

Progetto
TPAV-C Terminal Plurimodale d'Altura VGATE
Sito
Chioggia (Ve)
Committente
VGATE S.r.l. Via Torino, 151/A 30172 - Mestre (VE) Tel.: 041 258 9700 Fax.: 041 258 9799 e-mail: info@vgate.it Rappresentante legale: Alessandro Santi
Responsabile del progetto
 <p>architettura ingegneria ambiente beni culturali</p>
Arch. Cristiano Paro Via L. Einaudi , 18/1 31030 – Casier (TV) Corso Cavour, 44 37121 - Verona (VR) tel./fax: 0422 670572 e-mail: segreteria@studiop4.it

Strutture e viabilità

STUDIO MARTINI INGEGNERIA S.r.l. info@martiniingegneria.it
Studio certificato per la Qualità, Sicurezza e Ambiente

Dott. Ing. Antonio Martini Via Toti dal Monte, 33 31021 - Mogliano Veneto (TV) Tel.: 041 590 0277 e-mail: info@martiniingegneria.it
Geologo
Dott. Geol. Gino Lucchetta Studio di Geologia tecnica Via Rivette, 9/2 31053 - Pieve di Soligo (TV) tel./fax: 0438 842312 e-mail: ginolucchetta@libero.it e-mail: ginolucchetta@tiscali.it
Agronomo
Dott. Agr. Mauro Miolo Via Marostegana, 27 35016 - Piazzola sul Brenta (PD) tel.: 348 4064304 e-mail: mamiolo@tin.it

Titolo elaborato
RELAZIONE TECNICA VIABILITA' CICLABILE

Con.	Rev.	Nome file	n. elaborato	Tipologia
01	00	TPAV-C_VGATE_R_0018a_Relazione tecnica viabilità ciclabile	0018a	R

Elaborato da:	Revisionato da:	Approvato da:	data	Formato
Studio P4			26/11/2018	A4

Sommario

1. INQUADRAMENTO GENERALE.....	3
1.1 LAGOON, CULTURE AND GREEN.....	4
2. PERCORSI CICLABILI DA P.R.G. - STATO DI FATTO	6
3. PROGETTO	16
3.1 TRACCIATO TERRITORIALE - Ciclo-stazione e percorsi ciclabili	16
3.2 TRACCIATO DI PROGETTO	18
3.3 AMBITI CICLABILI DI PROGETTO	19
4. CONCLUSIONI	33

1. INQUADRAMENTO GENERALE

Il Documento di Economia e Finanza - Allegato Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture - Deliberato dal Consiglio dei Ministri 26 aprile 2018

Al capitolo II.6 CICLOVIE si riporta: *“Infine la rete nazionale delle ciclovie è un nuovo contenuto dello SNIT del 2017 e riprende gli itinerari ciclabili della rete TEN-T, denominata “EuroVelo” (composta da 15 percorsi europei per oltre 70.000 km dei quali 40.000 km già esistenti), nonché altri itinerari di interesse nazionale proposti dalla FIAB Federazione Italiana degli Amici della Bicicletta. In particolare, sono in corso di progettazione e realizzazione la ciclovie VENTO (Venezia-Torino) e la ciclovie Trieste-Venezia, la ciclovie del Garda, la ciclovie del Sole (Verona Firenze), la ciclovie Tirrenica, la ciclovie Adriatica, il Grab di Roma (Grande raccordo anulare della bicicletta), la ciclovie dell’Acquedotto pugliese, la ciclovie della Magna Grecia (da Pachino a Lagonero), la ciclovie della Sardegna”*

Al capitolo IV.7 CICLOVIE si riporta: *“Lo sviluppo di un sistema di ciclovie nazionali sicure e di qualità è tra gli obiettivi che il MIT intende perseguire, in quanto strumento per l’accessibilità e, al contempo, elemento per fruire della bellezza del territorio nazionale. Nell’Allegato al DEF 2017 sono stati individuati gli interventi programmati per le ciclovie prioritarie*

I 4 protocolli d’intesa riguardano la progettazione e la realizzazione tra le altre ciclovie, : “Ciclovie Ven-To” da Venezia (VE) a Torino (TO), siglato tra MIT, MIBACT e Regioni Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Piemonte, lunga 680 km e che fa parte del tratto italiano della Eurovelo 8 (Ciclovie del Mediterraneo).

Nel 2017 al sistema ciclabile nazionale sono aggiunte altre 6 ciclovie di interesse nazionale e, per 3 di queste, sono stati sottoscritti i protocolli di Intesa con le rispettive regioni.”

Tra i nuovi percorsi che hanno integrato l’attuale sistema c’è la: “Ciclovie Adriatica” da Venezia al Gargano attraversando per circa 700 chilometri le regioni di Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo e Molise.

Tracciati che interessano anche l’area di progetto e che si sviluppano parallelamente alla costa dalla città di Venezia al fiume Po e oltre

FIGURA II.6.2: ITINERARI DELLA RETE CICLABILE ITALIANA (BICITALIA)



1.1 LAGOON, CULTURE AND GREEN

Altro progetto di viabilità ciclistica previsto e denominato “Lagoon, culture and green” redatto dal “Consorzio di Promozione e Sviluppo Turistico Po e il suo Delta”.

Progetto che realizza e valorizza i percorsi ciclabili lungo costa, infatti nella planimetria generale di localizzazione dei tracciati ciclabili (TPAV-C_VGATE_D_009_Rete ciclabile di progetto) sono evidenziati i percorsi e gli attraversamenti previsti dal progetto su citato; i vari attraversamenti sono posti sia sul fiume Brenta, uno a est del ponte di Via Romea e l’altro a ovest

2. PERCORSI CICLABILI DA P.R.G. - STATO DI FATTO

Il Piano Regolatore Generale della città di Chioggia, per poter valorizzare al meglio il proprio territorio comunale, prevede diversi percorsi ciclabili che si diramano in tutto il suo territorio come si rileva dalla Tav. 009; in particolare di seguito si analizza l'ambito che comprende l'area tra il Fiume Adige, il Fiume Brenta, il Canale di Valle e il litorale della zona denominata "Isola Verde".



