

Valorizzazione e sviluppo della Ciclovía Treviso - Ostiglia



Modalità di gestione, manutenzione e
promozione della greenway regionale I5



Federazione dei Comuni
del Camposampierese



Coordinamento editoriale

Roberto Pescarollo - Iniziative Insula sas,
con la collaborazione tecnica di Lucio Bonato

Testi

Dott. Lucio Bonato, geografo, curatore di testi per enti territoriali ed editing progetto museale UNESCO

Dr.ssa Mariaclaudia Crivellaro, referente Ufficio Turismo Federazione dei Comuni del Camposampierese

Arch. Roberto Pescarollo, progettista, giornalista, curatore editoriale di pubblicazioni per enti territoriali e curatore di allestimenti museali

Fotografie

Archivio Fotografico Federazione dei Comuni del Camposampierese / M. Danesin foto

Archivio Fotografico RPR STUDIO

Archivio Fotografico Iniziative Insula

Federico Carbonini

Sergio Deromedis

Ph. Picture Art Studio - Foto pag. 38 di proprietà di Venice Trail

La presente pubblicazione è reperibile gratuitamente in formato elettronico all'indirizzo www.ediciclo.it

La responsabilità del contenuto della presente pubblicazione appartiene agli autori sopra indicati.

© Tutti i diritti riservati

Stampato presso Volta Pagina - Marghera - Venezia

Prima edizione dicembre 2022

Realizzazione editoriale:

Ediciclo editore srl

Via Cesare Beccaria 13/15

30026 Portogruaro (Ve) Italy

Tel. +39 0421.74475 - fax +39 0421.280065

www.ediciclo.it

E' vietata la riproduzione totale o parziale,
effettuata con qualsiasi mezzo,
compresa la fotocopia

ISBN 978-88-6549-635-0

Indice

Presentazioni

Strategie interregionali e Rete escursionistica Veneta 5

“15 Treviso - Ostiglia”: sull’importanza delle manutenzioni intercomunali 7

Capitolo 1 La greenway Treviso - Ostiglia 9

Capitolo 2 La storia della ex ferrovia Treviso - Ostiglia 10

**Capitolo 3 La Treviso – Ostiglia da linea ferroviaria a direttrice
cicloturistica 17**

3.1 La Treviso - Ostiglia all’interno del Green Tour 22

3.2 La Treviso - Ostiglia all’interno della REV (Rete Escursionistica Veneta) 25

**Capitolo 4 La ciclovía Treviso - Ostiglia nel territorio della
Federazione dei Comuni del Camposampierese 27**

4.1 La Federazione dei Comuni del Camposampierese soggetto gestore
della ciclovía Treviso - Ostiglia 29

**Capitolo 5 La ciclovía Treviso - Ostiglia e le buone pratiche
di mobilità lenta 33**

5.1 L’esperienza delle piste ciclabili nella realtà trentina 34

5.2 La Bike Economy: una panoramica dai report “Ecosistema della
bicicletta” di Banca Ifis e “Artibici. Rapporto 2021” di Confartigianato 36

5.3 La Treviso - Ostiglia all’interno di “Cycling in the Venice Garden” 39

5.4 Per la promozione e la valorizzazione della ciclovía:
creazione dell’immagine coordinata 40

5.5 Per la promozione e la valorizzazione della ciclovía:
il Treviso - Ostiglia Fest 43

5.6 Ideogramma - Ipotesi per la qualificazione della Ciclovía
“15 Treviso - Ostiglia” 45



Strategie interregionali e Rete Escursionistica Veneta

La Federazione dei Comuni del Camposampierese ha riconosciuto fin dalla sua costituzione l'importanza strategica dell'ex ferrovia Treviso – Ostiglia, in un'ottica di valorizzazione degli elementi di pregio ambientale e storico-artistico del territorio, attraverso lo sviluppo e l'incremento della mobilità lenta.

Il recupero e la trasformazione dell'infrastruttura ferroviaria a scopo ricreativo ha avuto l'ambizione da un lato di creare i presupposti per l'espansione delle pratiche cicloturistiche e dall'altro di mettere a disposizione delle comunità locali un contesto lineare lontano dalla caotica viabilità utilizzata dal traffico veicolare, da utilizzare per lo svago e per le attività all'aria aperta. In questo senso risulta di grande importanza la presenza dell'itinerario regionale I5 "Treviso – Ostiglia" all'interno del progetto "Green Tour – Verde in movimento", di cui la ciclovía costituisce anzi la direttrice principale. Lo scopo del "Green Tour" è favorire la crescita di un'economia sostenibile, con la promozione del territorio e delle sue eccellenze, e potenziare la coesione sociale, incoraggiando l'adozione di stili di vita salutari, per mezzo delle attività escursionistiche a piedi, in bicicletta e a cavallo.

La ciclovía Treviso – Ostiglia, oltre ad essere il perno del "Green Tour", è anche uno dei 5 itinerari riconosciuti nella Rete Escursionistica Veneta e si pone in tal modo come un percorso turistico di interesse interregionale, in cui è auspicabile si possano reiterare nel tratto progettuale i processi virtuosi attivati nella parte attualmente percorribile, seguendo la traccia segnata dalle azioni della Federazione in termini di governance, valorizzazione territoriale e promozione.

La presente pubblicazione viene distribuita gratuitamente all'interno del catalogo di un editore specializzato su tematiche inerenti la ciclabilità, attraverso la modalità elettronica, per permettere una maggiore divulgazione dei contenuti. Nel contempo si è concordato di realizzare anche un numero congruo di copie cartacee da utilizzare all'interno di eventi, convegni e appuntamenti di tipo formativo e divulgativo.

Moreno Giacomazzi
Presidente Federazione dei Comuni del Camposampierese



“I5 Treviso - Ostiglia”: sull’importanza delle manutenzioni intercomunali

La Treviso – Ostiglia rappresenta uno degli itinerari cicloturistici di maggior importanza non solo in ambito veneto, ma anche nel territorio italiano, grazie alla continuità di un percorso interamente fruibile per più di sessanta chilometri e all’interconnessione con altre direttrici turistiche.

Il carattere innovativo dell’itinerario regionale è costituito senza dubbio dalla sua modalità di gestione, risultato di un processo virtuoso di cui sono state protagoniste le amministrazioni delle comunità attraversate dalla ciclovia. Si tratta di un percorso partito da lontano, con le iniziative portate avanti dalla Provincia di Padova e dall’Ente Parco Regionale del Fiume Sile, supportate dalla Regione Veneto, per il recupero e il riuso in chiave turistica dell’infrastruttura, a cui hanno fatto seguito le azioni della Federazione dei Comuni del Camposampierese, nell’ottica della valorizzazione e della promozione della ciclovia.

Nello specifico il tema fondamentale in cui la Federazione ha avuto un ruolo chiave è stato quello della manutenzione ordinaria della Treviso - Ostiglia, acquisendone progressivamente la competenza sull’intera tratta fino a diventare il soggetto gestore della ciclovia a seguito dell’istanza presentata in relazione alla DGR n. 868 del 30 Giugno 2020.

La Federazione dei Comuni ha affidato alla propria società in house ASI le attività di manutenzione e controllo della ciclovia, per renderla fruibile agli utilizzatori in condizioni di sicurezza, ordine e pulizia, e la dotazione del personale per l’Ufficio turistico IAT, che svolge attività di informazione e promozione unitaria. Questo connubio fra la Federazione per la governance del sistema turistico locale e la sua società strumentale per gli aspetti realizzativi, secondo criteri di qualità, efficacia ed economicità, crediamo rappresenti un valore aggiunto e un modello da imitare da parte di molti territori, nei quali gli aspetti manutentivi sono frazionati fra diversi enti e manca un’azione di promozione secondo una logica di prodotto turistico.

Dott. Michele Genovese
Amministratore ASI – Agenzia Sviluppo Innovazione

Dr.ssa Anna Maria Giacomelli
Direttore Federazione dei Comuni del Camposampierese



Capitolo 1

La greenway Treviso - Ostiglia

a cura di Lucio Bonato*

La Ciclovía Treviso-Ostiglia rappresenta una delle realtà di maggiore importanza all'interno della rete di mobilità lenta non solo in ambito veneto, ma anche a livello interregionale, costituendo una direttrice fondamentale in grado di congiungere, lungo il suo tracciato, centri urbani di notevole interesse storico-artistico, aree naturalistiche di pregio, importanti corridoi fluviali, notevoli testimonianze di quella civiltà delle ville che caratterizza il contesto rurale delle Tre Venezie.

La centralità della Treviso-Ostiglia si esprime anche, grazie alla sua disposizione geografica, nella capacità di congiungersi ad altri itinerari di significativa importanza nell'area del Veneto centrale, costituendo in tal modo un itinerario ciclabile determinante nel collegamento fra i "poli storico-artistici" di Treviso, Vicenza, Padova, Venezia, Castelfranco Veneto e Asolo.

Nella parte mediana dell'attuale percorso della ciclovía, uno snodo chiave è quello del centro urbano di Camposampiero, nell'Alta Padovana, situato all'intersezione fra la Treviso - Ostiglia e la ciclabile Asolo - Padova, percorso che unisce il "Sentiero degli Ezzelini" (nella parte settentrionale) al Cammino di Sant'Antonio (nella sezione meridionale).

In questo contesto geografico un ruolo determinante è rappresentato dalla Federazione dei Comuni del Camposampierese: tale ente, riconosciute le ricadute benefiche sul territorio della Treviso - Ostiglia, ha da sempre manifestato una particolare attenzione verso l'infrastruttura, curandone dal 2015 la manutenzione ordinaria, fino a diventarne, nell'ottobre 2021, il soggetto gestore.

Ecco quindi che la ciclabile diviene, in tal modo, un contesto lineare in cui avviare e sperimentare delle buone pratiche, dal piano di gestione e manutenzione delle infrastrutture alla valorizzazione del territorio, dallo sviluppo turistico alle nuove strategie di mobilità ciclabile, nell'ottica di una sua più completa integrazione nel tessuto sociale del territorio.

* capitoli da 1 a 5 a cura di Lucio Bonato, geografo, con esperienze in studi territoriali, storico-naturalistici, relatore di pubblicazioni per Gruppi di Azione Locale, Onlus ambientali, responsabile editing per progetto UNESCO sulla Rete mondiale dei musei dell'acqua, curatore di catalogazione e testi per allestimenti museali.

Capitolo 2

La storia della ex ferrovia Treviso - Ostiglia

L'ipotesi primigenia di realizzare una nuova infrastruttura ferroviaria che connettesse la città mantovana di Ostiglia con quella di Treviso fu dell'imprenditore milanese, residente nella Marca trevigiana, Graziano Appiani. Egli nel 1887 propose la costruzione di questa nuova linea, che avrebbe dovuto attraversare longitudinalmente il territorio del Veneto centrale al fine di permettere un trasporto più veloce dei propri prodotti verso il sud Italia. La ferrovia inoltre avrebbe avuto un sicuro interesse strategico dal punto di vista militare, tuttavia la volontà di non turbare i rapporti con gli allora alleati Germania e Austria-Ungheria fece sì che il progetto si arenasse molto presto.

Il dibattito in merito all'opportunità di procedere con la costruzione della linea ferroviaria riprese nel primo dopoguerra, a partire da un'iniziativa del deputato Leone Wollemborg. Il politico dell'alta padovana nel giugno del 1908 propose infatti l'istituzione della via ferrata Ostiglia - Treviso, che avrebbe avuto una destinazione principalmente militare, in vista di un possibile conflitto con l'Austria-Ungheria. Su pressione del presidente del Consiglio Giovanni Giolitti l'istanza venne tuttavia ritirata all'interno del decreto di legge per la "Costruzione e concessione di ferrovie", ma la discussione continuò in ambito locale: nello stesso mese, in una seduta del consiglio provinciale padovano, l'ingegner Sinigaglia rilanciò l'idea di realizzare la linea ferroviaria, preferendo però una direttrice Montagnana - Padova - Noale - Treviso, appoggiato dal senatore e sindaco di Padova Giacomo Levi-Civita, che evidentemente intendeva difendere gli interessi economici della città del Santo. La costruzione dell'infrastruttura non era quindi più messa in discussione, ma si apriva un lungo periodo di confronti, a tratti assai duri, fra le amministrazioni locali, che cercarono di volta in volta di imporre una propria idea di tracciato per sfruttarne i possibili vantaggi per le comunità.

Nel 1910 duecento deputati, tra cui spiccavano il trevigiano Ellero e il già citato Wollemborg, presentarono un ordine del giorno in cui si invitava il governo a presentare entro l'anno un disegno di legge per la costruzione della ferrovia Ostiglia - Camposampiero - Treviso, segmento ritenuto più idoneo dal punto di vista strategico. Questa ipotesi venne subito appoggiata dall'amministrazione provinciale trevigiana e contemporaneamente

osteggiata dal Comune di Padova, che preferiva invece un tracciato più meridionale.

Nello stesso anno, tra le varie discussioni e polemiche che si avvicendavano, si registrò finalmente la disposizione del governo Luzzatti, secondo la quale le Ferrovie dello Stato avrebbero dovuto avviare uno studio di massima per la costruzione della linea Ostiglia - Treviso. Le sollecitazioni degli enti locali avevano quindi convinto l'esecutivo a procedere con la costruzione della ferrovia.

