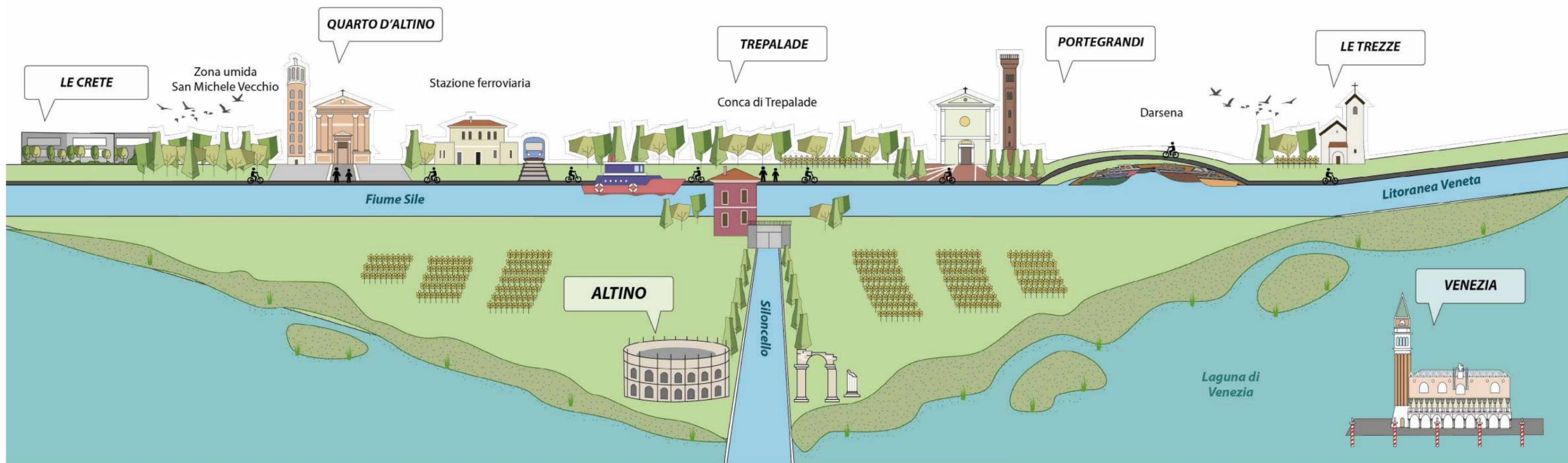




Comune di
Quarto d'Altino
Città Archeologica

DOCUMENTO STRATEGICO PER LA CITTÀ

Quaderno d'inesco



DOCUMENTO STRATEGICO DEL SINDACO

Sindaco: **Claudio Grosso**

Assessore: **Stefania Borga**

Responsabile U.T: **Gianmaria Barbieri**

Redazione: **Terre s.r.l.**

Stefano Maria Doardo
Alessandra Simonini

Giulia Minto



Terre s.r.l.

Sede legale: Via Brusade, 81- 30027 San Donà di Piave Sede operativa:
Torre EVA - Via Bruno Maderna, 7, 30174 Venezia VE | terre@terre-srl.com
| terre.srl@pec.it | www.terre-srl.com R.E.A.: VE - 400008 |

INDICE

PREMESSA

1. Dove siamo? INQUADRAMENTO TERRITORIALE

- 1.1 Figura storica
- 1.2 Figura territoriale
- 1.3 Figura locale
- 1.4 Figura pianificatoria territoriale
- 1.5 Figura pianificatoria locale
- 1.6 Figura pianificatoria territoriale-Aree agricole
- 1.7 Figura pianificatoria locale-Usi del suolo

2. Quale vocazione? VISIONE

- 2.1 Il brand
- 2.2 I tre assi strategici

3. Quali punti di forza? ASSI STRATEGICI

- 3.1 Città Unica: *Zona archeologica
Sile e Laguna di Venezia
Zona industriale*
- 3.2 Città Abitabile: *Capoluogo
Frazioni*
- 3.3 Città Accessibile: *Stazione porta sul Sile e TPL
Hub autostradale
Nautico - ciclabile*

4. Dove interveniamo? FIGURA STRATEGICA

- 4.1 Scala territoriale
- 4.2 Scala locale
- 4.3 Glossario scenari obiettivo
- 4.4 Piano guida ambiti strategici
- 4.5 Mobilità lenta - piano guida
- 4.6 Mobilità veloce - piano guida
- 4.7 Schema direttore
- 4.8 Azioni prioritarie

5. Come interveniamo? FIGURA OPERATIVA

- 5.1 Presidi di comunità
- 5.2 Piazza lineare
- 5.3 Relazioni urbane
- 5.4 Porta Laguna di Portegrandi

Conclusioni

PREMESSA

Il masterplan, è un documento strategico e programmatico, offre una visione articolata di un Progetto di Città sviluppato in tre pilastri identitari: QUARTO D'ALTINO "UNICA", "ABITABILE", "ACCESSIBILE".

La visione territoriale è una rappresentazione ideale e aspirazionale del futuro di un determinato territorio, che riflette gli obiettivi, i valori e le ambizioni della comunità o degli attori coinvolti nella sua pianificazione e gestione.

Essenzialmente, si tratta di un quadro concettuale che descrive come si vorrebbe che il territorio si sviluppasse nel lungo periodo, integrando considerazioni relative a sviluppo urbano, economico, sociale, culturale e ambientale e serve da guida per orientare le decisioni e le azioni di pianificazione e sviluppo a livello locale, regionale o nazionale al fine di perseguire gli obiettivi e realizzare la visione delineata.

Ogni pilastro si traduce in una possibile traiettoria di valorizzazione, denominata "scenario obiettivo" o "visione strategica". Una rappresentazione di come potrebbe evolvere una determinata area geografica nel tempo, sulla base di obiettivi specifici definiti dalle autorità competenti o dagli stakeholder interessati. Una visione che emerge dalla combinazione di idee, progetti, tendenze e modelli consolidati di utilizzo del territorio, rappresentando le aspettative, aspirazioni e desideri della comunità.

Le strategie operative delineate per realizzare questi tre scenari coinvolgono e integrano varie componenti tangibili e intangibili del territorio, che devono essere caratterizzate, riorganizzate o ripensate per adempiere ai ruoli assegnati.

Queste componenti includono luoghi, edifici, spazi, relazioni e connessioni, tutti patrimonio della città, alcuni ufficialmente parte del tessuto urbano pubblico e altri riconosciuti come tali dalla comunità locale o dai visitatori.

Le azioni operative proposte dal masterplan, espresse attraverso progetti di innesco, mirano essenzialmente a ridurre il divario tra la forma e la funzione attuali di ogni componente e ciò che dovrebbe essere per realizzare la

visione territoriale delineata nei tre scenari obiettivo.

L'obiettivo è trasformare gli spazi strategici della città in luoghi distintivi, ricchi di funzionalità e significati, inseriti in un sistema di reti strutturate e caratterizzate.

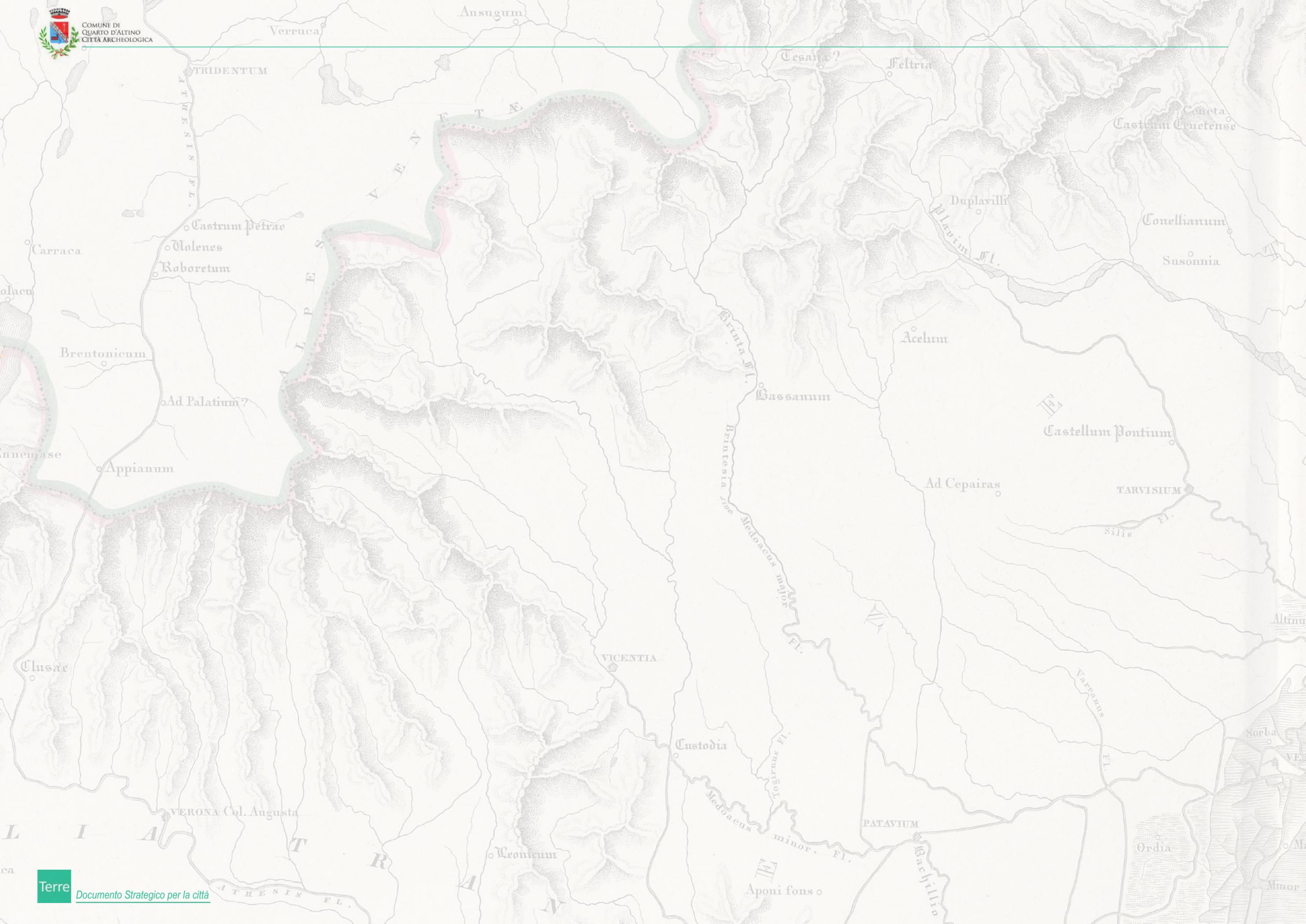
Strade urbane, percorsi ciclabili e pedonali vengono ripensati e riorganizzati per diventare non solo collegamenti tra due punti, ma vere e proprie estensioni dello spazio urbano, ridefinendone i confini e l'organizzazione.

Non si tratta di rivoluzioni urbane radicali, ma di interventi mirati che riportano in primo piano la geografia della città pubblica, mediante azioni di caratterizzazione, ricucitura e riorganizzazione di spazi e relazioni. L'obiettivo è ricomporre frammentazioni e divisioni, ristabilendo un equilibrio tra le varie parti della città, che sono il risultato di un progressivo spostamento di poli e funzioni nel tempo.

Il masterplan inoltre quale documento programmatico ha anche una funzione di riferimento sia per azioni pianificatorie sia per interventi attuativi.

Nel primo caso costituisce una cornice di riferimento per la stesura dei Documenti del sindaco propedeutici alle singole varianti al PI, nel secondo caso uno strumento per verificare la coerenza e l'ammissibilità delle proposte di accordo.





A detailed historical map of the Venetian region, showing various cities, rivers, and geographical features. A specific area is highlighted with a pink and green border, indicating the focus of the document. The map includes labels for numerous locations such as Forum Julii, Civitas Austrigae, Pucioli, Varuani, Braxas, Cormones, Cormon, Goritia, Quarqueni Görz, Pons Sentii, Sontius Fl., Uerruca, Menocaleni, Pucinum Tybein, Aquileia, Marianum, Opicilia, Anassus Fl., Vimini Fl., Aisa Fl., Pucinum et Tergestum, Tergeste, Justinopolis sive Capreae, Aesida, Piranon, Silbo, Argone Fl., Humago, Siparis, Neapolis, Quetis Fl., Equilum, Corcellum, Heraclea, Caprutae, Romatinum, Concordia, Opitergium, Acilium, Portus Naonis, and Portus Romatinum. Rivers like the Sontius Fl., Uerruca Fl., and Argone Fl. are also labeled. The map is oriented with North at the top.

1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

DOVE SIAMO?

Le indagini geomorfologiche sulla pianura costiera dell'Alto Adriatico rivelano la presenza di lagune navigabili lungo il litorale del Veneto Orientale nell'antica Roma. Queste lagune, formatesi millenni prima grazie all'azione dei fiumi come il Brenta, il Piave e il Tagliamento, erano delimitate da cordoni litoranei, più vicini alla terraferma nella laguna nord di Venezia. Nonostante il livello del mare fosse più basso di 1,50-2,00 metri rispetto ad oggi, il limite interno delle lagune era più spostato verso la terraferma, arrivando fino alla via Annia nel II secolo a.C.

Davanti ad Altino si estendeva un golfo con lidi antichi come Canale Treporti e Canale San Felice. Altino era collegata principalmente tramite i canali Siloncello e Santa Maria, che si univano a sud-est della città. Un'altra via d'acqua attraversava la laguna orientale, garantendo collegamenti con i rami del Piave.

Il sistema viario romano lungo la costa si basava su due direttrici principali: una terrestre (via Popillia-Annia) e una di navigazione interna lungo fosse artificiali. Quest'ultima era collegata alle rotte marittime e agli approdi in laguna dei rami fluviali, con stazioni stradali lungo il percorso.

Il sistema viario ad Altino, integrando vie terrestri e d'acqua, era centralizzato nell'area portuale a sud-est della città, con evidenze di antichi porti e strutture sepolte. Questi collegamenti consentivano ad Altino di interagire con le infrastrutture lagunari e le rotte marittime dell'Adriatico.

Crocevia tra infrastrutture terrestri e lagunari



1.2 Figura territoriale

La figura territoriale, sintetizza la caratterizzazione del territorio di Quarto d'Altino a livello regionale.

Un transetto di Gronda lagunare che si snoda fra due fiumi: a nord il Sile, a sud lo Zero. Questa striscia di terra, sospesa tra l'autostrada A4 ad est e la laguna ad ovest, costituisce l'ultima parte di un vasto corridoio regionale, delimitato dalle acque di Risorgiva del Sile e dello Zero, che prende forma nell'alta pianura per aprirsi in laguna presso l'antica foce del Sile.

Questo territorio di gronda lagunare, caratterizzato da una duplice appartenenza ambientale e paesaggistica, conferma l'antico ruolo di "cerniera territoriale" tra terraferma e laguna ancorchè attualizzato nelle forme e nei modi.

Una duplice appartenenza identitaria formalmente attestata anche dalla pianificazione regionale. Il Piano Territoriale Regionale del Veneto riconosce la parte orientale del territorio comunale come appartenente all'ambito di paesaggio della laguna di Venezia, mentre quella occidentale all'ambito di paesaggio della pianura agropolitana centrale.

Sul fronte infrastrutturale, Quarto D'Altino conferma la sua storica centralità, crocevia strategico della viabilità consolare Romana e città portuale ad oggi hub autostradale regionale e porta nautica della laguna di primo livello.

Cerniera territoriale tra terraferma e laguna



1.3 Figura locale

La figura locale, mette in luce le componenti strutturali che definiscono l'identità territoriali e le componenti formali che ne restituiscono la forma.

Un lembo di terra sospeso tra contemporaneità, mito e tradizione. Una triplice appartenenza che diventa il tratto connotativo del territorio dove si incrociano e convivono, attualizzate nelle forme e nei modi, tre identità, tre tempi e altrettante narrazioni: la contemporaneità metropolitana, il mito della fondazione Romana, la memoria delle tradizioni lagunari.

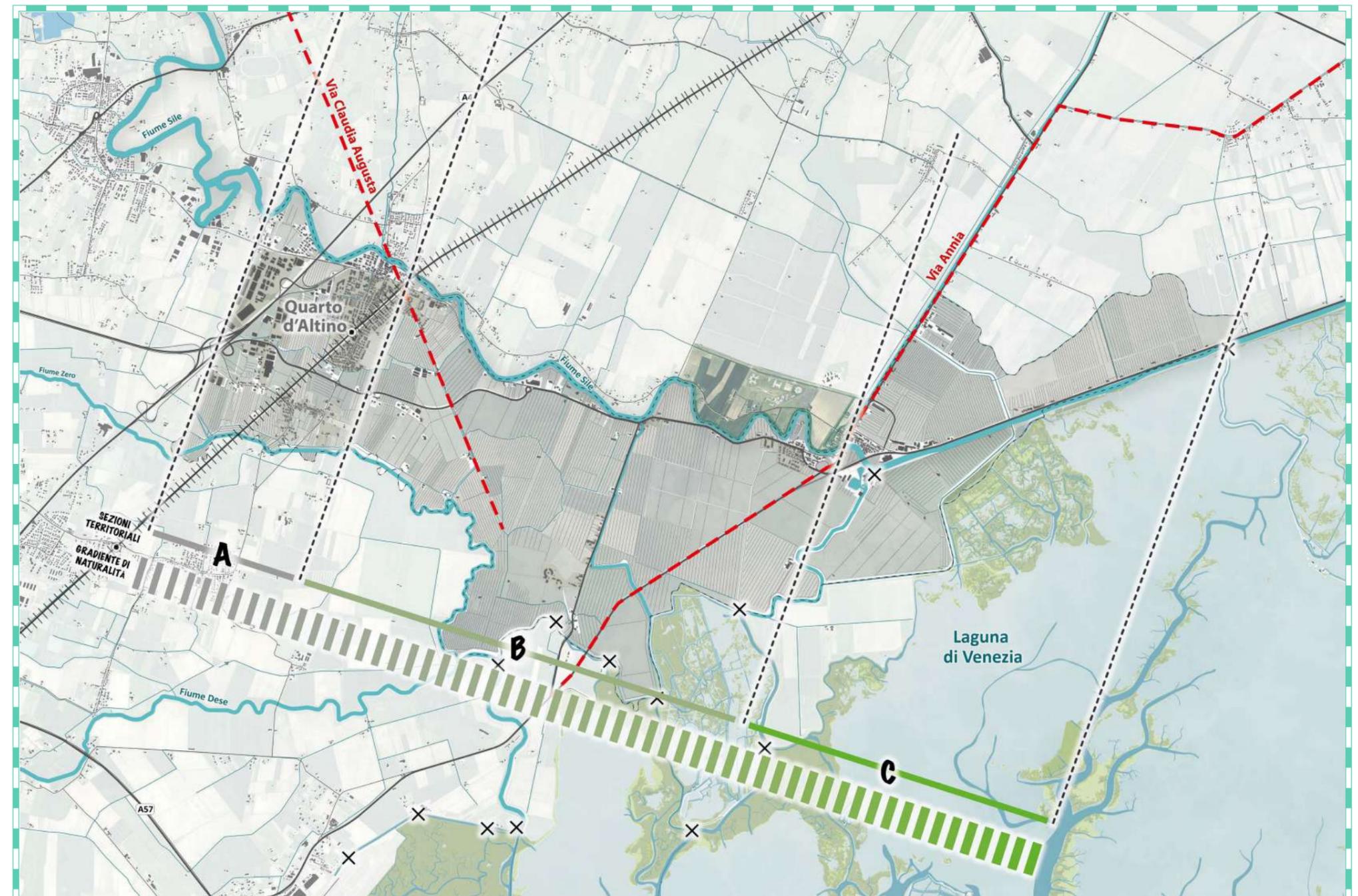
Queste identità si riflettono nella complessa configurazione territoriale, divisa in tre sezioni ciascuna con caratteristiche e appartenenze specifiche con un gradiente di naturalità crescente verso ovest, dalla città alla laguna.

La prima sezione è dominata dall'immagine della modernità metropolitana, con il capoluogo che occupa interamente lo spazio e le grandi infrastrutture che lo lambiscono, fungendo da collegamenti con il resto della metropoli.

La seconda sezione è permeata dall'immaginario agricolo e dalla storia della città romana, con due punti focali distinti: l'area archeologica che richiama alla fondazione romana e il borgo di Trepalade, simbolo delle tradizioni rurali e delle bonifiche. È uno spazio aperto dove il silenzio e l'orizzonte lineare alimentano il mito della città antica e le tradizioni dello spazio rurale.

La terza sezione è caratterizzata dal rapporto con la laguna, con due punti chiave: il borgo di Portegrandi e la storica conca, dove si trova una delle principali darsene lagunari. Qui il paesaggio è dominato dalla bonifica lagunare, un luogo sospeso tra terra e acqua punteggiato dalle corti agricole. Tre identità che si ritrovano formalmente espresse nella particolare articolazione e configurazione del territorio.

Tre identità, tre sezioni, un gradiente di naturalità crescente



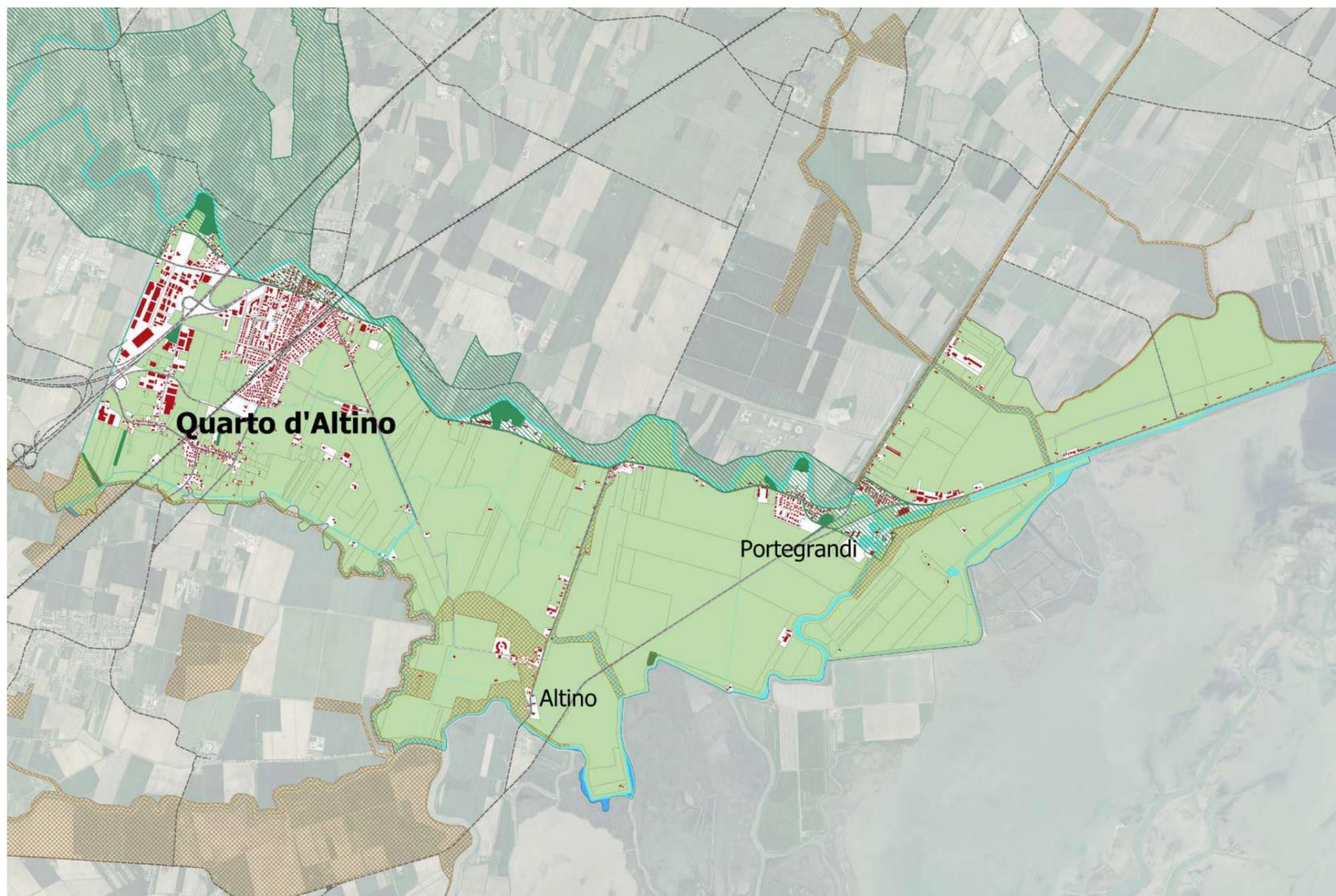
1.4 Figura pianificatoria territoriale

La figura pianificatoria territoriale riporta i principali contenuti strategici della pianificazione di livello sovraordinato.

