovere l'uso della bicicletta nel territorio comunale. Tale ufficio ha compiti anche di assistenza alla progettazione di verifica degli step amministrativo-procedurali dei progetti avviati. Il bilancio triennale 2002-2004, nonché quello in approvazione per il triennio 2003-2005, ha destinato cospicue risorse alla realizzazione di opere a favore della ciclabilità, risorse che completeranno la prima fase della rete ciclabile per uno sviluppo complessivo di circa 60 km; a questi vanno necessariamente aggiunti i percorsi ciclopedonali in fase di completamento all'interno del Parco S. Giuliano nonché quelle previsti dai Piani Particolareggiati del Traffico. La seconda fase prevista dal Piano indica in 100 km lo sviluppo complessivo della rete, seconda fase che dovrà trovare adeguati finanziamenti nell'ambito del bilancio comunale della prossima legislatura. Nell'ambito dei programmi di comunicazione l'Ufficio Biciclette ha recentemente realizzato la 1^ Mappa delle piste ciclabili di Mestre e della terraferma veneziana.

	275.000 abitanti
	201,62 kmq
	38 km
	25,70 km

PISTE REALIZZATE KM 38,00
comunali
38,00
METRI PER ABITANTE
0,14
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38



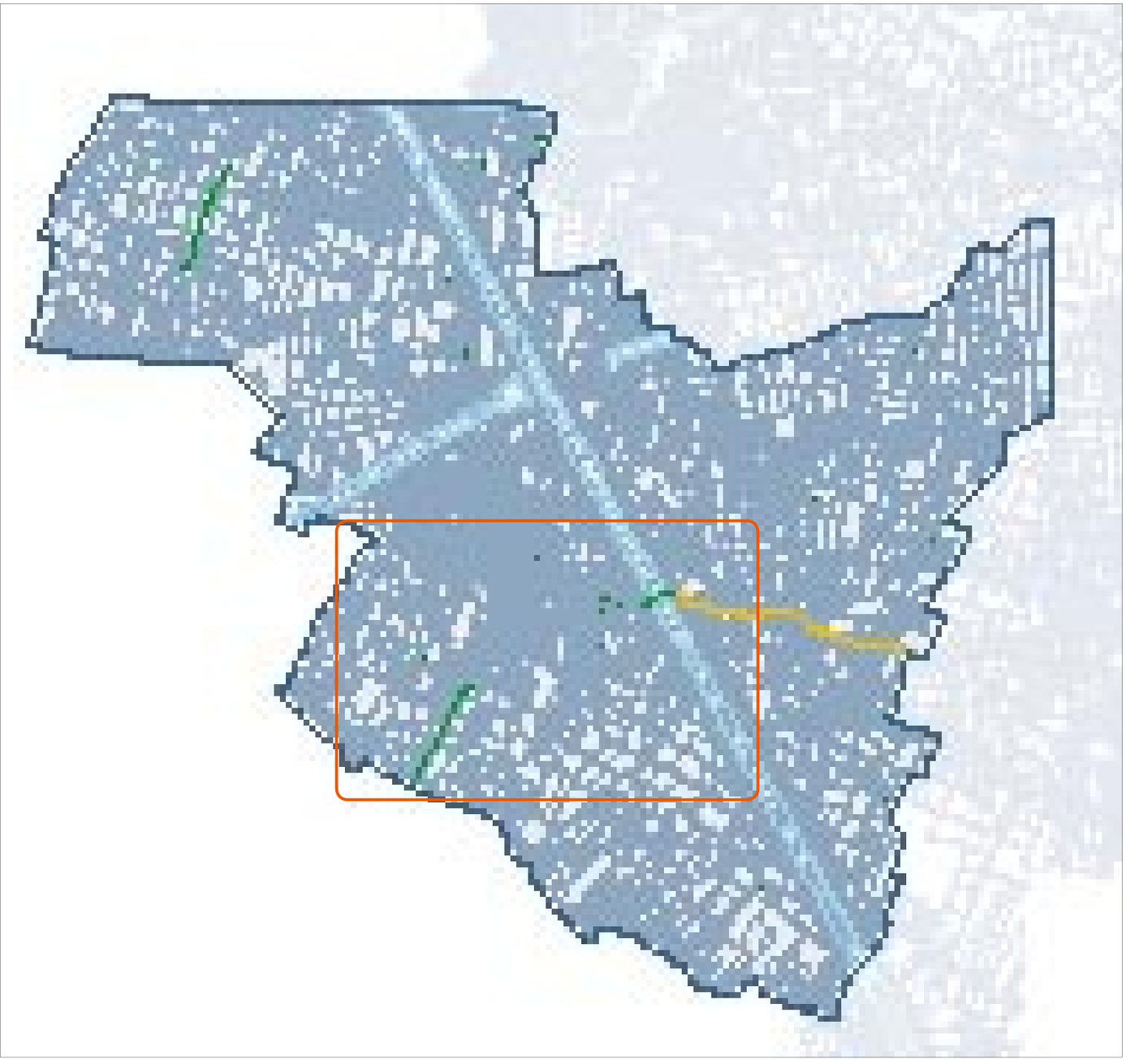
[spu]