Il tema sull'opportunità dell'istituzione di una nuova direttrice fra Treviso e il Mantovano compare anche all'interno di alcune pubblicazioni che circolavano nei primi anni del XX secolo.

Marco Sartori Borotto, un possidente di Este, nel 1908 diede alle stampe un opuscolo chiamato "Le ferrovie strategiche del Veneto", in cui prende in esame la rete ferroviaria veneta sotto l'aspetto militare, proponendone contestualmente una possibile estensione. Nello specifico Sartori Borotto delinea l'opportunità di realizzare altre 4 direttrici, in grado sia di soddisfare esigenze di tipo militare che di permettere un miglior collegamento fra i centri abitati del Veneto centrale. Tra le linee proposte nell'opuscolo troviamo anche l'Ostiglia - Treviso, il cui tracciato si allungherebbe dal centro Mantovano fino a Massa Superiore, Badia Polesine ed Este, proseguendo verso Pojana di Granfion e Camposampiero fino al capoluogo trevigiano.

Un paio di anni dopo, all'interno di un memoriale messo a punto dal già citato Levi-Civita, emergono le istanze del Comune di Padova in merito al percorso dell'Ostiglia, per il quale si ipotizza un tracciato meridionale rispetto a quello di Sartori Borotto, che da Montagnana procederebbe verso il capoluogo patavino e raggiungerebbe Camposampiero attraverso Cadoneghe e Vigonza.



La realizzazione del sedime lungo il tracciato della Treviso - Ostiglia

Si ringrazia Federico Carbonini per la collaborazione e l'iconografia storica sulla Treviso - Ostiglia gentilmente fornita per la pubblicazione

Al memoriale della giunta patavina si oppose in breve quello dell'amministrazione provinciale di Vicenza, che sosteneva l'opportunità di un tracciato che arrivasse a Camposampiero attraverso Pojana di Granfion, preferibile sia perché già individuato dalle autorità militari, sia perché in grado di congiungere centri abitati al momento sprovvisti di alcun collegamento ferroviario. I Vicentini sostenevano questa ipotesi anche sulla base di alcuni dati statistici, che testimoniavano come il percorso Ostiglia – Legnago – Montagnana – Albettono - Pojana di Granfion – Camposampiero - Treviso fosse quello più conveniente sotto l'aspetto economico, con una spesa complessiva di circa 15 milioni di lire.

Un ulteriore memoriale venne redatto e inviato alle maggiori cariche dello Stato nell'agosto del 1910 dai sindaci di Camisano Vicentino, Camposampiero e Piazzola sul Brenta, in cui si chiedeva un lieve spostamento del rettilineo che collegava Pojana a Camposampiero, per servire ulteriori Comuni privi di vie di comunicazione veloci.

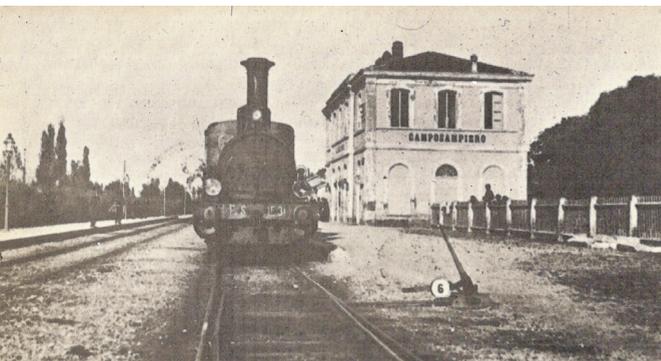
Se le comunità locali discutevano anche animatamente tra di loro per suffragare l'ipotesi maggiormente vantaggiosa per il loro territorio, le istituzioni militari mantenevano un profilo più sfumato, definendo in ogni caso un tracciato che da Montagnana andava a collegarsi a Camposampiero senza toccare la città di Padova, come suffragato dal memoriale vicentino. Un documento di sicuro interesse è l'opuscolo del maggior generale A. Bucchia, dal titolo "Per il nuovo allacciamento tra la regione emiliana e il medio Veneto", edito a Vicenza nel 1910. L'autore sostiene con convinzione la necessità di realizzare la ferrovia Ostiglia - Treviso, caldeggiando un tracciato che si sarebbe dovuto staccare dalla già esistente Legnago - Montagnana all'altezza di Bevilacqua, raggiungendo Cologna Veneta e quindi Piazzola sul Brenta attraverso la Riviera Berica e Pojana di Granfion.

L'ipotesi che la ferrovia interessasse anche il territorio di Cologna Veneta probabilmente traeva origine dalla presenza di un movimento locale che sosteneva animatamente tale deviazione, tanto che nel settembre 1910 l'amministrazione comunale della città inviò una lettera, poi pubblicata, al periodico militare "La Preparazione", in cui si chiedeva quale fosse il tracciato preferibile sotto l'aspetto militare. Alla missiva, corredata di memorie ed elaborati, un esperto rispose che il percorso che toccava Cologna Veneta costituiva sicuramente una valida opzione, nell'ottica di una ferrovia con andamento longitudinale e indipendente dalle altre vie ferrate esistenti.

A livello governativo l'indirizzo sembrava essere chiaro, con il presidente del consiglio Luzzatti che sottolineava come il tracciato della Ostiglia - Treviso avrebbe dovuto essere indicato in prima istanza dalle autorità militari e solo in seconda battuta, nel caso i

La presentazione del nuovo asse ferroviario avvenne quindi in corrispondenza dello scoppio del primo conflitto mondiale. Tuttavia, sebbene l'Ostiglia - Treviso sarebbe stata funzionale e assai utile allo spostamento di truppe e mezzi, i lavori per la sua costruzione iniziarono soltanto nel 1918 e furono sospesi subito dopo l'armistizio. Durante la guerra furono invece decisive a fini bellici alcune tratte realizzate poco prima del conflitto, come la Casarsa della Delizia - Gemona del Friuli, la Treviso - Portogruaro e la San Vito al Tagliamento - Motta di Livenza, e una linea costruita addirittura durante i combattimenti, la Montebelluna - Susegana. Alla fine della Grande Guerra si animò il dibattito sull'opportunità di completare l'opera di fatto bloccata sul nascere, una discussione presto arrestata da un provvedimento del governo Nitti: il regio decreto legge del luglio 1919 stabilirà che la ferrovia sarebbe stata realizzata direttamente dallo Stato, con una spesa di 51 milioni di lire per i primi due tronchi Ostiglia - Legnago e Legnago - Pojana di Granfion. In un momento storico in cui l'Impero Asburgico aveva cessato di esistere e non c'erano apparentemente pericoli per l'Italia che giustificassero la costruzione di nuove infrastrutture a scopo militare, il provvedimento governativo era stato emanato con tutta probabilità per cercare di venire in aiuto alle comunità messe in ginocchio dalle vicende belliche. Le amministrazioni locali si stavano infatti adoperando perché la ferrovia venisse finalmente realizzata, in modo da ridurre, seppur temporaneamente, la disoccupazione che interessava tutti i Comuni del territorio veneto. In effetti furono centinaia le persone che furono impegnate nella costruzione della ferrovia, una volta iniziati ufficialmente i lavori.

Alla pari della definizione del percorso anche l'effettiva realizzazione dell'infrastruttura fu un processo lungo e difficoltoso. Nonostante il decre-



La stazione ferroviaria di Camposampiero

to Nitti fosse del 1919, due anni dopo la ferrovia stentava ancora a prendere forma, tanto che nel 1921 il mancato inizio dei lavori costrinse l'amministrazione comunale di Treviso a sollecitare il Ministero dei Lavori pubblici, per evitare che "la grave crisi occupazionale potesse sfociare in pericolosi disordini" (F. Gallina, "La ferrovia Ostiglia - Treviso da linea militare a percorso ciclopedonale", in "Alta Padovana. Storia, Cultura, Società", Giugno 2010, p. 24).

Nei mesi successivi le operazioni di costruzione della linea presero finalmente il via, per concludersi negli anni del secondo conflitto mondiale. I lavori vennero in parte gestiti da alcune cooperative cattoliche ed avanzarono secondo tronconi: da documenti dell'epoca sappiamo che nel 1923 procedevano spedite lo operazioni nel tratto Legnago - Pojana di Granfion, mentre erano in fase iniziale quelle nei tratti Ostiglia - Legnago e Pojana - Treviso. Nello specifico si trattava di una linea non elettrificata a binario singolo, con dei raddoppi in corrispondenza delle stazioni più importanti. Lungo il percorso vi erano alcuni ostacoli non facili da superare, come i corsi d'acqua maggiori e le zone paludose della bassa veronese.

Osservando la cronologia della costruzione della ferrovia si può notare come la parte centrale della linea venne realizzata in tempi relativamente brevi, mentre i due segmenti esterni videro dilatarsi notevolmente la loro ultimazione. La tratta Legnago - Cologna Veneta fu inaugurata nell'aprile del 1925, seguita dalla Cologna Veneta - Pojana di Granfion, aperta nel luglio del 1928. Nell'ottobre del 1941 vennero invece ultimate la Pojana di Granfion (poi Grisignano di Zocco) -Treviso e l'Ostiglia - Legnago. I tempi prolungati nella costruzione del segmento Grisignano di Zocco - Treviso probabilmente erano dovuti alla limitata importanza che probabilmente rivestiva quella tratta, sia sotto l'aspetto commerciale che militare.



Nel primo dopoguerra la ferrovia, una volta entrata in esercizio, era principalmente destinata al trasporto delle merci, con l'utilizzo di locomotive a vapore. Il traffico passeggeri era piuttosto modesto e non vi era un treno che percorresse per intero la linea ferroviaria: le corse infatti avvenivano fra le stazioni di Treviso e Grisignano, Grisignano e Legnago, Grisignano e Ostiglia, Legnago e Ostiglia, in numero assai ridotto.

Con l'inizio del secondo conflitto mondiale l'Ostiglia – Treviso, come tutte le infrastrutture esistenti, venne colpita pesantemente dalle frequenti incursioni aeree alleate, anche se in maniera minore rispetto alle ferrovie più importanti che collegavano i capoluoghi del Veneto, almeno nei primi anni della guerra. Le truppe occupanti tedesche intervennero frequentemente per ripristinare la funzionalità della linea, utile per lo spostamento di soldati e materiale bellico, tuttavia fra il 1944 e il 1945 i bombardamenti alleati e le azioni di sabotaggio della resistenza locale si fecero sempre più insistenti, causando danni irreparabili a ponti e sovrappassi, specialmente lungo la tratta Grisignano – Treviso.

Fu così che la parte superiore della linea venne progressivamente lasciata in stato di abbandono, mentre la tratta Ostiglia – Grisignano, meno danneggiata, fu parzialmente ripristinata e rimessa in funzione nel 1947. A partire dagli anni '50 si verificarono progressivamente le dismissioni dei vari segmenti della ferrovia, a cominciare dal tratto Grisignano – Treviso, soppresso definitivamente nel 1959. Fra Ostiglia e Legnago il servizio cessò nel 1965, prima della completa soppressione nel 1972, mentre nel corso degli anni '80 sia la Legnago – Cologna che la Cologna – Grisignano videro il tramonto definitivo del trasporto ferroviario.

Capitolo 3

La Treviso – Ostiglia da linea ferroviaria a direttrice cicloturistica

Con la completa soppressione dei vari tratti che componevano la via ferrata, nel corso degli anni novanta si incominciò a pensare a una nuova destinazione d'uso per quello che costituiva uno dei più lunghi tracciati ferroviari dismessi del nord Italia, preso atto che le Ferrovie dello Stato non avrebbero più ripristinato alcuna porzione della linea.

Iniziò quindi a prendere corpo lentamente l'ipotesi di trasformare la ferrovia in un percorso ciclopedonale, che insistesse sulla massicciata della vecchia infrastruttura, recuperando contestualmente gli edifici di servizio come le stazioni e i magazzini a scopo turistico.

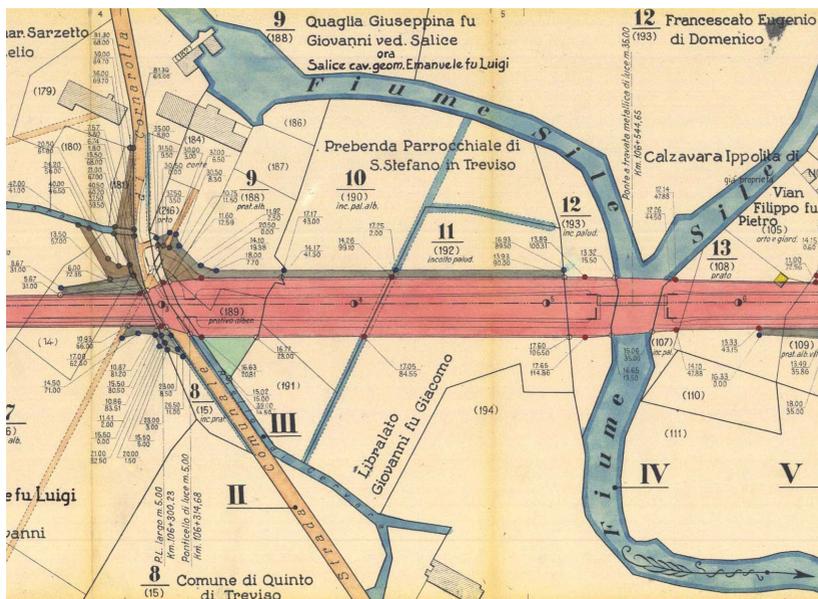
In questo senso risultò di grande importanza la legge dello Stato n. 366 del 1998, che definiva le "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica": nel documento veniva fatto un esplicito riferimento al sedime delle ferrovie dismesse, che poteva essere riutilizzato per la realizzazione di piste ciclabili. Nel testo si specifica che "alle regioni è demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi".