Nel caso specifico la figura riporta alcuni contenuti del PTRC riferiti al territorio di Quarto D'altino.

Quadro d'insieme contenuti PTRC

- Edificato
- Viabilità
- Rete ferroviaria
- Parco Regionale del fiume Sile
- Foresta
- Corridoi ecologici
- Idrografia
- Copertura suolo
- Tessuto urbano
- Territori agricoli
- Territori boscati e aree seminaturali
- Ambiente umido
- Ambiente delle acque



1.5 Figura pianificatoria locale

La figura pianificatoria locale riporta i contenuti strategici della pianificazione comunale di livello strutturale.

Nel caso specifico si riporta la Tav.4 del PAT del Comune di Quarto D'altino.



- Confini Comunali
- Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.)

AZIONI STRATEGICHE

- Aree di urbanizzazione consolidata a prevalente destinazione residenziale o compatibile
- Aree di urbanizzazione consolidata - attività economiche non integrabili con la residenza
- Zone ad Urbanizzazione Controllata (Z.U.C.)
- Ambiti di edificazione diffusa
- Linee preferenziali di sviluppo insediativo
 - a prevalente destinazione residenziale
 - a prevalente destinazione commerciale
 - a prevalente destinazione produttiva
- Limiti fisici all'espansione
- Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi
- PIRUEA
- Ambiti di recupero e valorizzazione del patrimonio edilizio esistente
- Ambiti di miglioramento della qualità urbana e territoriale
- Ambiti di riqualificazione e riconversione
- Interventi di riordino in zona agricola
- Parchi di interesse comunale
- Connessione del sistema dei parchi di interesse comunale
- Servizi di interesse comune di maggior rilevanza esistenti

- Art. 24
- Art. 16
- lett. a)
- lett. a)
- Art. 6 - lett. a)
- lett. b)
- lett. c)
- lett. d)
- lett. e)
- lett. e)
- lett. f)
- lett. g)
- lett. h)
- lett. i)
- lett. j)
- lett. j)
- lett. k)

- Servizi di interesse comune di maggior rilevanza di progetto
- Aree ed attrezzature di interesse comune
- Aree ed attrezzature a parco, gioco e sport
- Aree ed attrezzature a parcheggio
- Opere incongrue ed elementi di degrado
- Fasce tampone
- Grandi strutture e parchi commerciali

SISTEMA RELAZIONALE

- Infrastrutture di maggior rilevanza
- Viabilità esistente
- Viabilità di progetto
- Intersezioni da migliorare
- Sottopassi di progetto

VALORI E TUTELE CULTURALI

- Periferie scoperte da tutelare
- Itinerari di interesse storico-testimoniale e paesaggistico
- Coni visuali
- Aree di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva
- Centri storici
- Edifici con valore storico-testimoniale
- Ville Venete
- Ambito di tutela e valorizzazione della Riserva Archeologica di Altino

lett. k)

lett. l)

lett. m)

lett. n)

Art. 17

lett. a)

lett. b)

lett. c)

lett. c)

lett. c)

Art. 9, 11-12

Art. 9 - lett. a)

Art. 9 - lett. e)

Art. 9 - lett. f)

Art. 11 - lett. a)

Art. 12 - lett. a)

Art. 12 - lett. b)

Art. 12 - lett. c)

VALORI E TUTELE NATURALI

- Ambito del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
- Le aree naturali protette ai sensi della L.394/91 costituiscono parte integrante delle aree nucleo.
- Aree nucleo (Core areas)
- Aree di connessione naturalistica (Buffer zones)
- Corridoi ecologici principali
- Corridoi ecologici secondari
- Ambiti di tutela delle barene e delle vaine
- Barriere infrastrutturali

Art. 9-10

Art. 9 - lett. a)

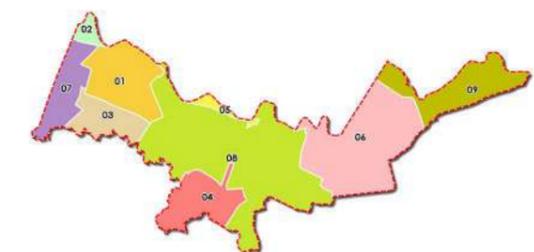
Art. 10 - lett. a)

Art. 10 - lett. b)

Art. 10 - lett. c)

Art. 10 - lett. d)

Art. 10 - lett. f)

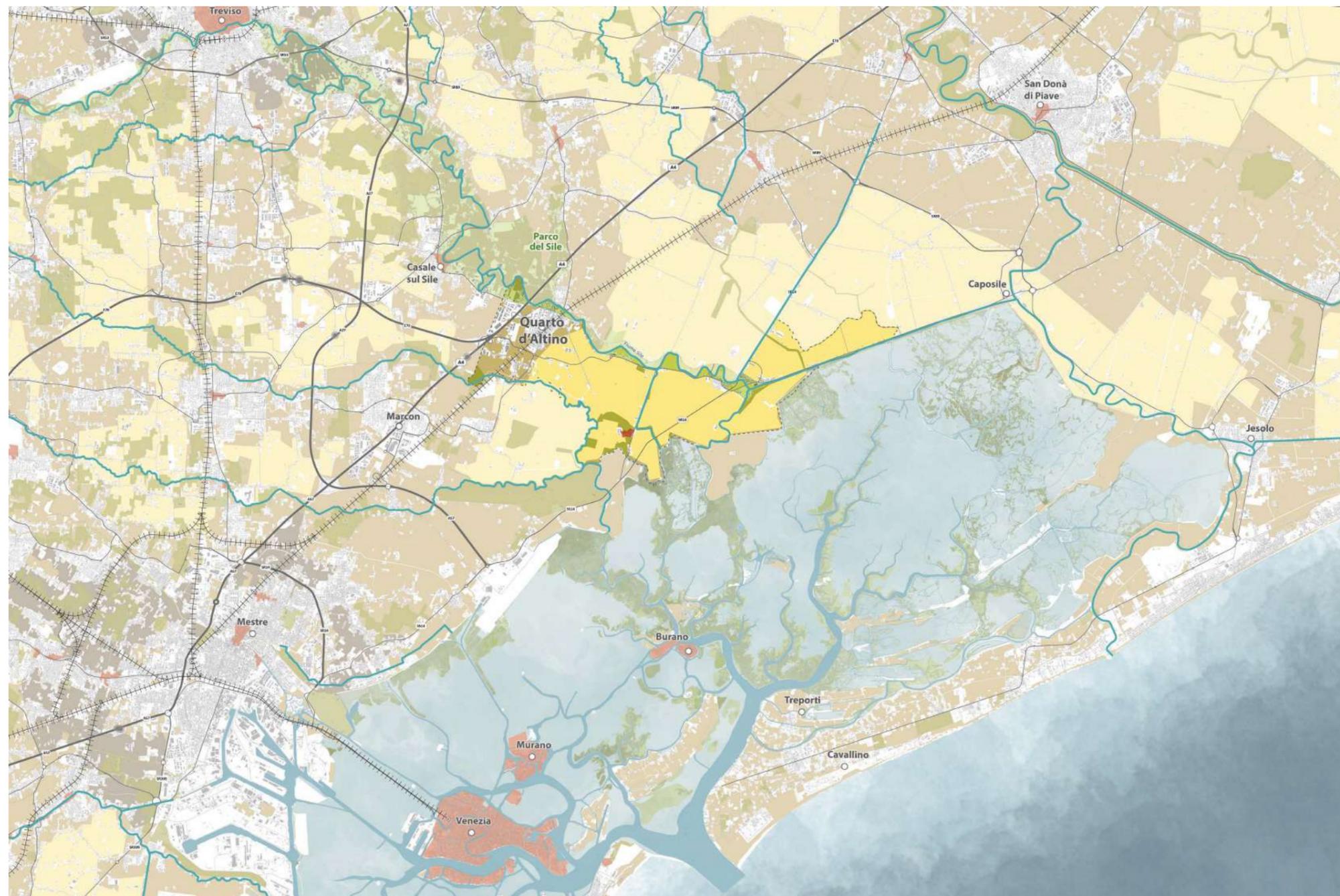


Individuazione degli Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.)

1.6 Figura pianificatoria territoriale - Aree agricole

Aree agricole

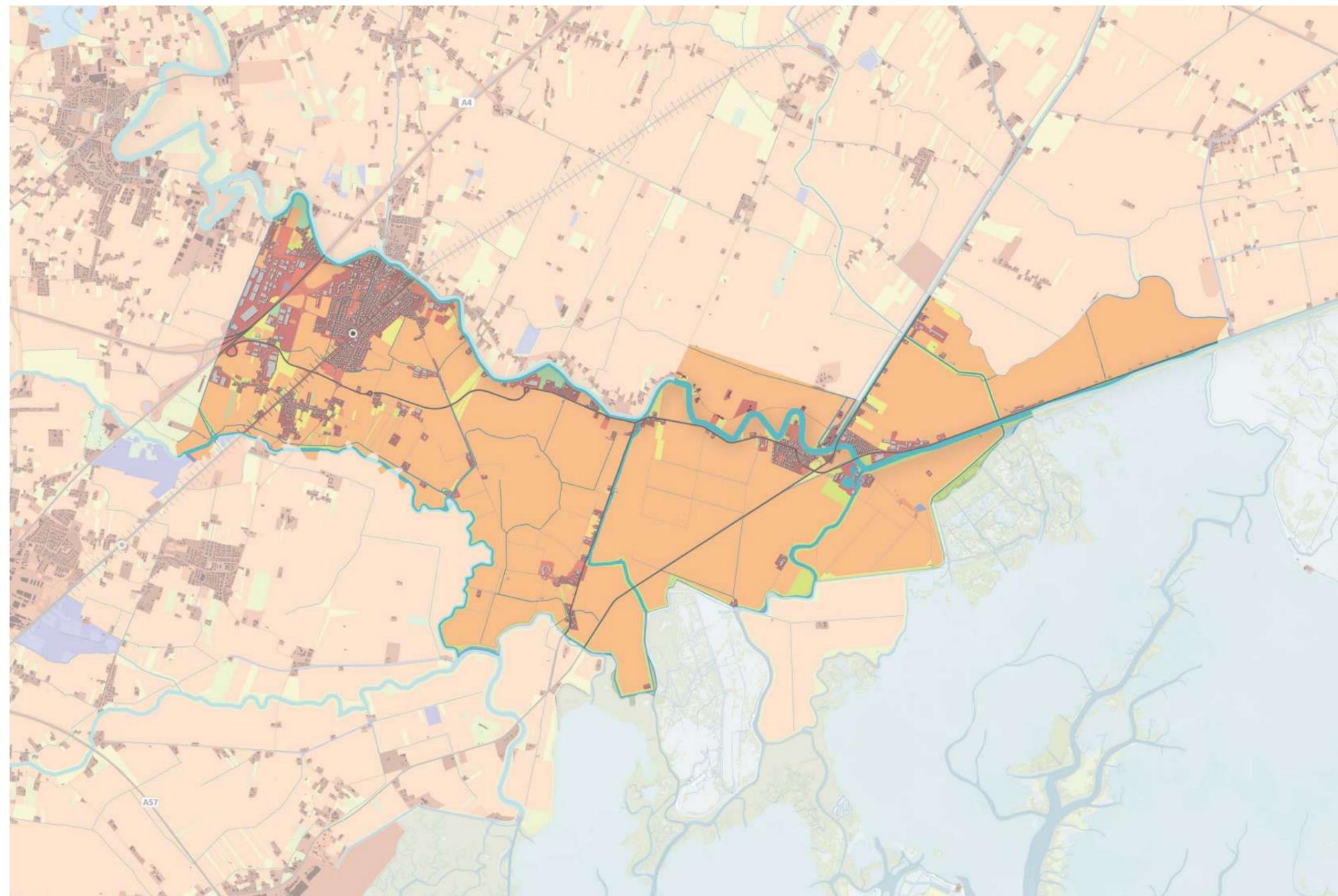
-  agricoltura mista a naturalità diffusa
-  agricoltura periurbana
-  agropolitana
-  aree ad elevata utilizzazione agricola
-  corridoi ecologici



1.7 Figura pianificatoria locale - Uso del suolo

Uso del suolo

- aree urbanizzate di tipo residenziale
- zone industriali, commerciali, produttive
- urbanizzato servizi
- zone estrattive, discariche, aree in costruzione
- seminativi - vivai
- zone agricole eterogenee
- colture legnose
- prati
- vegetazione arbustiva e/o erbacea in evoluzione
- boschi, boscaglia
- vegetazione assente
- Laguna di Venezia
- corsi d'acqua
- ambienti umidi





QUARTO D'ALTINO

Zona umida
San Michele Vecchio

Stazione ferroviaria

TREPALADE

Conca di Trepalade

Fiume Sile

ALTINO

Siloncello



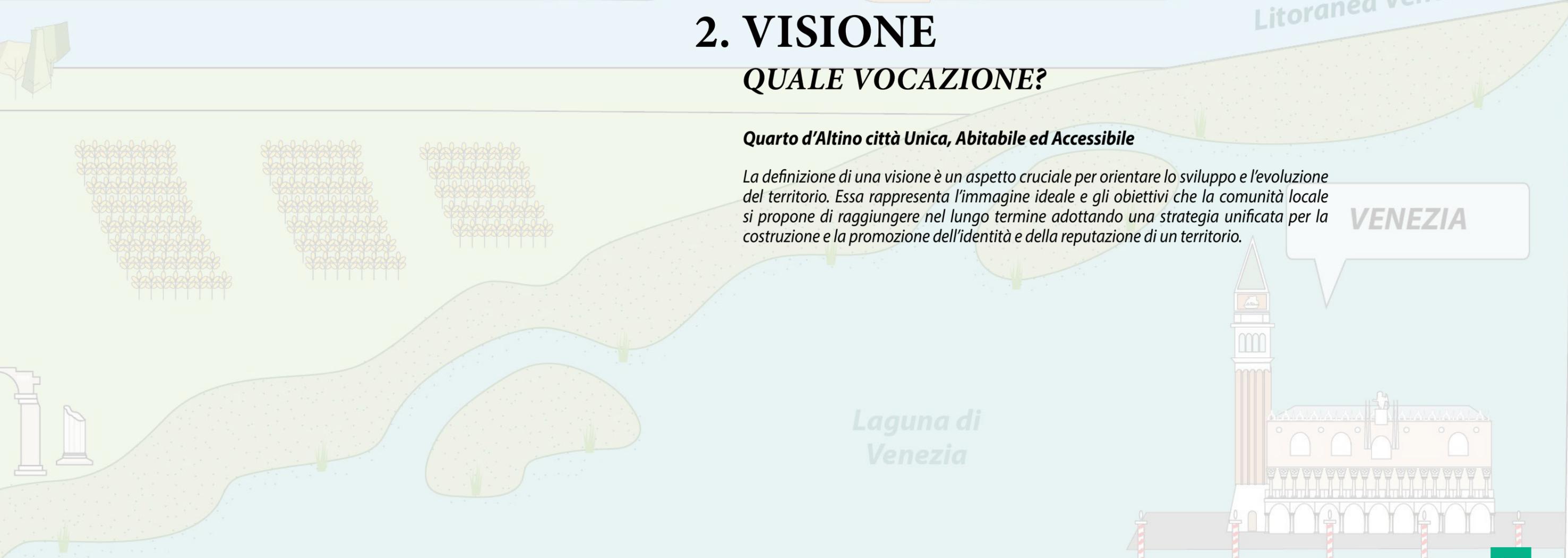
PORTEGRANDI

LE TREZZE

2. VISIONE QUALE VOCAZIONE?

Quarto d'Altino città Unica, Abitabile ed Accessibile

La definizione di una visione è un aspetto cruciale per orientare lo sviluppo e l'evoluzione del territorio. Essa rappresenta l'immagine ideale e gli obiettivi che la comunità locale si propone di raggiungere nel lungo termine adottando una strategia unificata per la costruzione e la promozione dell'identità e della reputazione di un territorio.



VENEZIA

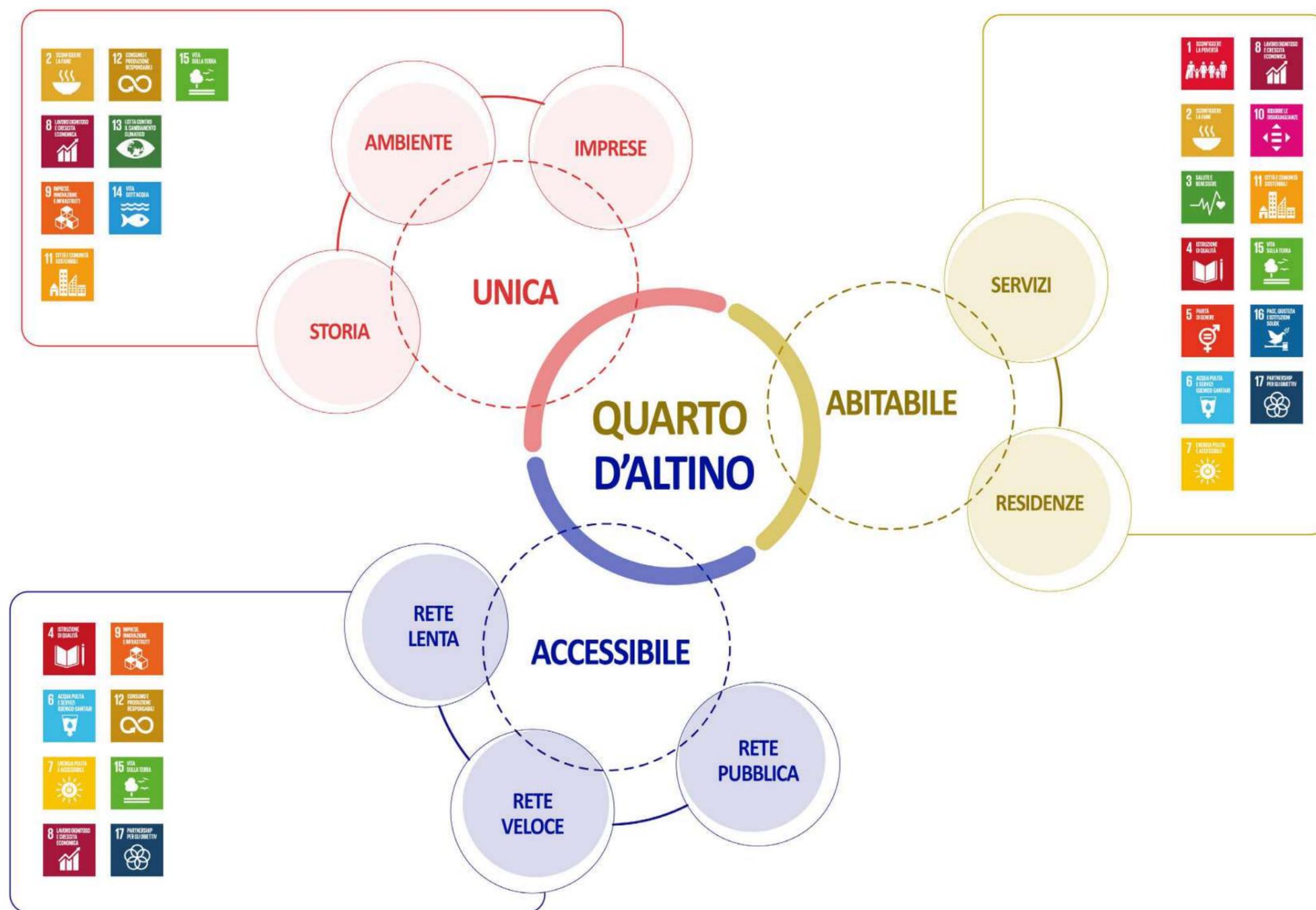
2 VISIONE

2.1 Il Brand

Il concetto di brand a livello urbanistico e pianificatorio si riferisce alla costruzione e alla gestione di un'identità distintiva e riconoscibile per un'area urbana specifica, come una città, un quartiere o un distretto, al fine di promuoverne lo sviluppo economico, sociale e culturale.

In questo contesto, il brand urbano incorpora i valori, le caratteristiche e gli attributi unici del luogo, compresi la storia, la cultura, l'architettura, l'ambiente naturale, le infrastrutture, le attività economiche e la vita comunitaria. La creazione e la gestione del brand urbano coinvolgono un processo strategico che mira a identificare e promuovere i punti di forza e le potenzialità del luogo, nonché a gestire e migliorare l'immagine e la reputazione della città o del quartiere.

Le attività legate al brand urbano possono includere la progettazione di spazi pubblici, l'implementazione di politiche urbane e pianificatorie, la promozione del turismo e della cultura locale, nonché la creazione di eventi e iniziative che valorizzino l'identità e l'immagine del luogo. L'obiettivo finale è quello di attrarre investimenti, talenti, residenti e visitatori, contribuendo così alla crescita e al benessere dell'area urbana.



2.2 I tre assi strategici

Il Brand di Quarto di Altino prende forma dalla mosaicatura di **tre assi strategici** che esprimono i caratteri peculiari del territorio:

Quarto d'altino città Unica: una città che presenta elementi di unicità per la sua Storia, l'ambiente, la rilevanza del suo sistema d'impresa

Quarto d'altino città Abitabile: una città caratterizzata da una residenzialità di qualità metropolitana con riferimento al livello dei servizi ed all'accessibilità pubblica ma allo stesso tempo riconducibile ad una città giardino per il grado di immersione ambientale.

Quarto d'altino città accessibile: una città che conferma la sua antica vocazione di crocevia di relazioni di scala territoriale, cerniera tra diverse forme di mobilità: lenta (percorsi ciclabili e nautici), veloce (autostrada, strada statale, strada provinciale), pubblica (mobilità ferroviaria e tpl).