I percorsi di previsione si sviluppano lungo vari tracciati qui di seguito descritti con immagini tratte da Google Street View:

Tratto A) ad est del Canale di Valle, su via Canal di Valle, che andrà ad unirsi a sud con il tratto lungo l'argine del fiume Adige e a nord con il tratto del fiume Brenta;



Tratto B) lungo l'argine del fiume Adige in sinistra idrografica, su "via Lungo Adige", dalla conca di navigazione localizzata a Cavanella d'Adige fino all'accesso della spiaggia posta a foce Adige;



Tratto C) articolati tracciati centrali, passanti nel “Parco degli Orti” e “Ca’ Lino”, che metteranno in comunicazione i tratti sull’argine in sinistra idrografica del fiume Adige con i tratti lungo l’argine in destra idrografica del fiume Brenta e viceversa;



Tratto D) lungo l’argine del fiume Brenta in destra idrografica, su “via Lungo Brenta”, previsti su sedime stradale esistente che si andranno poi a collegare al tracciato lungo il Canale di Valle e alla pista ciclabile già esistente lungo il Canale vecchio Brenta;



Tratto E) tracciati che da “via Lungo Adige” si uniscono ai tracciati posti su “via Canal di Valle”, passando per la località di Sant’Anna, e che sorgono su “via Cannoni”, “via Pegorina” e “via Bruno Maderna”;



In particolare i percorsi su “via Canal di Valle”, “via Lungo Adige”, “via Lungo Brenta”, “via Cannoni”, “via Pegorina” e “via Bruno Maderna” e parte dei tracciati centrali si sviluppano su strade secondarie esistenti, poco frequentate e facilmente utilizzabili dai ciclisti; diversamente una parte dei tracciati centrali sono strade bianche utilizzate prevalentemente dagli agricoltori locali.

Presenti anche percorsi ciclabili già esistenti come quello ubicato lungo l’argine est del “Canale Vecchio Brenta” e quello collocato su via Lungo Brenta.

Sono presenti inoltre diverse aree di interesse naturalistico e paesaggistico che potranno essere raggiunte utilizzando i percorsi ciclabili precedentemente descritti, come ad esempio:

- conca di navigazione del canale di Valle a Cavanella d'Adige;



- Bosco Nordio;



- area naturale “Marina Foce Adige”;



- litorale di “Isola Verde”;



- zona dunale posta a sud della foce del fiume Brenta;



- parco degli Orti;



- canale vecchio Brenta;



- frazione di Ca' Lino;



- villa Ca' Lisatti;



- Punta Busiola;



Sono inoltre presenti infrastrutture turistiche lungo tutta l'area di "Isola Verde" come ad esempio campeggi, alberghi, bar, ristoranti, trattorie, affittacamere, ecc..

Per quanto riguarda i campeggi, ne si rilevano 4 tra cui "Camping Smeraldo", "Camping la Conchiglia", "Camping Adige" ed il più importante ovvero il Campeggio "Isamar Holiday Village" posto in foce Adige, in sinistra idrografica, ed avente una superficie di circa 315'000 metri quadrati; vi è presente anche un residence , struttura separata dal camping, ma comunque facente parte del complesso.

E' presente anche uno stabile" che mette a disposizione diversi alloggi dove poter soggiornare.

3. PROGETTO

3.1 TRACCIATO TERRITORIALE - Ciclo-stazione e percorsi ciclabili

Il circuito di progetto si inserisce nel sistema ciclabile nazionale che prevede due ciclovie nell'ambito di progetto: la "*Ciclovía Ven-To*" e la "*Ciclovía Adriatica*" che partendo da Venezia corrono parallelamente alla costa fino al fiume Po e pertanto intersecando l'ambito di progetto.

La scelta del circuito ciclabile risulta un valore aggiunto al sistema ciclabile nazionale alla in quanto il progetto si pone l'obiettivo di valorizzare la spiaggia di Isola Verde e l'ambito del circuito, innestandosi su due dorsali nazionali

Inoltre il circuito proposto è autonomamente funzionale, nell'attesa della realizzazione delle due ciclovie nazionali

Infatti nella pianificazione proposta non vi è solo l'idea di valorizzare, dal punto di vista turistico, Isola Verde ma anche tutta l'area compresa tra il Fiume Adige e Brenta, realizzando un percorso che, partendo dalla stazione ferroviaria di Sant'Anna di Chioggia, percorrerà tutta la zona in senso "orario", passando lungo l'argine del fiume Adige, lungo Isola Verde fino ad arrivare al terminal potendo poi da lì percorrere il tracciato di ritorno fino ad arrivare alla stazione di Sant'Anna.

Nell'ottica di integrazione treno/ciclovie il perno centrale del percorso territoriale è la ciclo-stazione di Sant'Anna di Chioggia, a sud del territorio comunale, la cui realizzazione è legata alla sistemazione dello snodo ferroviario relativo alla fermata del treno-blocco che trasporterà i container dalla diga foranea alle varie destinazioni designate.

Il circuito ciclabile avrà come punto di partenza la ciclo-stazione, ed avrà uno sviluppo di 42,2 km, di cui 11,1 km di pista ciclabile di nuova realizzazione, 4,25 km di pista ciclabile esistente (lungo "Canale vecchio Brenta") e i rimanenti 27 km su tracciati di previsione da P.R.G.

Diversamente, con arrivo finale alla stazione di Chioggia, avrà uno sviluppo pari a 33,3 km (sola andata).

Il circuito ciclabile proposto sarà percorso in senso antiorario in modo che l'arco solare sia prevalentemente alle spalle del ciclista garantendo minor probabilità di abbagliamento. Partendo dalla ciclo-stazione si percorrerà verso sud il tratto ciclabile lungo via Canal di Valle dove alla fine del tracciato si arriverà alla conca di navigazione a Cavanella d'Adige. Successivamente si proseguirà su via Lungo Adige che percorrerà tutto l'argine Adige in sinistra idrografica; le principali aree di interesse che si potranno raggiungere percorrendo questo tratto sono il Bosco Nordio, Marina Foce Adige e la spiaggia posta in sinistra idrografica della foce Adige.

Alla fine del tracciato di via Lungo Adige si proseguirà verso nord immettendosi così al tracciato di progetto, che verrà descritto nel sotto capitolo successivo; tramite i suddetti percorsi le principali aree di interesse che si potranno raggiungere sono Ca' Lino, il parco degli orti e la zona di "Isola Verde" comprensiva anche della zona dunale. Una volta di ritorno dal tracciato di progetto si percorrerà via Lungo Brenta dove, alla fine della suddetta via, si proseguirà verso sud, lungo la pista ciclabile già esistente sull'argine est del Canale Vecchio Brenta e, tramite un breve tratto su via Lungo Adige, si proseguirà verso ovest su via Cannoni arrivando così in località Sant'Anna, con arrivo finale alla ciclo-stazione.

Lo stesso circuito può essere percorso anche in senso orario, ma con maggiori problemi di abbagliamento del cicloturista.

Sarà inoltre necessaria la realizzazione di un sovrappasso ciclabile in corrispondenza del nuovo sedime ferroviario di progetto.



3.2 TRACCIATO DI PROGETTO

Il progetto del tratto ciclabile di nuova realizzazione si articola complessivamente in vari ambiti che si collegheranno al circuito ciclabile territoriale sopra descritto.

L'**ambito 3** corrisponde al punto di partenza, che inizia dal tratto di raccordo ciclabile posto a lato campagna, a sud di via Lungo Brenta, ove confluiscono i tracciati di previsione da P.R.G. che attraversano il "Parco degli Orti".