Un anno dopo, il tema del recupero e del riuso delle vecchie infrastrutture ferroviarie viene portato avanti anche dalla Regione Veneto, che con la legge n. 61 del 1999 introduce delle norme specifiche per l'acquisizione dei sedimi dei tracciati dismessi, secondo le quali la Giunta Regionale può stipulare degli accordi di programma con enti locali, gestori di aree protette e proprietari, al fine di rendere fruibili per la comunità massicciate, strutture ed edifici delle linee abbandonate. Nel primo articolo della legge vi è inoltre un riferimento diretto alla ferrovia oggetto di analisi: "L'acquisto, anche per stralci successivi, delle sedi della linea ferroviaria dismessa Ostiglia – Treviso (...), è vincolato alla realizzazione di un percorso a valenza interprovinciale o regionale".

In ambito trevigiano, all'interno del Piano ambientale del Parco del Sile, approvato dal Consiglio Regionale del Veneto nel marzo del 2000, è già possibile rintracciare una buona parte della linea abbandonata da trasformare in "sentiero e/o pista ciclopedonale" (G. Memmoli, P. Lillo, "L'Ostiglia da ferrovia a greenway tra il Po e il Sile", 2011, p.17).

Fu proprio l'Ente Parco del Sile a diventare nei primi anni 2000 il soggetto principale coinvolto nel progetto di recupero dell'Ostiglia nel tratto trevigiano. Infatti, dopo un preliminare accordo di programma con la Regione Veneto nell'anno precedente, nel marzo del 2002 l'Ente Parco diventa proprietario di circa 10 chilometri di ferrovia dismessa, in cui verranno sviluppati diversi progetti finalizzati alla riqualificazione del vecchio sedime a scopi turistico-ricreativi.

Fra il 1998 e il 2003 parte del tracciato dell'Ostiglia venne compreso all'interno del progetto "GiraSile, la greenway del Parco del Sile", con cui l'Ente Parco realizzò degli interventi di grande importanza utilizzando dei fondi europei. In particolare si procedette alla sistemazione di circa 4 chilometri della Treviso – Ostiglia nei territori di Morgano e Quinto di Treviso, creando sulla massicciata un fondo adatto al transito delle biciclette e recuperando manufatti storici come il ponte sullo Zero a Badoere.



Ponte sul Sile di Cervara a S. Cristina di Quinto di Treviso (mappa anni '40 del 1900)

Nel 2005 l'Ente Parco del Sile procedette quindi con la predisposizione di uno studio generale per la riqualificazione dell'intero tracciato dell'Ostiglia: tale progetto, che prese il nome di "TrevisOstiglia", fu riconosciuto all'interno del PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento) del Veneto, con la denominazione "La Grande Diagonale dell'Ostiglia" e fu quindi integrato nel PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) delle province di Treviso e Padova.

Uno dei momenti chiave nel processo di recupero e restituzione alla comunità della tratta ferroviaria Treviso – Ostiglia è sicuramente la Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 1986 del 30 giugno 2009.

All'interno del documento, fra le premesse, viene fatto riferimento a quelli che sono stati i provvedimenti messi in pratica a livello regionale e provinciale per la riqualificazione della vecchia linea ferroviaria.

Nello specifico si sottolinea come la "Regione del Veneto, all'art. 37 della L.R. n.1 del 27/2/2008 (...), riconoscendo il particolare valore ambientale, storico, culturale e paesaggistico del tracciato della ferrovia dismessa Treviso – Ostiglia, nell'intento di operare per la salvaguardia di tale patrimonio e preservare la continuità del tracciato ai fini di un utilizzo ciclo-turistico, ha autorizzato la Giunta Regionale ad acquisire il sedime della stessa con i relativi immobili, stanziando 2 milioni di euro in dieci anni per tale obiettivo". Nello stesso atto si esplicita inoltre come la stessa Regione Veneto consideri il recupero della Treviso – Ostiglia determinante per il successo della rete ciclabile del Veneto, come riporta la DGR (Delibera di Giunta Regionale) n. 336 dell'11 Febbraio 2005, in cui venne approvato il "Piano regionale della mobilità ciclistica – Masterplan".

Nella Deliberazione si fa menzione anche di quei soggetti che stavano portando avanti i progetti di riqualificazione dell'arteria dismessa, ovvero l'Ente Parco del Sile in provincia di Treviso e l'IPA (Intesa Programmatica d'Area) dei Comuni del Camposampierese in provincia di Padova, quest'ultima assegnataria di un finanziamento per un primo stralcio della pista ciclabile lungo l'ex ferrovia per una lunghezza di 32 chilometri.

A seguito delle varie premesse, nel documento si esprime quindi la necessità di predisporre un "Progetto strategico" sul tema "Via Ostiglia", che abbia come obiettivi prioritari la definizione di strumenti per salvaguardare i confini del percorso ciclabile e i manufatti di pertinenza, oltre alla "ricomposizione dell'immagine paesaggistica-ambientale, complessiva del percorso e del suo contesto, in quanto parte significativa dell'identità culturale veneta".

Nel documento si specifica come l'iniziativa si potrà configurare come un progetto di "parco lineare" per l'intera lunghezza del percorso, con diversi punti di interconnessione lungo questo "corridoio naturalistico" con altre realtà paesaggistiche rilevanti: i grandi fiumi Po, Adige e Brenta, i centri storici di rilievo, gli argini del fiume Brenta, la ciclabile Valsugana – Brenta, il Parco Regionale del fiume Sile.

Il primo incontro istituzionale relativo al Progetto Strategico avvenne a Vicenza nel luglio del 2009, evento in cui si discusse della già citata "Grande Diagonale dell'Ostiglia", iniziativa a cui aderirono le amministrazioni provinciali del territorio attraversato dalla ciclabile, ovvero le Province di Treviso, Padova, Vicenza e Verona.

Al fine di conoscere lo stato di fatto della ex ferrovia, venne quindi predisposta una "scheda tipo" ricognitiva, poi consegnata ad ogni amministrazione provinciale coinvolta, in cui furono riportate informazioni, osservazioni e allegati utili alla programmazione unitaria del processo di riqualificazione.

Sostenuti da questo importante Progetto strategico, i lavori di sistemazione e recupero del sedime per consentire la piena fruibilità dell'ex ferrovia procedettero in maniera continua nel settore orientale dell'Ostiglia, grazie all'impegno delle amministrazioni provinciali di Treviso e Padova e ai Comuni del Camposampierese, che avevano recepito l'importanza della ciclabile per lo sviluppo di pratiche turistico-ricreative sostenibili nel loro territorio.

Nel 2014 la ciclovia era percorribile, in ambito trevigiano, da Quinto di Treviso a Badoere, utilizzando il nuovo ponte Bailey sul Sile di Cervara, inaugurato nel 2011 in località Santa Cristina: la passerella permise di seguire con continuità il tracciato dell'Ostiglia, consentendo così all'utenza di evitare scomode deviazioni lungo le strade carrabili adiacenti.

Nello stesso anno, in provincia di Padova, la ciclovia era già percorribile in tutta la sua lunghezza, da Badoere a Camposampiero fino a Bevadoro di Campodoro, su fondo asfaltato, a differenza del segmento trevigiano caratterizzato invece da una superficie sterrata.

In territorio vicentino l'infrastruttura si fermava invece a Pojana di Granfion, in prossimità di Grisignano di Zocco, in attesa di un futuro collegamento con la ciclabile della Riviera Berica.

Tra il 2014 e il 2021 vennero quindi effettuati ulteriori interventi per migliorare la percorribilità della Treviso - Ostiglia e per creare nuove interconnessioni con gli altri itinerari ciclabili del Veneto.

Infatti nel 2017 venne inaugurato il pregevole ponte ciclo-pedonale sul fiume Brenta fra Pieve di Curtarolo e Campo San Martino e parallelamente, a sud-ovest, avanzavano i lavori per la realizzazione della ciclovia da Grisignano di Zocco verso Montegalda.

Nel 2019 giunse a conclusione uno degli stralci più importanti, ovvero il tratto della ciclovia compreso fra la zona della Dogana di Treviso e il centro urbano trevigiano, il cosiddetto "ultimo miglio", un passaggio chiave per poter godere della ciclabile in tutta la sua interezza, partendo appunto dalle mura del capoluogo della Marca.

Fra il 2020 e il 2021 si è assistito infine alla progressione dei lavori all'estremità opposta dell'Ostiglia, con l'apertura del segmento compreso fra la stazione di Grisignano di Zocco e l'innesto con la ciclabile del Bacchiglione, fra Montegalda e Longare: l'interconnessione fra i due itinerari costituisce il momentaneo punto terminale della ciclovia, in attesa dell'apertura di nuove tratte ai piedi dei Monti Berici, in territorio vicentino.



3.1 La Treviso - Ostiglia all'interno del Green Tour

Nel febbraio del 2014, con Deliberazione della Giunta regionale del Veneto, il Progetto strategico "Via Ostiglia" viene incluso all'interno del più ampio progetto transregionale chiamato "Green Tour", un'iniziativa che "si dovrà sviluppare all'interno di un anello ciclopedonale e fluviale compreso tra il Piave-Sile e il Po, che collega 5 Parchi regionali, Venezia e la sua laguna oltre a decine di città e piccoli borghi storici" (M. De Gennaro, S. Baldan, Progetto Strategico Regionale "Via Ostiglia", 2014, p. 38).

La cosiddetta "Grande Diagonale dell'Ostiglia" entra dunque a far parte di un sistema più ampio di valorizzazione delle risorse naturalistiche e storico-architettoniche, che utilizza gli itinerari ciclabili per intercettare le eccellenze territoriali del Veneto e delle aree circostanti.

Tale provvedimento fu particolarmente significativo, in quanto "Green Tour" l'anno seguente venne inserito come progetto di punta della Regione Veneto all'interno della programmazione ufficiale di "Veneto per EXPO 2015", a cui fu dedicata la settimana dal 7 al 14 giugno, con varie iniziative per la promozione della mobilità lenta, l'ecologia e il benessere.

"Green Tour - Verde in movimento" intende rappresentare una proposta innovativa di rigenerazione territoriale, con lo scopo di favorire il benessere psicofisico e la salute di cittadini e turisti, sviluppando l'escursionismo attraverso percorsi a piedi, in bicicletta, a cavallo lungo le ferrovie dismesse, le vie alzaie dei corsi d'acqua di risorgiva, gli argini dei grandi fiumi, le ippovie, gli ambiti lagunari e i centri storici del Veneto e delle regioni limitrofe.

Si tratta di un ambizioso progetto strategico che vuole essere sia lo strumento di crescita di un'economia sostenibile, grazie alla valorizzazione del territorio, sia un mezzo di coesione sociale, in grado di trasmettere stili di vita salutari.

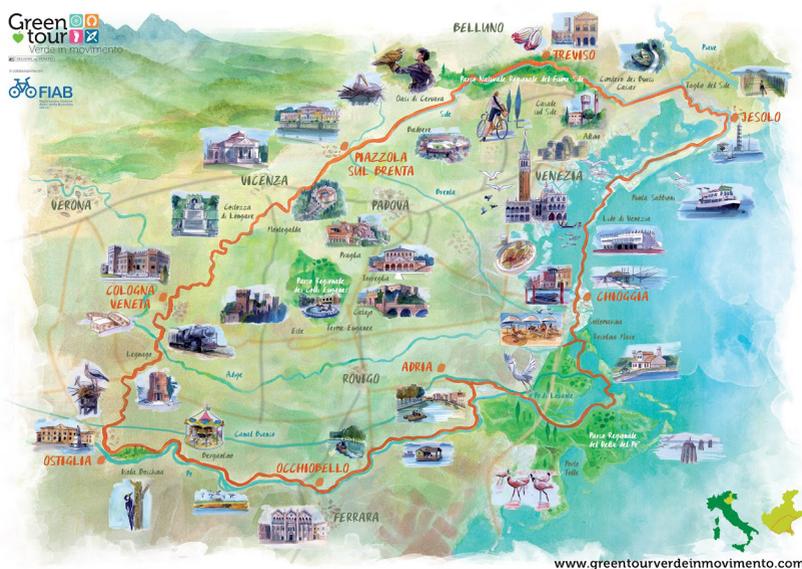
Sotto l'aspetto geografico l'asse principale del Green Tour è costituito dal segmento diagonale della ciclabile Treviso - Ostiglia, al quale si connettono altri percorsi ciclabili che si snodano lungo il fiume Sile e attraverso i cordoni litoranei che delimitano la Laguna Veneta, le aree palustri a sud di Chioggia e le sponde del fiume Po, andando a formare un itinerario ad anello che rappresenta il tracciato principale.