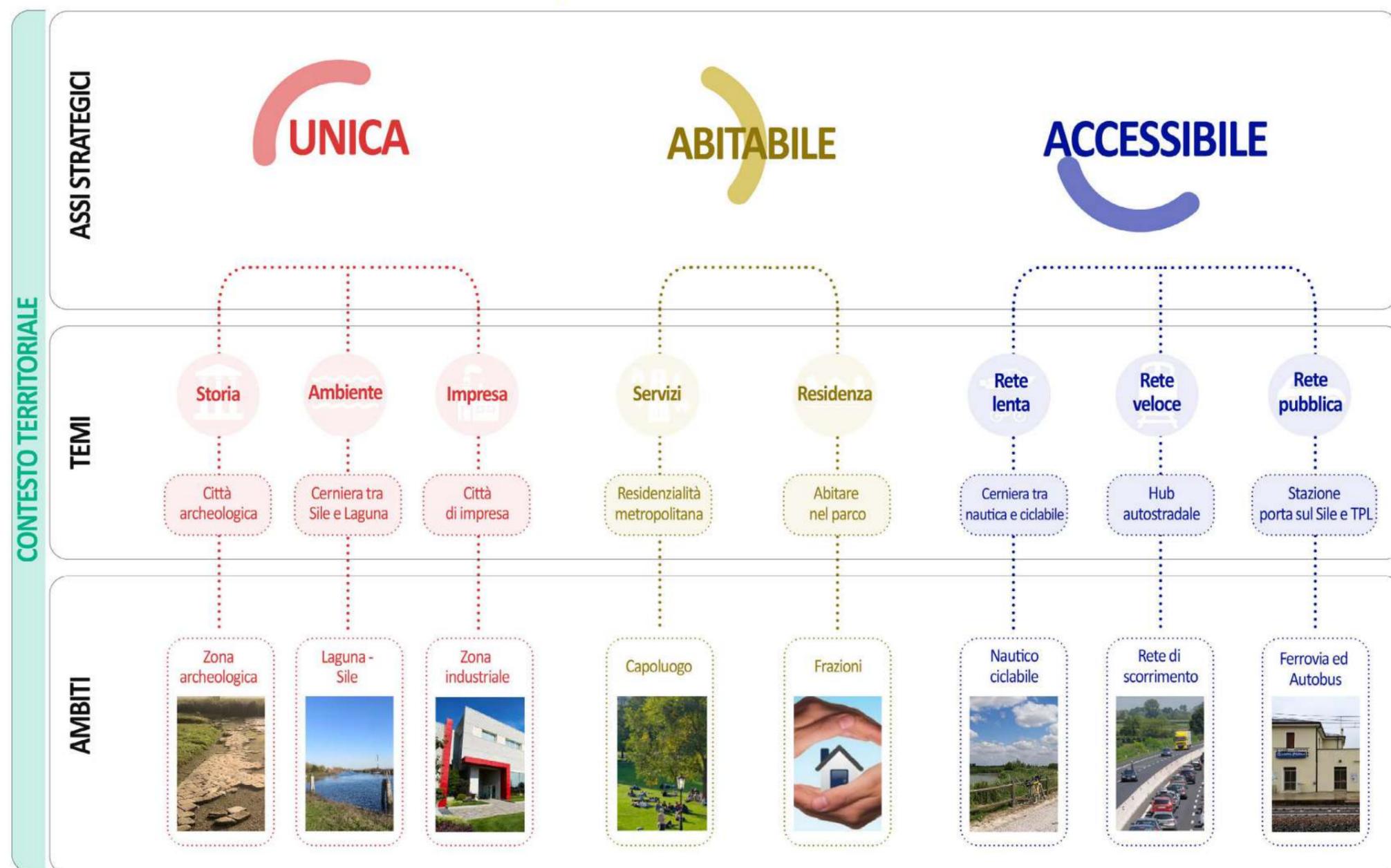
Per ogni asse strategico sono individuati i temi prioritari e per ciascuno definiti i possibili scenari obiettivo.

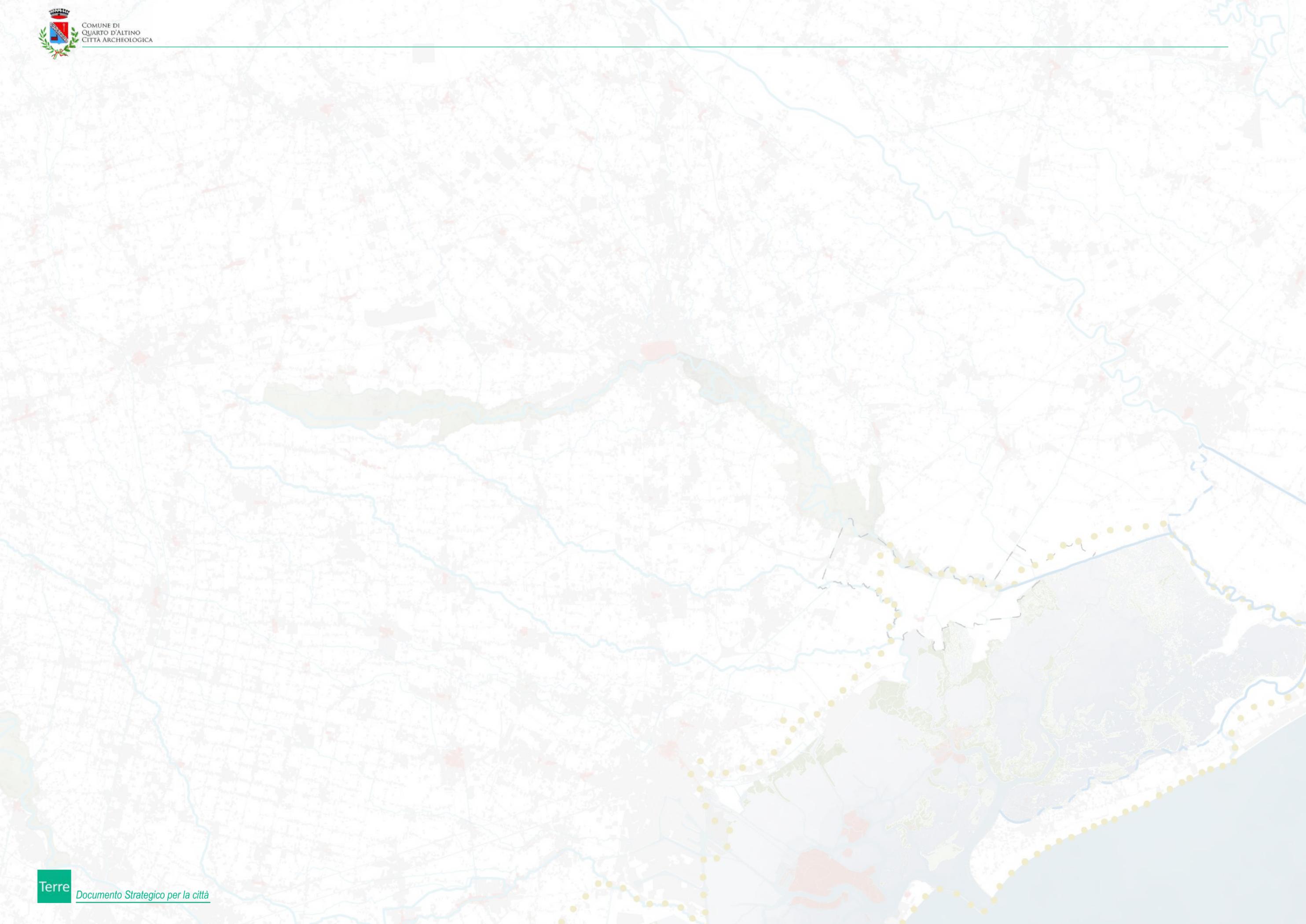
Il concetto di **"scenario obiettivo"** si riferisce a una rappresentazione futura desiderata del territorio o all'ambiente urbano che si intende raggiungere attraverso la pianificazione e lo sviluppo urbano. Questo scenario rappresenta un insieme di condizioni, caratteristiche e obiettivi che l'amministrazione mira a realizzare nel tempo, al fine di guidare lo sviluppo sostenibile e il miglioramento della qualità della vita nelle comunità urbane.

Gli scenari obiettivo sono definiti sulla base di una serie di criteri e indicatori che riflettono le priorità e le esigenze della comunità, nonché le sfide e le opportunità specifiche del contesto urbano considerato.

Una volta stabilito uno scenario obiettivo, questo può servire da guida per la pianificazione e l'implementazione di politiche, progetti e interventi urbani che mirano a realizzare tale visione futura.

QUARTO D'ALTINO







3. ASSI STRATEGICI QUALI PUNTI DI FORZA?

Città archeologica, Ceniera tra Sile e Laguna, Città d'impresa, Residenzialità metropolitana, Abitare nel parco, Stazione porta del Sile, Hub autostradale, Cerniera nautica e ciclabile.

Ogni territorio racchiude in sé una vocazione intrinseca verso cui naturalmente si orienta, in sinergia con la visione della comunità e con la percezione degli spazi circostanti, definendo brand e visione. Per perseguire questa visione, vengono identificati tre assi strategici che tracciano una direzione d'azione definita da una serie di strategie e azioni mirate a un obiettivo comune.

Come si legge il documento?

Definizione dell'asse di visione territoriale e dei suoi obiettivi, in base al colore della colonna verranno rappresentati i tre diversi assi.

- rosso: asse uno **UNICA**
- giallo: asse due **ABITABILE**
- blu: asse tre **ACCESSIBILE**

Rappresentazione grafica del **territorio in "pixel"** che in base al segnale ricevuto si accendono e si spengono in corrispondenza degli elementi che caratterizzano i diversi assi strategici, evidenziando la distribuzione delle polarità e delle relazioni tra questi elementi e le relazioni che questi elementi generano tra di loro e con il territorio.

Schede di inquadramento per ogni asse, tema e ambito sui quali si svilupperanno le strategie, poste nella parte bassa della colonna

ASSI STRATEGICI
 scenari obiettivo

Mosaico emotivo di immagini
 rappresentativo di alcuni tra gli
 elementi più rappresentativi di ogni asse

Cartografie tematiche di
 approfondimento dei diversi ambiti
 a cui fanno riferimento le strategie

3 ASSI STRATEGICI

3.1 città UNICA



STORIA
città archeologica



AMBIENTE
cerniera tra Sile e Laguna



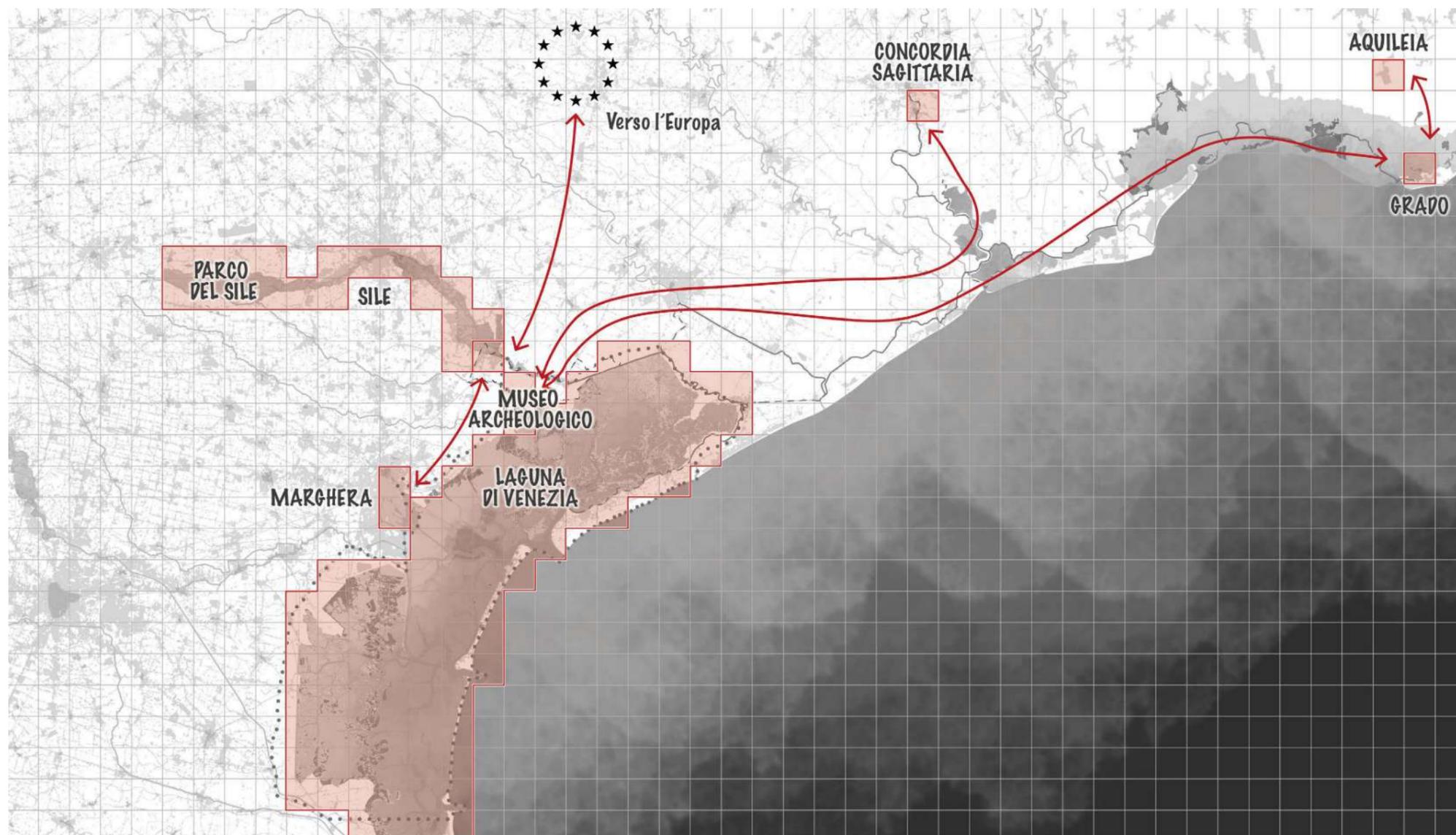
IMPRESE
città di impresa

La città di Quarto d'Altino si distingue per la sua unicità, manifestata attraverso tre distinti assi strategici cui corrispondono altrettanti contesti territoriali per ognuno dei quali il masterplan definisce uno specifico ambito di valorizzazione nella forma dello scenario obiettivo:

Quarto d'Altino **città archeologica**, fulcro nel sistema delle città di fondazione lungo la costa tra Veneto e Friuli.

Quarto d'Altino **cerniera geografica** punto di convergenza tra due importanti sistemi ambientali a livello regionale, il fiume Sile e la Laguna.

Quarto d'Altino **città d'impresa**, polo produttivo di livello regionale grazie alla rilevanza delle sue attività produttive e dei servizi ad esse correlati. Attività produttive d'eccellenza in termini di estensione del mercato e livello di specializzazione.



Fiume Sile



Laguna di Venezia



Museo nazionale e area archeologica di Altino



Zona industriale di Quarto d'Altino

3.1 UNICA

TEMA **storia**

AMBITO **zona archeologica**



Quarto D'altino assume un ruolo centrale nel contesto del sistema delle città archeologiche lungo l'arco costiero dell'Alto Adriatico, con un particolare focus sull'asse della Litoranea Veneta. Questo sistema comprende un insieme di insediamenti urbani di rilevanza storica e archeologica, tra cui Altino, Concordia Sagittaria, Aquileia e Grado.

In questa rete urbana e archeologica, Quarto D'altino funge da nodo di connessione e di coordinamento, posizionandosi strategicamente lungo la costa adriatica. La sua posizione geografica ne determina la centralità come punto di convergenza per i flussi turistici.

La prossimità di Quarto D'altino ad Altino, antica città romana di notevole importanza strategica ed economica, rafforza ulteriormente il suo ruolo di accesso privilegiato per l'esplorazione e lo studio del contesto storico e archeologico circostante.



3.1 UNICA

TEMA **ambiente**

AMBITO *Sile e Laguna di Venezia*

 **STORIA**
città archeologica

 **cerniera tra Sile e Laguna**

 **IMPRESA**
città di impresa

Il termine “cerniera ambientale” si riferisce a una zona che svolge un ruolo chiave nel collegamento e nell’integrazione di diversi ambienti naturali o geografici. In questo contesto, indica che Quarto d’Altino si trova in una posizione strategica che unisce e connette due importanti ambienti naturali: il corridoio fluviale del fiume Sile e la laguna veneta. Quindi, la città funge da punto di transizione e di interconnessione tra questi due ecosistemi, assumendo un ruolo significativo nell’ambito della conservazione ambientale e della gestione sostenibile del territorio.

Nel contesto di una città cerniera ambientale come Quarto d’Altino, lo spazio agricolo assume un ruolo cruciale nel promuovere una gestione sostenibile del territorio e nel favorire la coesistenza armoniosa tra l’ambiente naturale e le attività umane.

Lo spazio agricolo come zone cuscinetto tra gli ambienti naturali, contribuisce a preservare la biodiversità e a mitigare gli impatti negativi delle attività umane sull’ambiente.



Fiume Sile



Laguna di Venezia

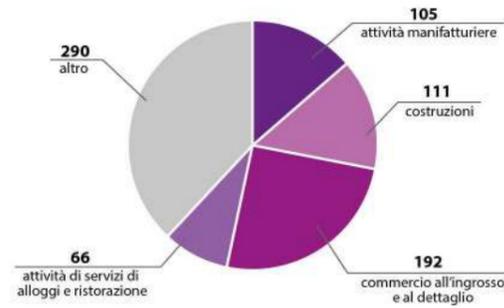


3.1 UNICA

TEMA **imprese**

AMBITO **zona industriale**

Attività per settore nel Comune di Quarto d'Altino



764 imprese



3.527 addetti

1	Pixartprinting Spa	€ 222.6 M	Stampa
2	Supermercati Cadoro Spa	€ 222.6 M	Commercio all'ingrosso di frutta e ortaggi freschi o conservati
3	S.I.D.O. Srl	€ 142.51 M	Supermercati



STORIA
città archeologica



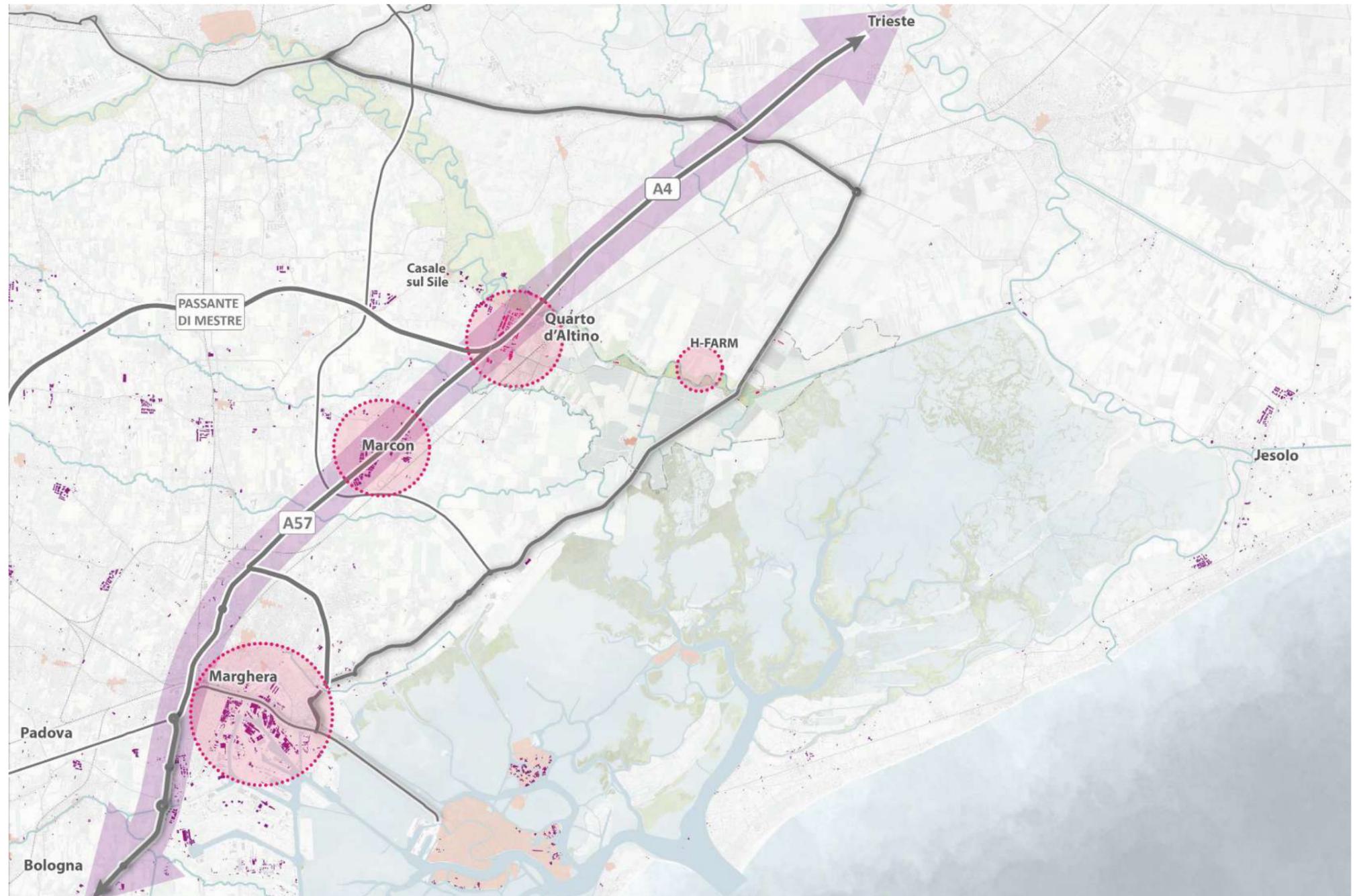
AMBIENTE
cerniera tra Sile e Laguna



città di impresa

Quarto d'Altino è una città favorevole allo sviluppo imprenditoriale grazie alla sua posizione vicina a importanti vie di comunicazione e centri urbani come Venezia e Treviso. La sua infrastruttura e i servizi di qualità sostengono l'attività economica, mentre le politiche locali e gli incentivi fiscali favoriscono gli investimenti.

La presenza di aree industriali, zone commerciali e parchi tecnologici offrono opportunità di crescita sia per le imprese locali che per quelle esterne. La città promuove l'innovazione collaborando con istituzioni accademiche e centri di ricerca, facilitando lo sviluppo di settori ad alta tecnologia e valore aggiunto. Quarto d'Altino si presenta come una "città di impresa", fornendo un ambiente propizio alla creazione, lo sviluppo e la crescita imprenditoriale, contribuendo alla dinamicità e alla prosperità economica della regione.