Questo termina in corrispondenza del tunnel dunale che immette allo snodo ciclabile del sistema di progetto.

Il ciclista tramite lo **snodo ciclabile** andrà ad innestarsi alla rampa di salita, corrispondente all'**ambito 4**, posto in foce Brenta in destra idrografica, che porterà il tracciato in quota ponte. Dallo snodo ciclabile, qualora si decidesse di non proseguire per il tratto in ponte, ci si potrà dirigere dalla

parte opposta, per il tratto lungo l'argine Brenta in destra idrografico, inquadrato negli **ambiti 2 e 1**; diversamente dal suddetto snodo si potrà anche accedere alla spiaggia.

Dall'**ambito 4**, imboccata la rampa di salita verso il ponte, si percorrerà interamente quest'ultimo, localizzato come **ambito 5**, proseguendo poi obbligatoriamente in diga foranea, dove il percorso si snoderà lungo tutto il perimetro della stessa fino ad arrivare in punta faro.

Arrivati a punta faro si ritorna indietro ripercorrendo il tratto in diga foranea, il tratto in ponte e infine si percorre il tratto posto su argine Brenta in destra idrografico (via Lungo Brenta) che si collegherà ai tracciati di previsione per ritornare alla ciclo-stazione di Sant'Anna.

Il percorso ciclabile di progetto si sviluppa omogeneamente per tutto il tracciato di intervento con una larghezza di 2,50 ml. in tutte le sezioni.

In alcuni ambiti la piattaforma stradale assumerà valori superiori a 2,50 ml. in quanto necessari per la manutenzione degli argini, diga foranea, accessi di servizio ecc.

Durante le ore notturne l'accesso alla pista ciclabile in diga foranea verrà chiuso al pubblico, per motivi di pubblica sicurezza, tramite un cancello posto in corrispondenza della sommità della diga foranea come da "particolare percorso ciclabile viadotto/terminal in TAV. n. 009a".

3.3 AMBITI CICLABILI DI PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione di diversi tratti qui di seguito suddivisi, per una chiara identificazione si rimanda alla Tav. 9a:

AMBITO	SVILUPPO	SEZIONI (Tav n. 9 e 9a)	TIPO	LUNGHEZZA	LARGHEZZA
1	Riorganizzazione e allargamento percorso ciclabile esistente		Sede propria	900 m.	2,50 ml.
2	Tracciato di progetto su argine	A - A'	Separata da piattaforma stradale	1,5 km.	2,50 ml.
	Ponte su nuovo corso d'acqua	B - B'	Separata da piattaforma stradale	4,5 ml.	2,50 ml.
3	Tratto di raccordo lato sud (campagna)	A - A' B - B'	Separata da piattaforma stradale	1,30 km.	2,50 ml.
4	Rampa di salita	C - C' D - D'	Separata da piattaforma stradale	570 m.	2,50 ml.
5	Ponte	E - E' F - F'	Separata da piattaforma stradale	2,80 km.	2,50 ml.
6	Diga foranea	G - G'	Separata da piattaforma stradale	4,00 km.	2,50 ml.
TOT.				11,1 km.	

AMBITO 1 - Riorganizzazione e ampliamento percorso ciclabile esistente lungo l'argine del fiume Brenta, di larghezza media attuale pari a 1,5 ml orientata da est a ovest (ritorno). La riorganizzazione del tratto si svilupperà in piano, su intera sede stradale esistente (*via Lungo*

Brenta), come previsto da P.R.G., per una lunghezza di 900 ml.; il tratto interessato è compreso, da ovest verso est, dalla seconda traversa (via S. Giuseppe) fino alla quinta traversa di via Lungo Brenta.

Sarà effettuato un allargamento lungo argine per l'intero tratto di ml. 1,00 per omogeneizzare la larghezza del tratto con quella standard di 2,50 ml. di progetto.

AMBITO 2 - Tratto di progetto su argine/strada esistente con ponte su riapertura canale d'acqua, che comprende, nella **Tav. n. 9a**, le sezioni **A - A'** e **B - B'** ed è orientato da est a ovest (ritorno); si svilupperà in piano, separata dalla piattaforma stradale (*via Lungo Brenta*), come previsto da P.R.G., e sarà di lunghezza pari a 1,5 km e di larghezza pari a 2,50 m.

Lungo il tratto saranno mantenuti i 5,00 ml. di larghezza del sedime attuale della strada per consentire il passaggio dei mezzi di manutenzione dell'argine del Brenta; saranno presenti, inoltre, barriere naturali composte da riporti di terreno e vegetazione per ridurre gli impatti acustici dovuti al passaggio di mezzi pesanti.

Sarà presente anche un tratto su **ponte** che si svilupperà per una lunghezza di 4,5 ml. sopra al tratto di apertura del nuovo canale d'acqua; questo tratto potrà essere individuato nella sezione **B - B'**.

AMBITO 3 - Tratto di raccordo tracciati ciclabili esistenti lato sud (campagna), che comprende, nella **Tav. n. 9a**, le sezioni **A - A'** e **B - B'**, orientato verso nord-est (andata) e nord-ovest (ritorno); si svilupperà in piano, separata dalla piattaforma stradale, e avrà la finalità di collegare i vari tracciati ciclabili di previsione da P.R.G.

Il tracciato si svilupperà, da ovest verso est, per un primo tratto su campagna, avente una larghezza di 2,5 ml. e una lunghezza di 750 ml.; successivamente si svilupperà per un tratto su area denominata da P.R.G. "Zone umide e canneti", tramite passerella, che avrà una larghezza di 2,5 ml. e una lunghezza di 240 ml.

Quest'ultimo tratto si inserirà nel tratto carraio di servizio predisposto sia per consentire l'accesso all'albergo, sia per consentire al passaggio dei mezzi di manutenzione della spiaggia; avrà una lunghezza di 300 ml. ed una larghezza di 7 ml.

Infine il tracciato si conclude con il **tunnel dunale**, passante della zona dunosa, avente una larghezza di 7 ml. e una lunghezza di 65 ml., consentendo sia di proseguire sulla spiaggia che di proseguire sul tratto in argine Brenta percorrendo lo snodo ciclabile.

SNODO CICLABILE, posizionato sotto il viadotto infrastrutturale, dopo la zona dunosa, su spiaggia.

Trattandosi di possibile punto di sosta dei ciclisti, avrà una larghezza di 4 ml. ed una larghezza di 23 ml.

Il suddetto snodo consentirà di mettere in comunicazione vari tracciati quali il percorso lungo argine Brenta, quello su ponte, il tracciato di collegamento che a sua volta comunica con i tracciati provenienti da “Parco degli Orti”, la spiaggia



AMBITO 4 - Rampa di salita in quota ponte, che comprende, nella **Tav. n. 9a**, le sezioni **C - C'** e **D - D'**, orientato verso nord-est (andata) e nord-ovest (ritorno); si svilupperà in pendenza separata dalla piattaforma stradale, per una lunghezza di 570 m. ed avrà una larghezza di 2,50 m.