Fondamentale per lo sviluppo e la promozione di Green Tour è stata la collaborazione con la FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), che

ha provveduto a georeferenziare il percorso ad anello e a mettere a disposizione degli escursionisti le mappe scaricabili e le descrizioni dei diversi segmenti dell'itinerario centrale.

L'anello principale di Green Tour si articola infatti in 8 tappe, così organizzate: GT 1 Sile – Sinuose acque di risorgiva (da Treviso a Jesolo), GT 2 Laguna Veneta – Passaggio tra Venezia e il mare (da Jesolo a Chioggia), GT 3 Via delle Valli – La terra tra le foci e il Delta (da Chioggia ad Adria), GT 4 Po Veneto Centrale – Il grande fiume tra Adria e Occhiobello (da Adria a Occhiobello), GT 5 Po Veneto Occidentale – Sull'argine del Po fino a Ostiglia (da Occhiobello a Ostiglia), GT 6 Ostiglia Bassa – Nelle Valli Grandi Veronesi (da Ostiglia a Cologna Veneta), GT 7 Ostiglia Media – Tra i Berici e gli Euganei (da Cologna Veneta a Piazzola sul Brenta), GT 8 Ostiglia Alta – Il Brenta e le sorgenti del Sile (Da Piazzola sul Brenta a Treviso).

Grazie alla FIAB è stato inoltre possibile geolocalizzare altri 16 percorsi che si interconnettono con l'anello principale, ulteriori direttrici di grande interesse che si allungano nel territorio veneto e consentono di apprezzare le eccellenze ambientali, storico-culturali e enogastronomiche delle diverse realtà attraversate.



Un elemento fondamentale del progetto Green Tour, come anticipato, è quello legato alla ricerca del benessere psicofisico e alla cura della salute. In questo senso i percorsi individuati sono quindi da intendere come delle vere e proprie palestre a cielo aperto e ambiti in cui promuovere il movimento e l'alimentazione sana, in base alle regole stabilite dalle ULSS (Unità Locali Socio Sanitarie) partner di progetto e dalla Direzione della Prevenzione della Regione.

La ciclovia Treviso – Ostiglia rappresenta in definitiva uno degli esempi più riusciti di “greenway” nel territorio italiano, un vero e proprio corridoio verde messo a disposizione della comunità grazie a un virtuoso processo di riqualificazione. Le greenways sono state definite dall’EGWA (European Greenways Association) come “vie di comunicazione riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l’ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati”: il recupero dell’Ostiglia va esattamente in questa direzione, favorendo allo stesso tempo la valorizzazione dei borghi e delle aree rurali adiacenti e lo sviluppo di stili di vita salutari.

Il Green Tour è inoltre parte integrante del progetto EuroVelo, che ha come fine la realizzazione di una rete di itinerari cicloturistici che si sviluppano all’interno del territorio europeo. L’iniziativa coinvolge gli Stati membri dell’Unione Europea e alcuni Paesi esterni, per un totale di 43 soggetti aderenti, in cui verranno realizzati 14 percorsi di interesse internazionale.



3.2 La Treviso – Ostiglia all’interno della REV (Rete Escursionistica Veneta)

Con la DGR n. 1788 del 22 dicembre 2020 la Regione del Veneto ha provveduto ad istituire un Registro regionale dei percorsi cicloturistici veneti, iscrivendo contestualmente all’interno dell’elenco gli itinerari già individuati in applicazione della DGR n. 1807 del 2010, afferenti alla Rete Escursionistica Veneta (REV). Tale provvedimento risulta alquanto importante, dal momento che ha come obiettivo quello di raggruppare i diversi tracciati di mobilità lenta definiti negli anni precedenti.

Nel maggio del 2009, con la DGR n. 1402, la Giunta regionale aveva introdotto il sistema della Rete Escursionistica Veneta (REV), definita come l’insieme dei percorsi di interesse regionale e provinciale, integrabile e aggiornabile nel tempo sia dalla Regione sia dagli enti locali territoriali e periferici interessati ad un ampliamento della rete esistente.

Il passo successivo fu quello determinato dalla già citata DGR n. 1807 del luglio 2010, con cui venne adottato il “Piano di valorizzazione del cicloturismo veneto” e furono contestualmente individuati 11 tracciati afferenti alla REV, che si compongono di 4 itinerari (con un tempo di percorrenza ipotizzato di una settimana) e 7 escursioni (con un tempo di percorrenza ipotizzato di un fine settimana), ritenuti particolarmente rilevanti per gli appassionati del turismo in bicicletta. Successivamente venne realizzata e quindi disposta sul territorio la segnaletica cicloturistica, con sigle specifiche che identificano ciascun percorso.

In particolare gli itinerari individuati furono i seguenti: I1 Lago di Garda - Venezia, I2 Anello del Veneto, I3 Via del Mare, I4 Dolomiti – Venezia.



Le escursioni adottarono invece le seguenti sigle e denominazioni: E1 Ciclovía Lunga Via delle Dolomiti, E2 Ciclovía Anello dei Colli Euganei, E3 Ciclovía Anello della Donzella, E4 Ciclovía Il GiraSile, E5 Ciclovía delle Isole di Venezia, E6 Ciclovía del fiume Mincio, E7 Ciclovía I Paesaggi del Palladio.

Nel 2018 il tracciato dell'Ostiglia, per le sue caratteristiche di percorrenza e interconnessione e per la sua importanza nel progetto "Green Tour – Verde in movimento", venne compreso all'interno degli itinerari, assumendo la denominazione "I5 Treviso – Ostiglia".

La composizione definitiva della REV, con 5 itinerari e 7 escursioni, fu infine confermata dalla già menzionata DGR n. 1788 del 22 dicembre 2020, con cui venne istituito il Registro regionale dei percorsi cicloturistici del Veneto. Con la DGR n. 1704 del 24 ottobre 2017, la Giunta regionale adottò il nuovo "Manuale grafico della segnaletica per il cicloturismo, l'escursionismo e il turismo equestre", predisposto per valorizzare meglio, dal punto di vista grafico e cromatico, i caratteri e i simboli identitari regionali.

A seguito di questo provvedimento i nuovi cartelli illustrativi e la segnaletica della REV sostituirono integralmente quelli definiti dalla DGR n. 1402 del 2009, con forme e aspetto che si possono rinvenire attualmente lungo la ciclovía Treviso – Ostiglia.



Capitolo 4

La ciclovia Treviso – Ostiglia nel territorio della Federazione dei Comuni del Camposampierese

La direttrice dell'ex ferrovia, come descritto nel capitolo precedente, nella sezione trevigiana e in quella padovana, rappresenta una consolidata infrastruttura dedicata alle pratiche escursionistiche in bicicletta, mentre in territorio vicentino i lavori per la realizzazione della ciclovia sono giunti alle pendici dei Monti Berici. Nel contesto veronese e in quello mantovano prosegue invece l'iter progettuale per l'avanzamento del percorso ciclabile. In particolare la Regione Lombardia, con una delibera dell'autunno del 2021, ha stanziato 1,5 milioni di euro per realizzare il segmento ciclabile di circa 7 chilometri fino al confine con il Veneto.

Dal punto di vista della pertinenza, in ambito trevigiano il sedime è di proprietà della Regione Veneto e dell'Ente Parco del Sile, nell'Alta Padovana l'istituzione di riferimento è invece la Provincia di Padova. In quest'ultima area un ruolo di grande rilievo è ricoperto dalla Federazione dei Comuni del Camposampierese (FCC), che ha visto nella Treviso – Ostiglia una grande opportunità per lo sviluppo della mobilità sostenibile e per la promozione del turismo lento: una greenway in cui sperimentare buone pratiche di gestione e di valorizzazione territoriale, mettendo a disposizione delle comunità locali spazi da dedicare allo svago e alle attività motorie.

La FCC nasce formalmente nel gennaio 2011, grazie alla fusione fra l'Unione dei Comuni del Camposampierese e l'Unione dell'Alta Padovana, riunendo in tal modo le amministrazioni comunali di Borgoricco, Campodarsego, Camposampiero, Santa Giustina in Colle, San Giorgio delle Pertiche, Loreggia, Massanzago, Piombino Dese, Trebaseleghe, Villa del Conte e Villanova di Camposampiero.

Tra le funzioni che vengono esercitate dalla Federazione ci sono quelle relative al turismo e alla gestione dell'ambiente, del territorio e della viabilità, all'interno delle quali la ciclovia rappresenta un elemento centrale nelle attività di programmazione e sviluppo.

Dopo l'inaugurazione dei primi venti chilometri di ciclovia nell'Alta Padovana, fra Piombino Dese e San Giorgio delle Pertiche, avvenuta nell'ottobre del 2012, il ruolo della FCC inizia ad assumere un'importanza sempre maggiore, soprattutto sotto due punti di vista: la manutenzione e la promozione della Treviso – Ostiglia.

In linea con questo processo di progressiva acquisizione di competenze da parte della Federazione, nel 2015 viene stipulato un accordo fra i Comuni membri, che prevede la gestione unitaria della manutenzione del verde lungo l'infrastruttura.

Nel contempo la FCC procede con la sottoscrizione di un accordo di concessione con la Provincia di Padova, diventando in tal modo l'organo di riferimento per il coordinamento di azioni e interventi sul segmento padovano della ciclovia. In quest'ambito la Federazione ha potenziato la tabellazione turistica, collocato i cippi chilometrici nel rispetto della disposizione storica, realizzato piccoli interventi di sistemazione degli accessi e di tratti di percorso e ha effettuato la posa nelle aree di sosta di panchine, cestini, fontanelle e portabiciclette.

Nel 2016, all'interno del convegno "La Pista Ciclabile Treviso – Ostiglia. Raccordo Brenta – Muson – Bacchiglione – Sile", viene trattato il tema del processo partecipativo di promozione e valorizzazione della ciclovia. In questo appuntamento, organizzato dalla Federazione, dal nuovo Ufficio Informazione e Accoglienza Turistica "IAT Valle Agredo" e dalla Provincia di Padova, viene evidenziato come sia necessario, ai fini della buona riuscita del progetto, dotarsi di un piano di gestione, con il quale portare avanti i temi della mobilità lenta e del turismo sostenibile, grazie alla collaborazione di tutte le amministrazioni comunali. Sulla base di questi principi, dopo i lavori effettuati sul sedime e sulle infrastrutture da parte della Provincia di Padova, si esplicita come la regia sarà affidata alla Federazione, sia dal punto di vista della manutenzione ordinaria, sia sotto l'aspetto della valorizzazione turistica.

A testimonianza del buon operato della FCC, nel corso del 2020 anche gli altri Comuni padovani attraversati dalla ciclovia (Curtarolo, Piazzola sul Brenta, Campo San Martino, Campodoro) e il Comune di Grisignano di Zocco stabilirono di delegare alla Federazione la manutenzione ordinaria della Treviso – Ostiglia, permettendo così una gestione unitaria del segmento centrale.

Nel 2021 l'Ente Parco del Sile e la Regione Veneto hanno incaricato la FCC della gestione del verde nel tratto trevigiano, determinando in tal modo l'istituzione di un unico soggetto di riferimento per tutta la greenway.

4.1 La Federazione dei Comuni del Camposampierese soggetto gestore della ciclovia Treviso – Ostiglia

Grazie a queste azioni portate avanti nel corso degli anni, la Federazione dei Comuni del Camposampierese si è quindi affermata come ente in grado di gestire in modo completo ed articolato la ciclovia, sia sotto l'aspetto della manutenzione ordinaria, sia dal punto di vista della valorizzazione turistica.

Il riconoscimento di questo ruolo centrale alla Federazione passa attraverso due fondamentali provvedimenti regionali, finalizzati da un lato a determinare gli enti deputati alla gestione degli itinerari e dall'altro a fornire gli strumenti per la promozione dei percorsi stessi.

La prima disposizione propedeutica è l'importante Delibera della Giunta Regionale n. 868 del 30 Giugno 2020, che definisce i criteri specifici per l'individuazione dei soggetti gestori dei percorsi cicloturistici e al contempo disciplina le modalità per la costituzione, il riconoscimento e il funzionamento dei Consorzi di gestione degli itinerari. In questo senso la DGR stabilisce che i soggetti responsabili della gestione dei percorsi possano essere individuati nelle Province e nei Comuni, singoli o in forma associata, quindi in linea con le caratteristiche della FCC.

L'anno successivo, con la Delibera della Giunta Regionale n. 342 del 23 Marzo del 2021 viene quindi approvato il bando per l'assegnazione di contributi regionali finalizzati alla realizzazione di attività di promozione, informazione, comunicazione ed animazione turistica dei percorsi cicloturistici del Veneto.



Facendo riferimento a questa misura di finanziamento, la FCC ha raggiunto un accordo per svolgere delle attività di immagine coordinata inerenti la ciclovia Treviso - Ostiglia, gestite e organizzate dallo IAT Valle Agredo. Nello specifico le azioni programmate comprendono la produzione di foto e video, la redazione di una rivista, la realizzazione di un sito internet dedicato, l'organizzazione di eventi e di incontri con gli operatori del settore.