3 ASSI STRATEGICI

3.2 città ABITABILE



SERVIZI
residenzialità metropolitana

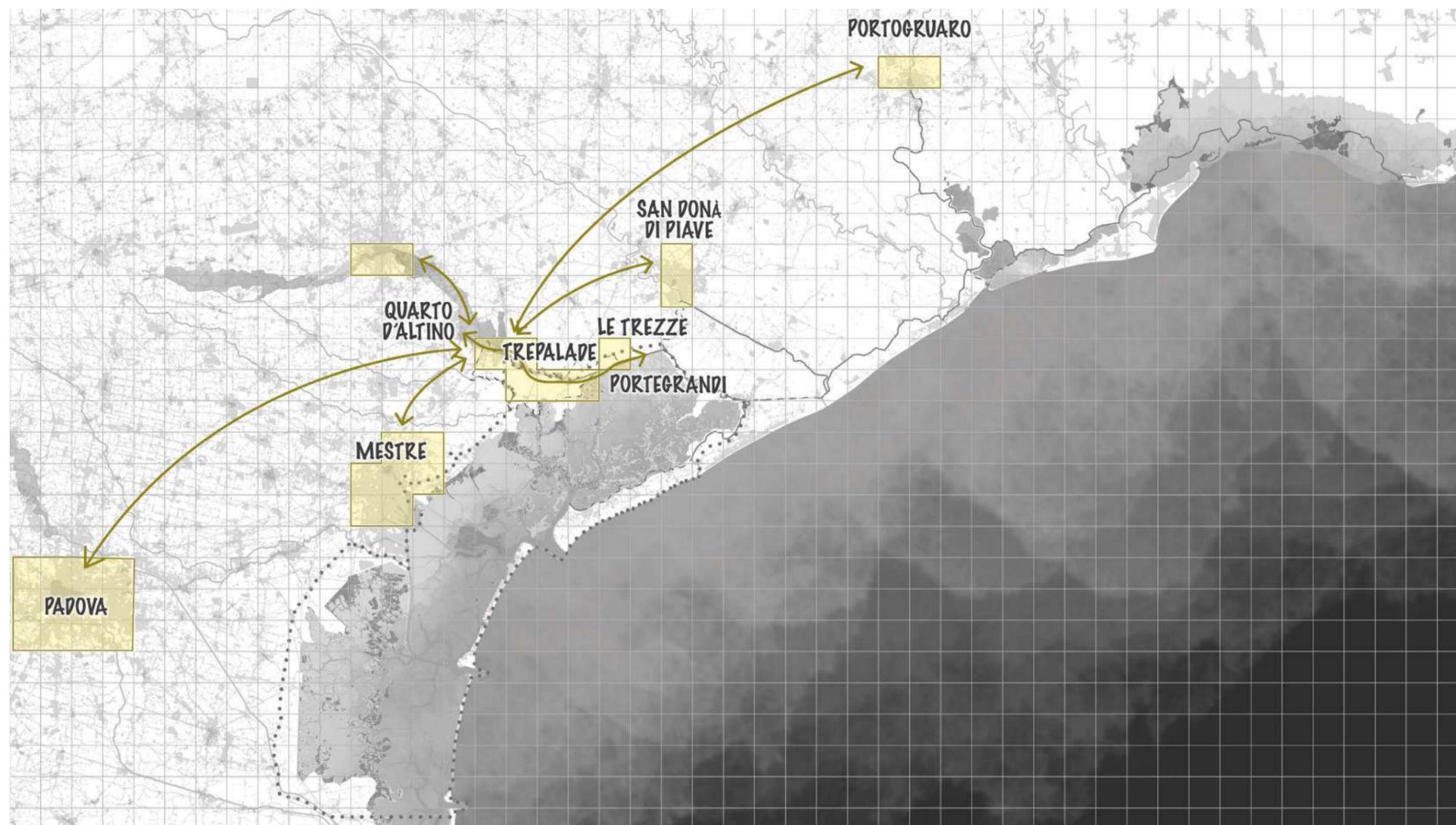


RESIDENZA
abitare nel parco

La città di Quarto d'Altino si distingue per la sua abitabilità, manifestata attraverso due distinti assi strategici cui corrispondono altrettanti contesti territoriali per ognuno dei quali il masterplan definisce uno specifico ambito di valorizzazione nella forma dello scenario obiettivo:

Residenzialità metropolitana, la dimensione del paese ma servizi ed accessibilità di scala metropolitana;
Abitare in un parco, un'esperienza simile a vivere in un parco, ma con i vantaggi e le comodità tipiche di una città.

La mappa allegata illustra il complesso e articolato sistema di relazioni che gli assi strategici generano tra di loro e con il territorio circostante, evidenziando in modo ideogrammatico i contesti territoriali interessati.



Quarto d'Altino



Trepalade



Portograndi



Le Trezze

3.2 ABITABILE

TEMA Servizi

AMBITO *capoluogo*

residenzialità metropolitana

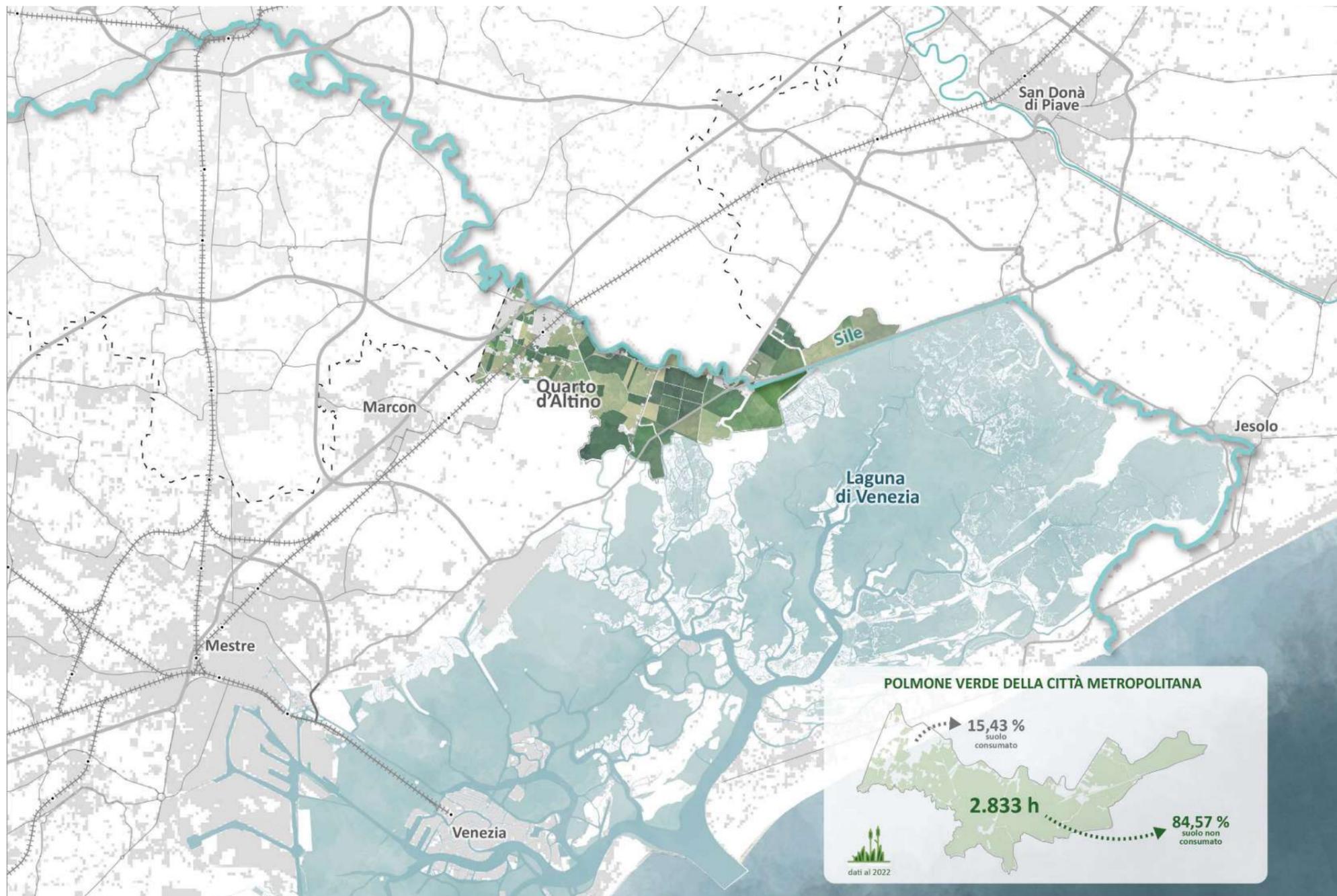
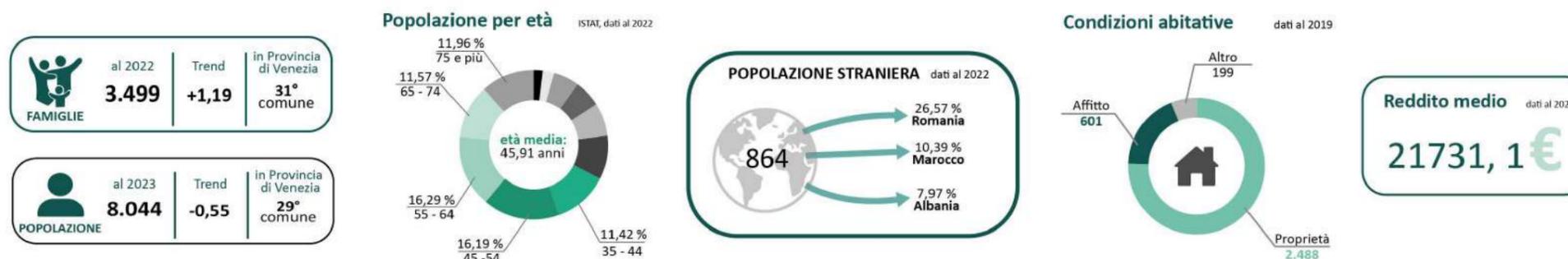
**RESIDENZA
 abitare nel parco**

Quarto d'Altino, pur facendo parte di una città metropolitana come Venezia, offre un'**atmosfera tranquilla e rilassata**, ideale per coloro che preferiscono un ambiente pacifico. Le dimensioni più contenute della città favoriscono lo sviluppo di una **comunità coesa**, promuovendo un senso di appartenenza e solidarietà tra i residenti.

Nonostante la sua dimensione, Quarto d'Altino è ben **collegata al centro della città metropolitana** di Venezia, consentendo ai residenti di godere dei vantaggi culturali, economici e sociali della grande città, pur vivendo in un ambiente più piccolo e tranquillo.

Essendo parte di una città metropolitana, Quarto d'Altino offre una **vasta gamma di servizi e infrastrutture**, come trasporti pubblici efficienti, istruzione di qualità, assistenza sanitaria e opzioni di svago, migliorando la qualità della vita dei residenti.

In conclusione, vivere a Quarto d'Altino consente di godere dei vantaggi di una comunità più piccola e tranquilla, mantenendo al contempo l'accesso ai servizi e alle opportunità offerti da una grande città metropolitana come Venezia. Questa combinazione attraente rappresenta un equilibrio ideale per coloro che cercano un compromesso tra la vita cittadina e quella di provincia.



3.2 ABITABILE

TEMA **Residenze**

AMBITO *frazioni*



Abitare a Quarto d'Altino offre un'esperienza unica, un mix tra la vita in un parco e le comodità di una città. I benefici di questa combinazione includono:

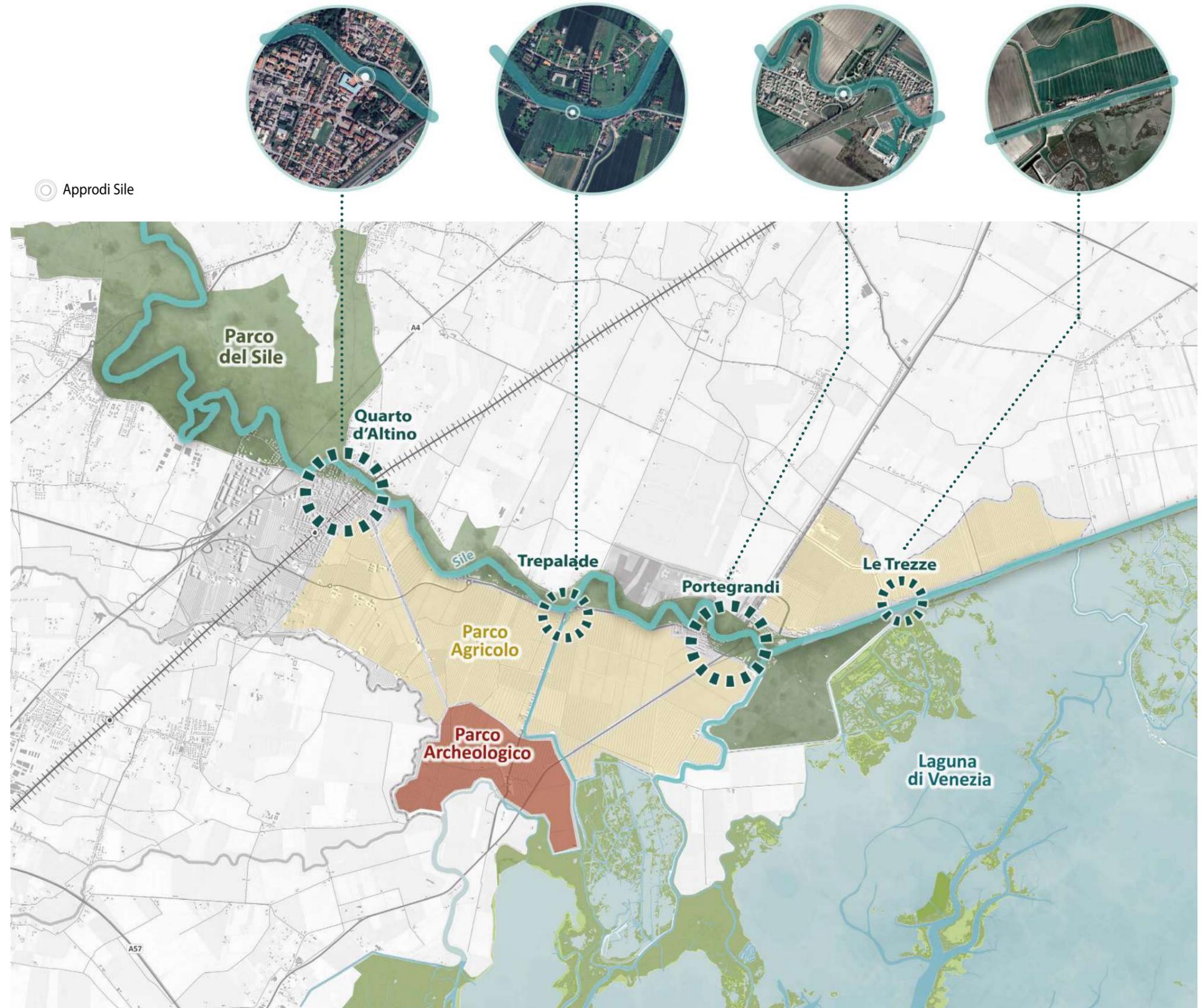
Natura e paesaggi: Circondata dal Parco del Sile e dalla Laguna di Venezia, Quarto d'Altino offre paesaggi e spazi aperti per attività all'aria aperta, caratterizzati da una ricca biodiversità.

Tranquillità e pace: nonostante faccia parte di una città metropolitana, Quarto d'Altino conserva un'atmosfera tranquilla e rilassata, ideale per coloro che cercano serenità lontano dal caos urbano.

Servizi e comodità: pur avendo dimensioni contenute, Quarto d'Altino offre una buona gamma di servizi e infrastrutture, come negozi, scuole, servizi sanitari e trasporti pubblici, garantendo ai residenti accesso alle necessità quotidiane.

Vicinanza alla città: grazie alla sua posizione strategica, Quarto d'Altino permette un facile accesso a Venezia e alle sue attrazioni culturali ed economiche, offrendo ai residenti la possibilità di godere della vita urbana senza rinunciare alla bellezza della natura circostante.

In sintesi, Quarto d'Altino offre il meglio di due mondi: la bellezza naturale e la tranquillità unita alle comodità e alle opportunità della vita urbana. È il luogo ideale per coloro che cercano un equilibrio tra vita all'aperto e comodità cittadine.



3 ASSI STRATEGICI

3.3 città ACCESSIBILE

 **STAZIONE porta Sile e TPL**

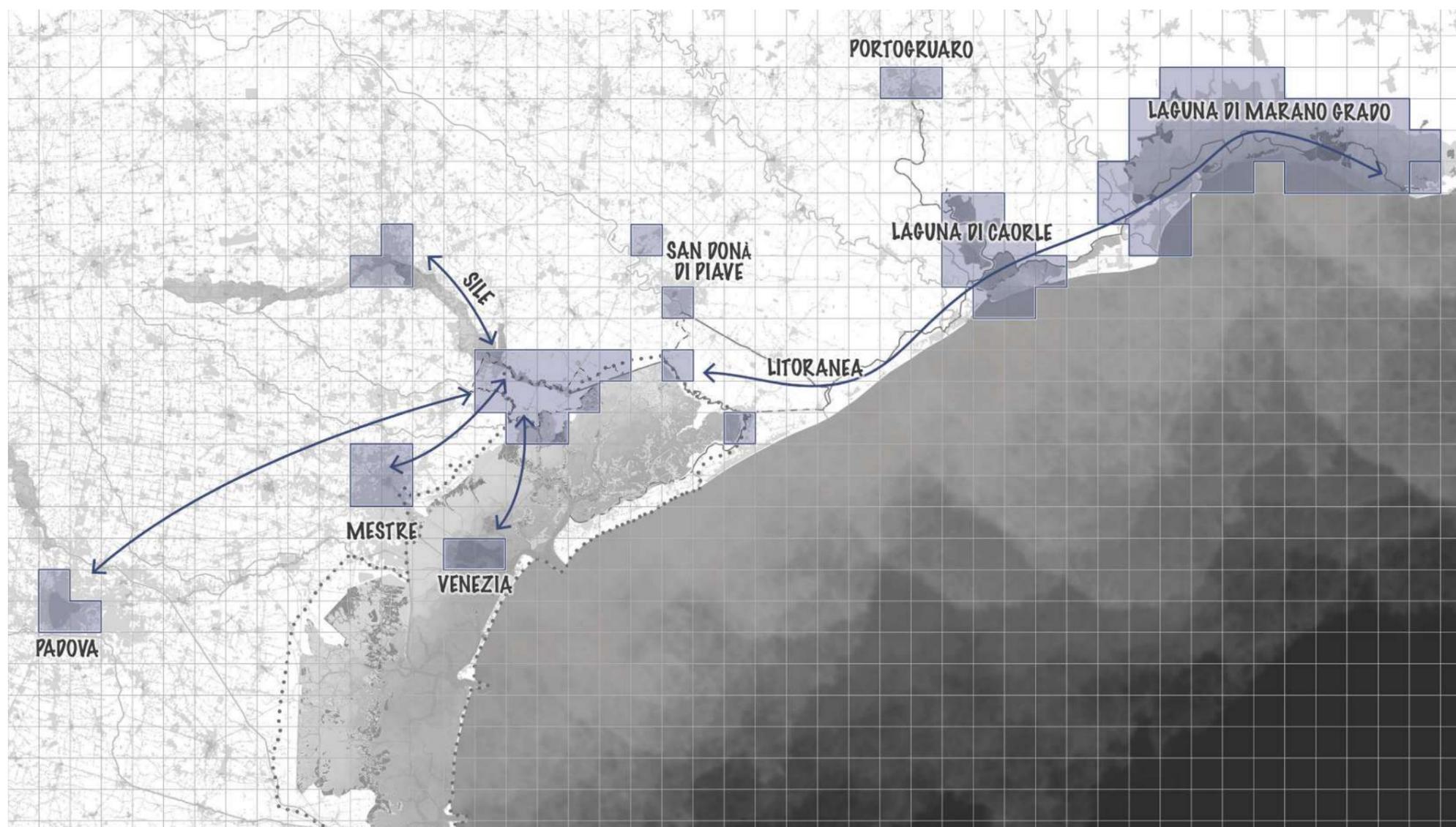
 **RETE VELOCE hub autostradale**

 **RETE LENTA cerniera nautica e ciclabile**

La città di Quarto d'Altino si distingue per la sua accessibilità, manifestata attraverso tre distinti assi strategici cui corrispondono altrettanti sistemi infrastrutturali per ognuno dei quali il masterplan definisce uno specifico ambito di valorizzazione nella forma dello scenario obiettivo:

Stazione porta del Sile, la stazione ferroviaria di Quarto è l'unica che consente l'accesso diretto al Parco del Sile; *Hub autostradale*, consolidare e potenziare il ruolo della città nella rete autostradale regionale, promuovendo lo sviluppo economico, commerciale e turistico della zona e migliorando la connettività e la mobilità nella regione veneta;

Cerniera nautica e ciclabile, punto focale o nodo centrale per una rete di itinerari nautici (relativi alla navigazione su acque interne o costiere) e ciclabili (piste ciclabili o percorsi cicloturistici).



Litoranea Veneta



Linea ferroviaria



Casello Autostradale



Portegrandi



Laguna di Venezia

3.3 ACCESSIBILE

TEMA **rete pubblica**

AMBITO **Ferrovia e Autobus**

 **STAZIONE porta Sile e TPL**

 **RETE VELOCE hub autostradale**

 **RETE LENTA cerniera nautica e ciclabile**

Lo scenario obiettivo che prevede la stazione ferroviaria di Quarto d'Altino come porta di accesso al Parco del Sile implica una serie di interventi e sviluppi mirati a favorire l'accessibilità e la fruizione del parco attraverso il trasporto ferroviario.

Ecco alcuni elementi chiave di questo scenario:

Potenziamento dei collegamenti ferroviari: potenziare i collegamenti ferroviari migliorando la frequenza e l'affidabilità dei treni.

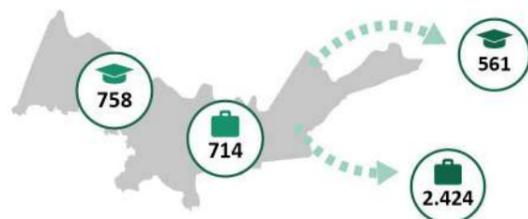
Valorizzazione del collegamento diretto di Trasporto Pubblico Locale (TPL) con il centro di Mestre.

Promozione del turismo sostenibile: la stazione diventerà un punto di partenza per i turisti che desiderano visitare il Parco del Sile o l'area archeologica.

Sviluppo di collegamenti ciclopedonali: si prevede di sviluppare e potenziare i collegamenti ciclopedonali tra la stazione ferroviaria di Quarto d'Altino, le aree di interesse all'interno del Parco del Sile e l'area archeologica.

Creazione di servizi di accoglienza: la stazione ferroviaria come punto di accoglienza e informazione per i visitatori, dove potranno trovare informazioni utili sul parco, mappe dei sentieri, noleggio biciclette e altri servizi turistici.

Spostamenti per studio o lavoro Istat, 2019



Principali mete raggiungibili da Quarto d'Altino -TRENO



Collegamento diretto con Mestre -AUTOBUS



3.3 ACCESSIBILE

TEMA **rete veloce**

AMBITO **rete di scorrimento**

- 
STAZIONE porta Sile e TPL
- 
hub autostradale
- 
RETE LENTA
cerniera nautica e ciclabile

Lo scenario obiettivo per Quarto d'Altino come hub autostradale prevede il consolidamento e lo sviluppo della città come punto nodale fondamentale nella rete autostradale della regione veneta. Questo scenario si basa su diversi elementi chiave:

Ottimizzazione dei collegamenti: ottimizzare i collegamenti autostradali tra Quarto d'Altino e le principali arterie stradali della regione, comprese l'Autostrada A4 e l'Autostrada A27, per garantire una migliore connettività e un flusso più fluido del traffico.

Sviluppo di servizi e infrastrutture complementari: sviluppare servizi e infrastrutture complementari in prossimità del casello, stazioni di servizio, aree di sosta, punti ristoro e strutture ricettive.

Sviluppo economico e turistico: sfruttare la posizione strategica di Quarto d'Altino come hub autostradale per promuovere lo sviluppo economico e turistico.