Nel tratto terminale presenta una barriera fonoassorbente per ridurre gli impatti acustici provenienti da strade/ferrovia.

AMBITO 5 - Tratto in ponte, che comprende, nella **Tav. n. 9a**, le sezioni **E - E'** e **F - F'**, orientato verso nord-est (andata) e nord-ovest (ritorno); si svilupperà in leggera salita, per 1,30 km, con una pendenza del 1,20 % ed in discesa per una lunghezza di 1,5 km con una pendenza dell' 1,20%.

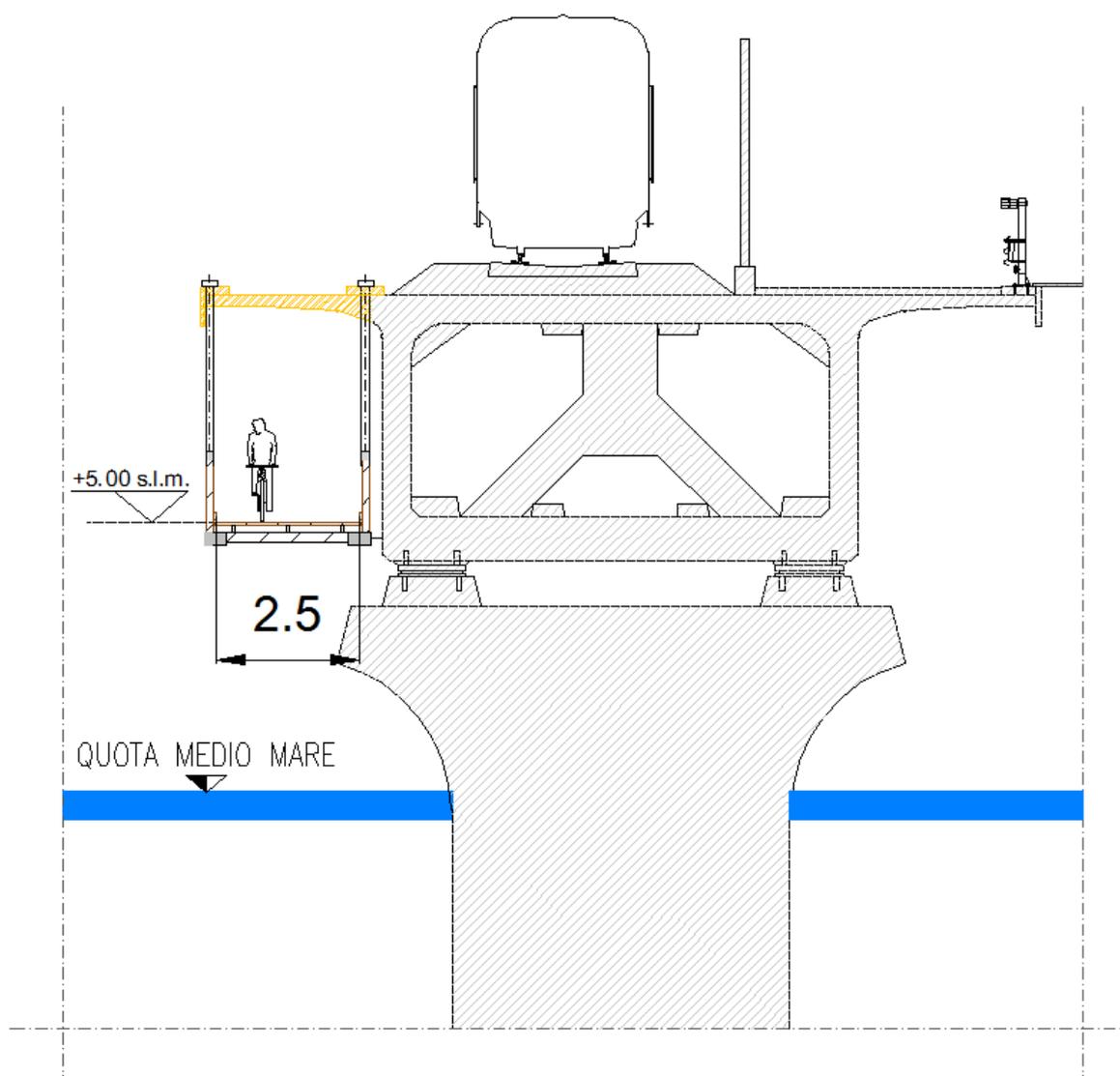
Sarà separato dal sedime ferroviario da una barriera fonoassorbente. Avrà una lunghezza complessiva di 2,8 km. per una larghezza di 2,50 m.

Alternativa progettuale tratto in ponte

In alternativa, economicamente non percorribile in tale fase, si potrebbe prevedere una soluzione con il piano rotabile ad una altezza di 5 ml. dalla quota medio mare.

Questo permetterebbe di differenziarsi di livello del piano ferrovia, con i relativi benefici acustici all'intervento, ma comporterebbe problemi per la navigazione sotto costa

Pertanto dal punto di vista costruttivo potrebbe essere appesa all'ala del monolite ferroviario e vincolata ai piloni centrali del ponte potendo così divenire essa stessa un' attrazione turistica.



Per quanto riguarda il conflitto tra questa soluzione e la navigazione sotto costa si evidenzia che la soluzione principale permette, in corrispondenza delle pile centrali, il passaggio di imbarcazioni con ingombro in altezza di 20 ml., mentre con tale soluzione ci si limiterebbe a 5 ml. di altezza netta.

Interrompendo la pista ciclabile in corrispondenza delle campate centrali del ponte di progetto e inserendo una struttura mobile simile al Ponte di Vizcaya (realizzato nella città di Bilbao in Spagna) appesa sempre sull'ala del monolite ferroviario, si mantengono i 20 ml. di luce libera.

Il passaggio diventerebbe esso stesso attrazione turistica, ma i costi di realizzazione sono insostenibili solo ed esclusivamente a carico del proponente, vista la particolarità tecnico-costruttiva.



Particolare costruttivo passerella mobile

AMBITO 6 - Tratto in diga foranea, che comprende, nella **Tav. n. 9a**, la sezione **G - G'**, e si sviluppa lungo tutto il perimetro della diga stessa, separata dalla piattaforma del terminal, per una lunghezza di 4 km e una larghezza di 2,50 m , con arrivo a punta faro; l'intera sommità della diga sarà di larghezza pari a 5 ml. per consentire l'accesso di servizio per la manutenzione agli impianti eolici e del faro.