Grazie al riconoscimento quale ente responsabile della gestione della ciclovia da parte della Regione Veneto, nell'autunno del 2021, la Federazione ottiene quindi la possibilità di sostenere autonomamente la campagna di valorizzazione dell'infrastruttura.

Con la Delibera della Giunta Regionale n. 1403 del 12 ottobre 2021 la FCC viene infatti individuata come soggetto gestore dell'Itinerario Cicloturistico I5 "Treviso – Ostiglia", sulla base della precedente DGR n. 868 del 2020. La Federazione, in quanto concessionaria del sedime dell'ex ferrovia Treviso – Ostiglia in Provincia di Padova e riferimento per la manutenzione ordinaria e per la valorizzazione turistica della direttrice ciclabile (attraverso IAT Valle Agredo), acquisisce pertanto questo importante status, con le seguenti funzioni:

- attività coordinata di promozione, informazione, comunicazione e animazione turistica del percorso cicloturistico;
- gestione unitaria delle attività di manutenzione ordinaria della ciclovia, sulla base degli accordi stipulati con gli enti territorialmente competenti;
- attività di monitoraggio e segnalazione agli enti competenti per gli interventi di manutenzione straordinaria.

La valenza di questo processo virtuoso, che ha portato la Federazione a diventare soggetto gestore della greenway, viene rimarcata anche all'interno della delibera stessa. In riferimento al Registro regionale dei percorsi cicloturistici (i già citati 5 "itinerari" e le 7 "escursioni"), si sottolinea come la richiesta della FCC di avere competenza sulla ciclovia, sia la prima e l'unica avanzata dagli enti del territorio veneto, indubbiamente per la complessità della governance e per la gestione delle competenze. In assenza di precedenti esperienze, il modello presentato dalla Federazione costituisce a tutti gli effetti un programma-pilota, sia per la Regione Veneto sia per gli altri enti e organizzazioni interessati allo sviluppo del cicloturismo e alla valorizzazione del territorio.

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 1403 del 12 ottobre 2021

Individuazione della Federazione dei Comuni del Camposampierese, quale soggetto gestore dell'itinerario Cicloturistico 15 "Treviso-Ostiglia". DGR 868 del 30 giugno 2020. Art. 5 della legge regionale 8 agosto 2019, n. 35. [Trasporti e viabilità]

Note per la trasparenza:

Con la presente deliberazione viene riconosciuta la Federazione dei Comuni del Camposampierese, con sede in via Cordenons 17 Camposampiero (PD), quale soggetto gestore- ai sensi dell'art. 5 della legge regionale 8 agosto 2019, n. 35 "Promozione del cicloturismo e istituzione del logo Venice Bike Lands" - dell'itinerario Cicloturistico 15 "Treviso-Ostiglia", iscritto nel Registro regionale dei percorsi cicloturistici del Veneto istituito con DGR n. 1788 del 22 dicembre 2020.

LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato, con i visti rilasciati a corredo del presente atto, l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale, e che successivamente alla definizione di detta istruttoria non sono pervenute osservazioni in grado di pregiudicare l'approvazione del presente atto;

VISTA la legge regionale 8 agosto 2019, n. 35 "Promozione del cicloturismo e istituzione del logo Venice Bike Lands";

VISTA la DGR n. 868 del 30 giugno 2020, che ha individuato i criteri specifici per l'individuazione, il riconoscimento ed il funzionamento dei soggetti gestori dei percorsi cicloturistici;

VISTA la nota prot. n. 297222 del 1° luglio 2021, con la quale la Federazione dei Comuni del Camposampierese ha presentato alla Giunta regionale - Direzione Turismo una richiesta di riconoscimento come soggetto gestore, ai sensi della L.R. 35/2019, dell'itinerario 5 "Treviso-Ostiglia";

PRESO ATTO dell'esito positivo dell'istruttoria effettuata dalla struttura regionale competente;

VISTO l'art. 2 comma 2 della legge regionale 31 dicembre 2012, n. 54;

delibera

1. di considerare le premesse quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
2. di individuare la Federazione dei Comuni del Camposampierese, con sede in via Cordenons 17 Camposampiero (PD), quale soggetto gestore- ai sensi dell'art. 5 della legge regionale 8 agosto 2019, n. 35 "Promozione del cicloturismo e istituzione del logo Venice Bike Lands" e sulla base dei criteri stabiliti con DGR n. 868/2020 - dell' Itinerario Cicloturistico 15 "Treviso-Ostiglia", iscritto nel Registro regionale dei percorsi cicloturistici del Veneto istituito con DGR n. 1788 del 22 dicembre 2020;
3. di prevedere che al soggetto gestore sono attribuite - ai fini della fruizione in sicurezza da parte dei frequentatori e dello sviluppo del cicloturismo sulla tratta gestita - le funzioni di cui al comma 2 dell'articolo 5 della L.R. 35/2019, con particolare riguardo a:
 - ◆ attività coordinata di promozione, informazione, comunicazione e animazione turistica del percorso cicloturistico, anche in raccordo con le Organizzazioni di Gestione delle Destinazioni territorialmente competenti;
 - ◆ gestione unitaria delle attività di manutenzione ordinaria della ciclovia, sulla base degli accordi stipulati con gli enti territorialmente competenti;
 - ◆ attività di monitoraggio e segnalazione agli enti competenti per gli interventi di manutenzione straordinaria; il soggetto gestore, nell'ambito delle competenze assegnate, dovrà operare un'attività di monitoraggio del tracciato finalizzata a segnalare agli enti proprietari competenti territorialmente le eventuali necessità in termini di interventi manutentivi a carattere straordinario, prevedendo - ove necessario in relazione alla sicurezza dei fruitori - le opportune attività di informazione sullo stato del percorso, anche con l'uso di specifica segnaletica.
4. di prevedere che il soggetto gestore- sulla base di quanto stabilito dalla DGR n. 868/2020 - trasmetta alla Direzione Turismo entro il mese di marzo di ogni anno una relazione illustrativa delle attività svolte nell'anno precedente;
5. di incaricare il Direttore della Direzione Turismo dell'esecuzione della presente deliberazione;
6. di dare atto che il presente provvedimento non comporta assunzione di spesa a carico del bilancio regionale;
7. di pubblicare il presente atto nel Bollettino ufficiale della Regione.

Di grande importanza, in questo processo, è stata la collaborazione con ASI (Agenzia Sviluppo Innovazione) ed Etifor.

Etifor, spin-off dell'Università degli Studi di Padova, è consulente tecnico della Regione Veneto in ambito cicloturistico. Ha affiancato il progetto Cycling in the Land of Venice e uno dei più importanti strumenti realizzati è la "Carta dei Servizi per il Turismo in Bicicletta", che si propone come punto di riferimento per gli operatori del turismo che desiderino rivolgersi ai segmenti bike. Etifor è stato un partner fondamentale durante la strutturazione del servizio turistico della Federazione dei Comuni del Camposampierese. Nel corso del 2015 ha elaborato un piano di sviluppo strategico per le attività del cicloturismo nell'area Treviso - Ostiglia organizzando seminari, attività di ricerca, reporting, realizzazione di materiale grafico.

Nel corso del 2021 e del 2022 Etifor ha svolto un lavoro di affiancamento degli uffici del Camposampierese nell'ambito dell'attività di strutturazione del soggetto gestore della ciclovia, coadiuvando la progettazione della comunicazione turistica.

ASI S.r.l. è una società pubblica composta dalla Federazione dei Comuni del Camposampierese, da ETRA S.p.a. e dal Comune di Carmignano di Brenta. Opera prevalentemente in affidamento diretto per la produzione e fornitura di servizi strumentali alle attività dei soci e dei soggetti pubblici del territorio. Nel contesto turistico ASI svolge attività di progettazione, realizzazione e gestione di sistemi e di servizi rivolti all'analisi, alla tutela, alla promozione e allo sviluppo del territorio.

ASI fornisce altresì supporto tecnico alle attività turistiche di front office, marketing, promozione e sviluppo territoriale nei confronti della Federazione dei Comuni del Camposampierese. Durante l'ultimo biennio ASI è intervenuta a supporto delle azioni di promozione legate al cicloturismo e in particolare affiancando il soggetto gestore della ciclovia Treviso - Ostiglia nella creazione dell'immagine coordinata della pista ciclabile e nella gestione della manutenzione. Entrambe le attività sono inserite nell'ampio panorama del progetto Regionale "Green Tour - Verde in Movimento".

Un convegno specifico organizzato il 28 Luglio 2022 presso il Consiglio Regionale del Veneto ha sancito definitivamente il riconoscimento della FCC quale soggetto gestore della Treviso – Ostiglia.

Capitolo 5

La ciclovia Treviso – Ostiglia e le buone pratiche di mobilità lenta

La ciclovia Treviso – Ostiglia costituisce una realtà di primo piano in cui sperimentare buone pratiche legate alla mobilità lenta, rivolte al turismo nazionale ed internazionale, ma anche ad un’utenza locale, nell’ottica in questo caso della diffusione di esperienze virtuose quali il “bike to work” e il “bike to school”.

L’uso della bicicletta attraverso percorsi ciclabili in sicurezza, al riparo dal traffico veicolare, per raggiungere i luoghi di lavoro o di studio, rappresenta infatti una sfida molto importante per diversi motivi: da un lato per gli effetti benefici che si possono ottenere dal punto di vista della salute, come già citato in precedenza trattando gli obiettivi del Green Tour, dall’altro perché tale attività permette di ridurre sensibilmente l’utilizzo dell’auto come mezzo di spostamento, con tutte le conseguenze del caso, dall’abbattimento delle emissioni al risparmio energetico.

In tal senso la ciclovia può costituire una direttrice di grande importanza, all’interno della quale possono coesistere la frequentazione più spiccatamente sportiva ed escursionistica e quella invece legata alle azioni della vita quotidiana, in linea con i principi di una auspicabile “ciclabile di comunità”.

In questa direzione vanno anche le iniziative promosse dalla FIAB come la “Giornata del Bike to Work”, la cui ultima edizione si è svolta il 16 settembre 2022, all’interno della Settimana Europea della Mobilità. Si tratta di un appuntamento che ha come fine la promozione dell’uso della bicicletta come mezzo per recarsi nel posto di lavoro, un’azione in grado di fornire benefici fisici, psicologici ed economici e utile per incentivare lo spirito di appartenenza e mettere in pratica il “team building”.

5.1 L'esperienza delle piste ciclabili nella realtà trentina

Uno spunto molto rilevante nel percorso di progettazione, realizzazione, sviluppo e coordinamento delle ciclovie arriva dalla Provincia di Trento, una realtà territoriale senza dubbio all'avanguardia dal punto di vista della mobilità sostenibile. In ambito trentino, negli ultimi anni, si è infatti assistito a un notevole incremento della rete ciclabile, nel tentativo di soddisfare le esigenze dell'escursionismo in bicicletta e di facilitare gli spostamenti quotidiani fra i centri abitati. A contribuire all'espansione di un sistema così diffuso e ben organizzato di percorsi ciclabili è stato senza dubbio l'impegno di Sergio Deromedis, direttore sostituto dell'Ufficio Infrastrutture Ciclopeditoni della Provincia Autonoma di Trento e componente del tavolo nazionale sulla ciclabilità. L'esperienza più che ventennale nello studio e incremento delle vie di comunicazione di mobilità lenta da parte del tecnico trentino è sfociata in una pubblicazione di grande interesse nell'ambito qui trattato: "Il Manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità". All'interno del volume Deromedis affronta passo per passo i passaggi preliminari alla progettazione dei percorsi ciclabili, le fasi realizzative, fino ad occuparsi delle strategie ottimali per la promozione e il mantenimento delle infrastrutture. Nello specifico si prendono in considerazione in via preliminare le motivazioni per cui si stabilisce di investire in una nuova pista ciclabile, procedendo quindi con l'analisi normativa. Nei capitoli successivi ci si addentra negli aspetti progettuali delle infrastrutture ciclabili urbane e cicloturistiche, nella pianificazione della mobilità e nell'analisi costi – benefici. Vengono quindi esaminati i materiali più opportuni per la realizzazione dei percorsi, la segnaletica, le fasi di costruzione e l'integrazione delle nuove vie ciclabili



con le infrastrutture già esistenti. Una sezione fondamentale è dedicata infine alle strategie di promozione della ciclabilità e alla gestione e manutenzione delle ciclovie, tematiche estremamente importanti anche per la Treviso – Ostiglia.

L'esperienza trentina ci racconta come una rete di piste ciclabili ben sviluppata (nella Provincia Autonoma di Trento ci sono circa 450 chilometri di ciclovie) sia in grado di migliorare notevolmente la qualità della vita delle persone che abitano in un determinato territorio, grazie al limitato impatto ambientale delle infrastrutture e agli effetti benefici garantiti dall'uso della bicicletta rispetto agli altri mezzi di trasporto.