[spu]

[spu]

Vigonovo

Nel 2000 sono stati realizzati due tratti di pista ciclabile a sud e ad ovest del Capoluogo per un totale di 1300 m. Nel prossimo triennio è prevista la realizzazione di altri 1300 m lungo la SP 17 in collaborazione con la Provincia di Venezia.



8.172 abitanti

12,79 kmq

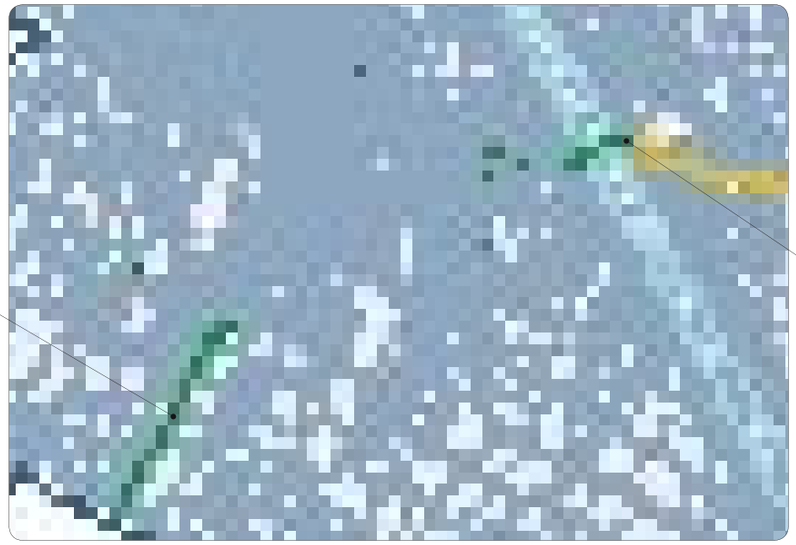
1,70 km

1,30 km

PISTE REALIZZATE
KM 1,70
comunali
1,70
METRI PER ABITANTE
0,21
0
1
5

6
5
4
3
2
1
0
km
600
500
400
300
200
100
0
euro
dal 1991 al 1996
1997
1998
1999
2000
2001
Dati annuali non disponibili

[SPE]



[SPE]

Provincia e Comuni insieme

L'indagine-censimento ha anche confermato, com'era prevedibile fin dalle premesse di questo lavoro, che in gran parte dei Comuni non esistono veri e propri programmi di piste ciclabili organicamente inseriti negli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti, gli interventi quando sono programmati e realizzati sono piuttosto il frutto di disponibilità finanziarie eccedenti all'interno del piano annuale degli investimenti o nel bilancio pluriennale prevalentemente nel settore delle opere pubbliche.
Questa situazione si spiega, almeno in parte, con il persistere di una prassi consolidata per cui, nella maggioranza dei Comuni, il soggetto amministrativo competente in materia di piste ciclabili è individuato nell'Ufficio Lavori Pubblici e solo in casi limitati la delega è assunta dall'Ufficio Urbanistica che, di norma, tende a proiettare le ipotesi di sviluppo del territorio comunale su scala decennale o pluridecennale, caricandole spesso di aspettative sovradimensionate. Così, di frequente, le possibilità concrete di realizzare reti di piste ciclabili o anche singole tratte, restano improduttive di un qualche risultato apprezzabile, causa la mancata valutazione del loro impatto virtuoso per il contenimento del traffico, la qualità della vita, la difesa dell'ambiente ecc.

Gli strumenti di previsione adottati a livello amministrativo (Piano, Programma, PGTU; PRG,ecc) per gli interventi di ciclabilità sono molteplici e a volte si sovrappongono l'un l'altro, molto probabilmente per la mancanza di coordinamento tra i vari settori amministrativi.