Sarà presente una barriera fonoassorbente curvilinea sia per ridurre gli impatti acustici provenienti dal terminal sia per eliminare totalmente l'impatto visivo del terminal stesso.

Inoltre quest'ultima durante le ore centrali/pomeridiane della giornata potrà fornire protezione dal sole, consentendo al cicloturista di fermarsi e di poter ammirare il panorama, in direzione nord del mare aperto ed ovest della spiaggia di Sottomarina.

Dalle immagini render si può constatare come la barriera riesca a eliminare efficacemente l'impatto visivo dalla diga foranea, schermando completamente al cicloturista gru e container.

Si può inoltre notare in lontananza la pala eolica appositamente posizionata per chiudere il punto di fuga.

Le seguenti immagini rappresentano il tratto di pista ciclabile su diga foranea durante le varie ore del giorno:

- immagine rappresentante la vista alle ore 08:00



- immagine rappresentante la vista alle ore 10:00



- immagine rappresentante la vista alle ore 14:00



- immagine rappresentante la vista alle ore 16:00



Salendo di quota, come risulta dalle successive 2 immagini, si comprende chiaramente il valore paesaggistico della barriera, che riesce a schermare nettamente la pista ciclabile dal terminal consentendo la protezione del ciclista dalla zona portuale e la protezione della zona portuale stessa dai fruitori ciclisti; due diverse attività vicine ma non in conflitto





Le seguenti immagini render evidenziano il tratto ciclabile finale prima dell'arrivo al faro, durante le varie ore del giorno.

Essendo il tratto di pista esposto a sud est non presenta momenti della giornata in cui c'è una protezione dai raggi solari, pertanto si è pensato di predisporre un punto di ristoro per i ciclisti in punta faro

Le immagini seguenti esprimono la suggestione del luogo che si viene a progettare.

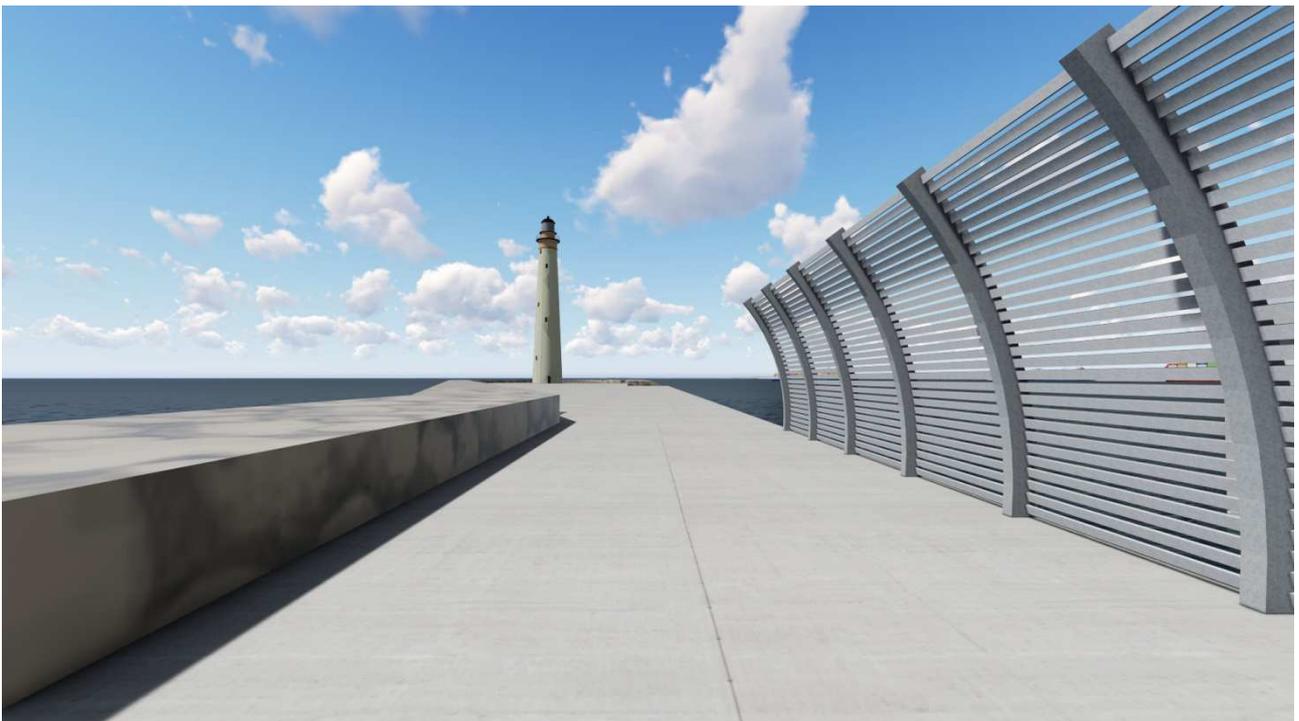
- immagine rappresentante la vista alle ore 08:00



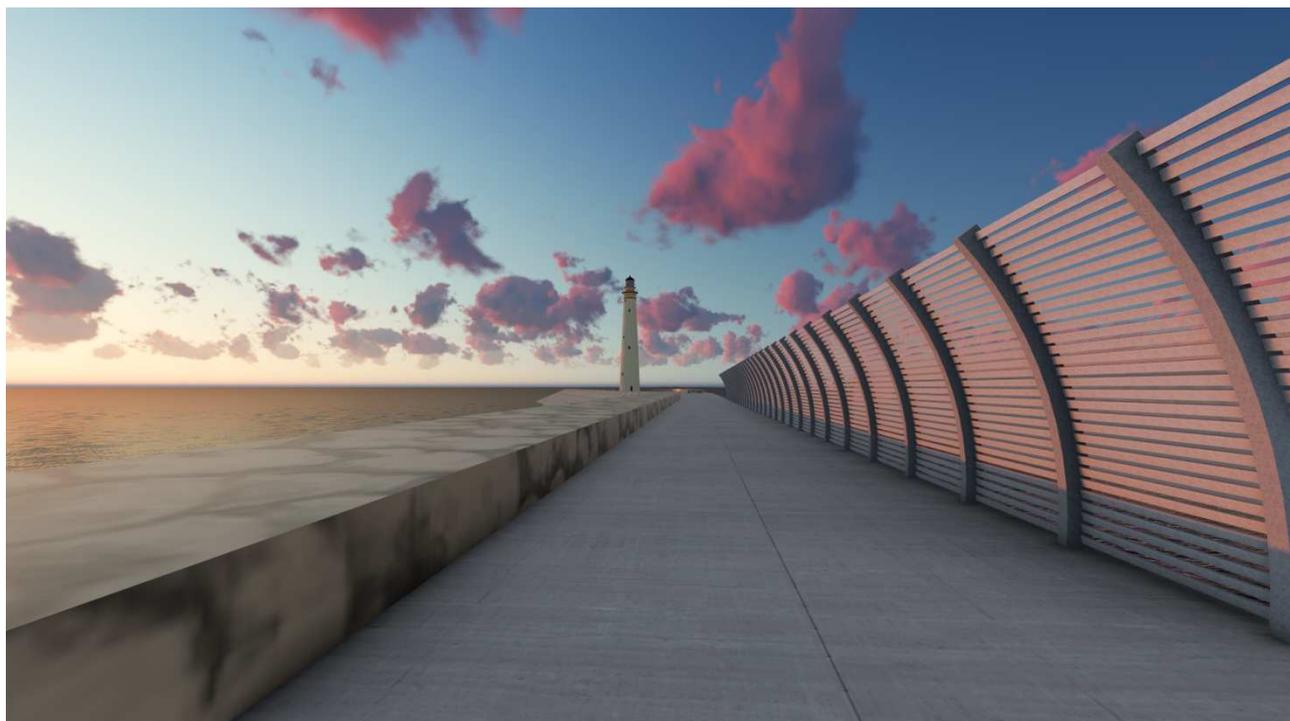
- immagine rappresentante la vista alle ore 11:00