La ciclabilità, infatti, incide in modo favorevole sulla salute, non produce rumori né odori nocivi derivanti dall'uso dei combustibili fossili, riduce i tempi di mobilità e limita la congestione dei centri urbani, risulta estremamente più economica dell'auto e favorisce senza dubbio le relazioni sociali. I risultati eccellenti della realtà trentina derivano dall'impiego di una serie di buone pratiche nella realizzazione dei percorsi ciclabili e nelle successive fasi di manutenzione e di promozione. In primo luogo si è cercato, nelle infrastrutture, di assicurare un elevato standard di qualità, garantendo la sicurezza, la continuità e l'attrattività, curando la pavimentazione e l'ambiente circostante. Contestualmente si è provveduto a dotare le vie ciclabili di una segnaletica intuitiva ed efficace e di strutture funzionali alla multimodalità, all'assistenza e al monitoraggio, come i ciclo-parcheggi, i bicigrill, le ciclofficine e i contabici. La presenza di servizi utili all'utente e di strumenti adeguati per la supervisione dei percorsi risulta determinante per la riuscita del sistema di mobilità ciclabile, assieme ad un'oculata strategia di gestione, anche con un metodo di tipo "sociale", impiegando persone disoccupate o in condizioni economiche precarie nelle opere di manutenzione.



5.2 La Bike Economy: una panoramica dai report “Ecosistema della bicicletta” di Banca Ifis e “Artibici. Rapporto 2021” di Confartigianato

L'economia legata alla produzione, vendita e manutenzione delle biciclette costituisce un segmento di assoluta rilevanza nel panorama italiano, dove le pratiche di mobilità lenta, ciclabile in particolar modo, stanno progressivamente conquistando degli spazi importanti. Due rapporti del 2021 di Banca Ifis e Confartigianato approfondiscono lo stato dell'arte e le prospettive di questo importante settore.

Le pubblicazioni prese in considerazione forniscono le dimensioni dell'economia italiana della bicicletta, che si presenta decisamente forte e in fase di crescita: dalle stime di Banca Ifis sono infatti 2900 le imprese coinvolte nell'ecosistema della bicicletta, all'interno delle quali si trovano 130 produttori di macchinari e attrezzature per realizzare biciclette e accessori, 610 produttori di biciclette e componentistica e 2160 realtà fra distributori all'ingrosso, commercianti al dettaglio e noleggiatori.

Sempre secondo i dati del Report di Banca Ifis nel 2020 si sono registrati dei numeri importanti dal punto di vista della richiesta, con circa 2.010.000 biciclette vendute, di cui 1.730.000 bici tradizionali e 280.000 e-bike, un mercato quest'ultimo in costante crescita.

Dal punto di vista della situazione produttiva, il Report Artibici evidenzia un trend positivo nella fabbricazione di biciclette in Italia, con un incremento dell'8,8% nei primi 8 mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo del 2019 (precedente alla pandemia). Si tratta di un risultato molto buono rispetto a quanto registrato in Francia e in Germania, che presentano dati in calo, mentre l'eurozona nel suo complesso si attesta su una crescita dell'1,1%. La situazione, anche dal punto di vista delle imprese, appare dunque estremamente positiva, nonostante il notevole aumento dei prezzi successivo alla pandemia, che riguarda metalli di base, energia e materie prime industriali.

All'interno del Report di Artibici si nota inoltre come la cosiddetta “filiera della bicicletta” nel 2021 abbia avuto un incremento totale del 5,8%, con una crescita del 14,8% per quanto concerne il segmento del noleggio: un dato quest'ultimo decisamente significativo, in quanto correlato necessariamente ad una crescita parallela del cicloturismo.

Alle pratiche escursionistiche in bicicletta è dedicata una sezione molto interessante del Report di Banca Ifis. Dalle ricerche effettuate emerge innanzitutto come il ciclismo amatoriale abbia un ruolo centrale nel mercato della bicicletta, generando circa il 50% della produzione e delle vendite. Il cicloturismo si afferma come un'attività particolarmente diffusa nell'Italia settentrionale, in grado di attrarre un numero rilevante di turisti stranieri, stimati intorno al 60% delle presenze e provenienti soprattutto da Francia, Germania e Austria. Secondo lo studio il settore turistico legato alle escursioni in bicicletta è in grado di generare degli introiti davvero ragguardevoli, con una spesa complessiva di circa 4,6 miliardi di euro. Inoltre, applicando lungo le ciclovie nazionali le già citate "best practices" del Trentino, che offre al turista percorsi sicuri e diversi servizi accessori (trasporto bici sui treni, punti di ristoro, bike hotel, tour guidati), i ricavi potrebbero essere addirittura quadruplicati.



Nel processo di valorizzazione e promozione delle ciclovie, riveste un'importanza strategica il ruolo attivo di commercianti e noleggiatori, che in una certa percentuale si mostrano sensibili alle istanze del cicloturismo: nel biennio 2019-2020 il 36% di queste categorie ha collaborato con associazioni sportive per l'organizzazione di eventi che vedevano protagonista la bicicletta, mentre il 23% delle stesse imprese ha partecipato a iniziative legate al turismo sostenibile in bici con operatori del settore.

L'espansione delle pratiche cicloturistiche ha quindi ampi margini di crescita, considerando anche la possibilità di accedere ai fondi messi a disposizione dal PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) per il rafforzamento della mobilità dolce: "Facilitare e promuovere la creazione e la manutenzione di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale, sia con scopi turistici e ricreativi, sia per favorire gli spostamenti quotidiani e l'intermodalità, garantendo la sicurezza. Il progetto prevede 365 chilometri di nuove piste ciclabili urbane e metropolitane e altri 1.235 chilometri di piste ciclabili turistiche" (Fonte: italiadomani.gov – portale del PNRR).



"Casello Centoquattro", Morgano (TV), lungo la ciclovia 15 Treviso - Ostiglia

5.3 La Treviso – Ostiglia all'interno di “Cycling in the Venice Garden”

Nell'ambito delle azioni per la promozione dei percorsi cicloturistici è di importanza rilevante il progetto realizzato in contesto veneto chiamato “Cycling in the Venice Garden”.

L'iniziativa nasce come una “rete di imprese” che ha dato vita a un vero e proprio portale turistico dedicato all'escursionismo in bicicletta, finalizzato a promuovere le città d'arte, i borghi storici, le eccellenze architettoniche e i luoghi naturalistici di pregio, attraverso gli itinerari ciclabili esistenti (tra cui la Treviso – Ostiglia) e altri percorsi inediti.

Oltre alla descrizione degli itinerari, nel sito dedicato (cyclinginthevenice-garden.com) si possono trovare informazioni utili al cicloturista come le strutture ricettive, i servizi di prima necessità per la riparazione o il noleggio delle bici e dei pacchetti turistici completi della durata di alcuni giorni, per fornire al visitatore un'esperienza il più possibile appagante nei diversi scenari del territorio veneto.

Cycling in the Venice Garden nasce nel 2017 per volontà di alcuni imprenditori che hanno deciso di condividere un progetto finalizzato a migliorare gli standard dell'offerta cicloturistica e dedicato ai cicloturisti di tutto il mondo.

Le numerose attività svolte per la creazione e l'affermazione del brand Cycling in the Venice Garden, per la diffusione e la promozione della destinazione cicloturistica, anche con la realizzazione di pacchetti vacanza ad hoc, e per innalzare gli standard dell'accoglienza per i cicloturisti, sono state possibili grazie ai finanziamenti del POR FESR, il Programma di sviluppo rurale per il Veneto 2014-2020.

Tra i servizi specifici forniti dalla Rete di imprese “Cycling in the Venice Garden” ci sono bike hotel, noleggio di e-bike, transfer con carrelli portabici, guide locali esperte, promozione e vendita di pacchetti turistici e molti altri servizi per il turista.

Il cicloturismo per Cycling in the Venice Garden è il punto d'incontro di molteplici visioni e obiettivi che vengono portati avanti in armonia, guidati dalla Fondazione di Promozione Turistica Marca Treviso, che con oltre vent'anni di esperienza svolge un ruolo fondamentale di guida, sostegno e valorizzazione del progetto medesimo e di tutto il territorio coinvolto.

5.4 Per la promozione e la valorizzazione della ciclovia: creazione dell'immagine coordinata

a cura di Mariaclaudia Crivellaro*

Come già specificato nel Capitolo 4 La Federazione dei Comuni del Camposampierese è il soggetto gestore della pista ciclopedonale Treviso – Ostiglia, accordo raggiunto grazie alla sinergia con gli Enti proprietari e con i Comuni prospicienti la pista. L'importante traguardo è stato suggellato a Venezia, durante un incontro presso il Consiglio Regionale del Veneto a palazzo Ferro Fini il 28 luglio 2022. La presentazione del progetto di valorizzazione e sviluppo della pista ciclopedonale ha celebrato, in un momento istituzionale, i traguardi raggiunti dalla Federazione, che nel corso della primavera ha dato vita ad azioni concrete per la creazione dell'immagine coordinata della ciclovia.

La lungimirante capacità di saper cogliere questa opportunità di sviluppo territoriale è frutto del lavoro, dell'impegno e dell'interazione tra i diversi uffici presenti nella Federazione: quello amministrativo, quello turistico e, non ultimo, l'Ufficio Europa, recentemente costituito per intercettare bandi sia nazionali che europei pensati appositamente per il finanziamento di attività legate al cicloturismo. In questo ambizioso progetto sono stati coinvolti diversi soggetti pubblici, tra cui le Province di Treviso, Padova e Vicenza, le Ogd di Padova, Terre Vicentine e Città d'Arte e Ville Venete del territorio trevigiano, oltre alla Regione Veneto, al Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e i Comuni attraversati dal tracciato dell'ex ferrovia.

* paragrafi 5.4 e 5.5 a cura di Mariaclaudia Crivellaro, referente Ufficio Turismo Federazione dei Comuni del Camposampierese.



La Treviso – Ostiglia è destinata a diventare nel lungo periodo una risorsa importante per lo sviluppo del cicloturismo veneto. È nata, allora, l'esigenza di presentare la pista in modo unitario, aspetto che si è tradotto da un lato nella manutenzione ordinaria del verde, di cui la Federazione ha la concessione per l'intera tratta della ciclabile dal 2021, e dall'altro in azioni di immagine coordinata turistica.

Il lavoro di coordinamento del nuovo volto turistico della pista ha dato come esito:

- la creazione di un logo turistico;
- un sito (www.ciclabile-treviso-ostiglia.it);
- una serie di scatti fotografici;
- la realizzazione di un video;
- la pubblicazione di un redazionale su una rivista turistica;
- l'affiancamento ad un percorso di conoscenza degli operatori economici e turistici;
- la creazione di un FEST.

Tutte queste iniziative sono state cofinanziate dalla Regione Veneto nell'ambito della promozione e valorizzazione del Venice Bike System ex art. 2, c.3 della L.R. 35/2019 - DGR 342 del 23/03/2021, con la compartecipazione degli Enti interessati dall'attraversamento della pista ciclabile.

La campagna fotografica è stata curata da un fotografo specializzato nel taglio cicloturistico, Matteo Danesin. Le immagini appositamente realizzate raccontano la piacevolezza di percorrere la ciclovia nelle diverse stagioni e i servizi presenti (come ad esempio le fontanelle, le aree di sosta e la segnaletica). Le immagini, oltre ad aiutare a raccontare la ciclovia, sono state ampiamente utilizzate nel reportage pubblicato nella rivista di turismo outdoor Plein Air, con una diffusione di 45.000 copie e un potenziale che sfiora un milione di lettori.

Il video emozionale è stato girato da un regista di grandi capacità, Matteo Menapace, che ha saputo racchiudere in due minuti l'essenza della ciclovia e i diversi target che la percorrono: la famiglia con i bambini, i cicloturisti e gli escursionisti di prossimità.

Un nodo importante nel progetto di coesione turistica sono stati gli incontri con gli operatori economici, che hanno avuto lo scopo di creare occasioni di confronto, scambio e reciproca conoscenza. L'esito più tangibile del percorso è stata la creazione di un programma di eventi sfociato nella prima edizione del Treviso - Ostiglia Fest, svoltosi il 24, 25 e 26 giugno 2022.

L'organizzazione del Treviso – Ostiglia FEST è stata un'esperienza sicuramente vincente e coerente con la costruzione dell'immagine coordinata. Il FEST ha avuto una portata sovraregionale e nel cartellone erano inseriti cinquanta eventi promossi da circa quaranta operatori economici diversi. Si è trattato del primo FEST diffuso, lungo una arteria ciclabile di settanta chilometri. Il FEST ha avuto un riscontro sorprendente e le attività lungo la ciclabile hanno registrato un incremento di visite dal 30 % al 50%. Il FEST è stato organizzato grazie alla collaborazione con 3Parentesi.

L'immagine coordinata è stata sostenuta dalla creazione di un logo, ideato da un designer professionista padovano, Manuel Bottazzo, intervenuto in Consiglio regionale per spiegare la genesi e il processo creativo che hanno portato alla realizzazione. Il mood ispirazionale del logo tiene conto del pregresso di questa via e della sua trasformazione. Ecco che in questo marchio sono riconoscibili gli scudetti presenti sulle biciclette d'epoca e il lettering e i colori blu e bianco della segnaletica nelle stazioni ferroviarie e delle ciclabili. Gli elementi grafici che compongono la bicicletta stilizzata al centro (manubrio e ruota) sono allo stesso tempo i monogrammi iniziali di Treviso e Ostiglia.