Fra l'altro, numerosi sono gli interventi coofinanziati da altri enti fra cui la Provincia di Venezia che pur non intervenendo nella pianificazione dei singoli comuni, ha destinato alla realizzazione delle reti ciclabili ingenti somme di denaro destinate prevalentemente ad interventi lungo le strade di proprietà, mentre non è ancora adeguatamente praticato il terreno dei possibili accordi di programma che potrebbero essere realizzati con i Comuni con l'obiettivo di connettere le ciclabili su strada provinciale alle reti urbane.
Pochi sono i Comuni che hanno investito idee e risorse sulla ciclabilità con finalità turistico-ambientali anche dove la domanda potenziale sembrerebbe elevata e, paradossalmente, gli interventi più significativi (ad esempio lungo i fiumi Piave e Sile) risultano realizzati da soggetti terzi rispetto a Comuni e Provincia, e con il contributo determinante di soggetti privati.

Va ancora sottolineato che fra le tratte di ciclabili realizzate, la tipologia d'intervento più diffusa è quella ciclopedonale, anche in situazioni ove le caratteristiche territoriali (zone centrali o flusso pedonale elevato) suggerirebbero di separare i flussi realizzando interventi complessi.

Quasi dappertutto, la segnaletica delle ciclabili, sia verticale che orizzontale, è scarsa anche se non mancano situazioni che si potrebbero definire "da manuale" con sezioni e segnaletica a norma e con arredo urbano di ottimo complemento.

Alla luce di quanto emerso durante questo lavoro, è possibile affermare che nella maggior parte Comuni medio-grandi si è ormai consolidata la convinzione che una buona rete ciclabile sia determinate in termini di aumento dell'uso della bicicletta e di aumento della sicurezza stradale, resta tuttavia il fatto che nella provincia di Venezia, caratterizzata dalla presenza di almeno i 2/3 dei Comuni con numero di residenti al di sotto dei 15.000, la capacità d'intervento in questo settore è fortemente limitata dalla indisponibilità delle risorse finanziarie necessarie, dall'ancora insufficiente insieme di strategie di pianificazione orientate sul versante della sicurezza e della qualità ambientale e dalla riduzione di enti-partner che possano coo-finanziare l'impresa. Tant'è che, animati dalle migliori intenzioni, in alcuni Comuni vi è stato uno sforzo economico per la realizzazione di tali infrastrutture, ma proprio l'esiguità dei bilanci comunali e la mancanza di finanziamenti nazionali e regionali, hanno finito col condizionare in maniera determinate la qualità del progetto stesso e la sua reale efficacia.

In questo quadro di emergente sensibilità intorno alla gestione alternativa del traffico, soprattutto urbano, di leggi nazionali svuotate di ogni finanziamento e di necessità di coordinare e qualificare anche tipologicamente gli interventi programmati per l'estensione delle reti ciclabili, il ruolo della Provincia può diventare determinante, sia in relazione agli investimenti da destinare alla ciclabilità integrando quelli degli enti locali, sia in funzione di il ruolo guida che la stessa può assumere nella diffusione di specifiche conoscenze in tema di progettazione, sicurezza e di pianificazione.

Reti ciclabili: dal censimento all'osservatorio

Il presente lavoro, unico nel suo genere nel panorama italiano, rappresenta, come abbiamo ricordato, solo un punto di partenza per definire il grado di qualità e diffusione delle piste ciclabili in ciascun Comune e nell'intera provincia di Venezia.
Successivamente alla presentazione e alla diffusione di questo primo lavoro si dovrà passare immediatamente a una fase di rielaborazione e aggiornamento dei dati in nostro possesso, passando dal concetto di atlante, cioè dall'analisi una tantum della situazione, al concetto di archivio con l'obiettivo di una catalogazione sistemica dei dati aggiornati al fine di renderli immediatamente utilizzabili per i soggetti pubblici e privati interessati all'espansione delle reti ciclabili.
A tal proposito, per restituire un quadro completo del settore con tutti gli elementi necessari per svilupparne in modo corretto le potenzialità, non saranno più sufficienti i parametri relativi alla sola estensione delle piste e all'entità delle risorse investite, ma si dovranno prendere in considerazione una serie di ulteriori elementi che vanno dalla tipologia della pista, alla sezione, dal tipo di pavimentazione al profilo d'inserimento paesaggistico, dati che dovranno essere disponibili in rete per una consultazione immediata da parte degli interessati e per una verifica in tempo reale da parte dei Comuni.
Un archivio che potrà essere di indubbia utilità per la Provincia di Venezia che sarà messa in condizione di indirizzare i propri finanziamenti e le proprie risorse professionali, secondo una logica di piano e in base alle esigenze che il territorio, di volta in volta, saprà rappresentare e adeguatamente motivare.