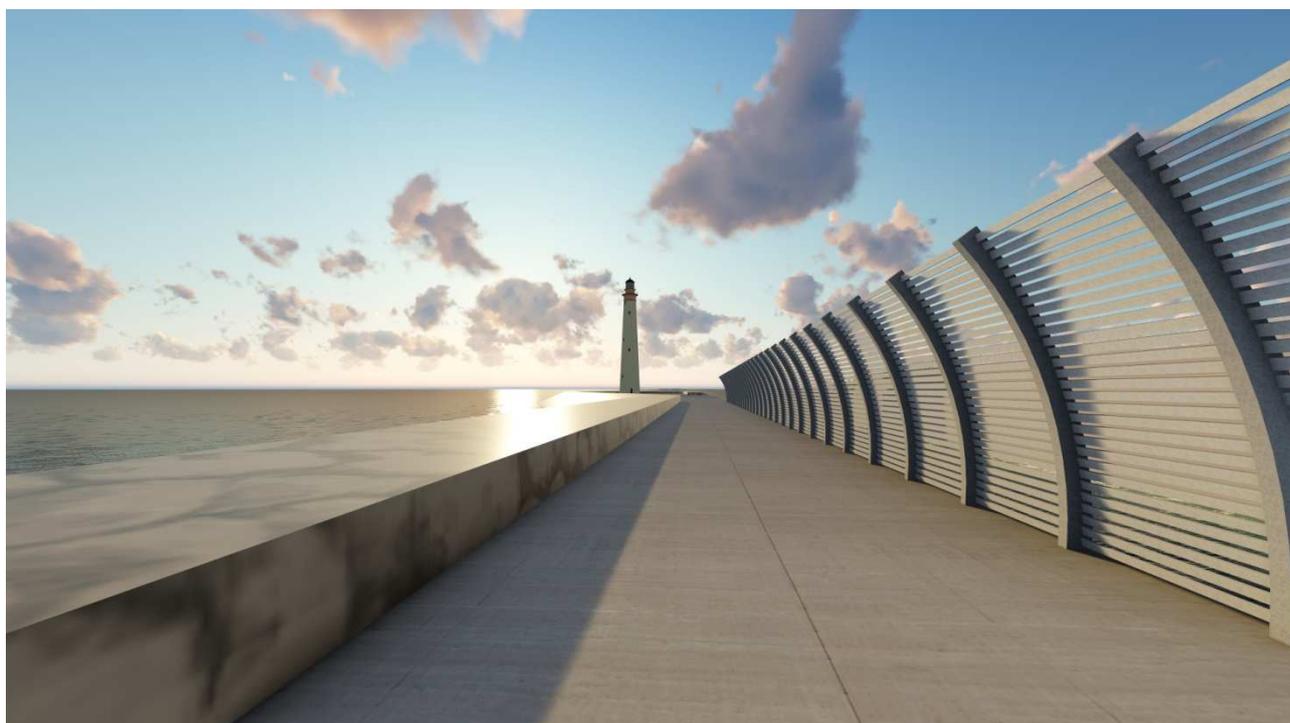
- immagine rappresentante la vista alle ore 15:00



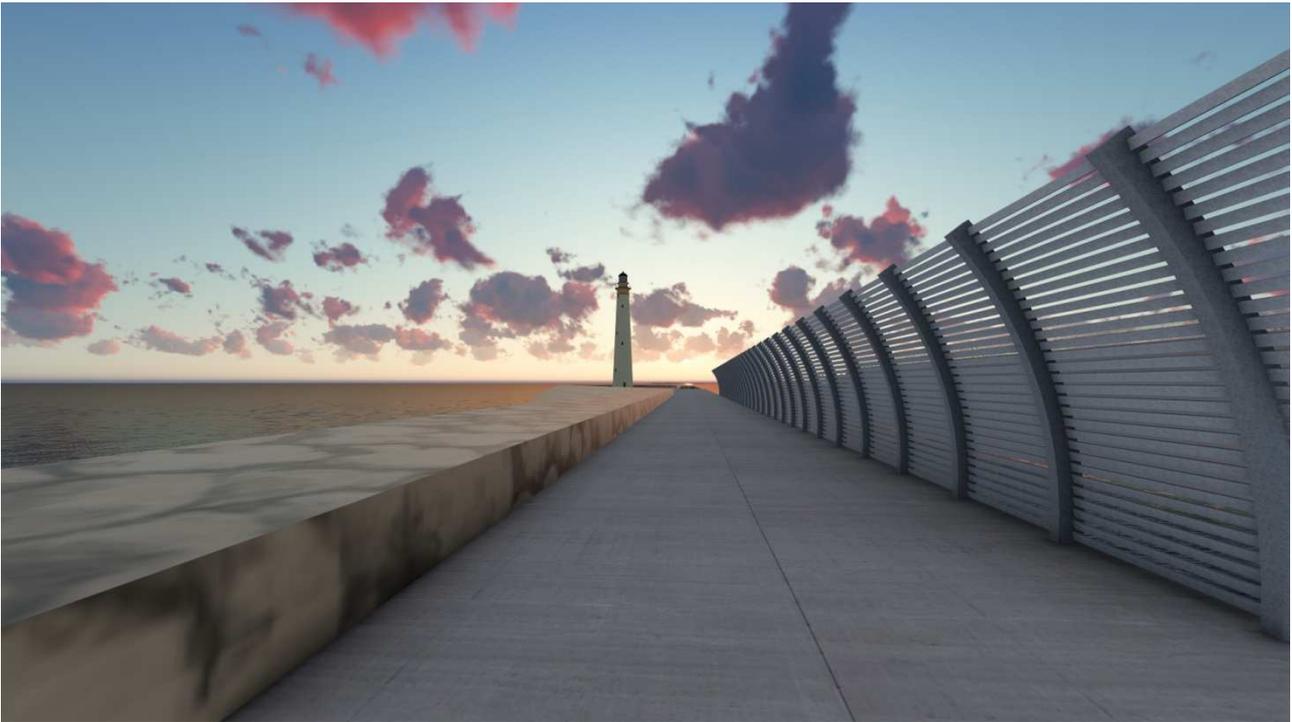
- immagine rappresentante la vista alle ore 17:00