2 Corridoi infrastrutturali

Mediterranean
Baltic Sea - Adriatic Sea

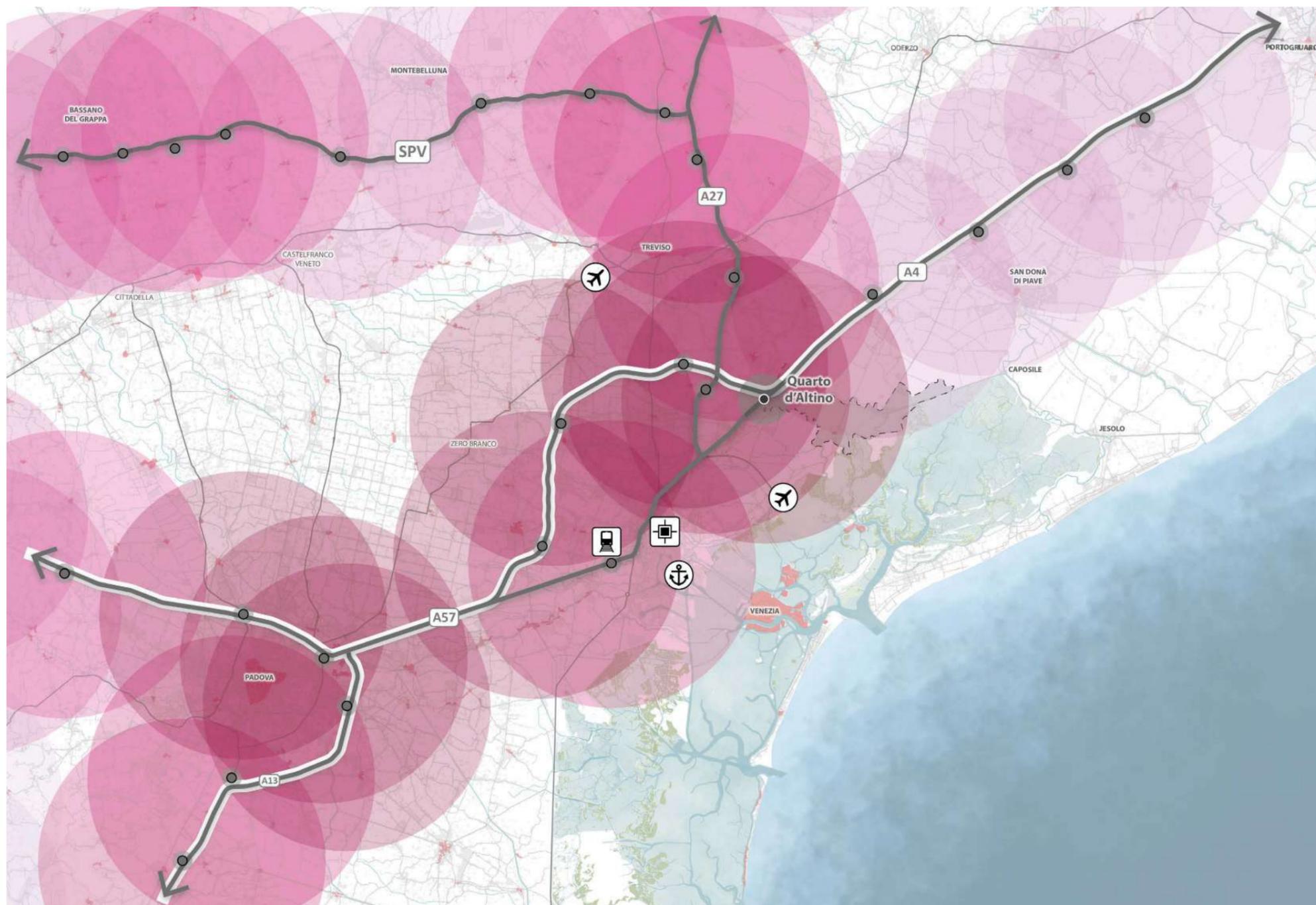
2 Aeroporti internazionali

-  Aeroporto di Venezia - Marco Polo
-  Aeroporto di Treviso - A. Canova

 porto

 interporto

 stazione ferroviaria



Fonte: PTRC Regione Veneto

3.3 ACCESSIBILE

TEMA **rete lenta**

AMBITO **ciclabile**

-  **STAZIONE** porta Sile e TPL
-  **RETE VELOCE** hub autostradale
-  **cerniera nautica e ciclabile**

Quarto d'Altino funge da punto focale o nodo centrale per una rete di itinerari nautici (relativi alla navigazione su acque interne o costiere) e ciclabili (piste ciclabili o percorsi cicloturistici).
Un centro strategico o un punto di partenza importante all'interno della regione, da cui partono e convergono una serie di percorsi acquatici e ciclabili che collegano varie destinazioni all'interno della regione stessa. Questa cerniera regionale potrebbe servire sia scopi turistici che pratici, facilitando lo spostamento sostenibile e il turismo ricreativo lungo vie navigabili e piste ciclabili.
L'obiettivo di una cerniera regionale di itinerari nautici e ciclabili è quello di facilitare lo spostamento sostenibile e il turismo ricreativo, offrendo agli utenti la possibilità di esplorare la regione attraverso diverse modalità di trasporto. Queste cerniere possono essere strategicamente posizionate in luoghi di interesse turistico, storico o naturale, e possono essere supportate da infrastrutture come porti, ormeggi, noleggi di biciclette, stazioni di servizio e punti di ristoro lungo i percorsi.

-  Ciclabile Eurovelo
-  Ciclabile Claudia Augusta
-  Ciclovía del Brenta
-  Ciclabile Venezia - Monaco
-  Itinerario Regionale del Sile
-  Itinerario nautico



Fonte: Regione Veneto

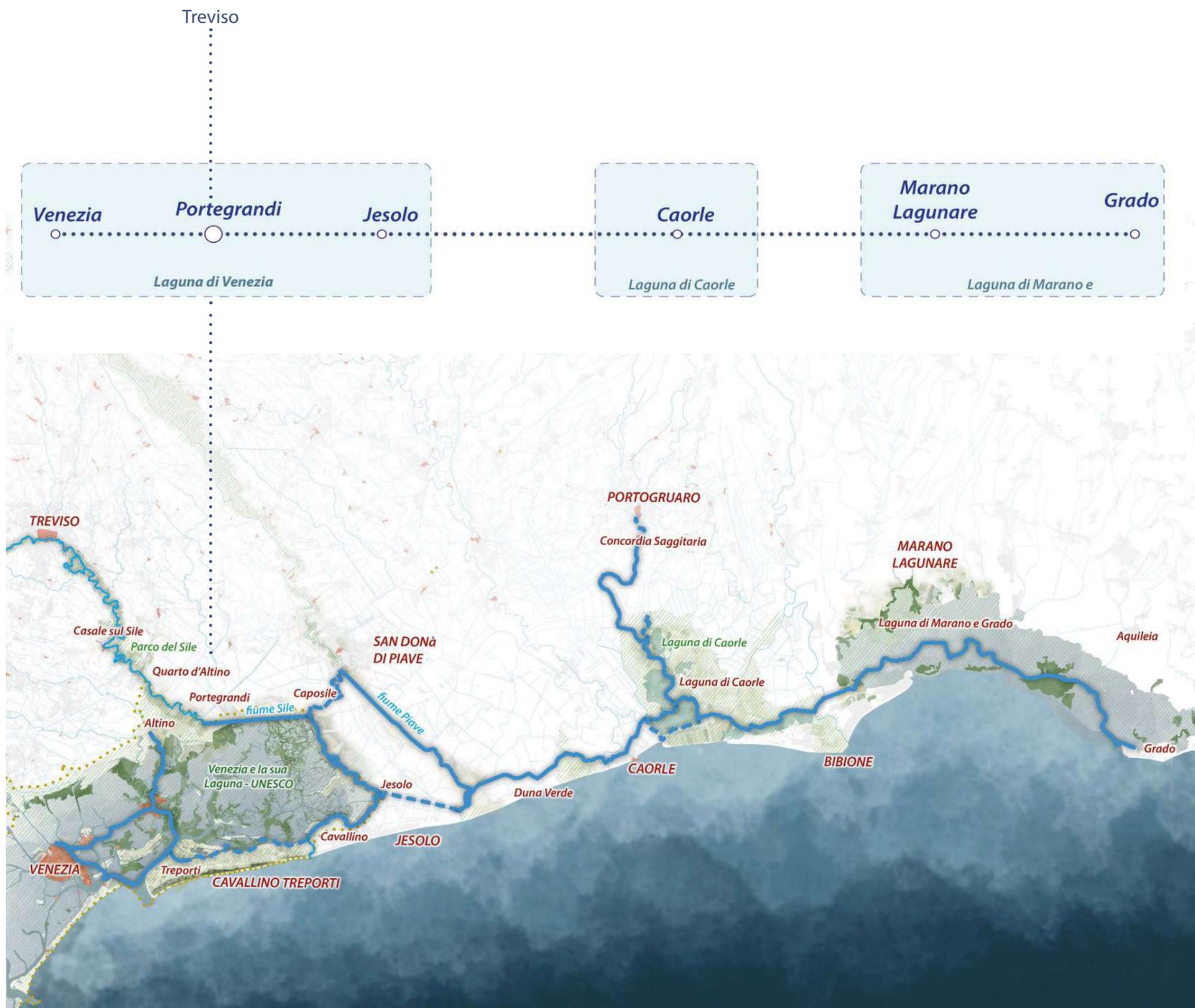
3.3 ACCESSIBILE

TEMA **rete lenta**

AMBITO *nautica*



Portegrandi rappresenta il punto di inizio, la porta, della Litoranea Veneta e può svolgere un ruolo centrale all'interno di questo sistema di scala infraregionale. Una dorsale d'acqua che tiene insieme le tre lagune: Venezia, Caorle, Marano e Grado.



3.3 ACCESSIBILE

TEMA **rete lenta**

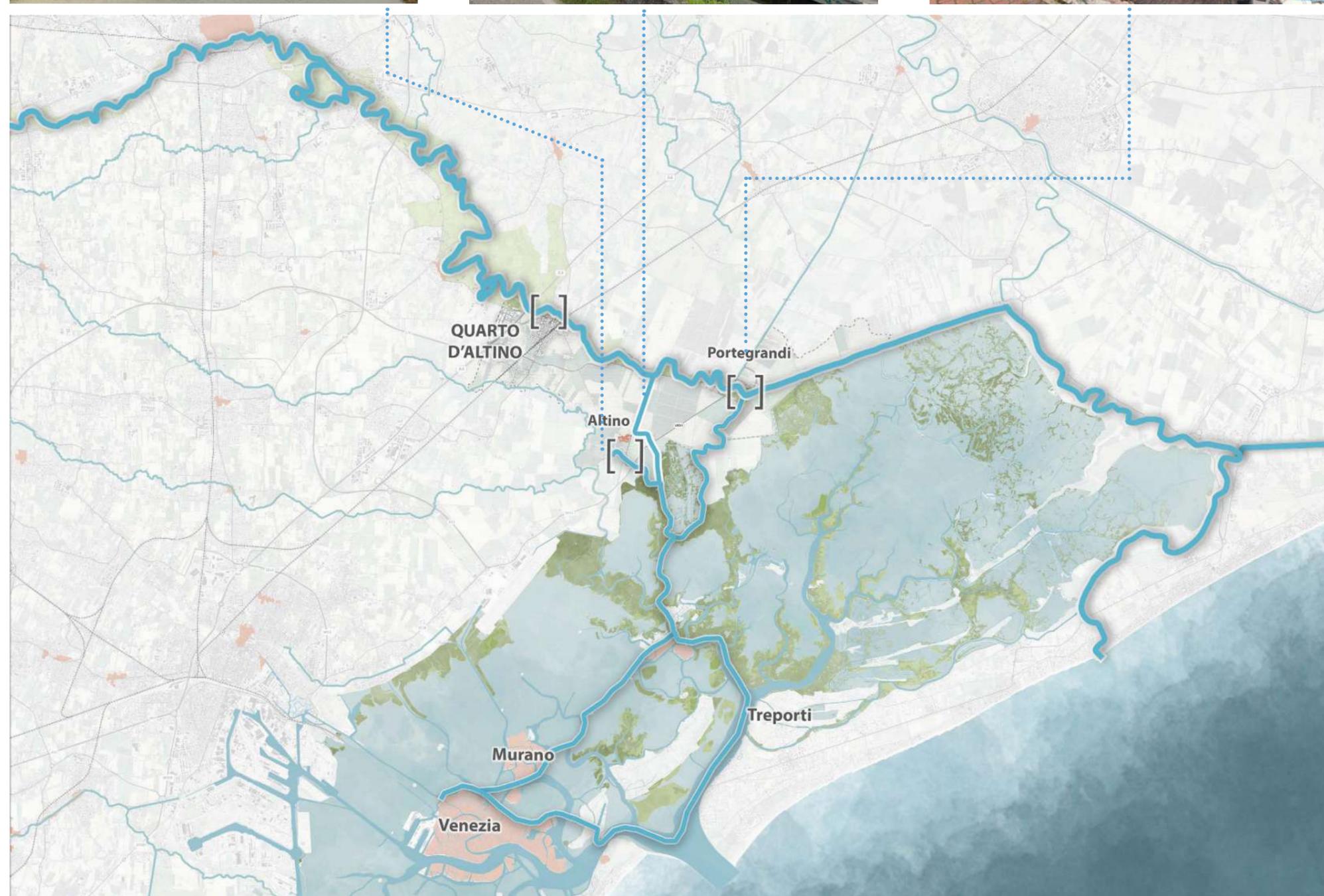
AMBITO **nautica**

-  **STAZIONE** porta Sile e TPL
-  **RETE VELOCE** hub autostradale
-  **cerniera nautica e ciclabile**

Tre i nodi nautici di Quarto d'Altino per un numero di circa 800 posti barca.

La Darsena di Portegrandi è il punto più importante e maggiormente strutturato ed attrezzato destinato alla nautica di maggior rilievo. Un punto di attestamento straordinario per la nautica lagnare e fluviale.

Meno organizzati ma con numeri altrettanto significativi gli altri due punti nautici di Altino e lungo il canale Siloncello.





An aerial photograph of a town, likely Quarto d'Altino, showing a river winding through the center, residential buildings with red roofs, and agricultural fields. The image is semi-transparent, allowing the text to be overlaid.

4. FIGURA STRATEGICA DOVE INTERVENIAMO?

La figura strategica territoriale e locale

*Individuazione e rappresentazione schematica delle componenti strutturali e delle linee di forza fondamentali del territorio, ovvero delle aree chiave di intervento: appartenenze, connessioni, centri vitali, attrattività e aree d'interesse, le quali sono di vitale importanza e strategiche per realizzare una visione territoriale coesa, in linea con gli obiettivi di sviluppo di Quarto d'Altino, quale **città unica, abitabile e accessibile**.*

BRAND

Concetto strategico, identifica, promuove e valorizza in territorio, mettendo a sistema i suoi valori, immagini e percezioni distintive. Si costruisce su elementi unici del territorio.

ASSI STRATEGICI

Rappresentano le linee di forza di un territorio, conferendo forma e sostanza al brand territoriale. Esprimono le peculiarità e le caratteristiche principali che un territorio intende valorizzare nel contesto della competitività territoriale.

FIGURA STRATEGICA

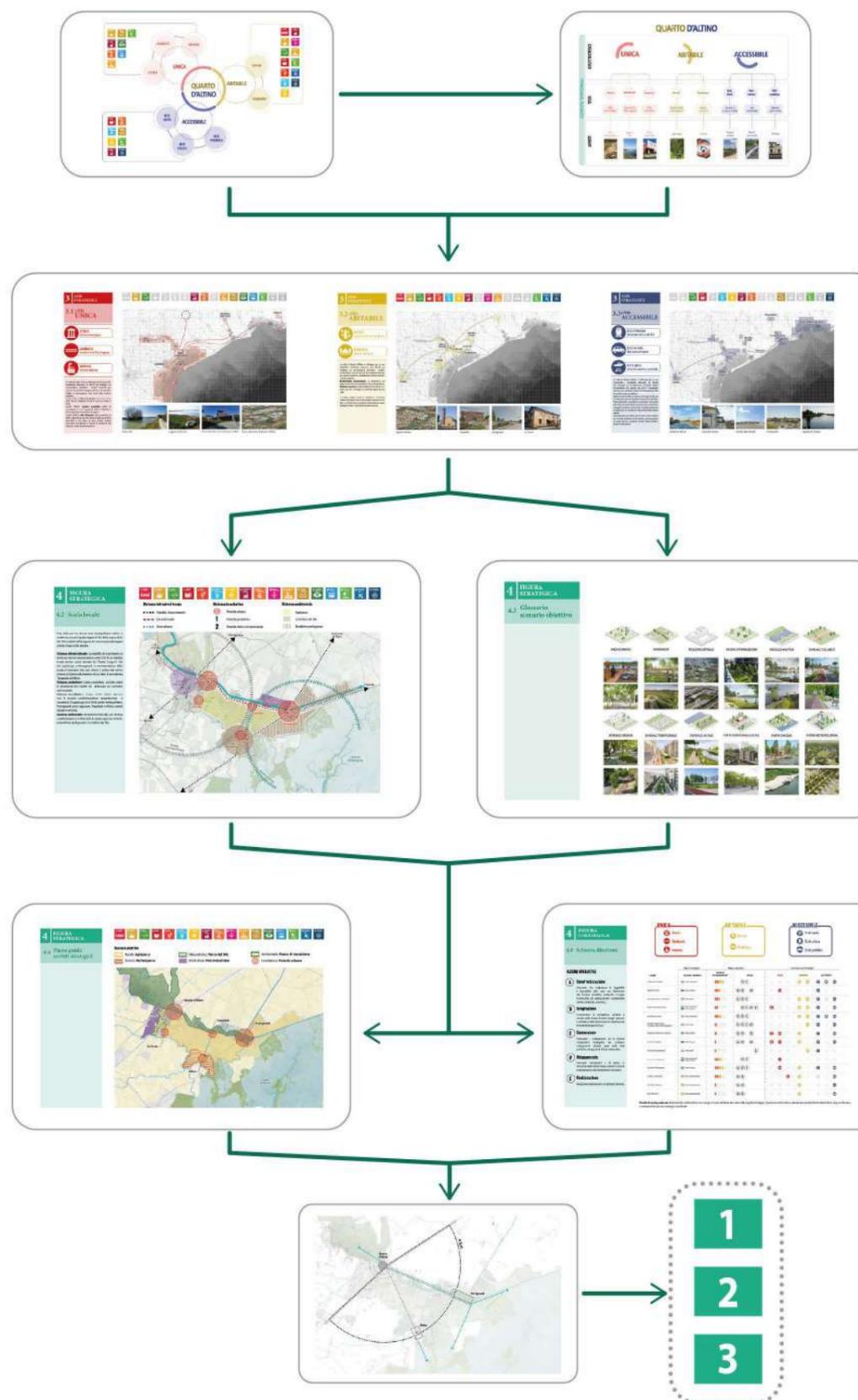
Individuazione delle componenti territoriali strategiche a cui assegnare specifici obiettivi e linee guida, al fine di rafforzare le identità e le peculiarità delineate dagli assi strategici.

PIANO GUIDA

Attribuzione ad ogni componente strategica dello scenario obiettivo.

FIGURA OPERATIVA

Individuazione delle componenti territoriali strategiche prioritarie.



VISIONE STRATEGICA

L'immagine ideale e gli obiettivi che la comunità da raggiungere nel lungo termine adottando una strategia unificata per la costruzione e la promozione dell'identità e della reputazione di un territorio.

SCENARI OBIETTIVO

Repertorio degli obiettivi da attribuire alle componenti territoriali strategiche per indirizzare l'evoluzione territoriale nelle direzioni indicate dal brand.

SCHEMA DIRETTORE

È la cabina di regia del masterplan, nella quale vengono definite le azioni operative per ciascuna componente territoriale, con l'obiettivo di colmare il divario tra lo stato di fatto e lo scenario obiettivo. Inoltre, essa valuta il livello di corrispondenza della componente territoriale rispetto al ruolo assegnato, stabilendo le priorità di intervento basate sulla coerenza tra lo scenario obiettivo e gli assi strategici.

SCHEDE PROGETTO

Per ogni ambito prioritario di intervento è definita una scheda progettuale con indicati gli interventi previsti.

4 FIGURA STRATEGICA

4.1 Scala territoriale

Due appartenenze: al sistema lagunare e al sistema metropolitano.

4 itinerari di scala vasta: l'autostrada A4, itinerario sovranazionale appartenente a due corridoi Europei, la ciclovia del Sile appartenente alla ciclabile europea Monaco-Venezia, il Sile appartenente all'itinerario nautico Regionale della Litoranea Veneta, la linea ferroviaria interregionale da Venezia a Trieste.

Un **itinerario infrastrutturale** di scala vasta, si riferisce a una rete o a un sistema di infrastrutture che coprono un'ampia area geografica, solitamente comprendendo più regioni o addirittura più paesi. Questi itinerari possono includere autostrade, ferrovie, aeroporti, porti marittimi, reti di trasporto pubblico e altre infrastrutture di trasporto e comunicazione.

4 porte territoriali: ad ogni itinerario corrisponde una porta di accesso al territorio. La stazione ferroviaria, l'unica a scala regionale in prossimità del Sile, il casello autostradale, la conca e darsena di Portegrandi, il centro di Quarto d'Altino in corrispondenza del quale la ciclovia Monaco Venezia abbandona il Sile per spostarsi verso Venezia.

Una **porta territoriale** si riferisce a un punto di accesso o di passaggio strategico, luoghi di interscambio che fungono da nodi chiave nella rete di trasporti e comunicazioni di una regione. La loro importanza può derivare dalla loro posizione geografica, dalle infrastrutture disponibili o dalle risorse economiche presenti nella zona circostante.

4 polarità ed attrattività di scala regionale: la zona industriale con aziende di rilievo internazionale, l'area archeologica ed il Museo, la darsena di Portegrandi ed H-Farm localizzata a ridosso della medesia frazione.

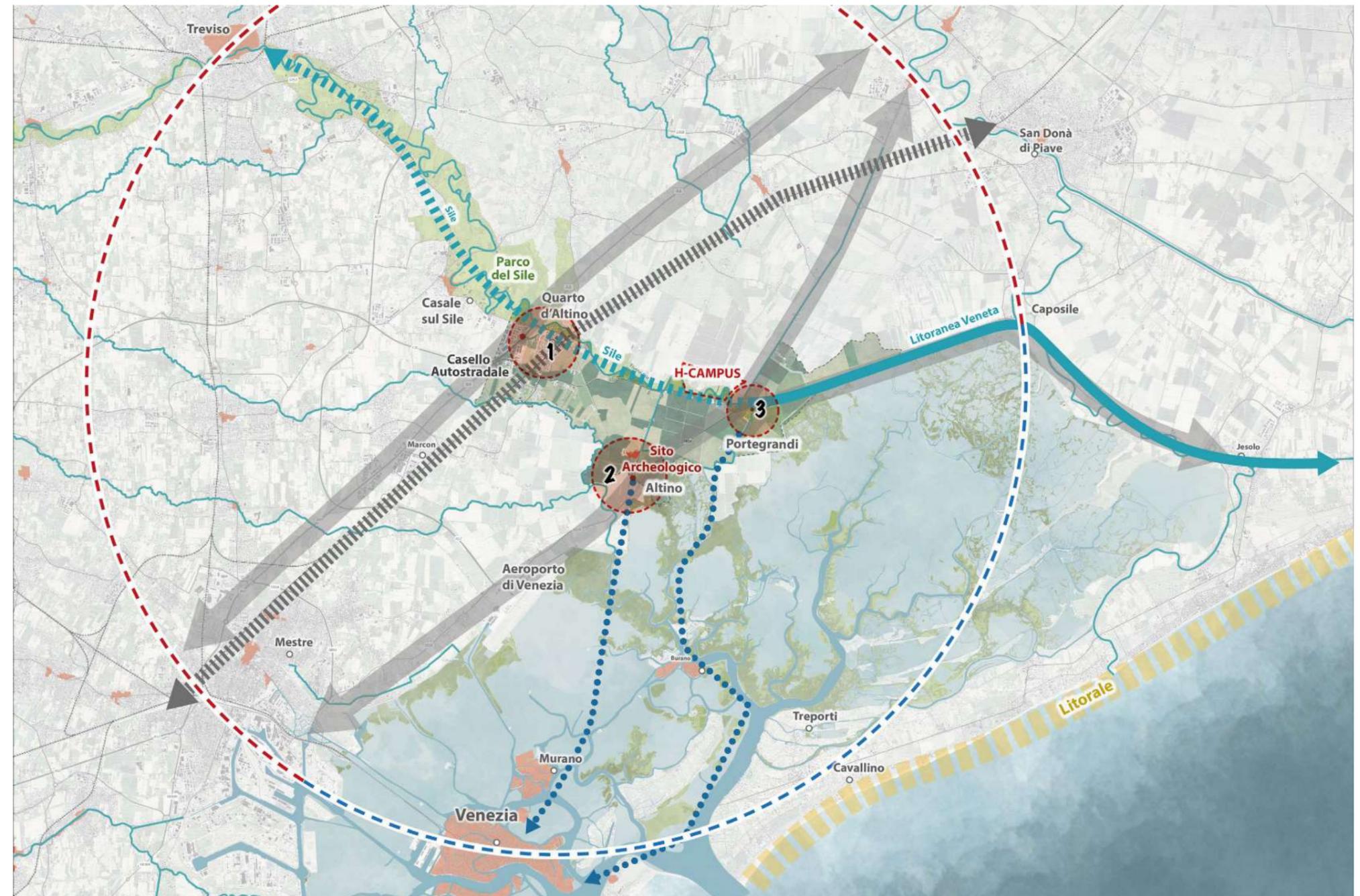
In termini di pianificazione territoriale e sviluppo urbano, la polarità e l'attrattività di scala regionale si riferiscono alla concentrazione di risorse, attività economiche, servizi e infrastrutture in specifiche aree all'interno del territorio comunale.