COMUNE	Superficie (Kmq)	ABITANTI	COMUNE piste esistenti (km)	COMUNE piste in progetto (km)	PROVINCIA piste esistenti (km)	PROVINCIA piste in progetto (km)	PROVINCIA piste in programmazione (km)	TOTALI piste esistenti (km totali)	TOTALI investimenti comunali complessivi	INDICATORI m/ab	INDICATORI €/ab
ANNONE VENETO	25,82	3.403	5,60	4,20	-	-	-	5,60	251.259,55	1,65	73,83
CAMPAGNA LUPIA	87,04	6.256	4,50	-	-	0,22	-	4,50	269.657,50	0,72	42,93
CAMPOLONGO MAGGIORE	23,54	9.105	-	1,80	2,40	4,80	6,60	2,40	n.p.	0,26	n.p.
CAMPONOGARA	21,00	11.808	3,00	-	3,50	0,60	0,60	6,50	330.532,82	0,55	28,05
CAORLE	151,00	11.550	8,00	6,80				8,00	683.000,00	0,69	52,01
CAVALLINO-TREPORTI	44,87	12.843	-	-	3,50	6,50		3,50	-	0,29	-
CAVARZERE	140,34	15.003	-	-	1,00			1,00	-	0,06	-
CEGGIA	21,89	5.144	8,10	1,70	-	-	-	8,10	1.430.269,10	1,57	278,05
CHIOGGIA	185,01	52.808	13,10	3,16	-	-	-	13,10	731.964,82	0,25	14,06
CINTO CAOMAGGIORE	21,48	3.208	0,67	2,07	-	-	0,10	0,67	275.170,79	0,21	86,18
CONA	64,45	3.276	1,50	3,80				1,50	180.159,61	0,46	55,26
CONCORDIA SAGITTARIA	66,59	10.562	0,60	-	1,90	-	1,30	2,70	n.p.	0,26	n.p.
DOLO	24,17	14.523	3,60	-	2,00	-	-	5,60	110.036,23	0,39	7,58
ERACLEA	94,97	12.477	7,90	2,65		3,10		7,90	n.p.	0,63	n.p.
FIESSO D'ARTICO	6,31	5.808	0,10	-	1,20	-	0,60	1,30	150.000,00	0,22	25,86
FOSSALTA DI PIAVE	9,73	3.975	0,53	6,00	-	-	-	0,53	154.507,83	0,13	38,86
FOSSALTA DI PORTOGRUARO	31,71	5.708	5,00	5,80	-	-	-	5,00	180.159,61	0,88	31,71
FOSSO'	10,07	5.745	4,60	-	1,50	0,20	3,50	6,30	2.602.990,00	1,10	453,09
GRUARO	17,22	2.648	0,60	2,60	-	-	-	0,60	n.p.	0,23	n.p.
JESOLO	96,15	22.846	9,00	9,60	-	2,80	2,60	9,00	1.201.779,88	0,39	52,29
MARCON	25,40	12.258	1,66	0,70	1,60	1,50	-	3,26	258.229,65	0,27	21,06
MARTELLAGO	20,12	19.515	2,20	1,80	4,70	1,50	-	6,90	438.988,36	0,35	22,49
MEOLO	27,00	6.108	2,10	1,80	1,60	1,60	-	3,70	n.p.	0,60	n.p.
MIRA	98,91	36.137	1,00	-	4,00	1,80	-	5,00	1.320.669,80	0,14	36,52
MIRANO	45,48	26.331	5,30	5,80	7,20	9,70	2,00	12,50	1.120.053,19	0,47	42,54
MUSILE DI PIAVE	44,79	9.873	-	1,50	0,90	0,20		0,90	-	0,09	-
NOALE	24,20	14.406	2,90	1,50	2,00	-	-	4,90	1.322.129,86	0,34	91,76
NOVENTA DI PIAVE	18,07	5.860	8,40	-	0,85	-	-	9,25	901.216,79	1,58	153,79
PIANIGA	21,00	9.208	1,00	7,80	-	-	-	1,00	n.p.	0,11	n.p.
PORTOGRUARO	102,00	24.298	8,50	9,70	1,80	1,50	1,20	10,30	n.p.	0,42	n.p.
PRAMAGGIORE	24,21	3.808	18,50	2,80	-	-	-	18,50	855.440,25	4,86	228,58
QUARTO D'ALTINO	28,03	7.848	4,00	7,80	-	8,80	-	4,00	1.050.068,25	0,57	158,29
SALZANO	17,17	11.624	7,80	0,80	-	2,40	-	7,80	1.488.724,89	0,67	128,93
SAN DONA' DI PIAVE	78,45	36.273	4,60	2,10	-	-	-	4,60	614.583,69	0,13	16,94
S. MICHELE AL TAGLIAMENTO	112,10	11.754	7,20	4,80	-	-	-	7,20	2.065.627,60	0,61	175,76
SAN STINO DI LIVENZA	67,84	11.346	15,00	-	-	-	-	15,00	n.p.	1,30	n.p.
SANTA MARIA DI SALA	27,80	13.775	1,73	7,83	1,50	-	-	3,23	4.260.467,21	0,23	309,73
SCORZE'	33,74	17.358	4,90	5,80	5,60	0,60	-	10,50	1.662.591,21	0,61	95,85
SPINEA	15,00	25.808	5,30		-	2,50	-	5,30	983.789,57	0,21	38,15
STRA	8,78	6.758	-	3,80	-	-	1,30	0,00	-	-	-
TEGLIO VENETO	11,52	2.008	4,30	10,80	-	-	-	4,30	765.662,63	2,18	372,93
TORRE DI MOSTO	38,34	4.225	3,45	4,80	-	-	-	3,45	259.337,17	0,88	61,14
VENEZIA	201,62	275.808	30,00	25,70	-	2,20	-	30,00	n.p.	0,10	n.p.
VIGONOVO	12,79	8.172	1,70	-	-	-	1,30	1,70	n.p.	0,21	n.p.
TOTALI	2.242,68	818.046,00	233,81	198,61	60,05	61,22	31,70	278,05	31.874.146,80	0,34	