- immagine rappresentante la vista alle ore 18:00



- immagine rappresentante la vista alle ore 19:00



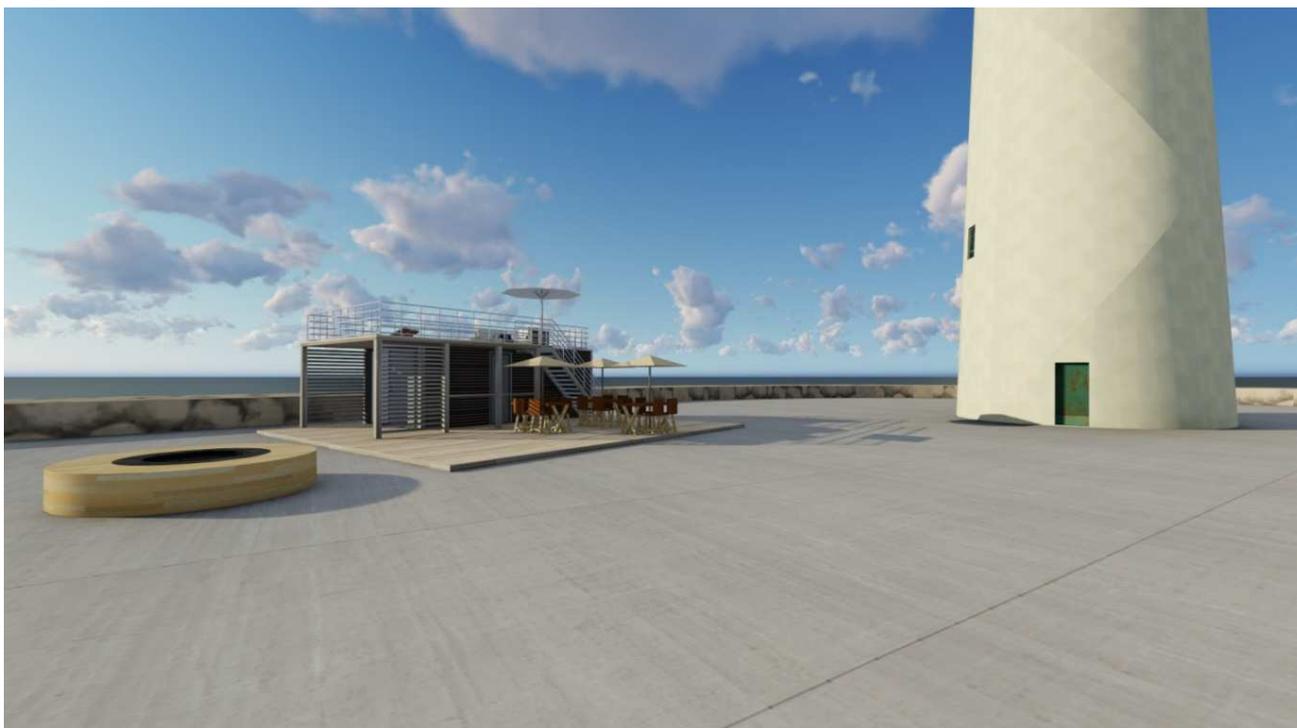
Punta faro, punto di eccellenza del percorso dove si potrà trovare un punto ristoro e si potrà godere della vista panoramica verso sud-ovest, del tratto di costa compreso tra “Isola verde” e “Rosolina Mare” ed in particolare della foce del fiume Adige.

Inoltre tale punto diviene una visuale preferenziale per lo “spettacolo” dell’ingresso delle grandi navi portacontainer al terminal. Attrazione turistica vera e propria come già avviene alle bocche del Canale di Panama

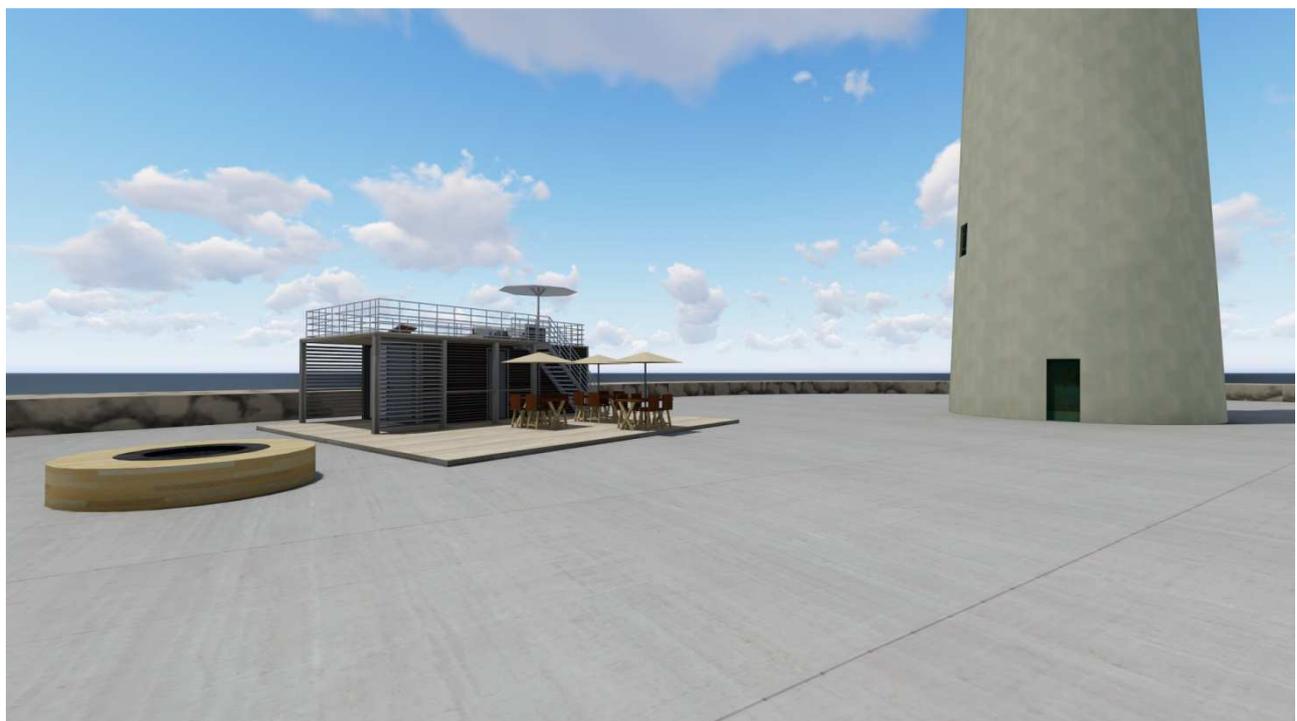
- immagine rappresentante la vista alle ore 08:00