- ↔ Corridoi infrastrutturali
- ⚡ Ferrovia
- Connessioni naturalistiche

- ⚡ Itinerario del Sile
- ➡ Litoranea Veneta
- ⊙ Porte territoriali

- Attrattività**
- 1 Stazione ferroviaria
 - 2 Museo nazionale di Altino
 - 3 Darsena Portegrandi



4.2 Scala locale

Una città con tre anime: una metropolitana veloce e moderna, una più calma legata al rito delle acque dolci del Sile e salate della laguna ed una emozionale legata al mito di una città sepolta.

Sistema infrastrutturale: La viabilità di scorrimento ai bordi sui lati est (autostrada) e ovest (SS14), la viabilità locale avente come dorsale Via Trieste, lungo il Sile dal capoluogo a Portegrandi, in corrispondenza della quale si innestano due assi urbani, il primo dal centro urbano di Quarto alla frazione di Le Crete, il secondo da Trepalade ad Altino.

Sistema produttivo: L'area produttiva sul lato ovest in prossimità del casello ed affacciata sul corridoio autostradale.

Sistema insediativo: cinque centri urbani ognuno con la propria caratterizzazione, appartenenza e vocazione: il capoluogo e Le Crete, porte metropolitane, Portegrandi porta lagunare, Trepalade e Altino presidi storia e memoria.

Sistema ambientale: tre ambiti territoriali con diversa caratterizzazione ambientale, lo spazio agricolo centrale, le bonifiche perilagunari, il corridoio del Sile.



Sistema infrastrutturale

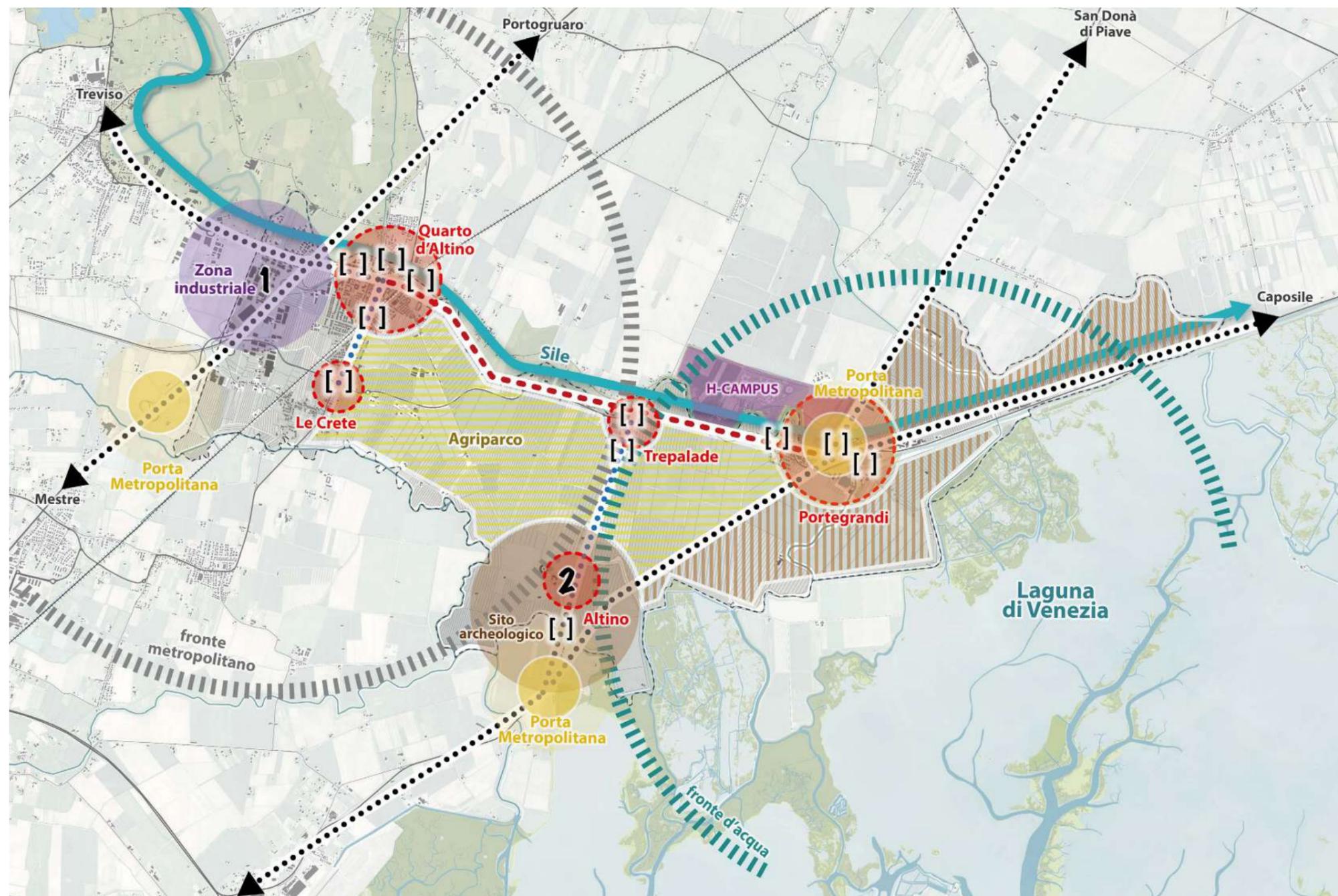
- ● ● ● Viabilità di scorrimento
- ● ● ● Dorsale locale
- ● ● ● Asse urbano
- ● ● ● Porta metropolitana
- [] Porte

Sistema insediativo

- Polarità urbane
- 1 Polarità produttiva
- 2 Polarità storico monumentale

Sistema ambientale

- ▨ Agriparco
- ▨ Corridoio del Sile
- ▨ Bonifiche perilagunari



4.3 Glossario scenario obiettivo

Il "repertorio degli scenari obiettivo" rappresenta un set di possibili configurazioni di spazi urbani ed organizzazioni territoriali utilizzati per guidare lo sviluppo urbano e territoriale in linea con gli assi strategici.

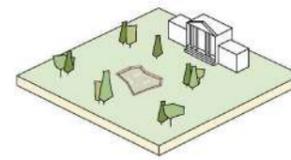
Un insieme sistematizzato di modelli e strutture organizzative che descrivono come possono essere configurati e gestiti gli spazi urbani e gli ambiti territoriali quando viene loro assegnato uno specifico ruolo nella pianificazione territoriale e nello sviluppo urbano.

Il repertorio tipologico degli scenari obiettivo è uno strumento essenziale per esplorare e progettare varie modalità di organizzazione degli spazi urbani e territoriali, facilitando decisioni informate e strategie di sviluppo orientate al futuro

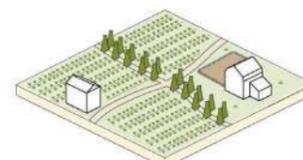
Per ogni scenario obiettivo è riportata una descrizione generale, le caratteristiche/funzioni e le dotazioni infrastrutturali.

Tali contenuti sono assunti:

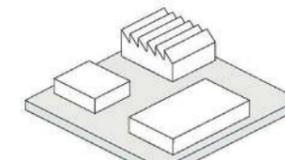
- per valutare il livello di corrispondenza tra la configurazione e qualità dei luoghi allo stato di fatto e come dovrebbe essere in relazione allo scenario obiettivo assegnato;
- per individuare le azioni operative necessarie per colmare la distanza tra lo stato di fatto e lo scenario obiettivo;
- per redigere le schede progetto preliminari riferite alle componenti strategiche prioritarie.



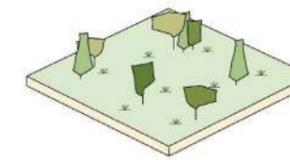
ARCHEOPARCO



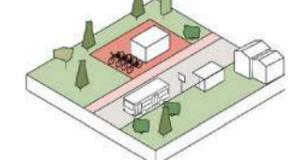
AGRIPARCO



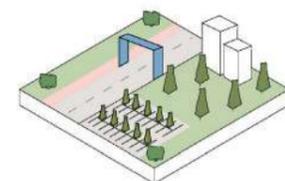
POLO PRODUTTIVO



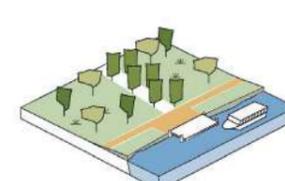
FASCIA VERDE DI TRANSIZIONE



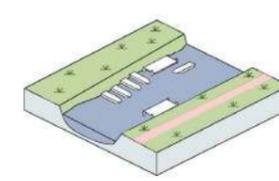
PORTA TERRITORIALE E LOCALE



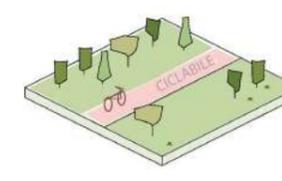
PORTA METROPOLITANA



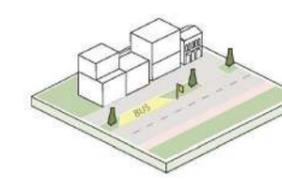
PORTA D'ACQUA



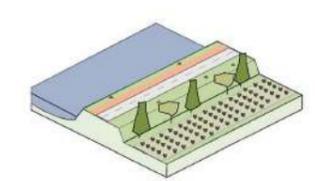
DORSALE NAUTICA



DORSALE CICLABILE



DORSALE URBANA



DORSALE LOCALE



	AR	ARCHEOPARCO	AG	AGRIPARCO	PP	POLO PRODUTTIVO
DEFINIZIONE	<p>Ambito territoriale specificamente pianificato e sviluppato per la conservazione, la valorizzazione e la fruizione del patrimonio archeologico e storico.</p> <p>I parchi archeologici integrano il patrimonio culturale con la pianificazione territoriale, creando spazi multifunzionali che promuovono la conoscenza, l'educazione, il turismo culturale e lo sviluppo sostenibile.</p>		<p>Specifica area pianificata e dedicata a promuovere e sostenere l'agricoltura, la produzione alimentare sostenibile, la conservazione ambientale e la valorizzazione del territorio.</p> <p>Questo concetto integra l'agricoltura con la pianificazione territoriale, creando uno spazio multifunzionale che serve sia a fini agricoli che ad altri scopi, come turismo rurale, educazione ambientale, e sviluppo sostenibile.</p>		<p>Una specifica area pianificata e sviluppata per concentrare e promuovere attività produttive, industriali e commerciali.</p> <p>Queste polarità costituiscono punti focali per lo sviluppo economico di una regione o di una città, attirando investimenti, creando posti di lavoro e stimolando l'innovazione e la competitività.</p>	
CARATTERISTICHE E FUNZIONI	<p>Conservazione e Valorizzazione: conservano e valorizzano il patrimonio archeologico e storico della regione, promuovendone la conoscenza e l'apprezzamento.</p> <p>Educazione e Sensibilizzazione: Offrono opportunità di apprendimento e sensibilizzazione sulle civiltà e le culture del passato attraverso visite guidate, programmi educativi e attività interattive.</p> <p>Turismo Sostenibile: Promuovono il turismo culturale sostenibile, offrendo esperienze di viaggio responsabili che rispettano l'ambiente, la cultura e le comunità locali.</p> <p>Sviluppo Economico Locale: Contribuiscono allo sviluppo economico locale creando opportunità di lavoro nel settore turistico, culturale e dei servizi correlati.</p> <p>Ricerca e Studio: Forniscono opportunità per la ricerca archeologica e storica, collaborando con istituti accademici, università e centri di ricerca per approfondire la conoscenza del passato.</p>		<p>Multifunzionalità: Gli agriparco sono progettati per servire a molteplici scopi, inclusi la produzione agricola, la conservazione ambientale, l'educazione, il turismo e il benessere della comunità.</p> <p>Partecipazione e Coinvolgimento: Coinvolgono attivamente gli agricoltori, le comunità locali, le istituzioni pubbliche e private nel processo decisionale e nella gestione delle risorse e delle attività dell'ambito agriparco.</p> <p>Sostenibilità: Promuovono pratiche agricole sostenibili, come l'agricoltura biologica, la gestione delle risorse idriche, la conservazione del suolo e la biodiversità.</p> <p>Valorizzazione del Territorio: Contribuiscono alla valorizzazione del territorio, preservando e promuovendo le sue caratteristiche naturali, culturali e paesaggistiche distintive.</p>		<p>Creazione di Posti di Lavoro: Le polarità produttive generano opportunità di lavoro dirette e indirette.</p> <p>Attrazione di Investimenti: Attraggono investimenti nazionali e internazionali, promuovendo lo sviluppo e la diversificazione dell'economia locale.</p> <p>Innovazione e Ricerca: Favoriscono l'innovazione e la ricerca attraverso la collaborazione tra imprese, istituti di ricerca e università, stimolando la creazione di nuove tecnologie e prodotti.</p> <p>Sostenibilità: Possono essere progettate e gestite in modo sostenibile, riducendo l'impatto ambientale delle attività produttive e promuovendo pratiche eco-friendly...</p> <p>Internazionalizzazione: Favoriscono l'internazionalizzazione delle imprese locali, facilitando l'accesso ai mercati internazionali e promuovendo la competitività globale.</p>	
DOTAZIONI	CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aree di scavo e conservazione ▪ Musei e centri espositivi ▪ Laboratori di restauro ▪ Centri ricerca 	AREE AGRICOLE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Orti Urbani ▪ Frutteti ▪ Coltivazioni di pregio ▪ Punti vendita e promozione prodotti 	SERVIZI PER I LAVORATORI	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aree per ristoro e ristorazione: mense, caffetterie, ristoranti ▪ Aree ricreative: aree verdi e parchi, aree per lo sport ▪ Servizi di primo soccorso
	SERVIZI PER VISITATORI	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Centri di accoglienza ▪ Punti informativi ▪ Servizi igienici ▪ Aree di sosta e pic-nic ▪ Aree verdi e giardini storici ▪ Caffetterie e ristorazione 	AREE NATURALISTICHE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Boschi e aree boscate ▪ Zone Umide ▪ Prati e praterie 	SUPPORTO PER LE ATTIVITA' PRODUTTIVE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Centri di innovazione e ricerca ▪ Centri di incubazione di impresa ▪ Centri di consulenza ▪ Centri di supporto amministrativo ▪ Centri di Formazione professionale
	PERCORSI E ACCESSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sentieri didattici ▪ Percorsi Ciclabili e Pedonali ▪ Accessibilità per disabili 	INFRASTRUTTURE RICREATIVE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piste ciclabili Aree picnic ▪ Aree giochi e sport ▪ Aree sosta 	SUPPORTO ALLA VITA QUOTIDIANA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Negozi e servizi commerciali ▪ housing per lavoratori ▪ Strutture per ospiti e visitatori: Hotel e alloggi per visitatori e partner commerciali
	STRUTTURE EDUCATIVE E DIDATTICHE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aule didattiche ▪ Percorsi interattivi ▪ Area per eventi e conferenze ▪ Sistemi di guida multimediale 	STRUTTURE EDUCATIVE E DIDATTICHE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Centri di educazione ambientale ▪ Percorsi didattici ▪ Aree per eventi e work shop 	SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Impianti trattamento acque ▪ Progetti di efficienza energetica ▪ Spazi verdi ▪ Viali alberati

	FV	FASCIA VERDE DI TRANSIZIONE	PT	PORTA TERRITORIALE	PL	PORTA LOCALE
DEFINIZIONE	Le fasce verdi, agricole o naturalistiche, che separano il polo industriale dal centro urbano, giocano un ruolo cruciale nella pianificazione strategica per diversi motivi, tra cui la mitigazione degli impatti ambientali, il miglioramento della qualità della vita e la promozione della sostenibilità. Queste fasce servono come aree cuscinetto che contribuiscono a bilanciare le esigenze industriali con quelle urbane e ambientali.		Punti chiave di accesso automobilistico alla città che fungono da nodo cruciale per l'interazione tra l'area urbana ed il sistema dell'accessibilità stradale di scala metropolitana, caratterizzati da elementi distintivi, che sottolineano la transizione da un ambiente paesaggistico all'altro. Quando una porta urbana assume anche il ruolo di punto di attestamento turistico e ciclabile, essa diventa un hub multifunzionale che facilita il flusso di turisti e ciclisti.		Punto o linea di transizione o confine tra diverse aree urbane, rurali o periurbane. Queste porte non sono solo un limite fisico ma rappresentano anche un cambiamento nelle caratteristiche spaziali, funzionali, sociali ed economiche. Le porte urbane sono cruciali per comprendere come le diverse parti di un territorio interagiscono e si influenzano reciprocamente.	
CARATTERISTICHE E FUNZIONI	<p>Mitigazione dell'Inquinamento: assorbimento inquinanti atmosferici. Le fasce verdi filtrano anche le acque piovane, riducendo il carico di inquinanti nei corpi idrici.</p> <p>Barriera Acustica: attenuazione del rumore industriale, creando un ambiente più tranquillo per le aree residenziali vicine.</p> <p>Corridoio Ecologici: movimento e la migrazione della fauna, connettendo habitat frammentati e sostenendo la biodiversità locale.</p> <p>Microclima e Regolazione Termica: ridurre l'effetto isola di calore urbana, regolando le temperature locali e migliorando il comfort termico.</p> <p>Area Ricreativa e Benessere: spazi per attività ricreative, promuovendo il benessere fisico e mentale</p> <p>Agricoltura Urbana: possono essere utilizzate per l'agricoltura urbana, fornendo cibo locale e riducendo la dipendenza dai trasporti a lunga distanza.</p>		<p>Identità e Immagine Urbana: definire l'identità e l'immagine della città</p> <p>Funzione di Connessione: Facilitano il flusso di persone, merci e informazioni tra la città e le regioni circostanti. Spesso integrano diverse modalità di trasporto (stradale, ferroviario, ciclabile) per migliorare l'accessibilità e l'efficienza della mobilità urbana.</p> <p>Accoglienza e Informazione: Fornire informazioni utili e servizi di accoglienza ai turisti.</p> <p>Connettività e Intermodalità: Migliorare la connessione tra la città e le aree metropolitane circostanti. Promuovere l'uso di mezzi di trasporto ecologici, come biciclette e mezzi pubblici.</p> <p>Spazio Pubblico e Interazione Sociale: Offrire spazi pubblici per l'interazione sociale, eventi comunitari e attività ricreative Stimolare l'economia locale attraverso il turismo e le attività commerciali correlate.</p>		<p>Immagine urbana: caratterizzare percettivamente il passaggio tra aree con usi del suolo, densità abitativa e infrastrutture differenti, come tra il centro città e le periferie o tra l'area urbana e quella rurale.</p> <p>Punto di Accesso e Transizione: Servono da ingressi o uscite chiave per i residenti e i visitatori tra diverse parti del territorio. Possono includere infrastrutture cruciali per la mobilità urbana come ponti, passerelle, raccordi, che migliorano l'accessibilità e collegano diverse parti della città e del territorio.</p> <p>Concentrazione Funzionale: ospitano una varietà di funzioni urbane, come residenze, attività commerciali, aree verdi, infrastrutture di trasporto e servizi pubblici.</p> <p>Connettività Ciclabile: punti di raccordo con reti ciclabili territoriali, facilitando il passaggio sicuro e agevole dei ciclisti tra diverse zone.</p> <p>Spazio Pubblico e Interazione Sociale: Offrire spazi pubblici per l'interazione sociale, eventi comunitari e attività ricreative e sportive</p>	
DOTAZIONI	INFRASTRUTTURE AMBIENTALI E NATURALISTICHE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piantumazione di alberi e creazione di foreste urbane ▪ Corridoi ecologici: spazi che permettono il passaggio della fauna selvatica ▪ Bacini di ritardo: laghetti e zone umide per la gestione delle acque piovane 	INFRASTRUTTURE AMBIENTALI E NATURALISTICHE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stazioni di trasporto pubblico ▪ Parcheggi scambiatori ▪ Parcheggi per biciclette ▪ Collegamenti strutturali e sicuri con gli itinerari territoriali e con il centro urbano 	INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stazioni di trasporto pubblico ▪ Parcheggi scambiatori ▪ Parcheggi per biciclette
	INFRASTRUTTURE AGRICOLE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aree coltivabili ▪ Orti urbani e comunitari ▪ Aziende agricole didattiche 	SERVIZI PER I VIAGGIATORI	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Centri di informazione turistica ▪ Stazioni di car sharing e Bike sharing ▪ Aree di accoglienza e relax ▪ Punti di ricerca 	SERVIZI DI ACCOGLIENZA E INFORMAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segnaletica di informazione turistica ▪ Stazioni di car sharing e bike sharing
	INFRASTRUTTURE RICREATIVE E DI FRUIZIONE PUBBLICA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parchi e aree ricreative ▪ Area di sosta ▪ Percorsi ciclabili e pedonali 	STRUTTURE RICETTIVE E COMMERCIALI E RICREATIVE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hotel e alloggi per visitatori o turisti ▪ Ristoranti e caffetterie ▪ Noleggio e riparazione biciclette ▪ Stazioni di ricerca E-Bike 	SPAZI PUBBLICI E RICREATIVE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prossimità ad attrezzature sportive e ricreative di rilievo comunale ▪ Prossimità ad aree per eventi e manifestazioni
	INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE E DI SOSTENIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bacini di laminazione ▪ Energie rinnovabili 	SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E IMMAGINE URBANA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parchi e giardini ▪ Caratterizzazione formale in termini di arredo urbano, colori, materiali 	SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E IMMAGINE URBANA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parchi e giardini ▪ Caratterizzazione formale in termini di arredo urbano, colori e materiali