n	Strada	Tratto	Comune	Situazione	Spesa complessiva
1	S.P. 79	[illegible]	[illegible]	In corso d'opera	[illegible]
2	S.P. 67	via Claudia Augusta	Concordia Sagittaria	Opere eseguite 1998-99	[illegible]
3	S.P. 69-S.P.75	via S. Giovanni	Concordia Sagittaria	Progettaz. - Aggiudicazione lavori d'opera	[illegible]
4	S.P. 67	via [illegible]	Concordia Sagittaria	Opere eseguite	[illegible]
5	S.P. 43	Eraclea-Ponte Crepaldo	Eraclea	In fase di progettazione	[illegible]
6	S.P. 43	Jesolo Eraclea	Jesolo	In corso d'opera	[illegible]
7	S.P. 42	Cà di Valle-Cà Ballarin	Cavallino	Opere eseguite 1998-99	1.032.913,80
8	S.P. 42	Cà Ballarin-Punta Sabbioni	Cavallino	In corso d'opera	[illegible]
9	S.P. 42	Cà Ballarin-Punta Sabbioni	Cavallino	Opere di completamento Progetto approvato	[illegible]
10	S.P. 40	Meolo-Losson	Meolo	Opere eseguite 1997-2000	1.032.913,80
11	S.P. 40	Losson-Capodargine	Meolo	In fase di progettazione	[illegible]
12	S.P. [illegible] - S.P.14	[illegible]	Meolo	Opere eseguite	[illegible]
13	S.P. 49	[illegible] di Marcon	Marcon	Opere eseguite	[illegible]
14	S.P. 49	via Trento Trieste	Marcon	Progetto approvato	[illegible]
15	S.P. 36	[illegible]	Martellago	Opere eseguite 1996-97	516.456,90
16	S.P. 36	[illegible]	Martellago-Salzano	In corso d'opera	[illegible]
17	S.P. 36	Scorzè-[illegible]	Scorzè	Opere eseguite 1999-00	[illegible]
18	S.P. 39	[illegible]	Scorzè	Opere eseguite	[illegible]
19	S.P. 32	Noale-[illegible]	Noale	Opere eseguite 2000-2002	619.748,28
20	S.P. 27	Salzano-[illegible]	Salzano	Opere eseguite 1997-99	[illegible]
21	S.P. 3	via Franca-Ponte Grasso	Salzano	In fase di progettazione	[illegible]
22	S.P. 32	Mirano-S.Maria di Sala	Mirano	Opere eseguite	[illegible]
23	S.P. 32	Spinea-via [illegible]	Spinea	In corso d'opera	619.748,28
24	S.P. 26	Borbiago-Marano	Mira	Opere eseguite 1997-99	1.032.913,80
25	S.P. 35	via [illegible]	Mirano	In fase di progettazione	[illegible]
26	S.P. [illegible]	via Scortegara	Mirano	In corso d'opera	[illegible]
27	S.P. 26	Mirano-confine prov. PD	Mirano	Opere eseguite 1998-99	[illegible]
28	S.P. 22	[illegible]	Dolo	Opere eseguite 2000-2002	[illegible]
29	S.P. 12	Fossò Centro-Ponte Alto	Fossò	Opere eseguite 2000-2001	[illegible]
29 bis	S.P. 12	Fossò Centro	Fossò	In fase di progettazione	[illegible]
30	S.P. 15	Fossò-[illegible]	Fossò	Opere eseguite	[illegible]
30 bis	S.P. 17	Fossò Centro-confine Camponogara	Fossò	In fase di progettazione	[illegible]
31	S.P. 17	Prozzolo-Camponogara	Camponogara	Opere eseguite 1997	516.456,90
31 bis	S.P. 17	Camponogara Centro-confine Fossò	Camponogara	In fase di progettazione	[illegible]
32	S.P. 18	Calcroci-Strada Romea	Camponogara	In corso d'opera	[illegible]
33	S.P. 19	Calcroci-Strada Romea	Camponogara	In fase di progettazione	[illegible]
34	S.P. 11-12-SS309	[illegible]	[illegible]	In corso d'opera	[illegible]
35	S.P. 18	Ponte del Bosco-Campagna Lupia	Campagna Lupia	In fase di progettazione	[illegible]
36	S.P. [illegible]	[illegible]	Campagna Lupia	In fase di progettazione	[illegible]
37	S.P. 3	[illegible]	Cavarzere	Opere eseguite 1998	129.114,22
38	S.P. [illegible]	[illegible]	Cinto Caomaggiore	In fase di progettazione	[illegible]
39	S.P. [illegible]	S. Stino-[illegible]	San Stino di Livenza	Opere eseguite 2002	[illegible]
40	S.P. 17	Ponte del Bosco confine Fossò	Vigonovo	In fase di progettazione	[illegible]
41	S.P. 17	Fossò Centro-confine Vigonovo	Fossò	In fase di progettazione	[illegible]
42	S.P. 22	Piazza Mercato-Ponte [illegible]	Mira	In fase di progettazione	[illegible]
43	S.P. [illegible]	[illegible]	Mira	In fase di progettazione	[illegible]
44	S.P. 26	[illegible]	Pianiga	In fase di progettazione	[illegible]
45	S.P. [illegible]	via [illegible]	[illegible]	Opere eseguite	[illegible]
				TOTALE	[illegible]