Il sito internet è il luogo che racchiude l'esperienza della Treviso – Ostiglia. Realizzato da Kumbe, il portale è pensato per essere a servizio dei tanti fruitori della ciclovie che all'interno della piattaforma possono ritrovare informazioni utili per organizzare la loro uscita o la loro vacanza. Strutture ricettive, servizi cicloturistici (noleggio bici, bike park, punti ristoro), ma anche cosa fare (eventi) e cosa vedere nei pressi della pista. Il sito è realizzato in interoperabilità con gli uffici turistici regionali coinvolti nella tratta della ciclovie (IAT Treviso, IAT del Camposampierese, IAT di Cittadella, IAT Barbarano-Mossano), utilizzando il DMS Regionale, ed è raggiungibile a questo link: www.ciclabile-treviso-ostiglia.it.



5.5 Per la promozione e la valorizzazione della ciclovía: il Treviso - Ostiglia Fest

Fra il 24 e il 26 giugno 2022 ha avuto luogo il Treviso – Ostiglia FEST, una manifestazione che ha interessato l'intero tracciato attualmente percorribile della ciclabile.

Al Treviso - Ostiglia FEST si è voluto dare il senso di un macro-contenitore di eventi, ciascuno dei quali organizzato proprio dagli operatori turistici ed economici che lavorano sulla ciclabile e la conoscono bene. È una manifestazione, quindi, che è stata realizzata partendo dal basso (bottom-up), con al centro proprio gli operatori della Treviso - Ostiglia, che hanno avuto la possibilità di organizzare attività con l'idea di sostenere la loro realtà lavorativa, facendosi conoscere ad un pubblico più ampio.

Le tipologie degli appuntamenti sono state le più svariate, dalle escursioni in bici o a piedi lungo la ciclabile alle visite guidate a ville, musei, oasi naturali e fattorie didattiche, dagli spettacoli musicali e teatrali alle degustazioni di prodotti tipici. Ben 50 sono stati gli eventi organizzati da un totale di 40 operatori, che hanno contribuito a costruire un programma ricco di attività per le tre giornate estive. Il palinsesto ha suscitato un notevole interesse sulle persone, attirando target diversi: cicloturisti, famiglie, comunità residente e persone da fuori provincia e addirittura regione.

Il FEST ha avuto un riscontro sorprendente. Le attività lungo la Treviso - Ostiglia hanno avuto sicuramente un incremento di visite dal 30% al 50%, sottolineando il successo della strategia comunicativa messa in piedi attraverso il sito web creato ad hoc (www.fest-treviso-ostiglia.it), gli spot radiofonici e la stampa, le pagine social ufficiali Facebook (www.facebook.com/ciclabile.treviso.ostiglia) e Instagram (www.instagram.com/ciclabile_treviso_ostiglia) della ciclabile, che ha destato l'attenzione del pubblico, portando diverse migliaia di persone a frequentare la pista, noleggiare la bici e correre in Treviso - Ostiglia.

Il successo del Treviso - Ostiglia FEST, però, deriva anche dall'aver costruito una rete di stakeholder molto diversi tra loro lungo l'intero asse della ciclabile, che si sono trovati a cooperare assieme per un risultato che ha giovato a tutti. Il sentimento degli operatori ha avuto un risvolto molto positivo, portando alla luce parole come soddisfazione, condivisione, lavoro di squadra, senso di comunità e rete di collaborazione, proprio quei concetti che stavano alla base del progetto del Treviso-Ostiglia FEST e che hanno portato alla sua realizzazione.

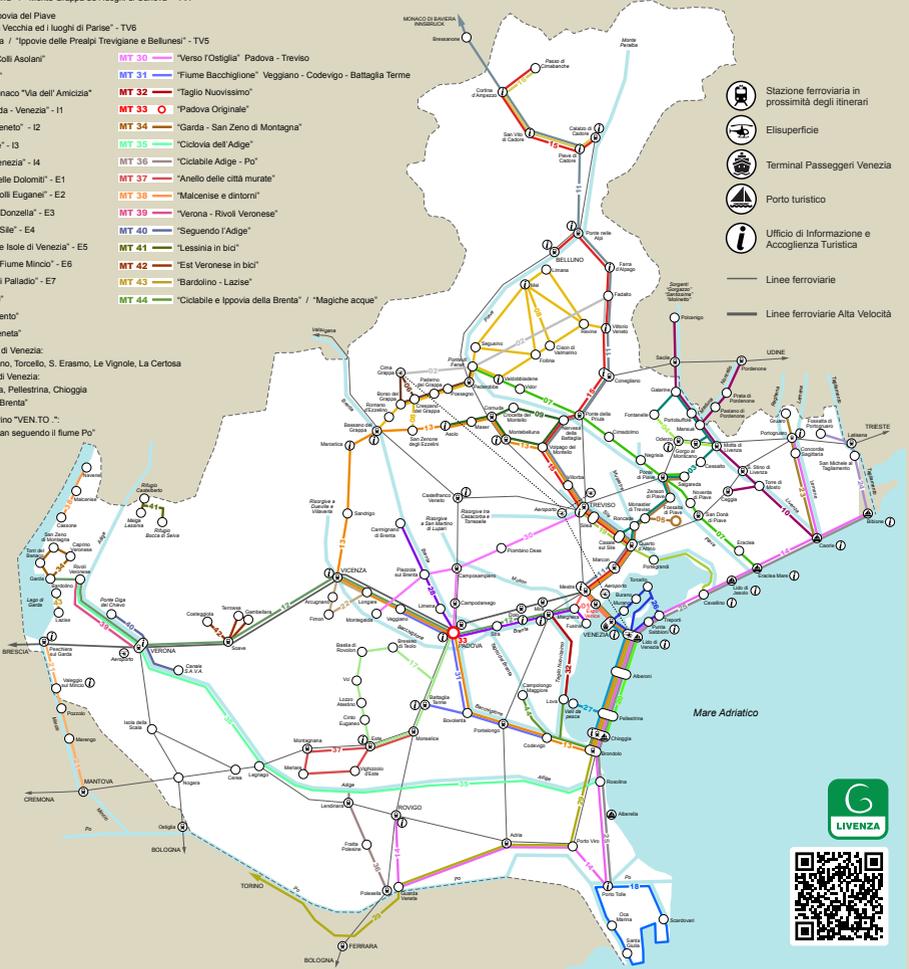
- MT 01 "Venezia e il '900";
- MT 02 "Alta Via delle Prealpi Trevigiane" - TV1
- MT 03 "Dal Sile al Venezia" - TV2
- MT 04 "GiraMonticano" - TV3
- MT 05 "Grande Guerra ed i luoghi di Hemingway" - TV4
Itinerario "La guerra di Hemingway" a Fossalta di Piave (VE)
- MT 06 "Grande Guerra" / "Monte Grappa ed i luoghi di Canova" - TV7
- MT 07 "Piave" / Ippovia del Piave
"Oasi Chiesa Vecchia ed i luoghi di Parise" - TV6
- MT 08 Pedenontana / "Ippovie delle Prealpi Trevigiane e Bellunesi" - TV5
- MT 09 "Montello e Colli Asolani"
- MT 10 "GiraLivenza"
- MT 11 Venezia - Monaco "Via dell' Amicizia"
- MT 12 "Lago di Garda - Venezia" - I1
- MT 13 "Anello del Veneto" - I2
- MT 14 "Via del Mare" - I3
- MT 15 "Dolomiti - Venezia" - I4
- MT 16 "Lunga via delle Dolomiti" - E1
- MT 17 "Anello dei Colli Euganei" - E2
- MT 18 "Anello della Donzella" - E3
- MT 19 "Ciclovia del Sile" - E4
- MT 20 "Ciclovia delle Isole di Venezia" - E5
- MT 21 "Ciclovia del Fiume Mincio" - E6
- MT 22 "I paesaggi di Palladio" - E7
- MT 23 "GiraLemene"
- MT 24 "GiraTagliamento"
- MT 25 "Litoranea Veneta"
- MT 26 Laguna nord di Venezia:
Murano, Burano, Torcello, S. Erasmo, Le Vignole, La Certosa
- MT 27 Laguna sud di Venezia:
Valli da pesca, Pellestrina, Chioggia
- MT 28 "Ciclovia del Brenta"
- MT 29 Venezia - Torino "VEN.TO. 1":
"Da Ca' Roman seguendo il fiume Po"

- MT 30 "Verso l'Ostigia" Padova - Treviso
- MT 31 "Fiume Bacchiglione" Veggiano - Codevigo - Battaglia Terme
- MT 32 "Taglio Nuovissimo"
- MT 33 "Padova Originale"
- MT 34 "Garda - San Zeno di Montagna"
- MT 35 "Ciclovia dell'Adige"
- MT 36 "Ciclovia Adige - Po"
- MT 37 "Anello delle città murate"
- MT 38 "Malcesine e dintorni"
- MT 39 "Verona - Rivoli Veronese"
- MT 40 "Seguendo l'Adige"
- MT 41 "Lessina in bio"
- MT 42 "Est Veronese in bici"
- MT 43 "Bardolino - Lazise"
- MT 44 "Ciclabile e Ippovia della Brenta" / "Magiche acque"

Ideogramma Veneto



- Stazione ferroviaria in prossimità degli itinerari
- Elisuperficie
- Terminal Passeggeri Venezia
- Porto turistico
- Ufficio di Informazione e Accoglienza Turistica



Ideogramma

Ipotesi per la qualificazione della Ciclovía “I5 Treviso - Ostiglia”

a cura di Roberto Pescarollo*

La ex-ferrovia Treviso-Ostiglia si configura come “segno territoriale”, quale storico *corridoio lineare*, costruito tra il 1921 e il 1941 tra le Regioni Veneto e Lombardia.

Una parte dell’originario tracciato è adibito a ciclovía e, all’oggi, è pubblicamente fruibile - da cittadini e cicloturisti - nella tratta Treviso-Montegalda (Vi). La ciclovía è praticabile oggi, in sicurezza per circa 70 km del suo percorso originario, che si estendeva su circa 118 km.

Percorrere in bicicletta, piuttosto che camminare in una “ciclovía lineare” di una ex-ferrovia, è una sensazione unica: ci si trova all’interno di una “galleria naturalistica”, composta principalmente da piantumazioni autoctone arbustive, dove raramente si riesce a trsguardare lo spazio esterno.

Nasce così la necessità di potersi orientare, sia rispetto al susseguirsi delle mete raggiungibili - quindi anche in termini di distanze e tempi percorribili - che di localizzazione dei principali servizi disponibili al fruitore della stessa ciclovía.

.....
*Roberto Pescarollo, architetto-paesaggista, progettista di ciclabili ed itinerari naturalistici, dei masterplan per i corridoi fluviali Piave, Livenza, Monticano e dei masterplan intercomunali sulla pianificazione e sviluppo della mobilità slow IPA-Marca Trevigiana (20 comuni) ed IPA-Opitergino Mottense (12 comuni). Founder di Iniziative Insula, società per servizi di marketing territoriale. Vincitore del Premio “Luigi Piccinato”- per l’Urbanistica e la Pianificazione territoriale - Regione Veneto, edizione 2008.

Non ultimo, poter capire in termini di tempi e direzione, l'importante aspetto della collocazione dei "punti di intersezione", tra il *corridoio lineare* e le viabilità ciclo-pedonali circostanti, che costituiscono le "reti urbane e periurbane" dei territori comunali attraversati dalla stessa Treviso-Ostiglia. Da queste premesse nasce l'ipotesi di qualificare questo strategico itinerario interregionale anche attraverso uno strumento denominabile "Ideogramma Treviso-Ostiglia".

Per sua definizione l'ideogramma è un *simbolo grafico* rappresentante un'idea. Il simbolo grafico è nello specifico quello della metropolitana, presente sino dagli anni '60 del Novecento nelle grandi metropoli. Simbolo che appartiene alla "scuola grafica moderna" ed omaggio a Bob Noorda: uno dei suoi più celebri esponenti.

L'ipotesi di qualificazione è quella di realizzare, usando questo simbolo grafico, una *metropolitana turistica* specificatamente per la "linea Treviso-Ostiglia", rapportandosi nel contempo con la *vision della metropolitana turistica regionale* costituita dalla R.E.V. - Rete Escursionistica Veneta dell'*Ideogramma Veneto*. Strumento grafico, quest'ultimo, realizzato da Iniziative Insula e vincitore di un bando di concorso, indetto dalla CCIAA di Venezia, in occasione di Expo Milano-Venezia del 2015.

Trattasi di realizzare quindi delle idonee cartografie - mappe grafiche e digitali ad opportune scale - con la scelta di efficaci cromie (definendo comunicazione e progettualità con il colore), che facilitano l'utente a localizzare i molteplici "punti di intersezione ed intermodali", rispetto quindi alle linee di bus, stazioni FS con il servizio "Bici al seguito", aree camper, etc. collocati nelle "reti urbane e periurbane" attraversati dalla ciclovia "15-Treviso-Ostiglia". Con questo strumento di comunicazione condiviso, il "corridoio lineare" si arricchirebbe così di "intermodalità", "anelli turistici" e "diretrici turistiche secondarie", con flussi di fruitori che incrementerebbero l'utilizzo dei "servizi di prossimità" esistenti lungo la ciclovia: dalle fontane ai bar, ai servizi igienici, ai meccanici di biciclette, alle farmacie, alle colonnine di ricarica elettrica per e-bike e smartphone, ai luoghi di ristoro/degustazione di prodotti agricoli, oltre che di pernottamento.