	PM	PORTA METROPOLITANA	PA	PORTA D'ACQUA	DA	DORSALE NAUTICA
DEFINIZIONE	Una porta metropolitana è un punto strategico di accesso all'area urbana da una scala territoriale di dimensioni metropolitane. Questi punti di ingresso fungono da nodi cruciali nella rete urbana, facilitando il collegamento e la transizione il sistema di mobilità metropolitana e d il sistema urbano.		Una Porta d'acqua rappresenta un punto focale di integrazione tra il corso d'acqua e la città. Con un design accattivante, funzioni multifunzionali e dotazioni complete, queste aree diventano spazi vitali per la comunità, offrendo opportunità di socializzazione, svago, turismo e sviluppo economico. L'attenzione alla sicurezza, all'accessibilità e alla sostenibilità garantisce un'esperienza positiva per tutti i visitatori, contribuendo allo sviluppo armonioso e integrato del territorio urbano.		Una dorsale nautica di valore turistico è un corso d'acqua navigabile che può accogliere sia la croceristica fluviale che le piccole imbarcazioni private, offrendo un'esperienza unica ai turisti e ai residenti. Quando questa dorsale lambisce i centri urbani, assume un ruolo ancora più significativo, integrandosi con l'ambiente urbano e contribuendo allo sviluppo turistico, economico e sociale della zona.	
CARATTERISTICHE E FUNZIONI	<p>Porta di Rappresentanza: Spesso rappresentano l'ingresso principale alla città metropolitana, fungendo da vetrina per l'accoglienza dei visitatori e residenti.</p> <p>Accesso e Connessione: Sono il principale punto di ingresso e uscita per i residenti e i visitatori della città metropolitana, garantendo un accesso efficiente e sicuro.</p> <p>Intermodalità: Integrano diverse modalità di trasporto, inclusi treni, metropolitane, autobus, biciclette e pedoni, per facilitare il movimento fluido e sostenibile.</p> <p>Promozione del Turismo e del Commercio: Offrono informazioni turistiche, punti di ristoro, negozi e altre infrastrutture commerciali che promuovono l'economia locale.</p>		<p>Turismo Sostenibile: Favoriscono lo sviluppo del turismo sostenibile, offrendo un'alternativa ecologica alle forme tradizionali di viaggio.</p> <p>Valorizzazione del Paesaggio: Contribuiscono alla valorizzazione del paesaggio e delle risorse naturali e culturali locali, incoraggiando la conservazione e la fruizione responsabile dell'ambiente acquatico.</p> <p>Economia Locale: Sostengono lo sviluppo economico locale creando opportunità di lavoro e di business per le comunità locali.</p> <p>Qualità della Vita: Migliorano la qualità della vita delle comunità locali offrendo spazi per il tempo libero e il relax, e promuovendo uno stile di vita attivo e sostenibile.</p> <p>Piazza d'acqua: il punto di affaccio fluviale come "piazza sull'acqua" all'interno di un centro urbano. Questo spazio non è solo un punto di accesso alla città, ma diventa un'area vivace e attraente, ricca di attività e dotazioni che integrano l'ambiente acquatico con la vita urbana.</p>		<p>Promozione del Turismo: esperienze uniche come crociere fluviali, tour guidati in barca, e attività ricreative acquatiche.</p> <p>Diversificazione dell'Offerta Turistica: Arricchimento dell'offerta turistica del territorio, integrando attività sull'acqua con quelle a terra, come visite culturali, escursioni, e gastronomia locale.</p> <p>Incremento dell'Economia Locale: Stimolo all'economia attraverso la creazione di posti di lavoro nel settore turistico e dei servizi (ristoranti, alberghi, negozi).</p> <p>Rigenerazione Urbana: Rinnovamento e valorizzazione delle aree urbane adiacenti al corso d'acqua, trasformandole in spazi vivibili e attrattivi.</p> <p>Spazi Pubblici e Aree Ricreative: Creazione di parchi, piazze, passeggiate e aree verdi lungo il fiume, che diventano luoghi di incontro e socializzazione per residenti e turisti.</p> <p>Promozione del Patrimonio Culturale: Valorizzazione del patrimonio storico e culturale lungo il corso d'acqua, con la creazione di itinerari culturali e visite guidate.</p>	
DOTAZIONI	INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	<ul style="list-style-type: none"> Stazioni di trasporto pubblico Parcheggi lunga e breve durata con accesso diretto a stazioni di trasporto pubblico Parcheggi per biciclette 	DOTAZIONI STRUTTURALI E LOGISTICHE	<ul style="list-style-type: none"> Strutture per l'ormeggio delle imbarcazioni Scivoli e Rampe di Accesso protette e delimitate per l'ormeggio, con servizi di assistenza pontili e belvedere 	INFRASTRUTTURA	<ul style="list-style-type: none"> Punti di attracco in posizione strategica Collegamenti con trasporti pubblici Segnaletica chiara e adeguata Sentieri lungo il corso d'acqua
	SERVIZI PER I VIAGGIATORI	<ul style="list-style-type: none"> Aree coltivabili Orti urbani e comunitari Aziende agricole didattiche 	DOTAZIONI PER I TURISTI E I DIPORTISTI	<ul style="list-style-type: none"> Aree di Sosta e Picnic: Zone attrezzate con tavoli, panchine e aree verdi per il relax dei visitatori o per la socializzazione Punti di Informazione Turistica Attracco e servizi per house Boat 	SERVIZI E SPAZI COMPLEMENTARI	<ul style="list-style-type: none"> Porti e punti di attracco Stazioni di rifornimento Aree di sosta e ristoro Servizi di assistenza e riparazione Zone dedicate alla pesca, al kayak, alla vela e ad altre attività acquatiche. Punti di interscambio barca/bici Sevizi di sharing
	STRUTTURE RICETTIVE E COMMECILI E RICREATIVE	<ul style="list-style-type: none"> Strutture ricettive Servizi di ristorazione e ristoro Totem interattivi e schermi digitali con informazioni in tempo reale su trasporti, eventi e attrazioni locali 	DOTAZIONI PER IL TEMPO LIBERO E L'EDUCAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> Aree Ricreative: Spazi per attività ricreative come noleggio di biciclette, canoe e kayak. Percorsi Pedonali e Ciclabili Centri di Educazione Ambientale 		
	IMMAGINE	<ul style="list-style-type: none"> Edifici e strutture di accoglienza con design distintivo che rappresenti l'identità della città Spazi pubblici e aree verdi 	ACCESSIBILITÀ E INCLUSIVITÀ	<ul style="list-style-type: none"> Servizi di Navetta: Collegamenti con mezzi di trasporto pubblico o privato per facilitare l'accesso alla porta d'acqua. Collegamenti ciclopedonali diretti e leggibili con il centro urbano 		

	DC	DORSALE CICLABILE	DU	DORSALE URBANA	DL	DORSALE LOCALE
DESCRIZIONE	<p>Le dorsali ciclabili, come descritto, sono percorsi ciclabili principali e strategici che svolgono un ruolo fondamentale nei progetti di sviluppo territoriale. Le loro caratteristiche, funzioni e dotazioni sono molteplici e specificamente progettate per soddisfare una vasta gamma di esigenze legate alla mobilità sostenibile, all'ambiente e alla qualità della vita. Di seguito, esploreremo questi aspetti in dettaglio</p>		<p>Una strada di incontro è una via urbana progettata per trasformarsi in uno spazio pubblico lineare dove convivono in armonia auto, ciclisti, pedoni e mezzi pubblici.</p> <p>Questa tipologia di strada, caratterizzata da una pavimentazione unitaria e omogenea e dall'assenza di spazi e corsie riservate, è ideata per ridurre la velocità dei veicoli e promuovere la sicurezza e l'interazione tra tutti gli utenti della strada.</p>		<p>Una dorsale urbana è una strada che collega i centri urbani di un territorio, mettendo in collegamento le frazioni con il capoluogo al fine di assicurare un equilibrato accesso ai servizi pubblici. Questa dorsale deve consentire ed agevolare la mobilità ciclabile in sicurezza e deve essere adeguatamente governata, rappresentando l'affaccio pubblico della città nonché la linea principale di spostamento anche per quanto riguarda il trasporto pubblico.</p>	
CARATTERISTICHE E FUNZIONI	<p>Promozione della Mobilità Sostenibile: Incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, riducendo l'uso delle automobili e conseguentemente l'inquinamento atmosferico e acustico.</p> <p>Intermodalità: Integrazione con altri mezzi di trasporto pubblico, come stazioni ferroviarie e fermate degli autobus, per facilitare gli spostamenti combinati.</p> <p>Valorizzazione Turistica: Offrire percorsi ciclabili attraenti per il turismo, che consentano di esplorare le bellezze naturali e culturali del territorio in modo sostenibile.</p> <p>Connettività: Deve collegare punti chiave come città, quartieri residenziali, luoghi di lavoro, attrazioni turistiche e trasporti pubblici.</p> <p>Coesione sociale, offrendo spazi di incontro e interazione tra i cittadini.</p> <p>Multifunzionalità: rispondere alle esigenze della mobilità ciclabili sia Turistica che di mobilità quotidiana</p>		<p>Mobilità Sostenibile e Sicura: Favorisce una mobilità più sicura per tutti gli utenti della strada, riducendo incidenti e conflitti tra veicoli e pedoni. Promuove l'uso della bicicletta e degli spostamenti a piedi grazie alla sicurezza e al comfort offerti.</p> <p>Spazio Pubblico e Socializzazione: Diventa un luogo di incontro e socializzazione per i residenti, con spazi adatti per sostare, chiacchierare e partecipare ad attività comunitarie. Supporta eventi pubblici, mercati e manifestazioni, aumentando la vivacità e l'attrattiva della zona.</p> <p>Supporto alle Attività Commerciali: Incentiva lo shopping e il consumo locale grazie alla presenza di negozi, caffè e ristoranti che si affacciano direttamente sulla strada. Migliora la visibilità e l'accessibilità delle attività commerciali, attirando clienti e turisti</p> <p>Valorizzazione dell'Ambiente Urbano: Contribuisce a migliorare l'estetica del paesaggio urbano attraverso un design curato e l'integrazione di elementi naturali. Promuove la sostenibilità ambientale riducendo le emissioni di CO2 grazie alla mobilità sostenibile.</p>		<p>Connessione dei Centri Urbani: Funziona come arteria principale che facilita lo spostamento tra diverse aree del territorio, migliorando l'accessibilità ai servizi pubblici e privati.</p> <p>Integrazione Multimodale: Promuove l'integrazione tra diversi mezzi di trasporto, facilitando il passaggio tra trasporto pubblico, bicicletta e veicoli privati.</p> <p>Promozione della Mobilità Ciclabile: Garantisce la sicurezza dei ciclisti attraverso infrastrutture dedicate e ben progettate, incentivando l'uso della bicicletta come alternativa sostenibile. Accesso Diffuso: Assicura che i percorsi ciclabili siano accessibili da tutte le parti del territorio, collegando efficacemente le aree periferiche con il centro urbano.</p> <p>Miglioramento Estetico: Progetti di design urbano e paesaggistico che migliorano l'estetica della città e creano un ambiente più piacevole per i residenti e i visitatori.</p> <p>Benefici Ambientali: Iniziative per la riduzione dell'inquinamento, l'implementazione di soluzioni ecocompatibili e la promozione della biodiversità urbana</p>	
DOTAZIONI	INFRASTRUTTURA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accessibilità ▪ Superfici adeguate ▪ Illuminazione adeguata ▪ Attraversamenti sicuri ▪ Segnaletica chiara 	INFRASTRUTTURA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilizzo di materiali e design che eliminano la distinzione tra marciapiede e carreggiata, creando un unico spazio continuo. ▪ Assenza di Spazi e Corsie Riservate promuovendo la condivisione dello spazio. ▪ Fermate del trasporto pubblico ▪ Elementi di traffic calming 	INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piste Ciclabili: Percorsi ciclabili con eventuali separazioni fisiche dai veicoli a motore. ▪ Percorsi Pedonali: Marciapiedi ampi e accessibili per favorire gli spostamenti a piedi. ▪ Dossi e Segnaletica: Misure per rallentare il traffico e aumentare la sicurezza stradale. ▪ Zone a Traffico Limitato in attraversamento dei centri
	SERVIZI E SPAZI COMPLEMENTARI	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Punti di sosta e aree di picnic. ▪ Stazioni di ricarica ▪ Colonnine di riparazione ▪ Servizi di emergenza e assistenza ▪ Belvedere e infopoint ▪ Pannelli informativi 	ARREDO URBANO E SERVIZI	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Panchine, fontane, cestini per i rifiuti e altri elementi di arredo urbano che aumentano il comfort degli utenti. ▪ Illuminazione pubblica efficace e esteticamente gradevole, che garantisce sicurezza anche nelle ore serali. ▪ Segnaletica chiara e intuitiva che indica le zone di attenzione e le regole di utilizzo della strada. ▪ Elementi di dissuasione del traffico come dossi e restringimenti stradali che obbligano i veicoli a rallentare. 	ARREDO URBANO E SERVIZI	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pensiline e Panchine: Infrastrutture per il trasporto pubblico e spazi di sosta per pedoni e ciclisti. ▪ Illuminazione: Sistemi di illuminazione efficaci che migliorano la sicurezza e l'estetica notturna.
	IMMAGINE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coerenza: coerenza nella sua progettazione e segnaletica lungo tutto il percorso, garantendo un'esperienza di viaggio fluida e intuitiva. 	IMMAGINE E COMFORT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aree verdi, aiuole, e alberature che migliorano l'ambiente urbano e offrono ombra e freschezza. ▪ Piccoli parchi o aree giochi per bambini, che trasformano la strada in un luogo di aggregazione per famiglie. 	IMMAGINE E COMFORT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Filari alberati o aiuole che migliorano la qualità dell'aria e l'estetica

	PM	POLO METROPOLITANO	PS	POLO STORICO IDENTITARIO	PI	POLO INSEDIATIVO LAGUNARE
DEFINIZIONE	Un polo metropolitano è un centro urbano altamente sviluppato che funge da nodo principale per supportare e stimolare lo sviluppo economico, sociale e culturale di un'area geografica. Grazie alla sua posizione strategica e alle sue caratteristiche uniche, offre un ambiente vivace e dinamico che attrae persone, aziende e investimenti, promuovendo la crescita regionale e nazionale.		Un polo storico identitario è un'area urbana o rurale che conserva e valorizza il patrimonio storico e culturale, proteggendo le testimonianze del passato e rendendole accessibili e fruibili ai residenti e ai visitatori. Questi poli sono fondamentali per mantenere viva la memoria storica di una comunità, promuovere l'educazione e attrarre turismo culturale.		Un polo insediativo lagunare è un'area abitata situata in una laguna o nelle vicinanze, dove acqua e terra si incontrano in un equilibrio naturale unico. Questi insediamenti sono strettamente legati all'ambiente lagunare e si sviluppano in armonia con esso, sfruttando le risorse naturali e promuovendo uno stile di vita sostenibile.	
CARATTERISTICHE E FUNZIONI	<p>Attrattività: spesso si concentrano funzioni e servizi di alta qualità che attraggono persone, aziende e investimenti. La presenza di infrastrutture avanzate, servizi pubblici efficienti, e un'ampia gamma di attività culturali e ricreative, contribuisce a creare un ambiente attrattivo e vivibile, favorendo lo sviluppo economico, la coesione sociale e il benessere della comunità.</p> <p>Connessione e intermodalità: Hub di trasporto multimodale caratterizzato dalla presenza di stazioni ferroviarie, metropolitane, aeroporti e autostazioni. Garantendo una connessione efficiente tra le diverse mobilità di trasporto, collegando diverse parti dell'insediamento.</p> <p>Punto di accesso: principale punto d'ingresso e di uscita alla città, garantendo, fungendo da vetrina per l'accoglienza dei visitatori e residenti. Le infrastrutture di trasporto ben organizzate ed efficienti garantiscono una positiva prima impressione.</p>		<p>Conservazione del patrimonio: fare in modo che edifici e reperti storici vengono tutelati e mantenuti con cura, attraverso programmi di restauro e manutenzione regolari, valorizzando il patrimonio attraverso eventi, mostre e attività culturali.</p> <p>Educazione e ricerca: sfruttare il patrimonio storico e culturale per raccontare la storia locale. Istituzione di una collaborazione con gli istituti scolastici.</p> <p>Culturale e turistico: offre un'ampia gamma di esperienze. Può essere parte di un itinerario turistico che guida i visitatori alla scoperta del patrimonio storico e percorsi tematici che aiutano a esplorare diverse epoche e aspetti culturali.</p> <p>Studio e ricerca: opportunità per la ricerca archeologica e storica, per approfondire la conoscenza del passato.</p>		<p>Qualità della vita: migliora la qualità della vita della comunità locale, grazie alla vicinanza con l'acqua e alla bellezza naturale dell'ambiente, permettendo di vivere a stretto contatto con l'acqua, offrendo maggiori possibilità.</p> <p>Promozione delle attività: la vicinanza all'acqua permette una vasta gamma di attività ricreative e sportive, come la navigazione, la pesca, il kayak e la canoa, migliorando il benessere fisico e mentale dei residenti e dei visitatori.</p> <p>Incremento dell'economia locale: stimolo dell'economia locale attraverso la creazione di nuovi posti di lavoro nel settore turistico e dei servizi. Le attività legate al turismo come le crociere nel Sile e gli itinerari ciclabili, attirano i visitatori e generano entrate significative.</p>	
DOTAZIONI	INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	<ul style="list-style-type: none"> stazioni di trasporto pubblico, parcheggi scambiatori, parcheggi per biciclette collegamenti sicuri con itinerari territoriali 	INFRASTRUTTURE CULTURALI	<ul style="list-style-type: none"> Aree di scavo Musei e centri espositivi Eventi e manifestazioni Itinerari turistici 	INFRASTRUTTURE	<ul style="list-style-type: none"> Abitazioni nei pressi dell'acqua Darsene, strutture per l'ormeggio Servizi di assistenza Scivoli e rampe d'accesso Rete di canali e vie d'acqua Pontili e punti belvedere Mercati locali con prodotti locali Aree verdi e riserve naturali
	SPAZI PUBBLICI E RICREATIVI	<ul style="list-style-type: none"> Parchi pubblici e spazi verdi, che creano aree di aggregazione Punti di sosta e aree pic-nic Aree di gioco e sport Strutture pubbliche 	STRUTTURE TURISTICHE	<ul style="list-style-type: none"> Centri di accoglienza Punti informativi Servizi igienici Aree di sosta e pic-nic Giardini storici 	SUPPORTO PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE	<ul style="list-style-type: none"> Spazi per attività ricreative Noleggio di biciclette, canoe e Kayak Percorsi pedonali e ciclabili lungo le sponde
	SERVIZI PER I VIAGGIATORI	<ul style="list-style-type: none"> Strutture ricettive come hotel, alberghi, ostelli, etc; Servizi di ristorazione e ristoro Servizi alla mobilità ciclabile Totem informativi infopoint 	SERVIZI EDUCATIVI	<ul style="list-style-type: none"> Aule didattiche Percorsi educativi 	SUPPORTO ALLA VITA QUOTIDIANA	<ul style="list-style-type: none"> Negozi e servizi commerciali Housing per lavoratori e studenti Strutture per ospiti e visitatori: Hotel e alloggi per visitatori e partner commerciali
	SUPPORTO ALLA VITA QUOTIDIANA	<ul style="list-style-type: none"> Alloggi per studenti e lavoratori Alloggi per pendolari o fuorisede 			SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	<ul style="list-style-type: none"> Strutture ricettive punti di informazione turistica House boat
	SVILUPPO DI RESIDENZIALITÀ DI TIPO ALTERNATIVO	<ul style="list-style-type: none"> Cohousing Residenze per anziani 				

4.4 Piano guida ambiti strategici

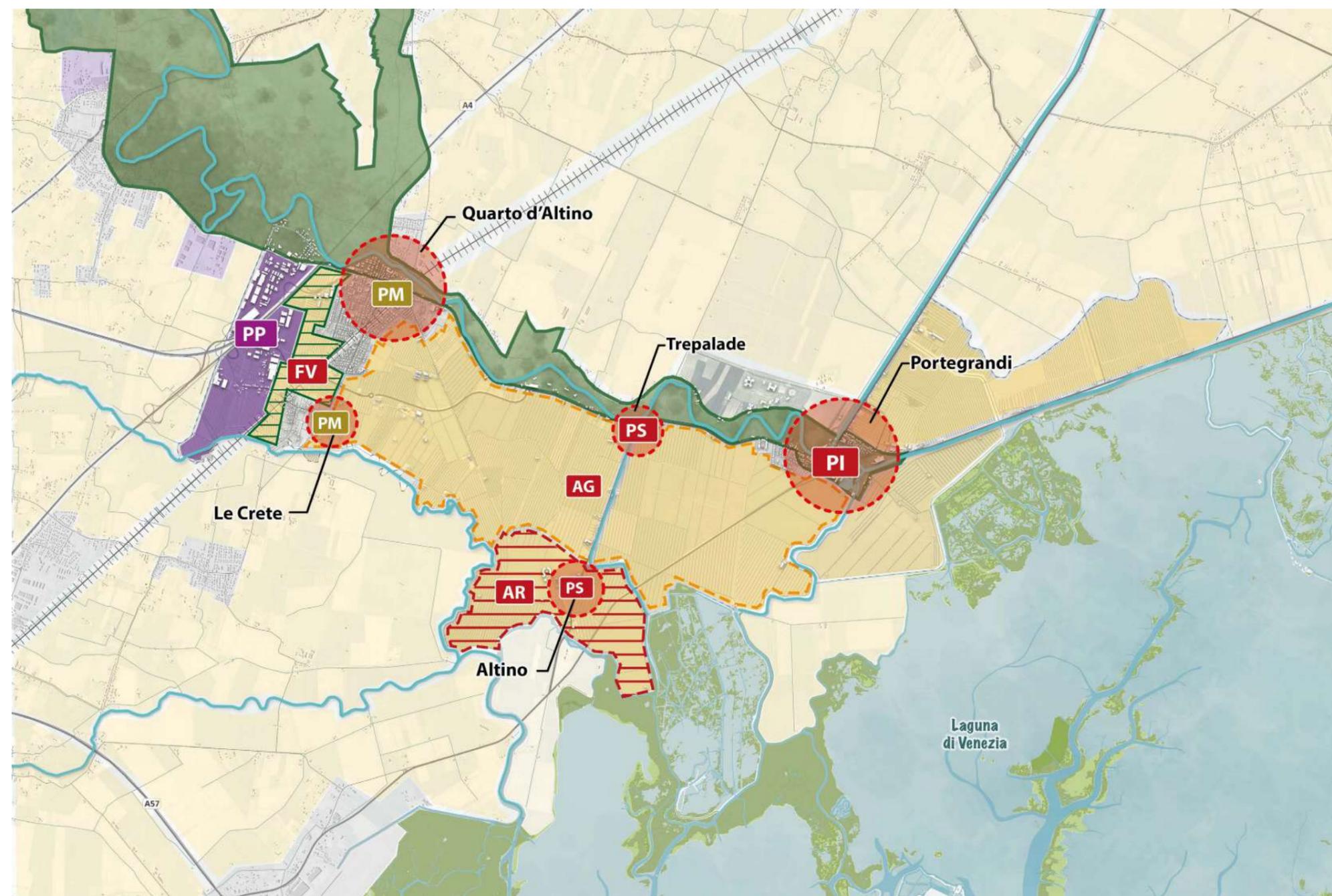
Il piano guida tiene insieme la figura strategica ed il repertorio degli scenari obiettivo.