QUOTE ENTI			
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
361.240,85	342.218,79		
	303.874,14		
	2.065.827,60		
	309.874,14		
	1.549.370,70	258.228,45	
1.032.913,80	1.032.913,80		
516.456,90	516.456,90		
	1.549.370,70	516.456,90	
	1.032.913,80	516.456,90	
	1.032.913,80		
	1.187.850,87		
			[illegible]
	258.228,45	168.758,91	
258.228,45	160.798,91	558.228,44	
	1.130.368,37		ACTB [illegible] - Montebugna [illegible] - Calusco 232.405,60
	465.808,00		
	516.456,90	103.291,38	
	258.228,45	444.152,94	
			[illegible]
	516.464,90	103.291,38	
	516.456,90	516.456,90	
	1.342.787,94		
	516.456,90	309.874,14	
	413.165,52		
			Provincia 1.032.913,80 Dalo 309.874,14 - Mina [illegible]
	516.456,90	271.139,87	
	335.808,00		
	619.748,28	906.187,78	
	413.808,00		
	516.456,90		
	413.808,00		
	516.456,90		
	413.165,52		
			Regione 516.456,90 - Prov. [illegible] 1.032.913,80 - Pro Pd [illegible] - [illegible] - 129.114,22 - Pieve di Sacco 129.114,22
	2.065.827,60	129.114,22	
			[illegible]
	129.114,22		
	258.228,45	313.813,18	
	285.808,75	905.032,75	
	774.685,35		
	360.538,80	559.859,08	
	790.278,43		
	1.136.368,18	516.456,90	
	258.228,45	516.456,90	
	653.418,65		
3.168.118,88	26.848.878,88	6.298.898,82	