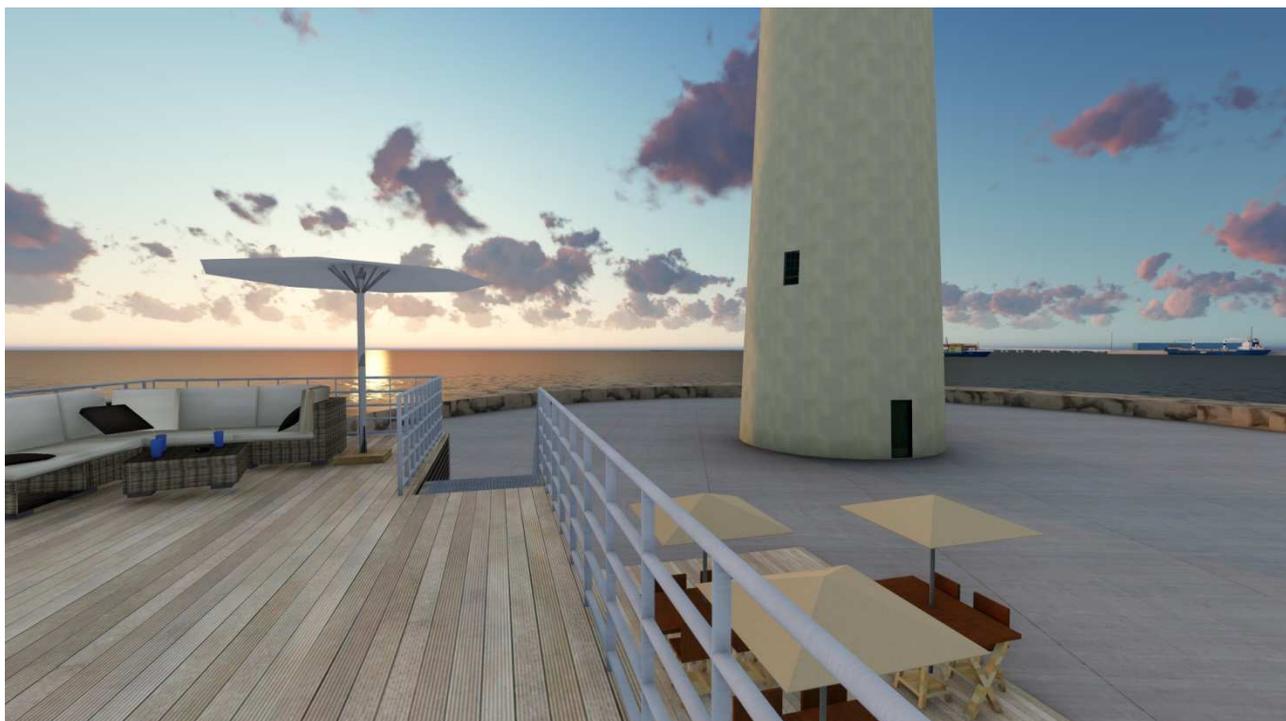
- immagine rappresentante la vista alle ore 11:00



- immagine rappresentante la vista alle ore 16:00



- immagine rappresentante la vista alle ore 19:00



Infine di seguito immagini render con vista del tragitto di ritorno con i rispettivi orari:

- immagine rappresentante la vista alle ore 11:00



- immagine rappresentante la schermatura visiva del tragitto di ritorno



4. CONCLUSIONI

Il progetto si sviluppa all'interno di un contesto non sviluppato dal punto di vista cicloturistico ma, se ben valorizzato, sarà in grado di incrementare in maniera importante il turismo sostenibile nell'area inserito nel sistema ciclabile nazionale che prevede due ciclovie nell'ambito di progetto: la *“Ciclovía Ven-To”* e la *“Ciclovía Adriatica”*.

Successivamente alla conclusione dell'opera, nell'area compresa tra Fiume Adige, il Fiume Brenta, il Canale di Valle fino alla spiaggia della zona *“Isola Verde”*, l'intero ambito potrà così diventare un punto chiave di attrazione turistica e cicloturistica, andando a beneficio dell'economia locale; in particolare le principali zone che ne potranno beneficiare sono il *“Parco degli orti”*, la zona agricola degli orti, le frazioni di Sant'Anna e Ca' Lino, la zona *“Isola Verde”*, la zona di Cavanella d'Adige, ecc...

Per poter garantire questo indotto commerciale saranno messi in rete i percorsi ciclabili, come da previsione dal Piano Regolatore Generale del Comune di Chioggia, e connessi ai percorsi ciclabili di progetto; in più verrà previsto uno snodo ferroviario nella località di Sant'Anna ove verrà costruita una ciclo-stazione per poter così sfruttare al meglio i futuri percorsi ciclabili anche in ottica di sistema ciclabile nazionale.

Vi è anche una vasta presenza di infrastrutture turistiche lungo l'area di *“Isola Verde”* come ad esempio campeggi, alberghi, bar, ristoranti, trattorie, affittacamere, bed and breakfast che potranno beneficiare indirettamente dell'aumento del turismo che si andrà a verificare; nella zona di

Ca' Lino, invece, si potranno prevedere degli edifici tipo affittacamere o bed and breakfast che potranno essere messi a disposizione dei cicloturisti.

Tale circuito potrà avere come punto di partenza una qualsiasi delle strutture ricettive poste nell'ambito del circuito stesso e pertanto un incentivo ai pernottamenti nelle strutture turistiche locali, non solo in litorale ma anche all'interno del territorio

Visto il consistente flusso nazionale e internazionale di ciclisti previsto potrà divenire economicamente conveniente, per le proprietà, ripristinare e rimettere in funzione le bilance esistenti, ora chiuse, poste lungo l'argine del fiume.

Il chiosco in spiaggia in corrispondenza dell'area di progetto, attualmente frequentato da soggetti che apprezzano la naturalità del luogo, potrà incrementare il proprio volume d'affari con i servizi ai cicloturisti che transitano per lo snodo ciclabile del progetto.

Punta faro potrà diventare punto rilevante del sistema ciclabile nazionale, per la vista sia del paesaggio costiero che del passaggio delle navi container , come avviene all'imbocco delle chiuse del canale di Panama.

Il tratto di pista ciclabile in ponte si presenta a ridosso della barriera acustica in corrispondenza della linea ferroviaria, ma potrebbe essere realizzato con una soluzione diversa in modo da allontanarlo dalla linea ferroviaria stessa.