L'"Ideogramma Treviso-Ostiglia", nella sua forma digitale, potrebbe essere inserito anche in un sito web di un Ente pubblico comunale o, di un Ente sovracomunale, quale a titolo esemplificativo il Parco del Sile, consultabile attraverso QRCode.

Quindi obiettivo dell'ideogramma è *comunicare graficamente selettive in-*

formazioni turistiche: punti di interesse storico-naturalistici, i servizi alla mobilità lenta...

L'ipotesi di qualificazione prevede anche la realizzazione di una APP – applicazione informatica pubblica senza scopi commerciali - per fornire informazioni turistiche mirate. Un esempio di App pubblica, recentemente realizzata, è quella per gli itinerari interregionali, ciclopedonali e fluviali "GiraLivenza", realizzata da 6 comuni della Provincia di Venezia, con capofila amministrativo il Comune di Torre di Mosto. È stata realizzata con un cofinanziamento regionale, a valere sul PSR /VeGal - Gal Venezia Orientale di Portogruaro, scaricabile dai playstores di Android ed Apple.

Ipotesi APP PUBBLICA Ciclovía "15 Treviso-Ostiglia"

Che cos'è una APP PUBBLICA? Semplicemente una applicazione informatica gestita, con un server dati di proprietà pubblica, da un Ente sovracomunale (a titolo esemplificativo ipotizzabile nell'Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile) o analogamente da un comune, capofila amministrativo, ossia uno dei 15 comuni attraversati, all'oggi, dalla ciclovía "15 Treviso-Ostiglia".

Cosa la caratterizza? L'assenza di ogni forma di pubblicità commerciale, un'informazione semplice ed obiettiva circa itinerari ("anelli" e "direzioni" secondari, rispetto alla linearità della ciclovía Treviso-Ostiglia), punti di interesse storico-naturalistici nei 15 Comuni attraversati, servizi al cicloturista, oltre a enogastronomie e strutture ricettive (o altre necessità richieste dall'utenza)

Inoltre una APP PUBBLICA, deve essere periodicamente (possibilmente ogni 6 mesi) aggiornata dallo stesso comune che vi aderisce, attraverso un intuitivo software di

aggiornamento, evitando costosi canoni di manutenzione/aggiornamento software o servizi di consulenza esterna.

Attivata la APP PUBBLICA, dopo un certo periodo di tempo, molteplici sono i ritorni che si potrebbero configurare dall'uso degli stessi DATA collegati all'utilizzo del servizio: si pensi, solo a titolo esemplificativo, alle statistiche di accesso ai P.O.I., piuttosto che le "tracce negli spostamenti" degli utenti cittadini o turisti...

È un interessante "archivio dati informatici" tutto da sistemizzare per le finalità pubbliche.

Si può ottenere una efficiente APP PUBBLICA, studiando una grafica con rappresentazioni/icone immediate. Quella parzialmente rappresentata a seguire, a titolo puramente esemplificativo, è riferita all'itinerario interregionale "GiraLivenza" ed è stata realizzata da 6 comuni nella Provincia di Venezia.



L'ipotesi di qualificazione della segnaletica prevede l'introduzione della "segnaletica digitale", attraverso l'utilizzo della metodologia realizzata e diffusa dall'algoritmo di Google Maps Bike.

Si inizia a tracciare/geo-referenziare, attraverso imprese certificate a fornire tale servizio tecnico, i punti di "intermodalità", gli "anelli turistici" e le "diretrici turistiche secondarie" - correlandosi con l'ipotesi di "Ideogramma Treviso-Ostiglia" - lungo i molteplici territori comunali attraversati dalla "Ciclovía 15", con l'obiettivo di utilizzare lo smartphone, anche per la puntuale localizzazione della direzione che il cicloturista vorrà prescegliere, unitamente a tempi medi di percorrenza in bicicletta o a piedi, nonché tutte le altre informazioni/funzioni già conosciute dagli utenti che conoscono questa applicazione da anni, in quanto usata nelle loro auto. Questo servizio fornibile da imprese certificate Google, permette contestualmente di realizzare - per ogni uno dei 15 comuni attraversati dalla ciclovía - anche delle *mappe digitali del territorio* con una cartografia su base ortofoto aggiornata, che potrebbe essere liberamente stampata -su necessità- dagli utenti, per i tratti interessati e/o anche per aree limitrofe alla Treviso-Ostiglia, con il fine di agevolare la conoscenza e la *ri-scoperta dei territori*.

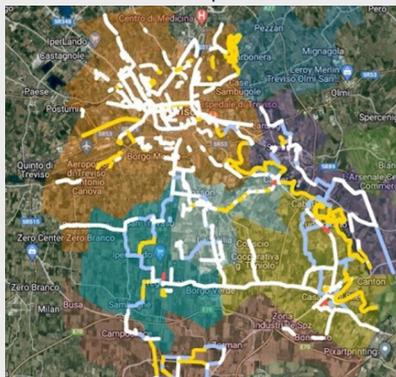
Altra ipotesi di qualificazione consiste nella pianificazione-programmazione di nuove funzioni ESG - Environmental, Social and Governance (ossia Ambiente, Sociale e Governance) da insediare lungo la ciclovía Treviso-Ostiglia. Quali potrebbero essere le funzioni ESG, per definire un innovativo approccio - di medio termine - con stakeholders ed investitori istituzionali, allineandosi così con gli investimenti sostenibili previsti dalla tassonomia EU? In una vision per una pianificazione complessiva di medio termine, inerente l'intero ambito della ciclovía in oggetto, andrebbero localizzate in modo strategico, le tre tipologie d'intervento descritte a seguire contenenti macro-funzioni da collegare con un unitario piano di marketing territoriale:

- a. *"Stazione bike friendly"*: ossia dei luoghi dove prevedere aree gioco tematiche per bambini, unitamente ad una zona bar/ristoro - gestita da pensionati/e del luogo - con area servizi igienici, area/e per ricarica di e-bike e manutenzioni, area noleggio bici anche con servizio di ciclo-guida;

- b. *“Palestra all’aperto”*: ossia dei luoghi dove prevedere da un lato un’area ad uso palestra esterna, con attrezzature specifiche anche per diversamente abili, unitamente ad un’area servizi con panchine e fontana. Se necessario, prevedere un *“vagone”* su ruote, quale volume facilmente removibile, uso magazzino/servizi/spogliatoio realizzato con materiali eco-compatibili. Unitamente all’area della palestra all’aperto, si potrebbe collegare un’idonea tratta della *“Ciclovía Treviso-Ostiglia”*, con il fine di realizzare un *“percorso vita lineare”* o, anche uno a più *“anelli”*, ossia una sorta di *“cammino-percorso salute”* da definire e gestire con la locale ULSS quale servizio periodico nel territorio;

Ipotesi SEGNALETICA DIGITALE e SRE-Stazioni Ricarica Elettrica

Che cosa è una segnaletica digitale? Semplicemente usare lo smartphone dove, attraverso una applicazione informatica di GOOGLE MAPS BIKE, è possibile vedere le tracce di *“anelli”* e *“direttrici”* secondari, rispetto alla linearità della ciclovía Treviso-Ostiglia. Questo servizio utilizza grafica, interfaccia e modalità, molto simili a quelle utilizzate dai navigatori installati nelle auto (appunto dotate di applicazione GOOGLE MAPS), con il vantaggio di essere diffuso a centinaia di migliaia di utenti. Chi può realizzare questo servizio e cosa lo caratterizza? Normalmente viene realizzato da società specializzate, certificate da GOOGLE, ed il servizio permette - nella fase di analisi territoriale - di suddividere in 3 tipologie gli itinerari ciclabili ossia su pista ciclabile propriamente detta, su strade carrabili a bassa intensità di traffico carrabile, su itinerari naturalistici pubblici.



La Stazione Ricarica Elettrica qualificherebbe anche il *“corridoio lineare”* della Ciclovía *“15 Treviso-Ostiglia”* in quanto permetterebbe un servizio sia di ricarica, per e-bike ed eventualmente anche per auto elettriche, oltre che di ricarica agli smartphone di utenti e turisti. Non solo, ma con alcuni sistemi, è possibile anche attivare la *“funzione combinata”* di bike sharing, prevedendo contemporaneamente l’utilizzo di biciclette di proprietà pubblica, opportunamente studiate per questo tipo di utilizzo, generalmente a pagamento. Il progetto sviluppato per le 22 SRE-Stazione Ricarica Elettrica in area UNESCO, è stato una *best practice*, vero e proprio *“progetto di sistema”* con una immagine coordinata e con un importante ruolo assunto dalla gestione. Il progetto di Industrial design *“SRE”* è risultato vincitore a Como del premio *“Iron A’ Design Award”* edizione 2019.



- c. *“Orto sociale e giardino sensoriale”*: ossia definire dei luoghi agricoli contemporaneamente “produttivi”, gestiti da pensionati ed anziani del luogo, oltre che da persone/associazioni intercomunali specializzate, interessate all’ attività di produzione-distribuzione di prodotti orto-frutticoli per scuole, aziende e cittadini/famiglie del territorio. Attraverso cargo-bike elettriche, speciali ceste con ortaggi e frutta potrebbero essere distribuite – anche settimanalmente - dai produttori ai consumatori, utilizzando il *corridoio lineare* della Treviso-Ostiglia. Sicuramente questa funzione necessiterà di uno o più “vagoni” su ruote - quali volumi facilmente removibili - ad uso magazzino/servizi/spogliatoio, realizzati in legno e con materiali eco-compatibili.

Come potrebbe essere finanziate queste attività in linea con i principi ESG ? L’ ipotesi prevede che il finanziamento di queste attività potrebbe essere eseguito da un lato con dei cofinanziamenti a valere sui bandi del PSR Piano Sviluppo Rurale - per il settore agricolo - ossia coinvolgendo le aziende agricole dei territori attraversati dalla ciclovia Treviso-Ostiglia, in un unitario progetto di marketing territoriale affidando loro eventualmente la manutenzione/cura del territorio e/o di parti della stessa ciclovia.

Altra fonte di finanziamento – realizzando nuove imprese femminili/giovanili – potrebbe essere a valere sul POR Piano Operativo Regionale - per il settore imprese - avvalendosi di bandi per il coinvolgimento soprattutto di giovani e di donne, per la costituzione di attività innovative anche con un indirizzo sociale.

Per un *“progetto di sistema”* che comprenda in tutti i 15 Comuni della Treviso-Ostiglia: Ideogramma, Web ed App pubblici, segnaletica digitale ed un numero congruo di nuove attività con un piano di marketing interregionale, realizzabile tra gli Enti ubicati nel tratta interregionale della Treviso-Ostiglia, si potrebbe ricorrere a bandi di co-finanziamento europei, da approfondire con degli europrogettisti, oltre a prossimi bandi del PNRR - Piano Nazionale per la Rinascita e Resilienza.

Parallelamente, attraverso la modalità del partenariato pubblico privato ai sensi della normativa vigente, sarebbe auspicabile promuovere degli incontri zonali, con consulenti specializzati, sui “temi dello sviluppo sostenibile sopra indicati per una qualificazione della Treviso-Ostiglia”, proprio coinvolgendo possibili soggetti pubblici istituzionali e privati, al fine di intervenire alla realizzazione delle opere ipotizzate – in questo caso con costi e tempi definiti – con certezza di un’adeguata capacità di gestione/manutenzione delle stesse.

Bibliografia:

M. Bottini, A. Marcarini, Ferrovie delle meraviglie. L'Italia dei binari dimenticati, Ediciclo, Portogruaro, 2013;

F. Carbonini, Ostiglia - Treviso. Dal 1887 al 1915. Dalle prime idee alla scelta del tracciato per la realizzazione della linea ferroviaria Ostiglia - Treviso, MAT Agenzia di comunicazione, Cerea (VR), 2019;

L. Carlesso, Binari Morti. Storia della Ostiglia - Treviso, Tipografia Veneta, Padova, 2012;

M. De Gennaro, S. Baldan, Progetto Strategico Regionale "Via Ostiglia", Regione del Veneto, 2014;

S. Deromedis, Il manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità. Ideare, pianificare, progettare, promuovere e gestire le infrastrutture ciclabili, Ediciclo, Portogruaro, 2019;

F. Gallina, "La ferrovia Ostiglia - Treviso da linea militare a percorso ciclopedonale, in Alta Padovana. Storia, Cultura, Società, Giugno 2010. pp. 8-47;

G. Memmoli, P. Lillo, L'Ostiglia da ferrovia a greenway tra il Po e il Sile, Treviso, 2011.

Sitografia:

Federazione dei Comuni del Camposampierese: fcc.veneto.it

Ciclabile Treviso - Ostiglia: ciclabile-treviso-ostiglia.it

ASI Agenzia Sviluppo Innovazione: asi-srl.it

IAT Valle Agredo: valleagredo.it

Green Tour: greentourverdeinmovimento.com

Bollettino Ufficiale della Regione Veneto: bur.regione.veneto.it

Magico Veneto: magicoveneto.it

Venezia Novecento: venezianovecento.it





www.ciclabile-treviso-ostiglia.it

ISBN 978-88-6549-635-0



9 788865 496350

www.fcc.veneto.it

www.asi-srl.it