Atlante delle piste ciclabili: analisi storica degli interventi della Provincia

COMUNE	superficie (km)	ABITANTI	pista esistente (km)	pista in progetto (km)	1991	km	1992	km	1993	km	1994	km	1995	km
ANNONE VENETO	25,62	3.400	5,60	4,50										
CAMPAGNALUPIA	87,04	6.256	4,50	-										
CAMPOLONGO MAGGIORE	23,54	9.165	-	1,90										
CAMPONOGARA	21,00	11.000	3,00	-										
CAORLE	151,00	11.595	8,00	6,80										
CAVALLINO-TREPORTI	44,67	12.043	-	-										
CAVARZERE	140,34	15.503	-	-										
CEGGIA	21,99	5.144	8,10	1,72										
CHIOGGIA	185,01	52.000	13,10	3,16									61.556,58	1,32
CINTO CAOMAGGIORE	21,49	3.200	8,67	2,57			94.698,93	0,20						
CONA	64,45	3.270	1,50	3,80										
CONCORDIA SAGITTARIA	66,58	18.562	8,80	-										
DOLO	24,17	14.522	3,60	-					110.838,23	1,80				
ERACLEA	94,97	12.477	7,90	2,85										
FIESSO D'ARTICO	6,31	5.800	8,10	-										
FOSSALTA DI PIAVE	9,73	3.975	8,53	6,50										
FOSSALTA DI PORTOGRUARO	31,77	5.700	5,00	5,80										
FOSSO'	10,07	5.745	4,80	-			183.290,80	0,60	284.000,80	8,40	905.708,00	2,50		
GRUARO	17,22	2.649	8,60	2,40										
JESOLO	96,15	22.940	9,00	9,40										
MARCON	25,40	12.250	1,66	0,70										
MARTELLAGO	20,12	19.515	2,20	1,80										
MEOLO	27,00	6.100	2,10	1,80										
MIRA	99,91	36.137	1,00	-										
MIRANO	45,48	26.231	5,20	5,80										
MUSILE DI PIAVE	44,79	9.972	-	1,50										
NOALE	24,30	14.406	2,90	1,50			87.797,67	0,21						
NOVENTA DI PIAVE	19,07	5.960	8,40	-										
PIANIGA	21,00	9.209	1,00	7,80										
PORTOGRUARO	182,00	24.399	8,50	9,70										
PRAMAGGIORE	24,21	3.969	18,50	2,80	77.468,53	3,00	183.291,39	4,80	154.837,07	6,00	25.922,84	1,00	77.468,53	3,00
QUARTO D'ALTINO	29,03	7.040	4,00	7,80										
SALZANO	17,17	11.624	7,80	0,50		1,20								
SAN DONA' DI PIAVE	75,45	36.273	4,80	2,10										
S. MICHELE AL TAGLIAMENTO	112,10	11.754	7,20	4,80										
SAN STINO DI LIVENZA	67,64	11.546	15,00	-										
SANTA MARIA DI SALA	27,00	13.775	1,73	7,53										
SCORZE'	32,74	17.350	4,90	5,90									227.241,04	8,50
SPINEA	15,00	25.000	5,20										294.051,29	4,00
STRA	9,79	6.759	-	3,80										
TEGLIO VENETO	11,52	2.000	4,20	10,80										
TORRE DI MOSTO	39,34	4.225	2,45	4,80					90.080,61	1,10				
VENEZIA	281,62	275.000	38,00	25,70										
VIGONOVO	12,79	8.172	1,70	-										
totali	2.242,98	949.698,00	229,34	160,61	77.468,53	4,20	291.288,21	0,91	949.020,41	9,30	934.022,84	3,50	858.247,36	0,83

1996	km	1997	km	1998	km	1999	km	2000	km	2001	km	Provincia piste ciclabili (km)	Totali piste ciclabili (km totali)	Totali investimenti comunali complessivi	Indicatori m/ab	Indicatori €/ab
						72.495,76	0,60			178.873,79	1,00	-	5,60	251.369,55	1,65	73,93
										269.557,59	4,50	-	4,50	269.557,59	0,73	42,93
												3,40	-	2.917.981,49	0,26	317,69
						113.620,32	1,00	103.291,38	1,00	113.620,32	1,00	3,50	3,00	330.532,02	0,59	38,05
								130.000,00	0,50	473.000,00	7,50		8,00	603.080,00	0,69	52,01
												3,50	-	-	0,29	-
												1,00	-	-	0,06	-
215.027,34	1,20			361.919,03	1,40	103.446,08	1,10	477.960,06	3,00	191.102,35	1,30	-	8,10	1.430.269,18	1,57	279,05
61.783,09	0,90					33.056,33	0,30	974.798,16	2,36			-	13,10	731.984,02	0,25	14,06
66.069,97	0,20					108.101,09	0,22					-	8,67	215.170,79	0,21	66,18
										180.759,91	1,50		1,50	180.759,91	0,46	55,29
												1,90	8,80	-	0,26	-
												3,00	3,60	110.030,33	0,20	7,58
													7,90	-	0,63	-
												1,20	8,10	150.000,00	0,22	25,86
										154.937,03	0,50	-	8,53	154.937,03	0,13	28,98
				38.967,41	1,50	41.216,55	1,70	61.974,83	0,50	46.481,12	1,20	-	5,00	180.759,91	0,08	31,71
	3,00							568.100,00	1,00	921.800,00	1,00	1,50	4,80	2.662.080,00	1,10	453,09
												-	8,40	-	0,23	-
				56.050,06	1,50	1.891.273,43	2,70	51.645,69	4,00			10,40	8,00	1.201.170,99	0,20	52,39
								258.228,45	0,56			1,40	1,66	258.228,45	0,27	21,06
				335.696,98	3,40	103.291,38	1,00					4,70	2,30	438.988,36	0,35	22,49
												1,00	2,10	-	0,68	-
								56.335,68	0,45	361.519,83	0,55	4,00	1,00	1.330.669,99	0,14	26,82
		985.774,40	3,50	136.279,79	1,00							7,20	5,30	1.130.053,19	0,67	42,54
												0,90	-	-	0,09	-
351.190,69	0,45					619.748,28	1,50	253.260,02	0,60			3,00	2,90	1.223.129,66	0,34	91,78
				180.759,91	2,00			405.418,67	3,00	315.836,71	2,60	0,05	8,40	901.216,75	1,50	153,79
												-	1,00	-	0,11	-
												1,00	8,50	-	0,62	-
										516.456,90	1,50	-	16,50	955.445,25	4,66	238,58
128.114,22	0,30	298.136,28	0,80			632.814,64	2,70					-	4,00	1.058.060,25	0,57	158,29
								1.809.559,48	4,10	413.165,51	0,90	-	7,80	1.469.724,99	0,67	128,93
				25.822,84	2,10	309.874,13	1,60	278.868,72	1,10			-	4,80	614.565,69	0,53	16,94
		413.165,52	3,00		1,70			1.652.662,08	2,50			-	7,20	2.065.827,60	0,61	175,76
												-	15,00	-	1,30	-
						173.529,52	0,26	252.937,49	1,47			1,50	1,73	4.266.467,01	0,23	309,73
258.228,45	2,66	361.419,19	0,51	350.507,24	1,65	92.962,24	0,75	309.874,14	0,75	180.759,91	0,50	4,00	3,32	1.662.081,21	0,61	98,85
										619.748,28	1,30	-	5,30	963.759,57	0,21	36,15
												-	-	-	-	-
		154.937,07	1,00	74.469,53	0,38	206.582,76	2,00			309.874,13	1,00	-	4,30	745.862,43	2,15	272,93
						116.136,97	0,65	66.123,38	0,50			-	2,45	258.327,17	0,50	61,16
												-	38,00	-	0,16	-
												-	1,70	-	0,21	-
886.823,87	18,83	2.661.431,07	8,69	2.327.256,87	21,88	5.296.703,84	21,27	5.673.469,79	26,49	5.063.895,22	31,22	87,15	224,84	35.793.180,28	0,24	27,78

Atlante delle piste ciclabili: investimenti comunali 1991 - 2001