Sulla base della figura territoriale il piano guida:

- individua le componenti territoriali strategiche di tipo areale (ambiti), lineare (dorsali) e puntuale (porte) in termini di: ambiti strategici, dorsali e nodi;
- attribuisce ad ogni componente territoriale il corrispondente scenario obiettivo

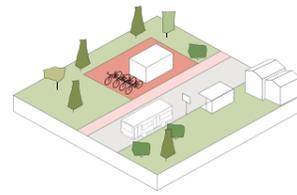


Scenario obiettivo

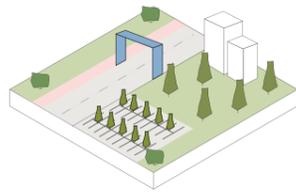


4.5 Mobilità lenta

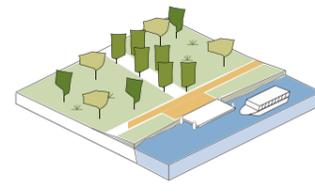
piano guida



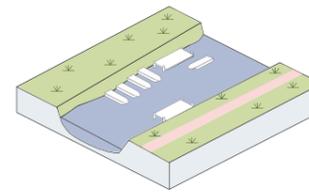
PL
PORTA LOCALE



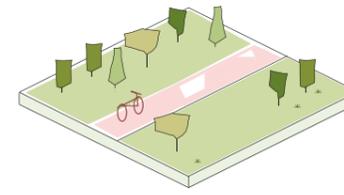
PT
PORTA TERRITORIALE



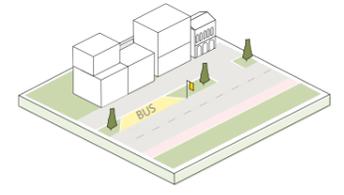
A
PORTA NAUTICA



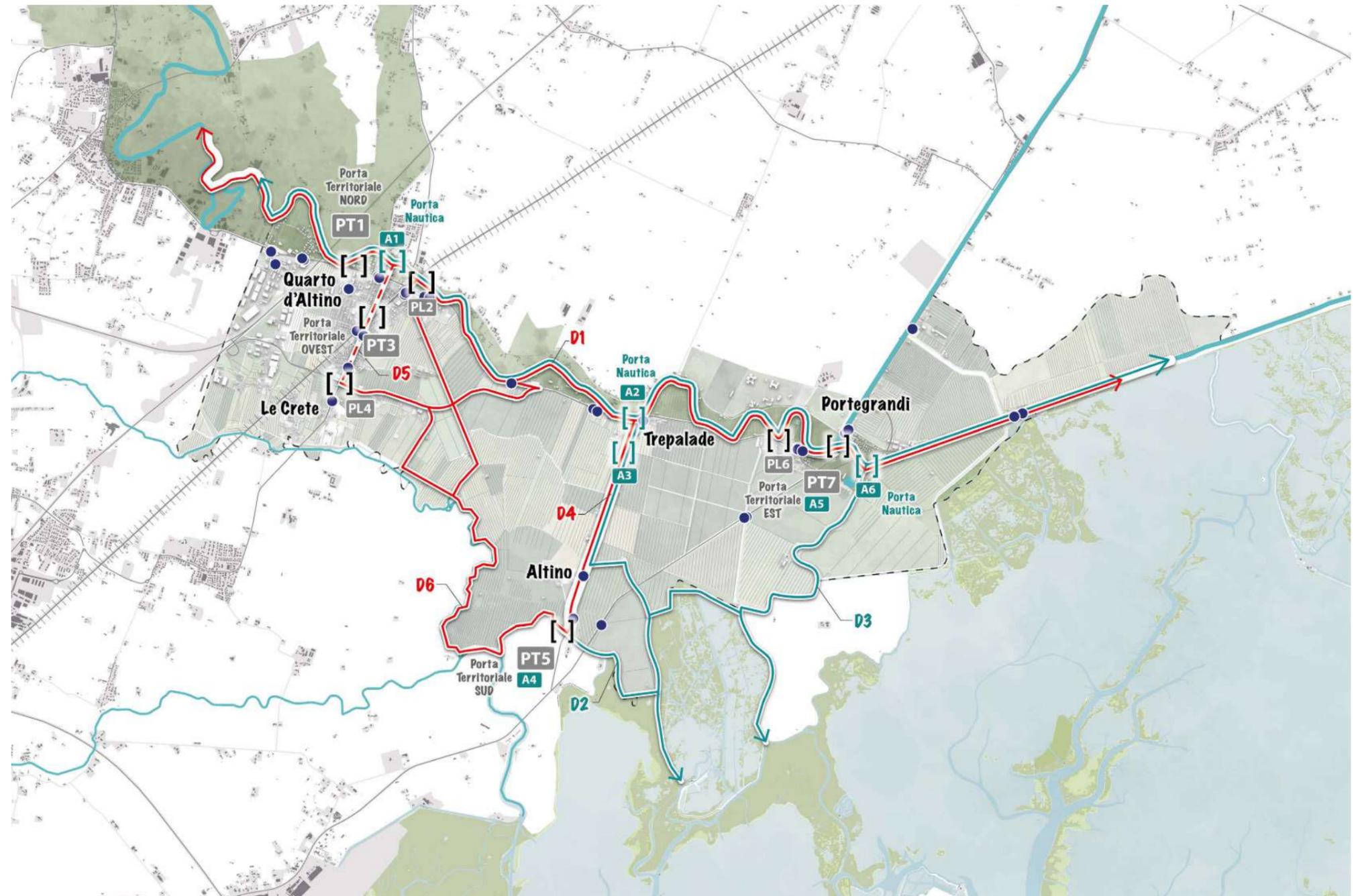
D
DORSALE NAUTICA



D
DORSALE CICLABILE



D
DORSALE URABANA



PORTE

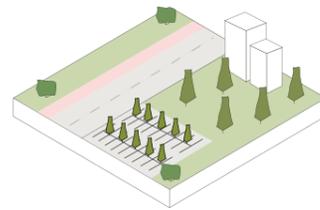
-  **PL:** Porta locale
-  **PT:** Porta territoriale
-  **Porta d'acqua**

DORSALI

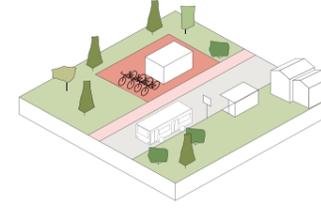
-  **Dorsale nautica**
-  **Dorsale ciclabile**
-  **Dorsale urbana**
-  **Fermate autobus**

4.6 Mobilità veloce

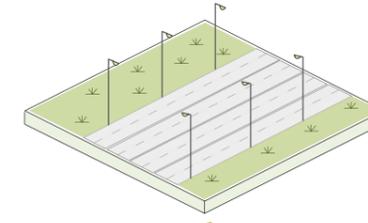
piano guida



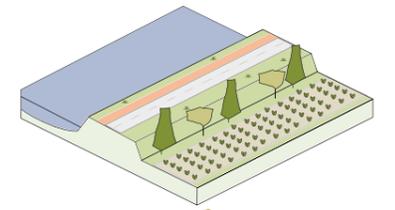
PM
PORTA METROPOLITANA



PT
PORTA TERRITORIALE



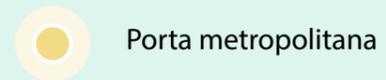
TT
DORSALE TERRITORIALE



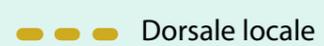
TL
DORSALE LOCALE



PORTE



DORSALI



4.7 Schema direttore

UNICA

- Storia
- Ambiente
- Impresa

ABITABILE

- Servizi
- Residenza

ACCESSIBILE

- Rete lenta
- Rete veloce
- Rete pubblica

AZIONI OPERATIVE

A Caratterizzazione

Interventi che migliorano la leggibilità e figurabilità delle aree con riferimento alle funzioni insediate, rendendo i luoghi riconoscibili ed esteticamente caratterizzati (arredo, materiali, colori etc.).

B Integrazione

Incrementare le attrezzature esistenti a servizio delle diverse funzioni lungo i percorsi o all'interno delle diverse aree in relazione alle diverse destinazioni d'uso.

C Connessione

Potenziare i collegamenti tra le diverse componenti strategiche del contesto: collegamenti ciclabili, spazi della città pubblica, collegamenti di tipo ambientale.

D Adeguamento

Interventi manutentivi e di messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti nonché miglioramento della fruibilità ed inclusività.

E Realizzazione

Realizzare nuovi percorsi o strutture di servizio.

Luoghi	Figura strategica		Figura operativa		Coerenza assi strategici					
	Scenario obiettivo	Livello di corrispondenza*	Azioni		UNICA		ABITABILE		ACCESSIBILE	
Via Roma/Via A. Moro	PT1 Porta territoriale		B C							
Approdo sul Sile	A1 Porta d'acqua		A B D							
Via G. Marconi/Via J. F. Kennedy	PL2 Porta locale		A B C							
Museo archeologico Altino	PT5 Porta territoriale A4 Porta d'acqua		B C D E							
Stazione ferroviaria	PT3 Porta territoriale		A B C							
Via della resistenza/Via colombera/Viale della Repubblica	PL4 Porta locale		A B C D							
Approdo sul Sile/Via G. Marconi	A2 Porta d'acqua		A B D							
Conca di Trepalade	A3 Porta d'acqua		A B D							
Passerella ciclopedonale	PL6 Porta locale		E							
Idrovora di Portegrandi	PT7 Porta territoriale A5 Porta d'acqua		B C							
Darsena di Portegrandi	A6 Porta d'acqua		A B C							
Casello autostradale	PM1 Porta metropolitana		A B							
SS14/Via S. Eliodoro	PM2 Porta metropolitana		A B							
Via Trieste/SS14	PM3 Porta metropolitana		A B							

*Livello di corrispondenza: distanza tra le caratteristiche di un luogo e il ruolo attribuito allo stesso dal progetto strategico. Questo concetto indica quanto bene le caratteristiche attuali di un luogo si allineano o corrispondono al ruolo strategico pianificato.

Luoghi	Figura strategica	Figura operativa		Coerenza assi strategici		
	Scenario obiettivo	Livello di corrispondenza*	Azioni	UNICA	ABITABILE	ACCESSIBILE
Argine fiume Sile	D1 Dorsale nautica/ciclabile		A B			
Canale Santa Maria/Canale Siloncello	D2 Dorsale nautica		A B			
Fiume Sile	D3 Dorsale nautica		A E			
Canale Siloncello	D4 Dorsale nautica /ciclabile		A B C			
Via S. Eliodoro	T1 Dorsale locale		A			
Via G. Marconi/Via Trieste	T2 Dorsale locale		A			
Viale della resistenza	T3 Dorsale territoriale		A			
SS14	T4 Dorsale territoriale		A			
Via Stazione/Via della resistenza	D5 Dorsale urbana		A C D			
Via Claudia Augusta/argine fiume Zero	D6 Dorsale ciclabile		A C D E			
Area rurale	AG Agriparco		A B C D			
Contesto archeologico	AR Archeoparco		A B C			
Area agricola	FV Fascia di transizione		A B C D			
Zona produttiva	PP Polo produttivo		A B C			
Quarto d'Altino	PM Polo metropolitano					
Le Crete	PM Polo metropolitano					
Trepalade	PS Polo storico identitario					
Altino	PS Polo storico identitario					
Portegradi	PI Polo insediativo lagunare					

4.8 Azioni prioritarie

Le azioni prioritarie che definiscono poi i diversi **progetti d'innescio** sono iniziative strategiche capaci di **generare un effetto moltiplicatore**, innescando dinamiche di esternalità che amplificano l'impatto dell'intervento, con ricadute significative sul territorio.

La loro identificazione si basa su **due criteri principali**:

1. Numero di assi strategici coinvolti: maggiore è il numero di assi intercettati, più ampio sarà il beneficio generato, poiché andrà a incidere su diverse componenti strategiche e vocazionali del territorio.

2. Livello di corrispondenza tra lo stato attuale e il progetto: quanto più un'area presenta caratteristiche già vicine a quelle previste dal progetto (cioè con un alto livello di compatibilità, rappresentato graficamente dal colore rosso), tanto minore sarà lo sforzo richiesto per raggiungere il beneficio atteso.

UNICA

- Storia
- Ambiente
- Impresa

ABITABILE

- Servizi
- Residenza

ACCESSIBILE

- Rete lenta
- Rete veloce
- Rete pubblica

Luoghi	Figura strategica Scenario obiettivo	Figura operativa Livello di corrispondenza*	Azioni	Coerenza assi strategici		
				UNICA	ABITABILE	ACCESSIBILE
Via Roma/Via A. Moro	PT1 Porta territoriale		B C			
Approdo sul Sile	A1 Porta d'acqua		A B D			
Via G. Marconi/Via J. F. Kennedy	PT2 Porta locale		A B C			
Museo archeologico Altino	PT5 Porta territoriale A4 Porta d'acqua		B C D E			
Stazione ferroviaria	PT3 Porta territoriale		A B C			
Via della resistenza/Via colombera/Viale della Repubblica	PT6 Porta locale		A B C D			
Approdo sul Sile/Via G. Marconi	A2 Porta d'acqua		A B D			
Conca di Trepalade	A3 Porta d'acqua		A B D			
Passerella ciclopedonale	PL6 Porta locale		E			
Idrovora di Portegrandi	PT7 Porta territoriale A5 Porta d'acqua		B C			
Darsena di Portegrandi	A6 Porta d'acqua		A B C			
Casello autostradale	PT11 Porta metropolitana		A B			
SS14/Via S. Eliodoro	PT8 Porta metropolitana		A B			
Via Trieste/SS14	PT9 Porta metropolitana		A B			

***Livello di corrispondenza:** distanza tra le caratteristiche di un luogo e il ruolo attribuito allo stesso dal progetto strategico. Questo concetto indica quanto bene le caratteristiche attuali di un luogo si allineano o corrispondono al ruolo strategico pianificato.

Luoghi	Figura strategica	Figura operativa		Coerenza assi strategici		
	Scenario obiettivo	Livello di corrispondenza*	Azioni		UNICA	ABITABILE
Argine fiume Sile	D1 Dorsale nautica/ciclabile		A B			
Canale Santa Maria/Canale Siloncello	D2 Dorsale nautica		A B			
Fiume Sile	D3 Dorsale nautica		A E			
Canale Siloncello	D4 Dorsale nautica /ciclabile		A B C			
Via S. Elodoro	T1 Dorsale locale		A			
Via G. Marconi/Via Trieste	T2 Dorsale locale		A			
Viale della resistenza	T3 Dorsale territoriale		A			
SS14	T4 Dorsale territoriale		A			
Via Stazione/Via della resistenza	D5 Dorsale urbana		A C D			
Via Claudia Augusta/argine fiume Zero	D6 Dorsale ciclabile		A C D E			
Area rurale	AG Agriparco		A B C D			
Contesto archeologico	AR Archeoparco		A B C			
Area agricola	FV Fascia di transizione		A B C D			
Zona produttiva	PP Polo produttivo		A B C			
Quarto d'Altino	PM Polo metropolitano					
Le Crete	PM Polo metropolitano					
Trepalade	PS Polo storico identitario					
Altino	PS Polo storico identitario					
Portegrandi	PI Polo insediativo lagunare					



5. FIGURA OPERATIVA COME INTERVENIAMO?

Le schede progetto predisposte per la figura operativa costituiscono i tasselli principali di questa mosaicatura, integrando gli interventi in un quadro organico e funzionale. Le schede, descritte di seguito, traducono gli scenari-obiettivo del masterplan in azioni operative che riguardano i luoghi strategici della città:

1. Scheda Progetto: Presidi di Comunità

Questa scheda si concentra sul rafforzamento della città pubblica, con interventi mirati a valorizzare i tre principali centri civici (Quarto d'Altino, Altino e Portegrandi) come presidi della comunità.

2. Scheda Progetto: Piazza Lineare

– Sviluppo Progettuale dello Scenario Obiettivo della Polarità Urbana di Quarto d'Altino

Questa scheda sviluppa il progetto della piazza lineare, l'asse centrale che collega i principali nodi urbani di Quarto d'Altino.

3. Scheda Progetto: Relazioni Urbane

– Sviluppo Progettuale delle Dorsali Ciclopedonali del Capoluogo

Questa scheda si concentra sulle dorsali ciclopedonali, progettate per migliorare la mobilità sostenibile e le connessioni all'interno del capoluogo.

4. Scheda Progetto: Porta Laguna –

Sviluppo Progettuale dello Scenario Obiettivo della Polarità Urbana di Portegrandi

Questa scheda si focalizza su Portegrandi come nodo strategico per il turismo nautico e la mobilità sostenibile.

5 FIGURA OPERATIVA

5.1 Presidi di comunità

Il progetto strategico per il sistema urbano di Quarto d'Altino può essere definito come un **Progetto Strategico Presidi di Comunità**, volto a rendere più **visibile e sentita la città pubblica**, rafforzando il senso di **identità e appartenenza delle comunità** locali. L'obiettivo principale è creare un sistema coeso e partecipativo che, attraverso i **tre centri civici principali** (Quarto d'Altino, Altino e Portegradi), offra spazi e strumenti per l'ascolto, il dialogo e la partecipazione attiva delle comunità, riconducendo in unità una realtà **policentrica** come quella del territorio di Quarto.

I Presidi di Comunità: i tre centri civici

Il progetto punta a valorizzare e potenziare i centri civici di Quarto d'Altino, Altino e Portegradi, trasformandoli in veri e propri Presidi di Comunità, capaci di:

- **Rafforzare l'identità locale:** ogni centro civico è pensato come luogo rappresentativo della città pubblica, con dotazioni di servizi che rispondano alle esigenze specifiche delle diverse comunità.
- **Fungere da punti di ascolto e dialogo:** i presidi diventano spazi per la raccolta delle istanze e delle domande delle comunità locali, in un'ottica di partecipazione e inclusione.
- **Connettere e coordinare le diverse realtà del territorio:** attraverso la rete dei presidi, l'amministrazione comunale intende costruire un sistema unitario e armonico, capace di rafforzare il senso di appartenenza collettiva.

Obiettivi del progetto strategico

a. Rendere visibile e accessibile la città pubblica

- Rafforzare la **presenza istituzionale** e la dotazione di servizi nei tre centri civici, trasformandoli in luoghi riconoscibili e simbolici per le comunità locali.
- Attraverso interventi mirati di **riqualificazione**, i centri diventeranno spazi pubblici vivi e inclusivi, capaci di rispondere ai bisogni dei cittadini e di rappresentare un punto di riferimento per le attività culturali, sociali e amministrative.

b. Rafforzare l'identità e l'appartenenza delle comunità

Ogni presidio è pensato per valorizzare le specificità del proprio territorio:

- Quarto d'Altino come centro amministrativo e identitario del sistema urbano;
- Altino come polo culturale e storico, legato alla valorizzazione del patrimonio archeologico;
- Portegradi come porta nautica e punto strategico per il turismo e la mobilità sostenibile.

La rete dei presidi diventa così uno strumento per **riconnettere le diverse frazioni**, superando la frammentazione territoriale.

c. Creare punti di ascolto e dialogo

I presidi saranno spazi in cui i cittadini potranno:

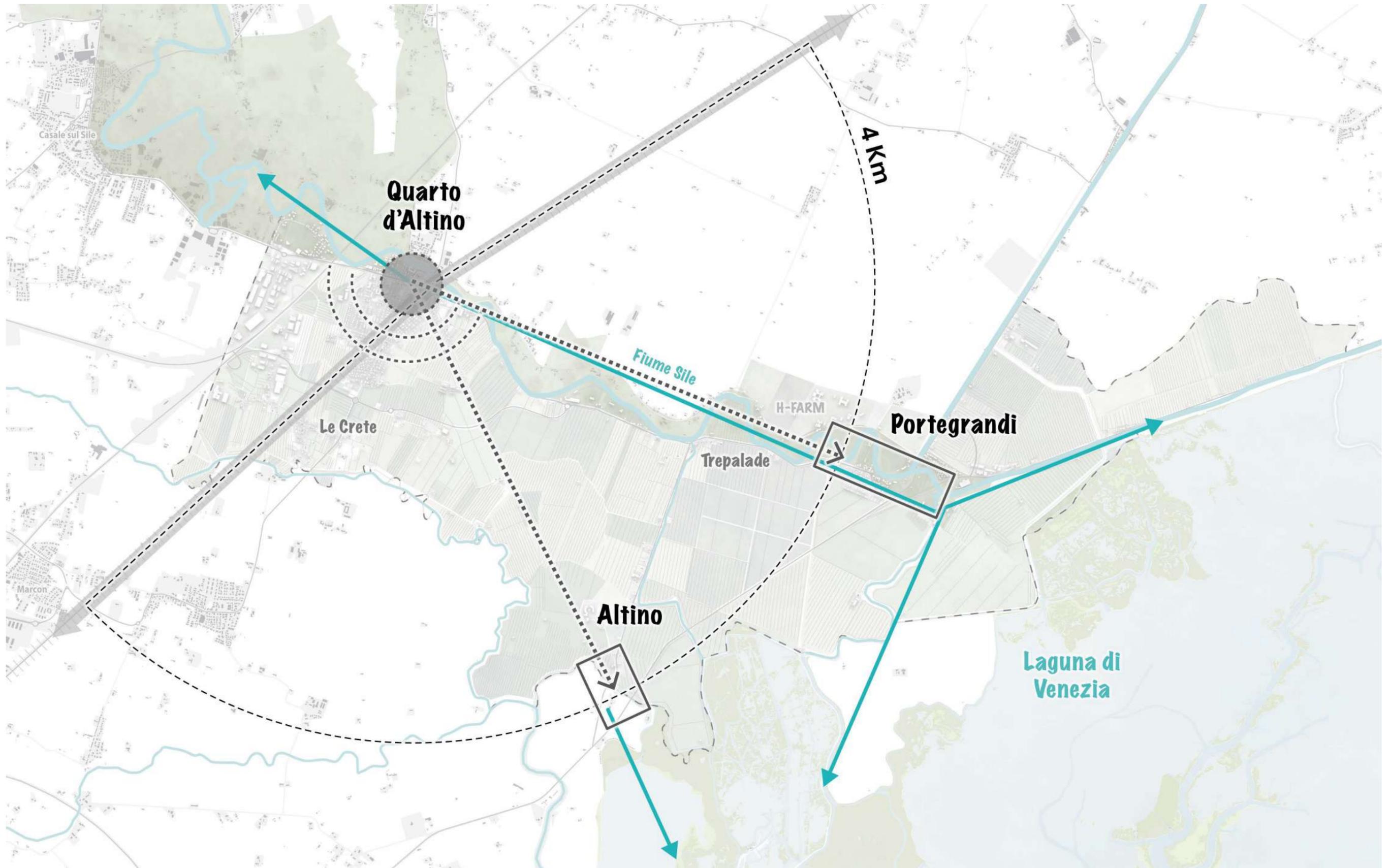
- Esporre le proprie istanze e proposte.
- Partecipare attivamente alla vita amministrativa e decisionale.
- Rafforzare il senso di comunità attraverso momenti di confronto e co-progettazione.

Questo approccio partecipativo mira a migliorare il rapporto tra amministrazione e cittadinanza, favorendo una governance più vicina alle persone.

d. Riconnettere un sistema policentrico

In un territorio caratterizzato da una natura **policentrica**, il progetto strategico punta a costruire un sistema integrato e coeso, capace di armonizzare le diverse identità territoriali.

Attraverso i tre presidi, si realizza una **rete funzionale** che non solo collega i poli principali tra loro, ma li integra anche con il contesto metropolitano e regionale.



5.2 Piazza lineare

Il progetto strategico di Quarto d'Altino si fonda su **una visione di città sostenibile e inclusiva, organizzata secondo il modello della città di prossimità**. Attraverso un sistema di spazi pubblici interconnessi e accessibili, il progetto mira a valorizzare il patrimonio storico, naturale e sociale del territorio, promuovendo al contempo la mobilità sostenibile e una migliore qualità della vita.

Le componenti strategiche del progetto

a. La piazza lineare:

Asse centrale e fulcro urbano, la piazza lineare collega le quattro porte urbane principali, poste ai margini del centro storico. Questo spazio funge da **elemento unificante del tessuto cittadino**, connettendo i punti nevralgici della città, come la chiesa, gli edifici pubblici e gli spazi commerciali, e offrendo un luogo di aggregazione e incontro.

La piazza si apre in corrispondenza dei principali edifici pubblici, sottolineando il ruolo centrale delle istituzioni nella vita comunitaria.

b. Le quattro porte urbane:

Distribuite lungo l'asse della piazza lineare, rappresentano i **principali punti di accesso e uscita al centro urbano**.

Le porte sono progettate per integrare funzioni di accoglienza e interscambio, con spazi destinati a parcheggi, strutture ricettive, e infrastrutture di servizio.

c. La dorsale verde:

Un corridoio multifunzionale che collega il sistema scolastico al fiume Sile, integrando spazi pubblici, percorsi pedonali e ciclabili e aree verdi. La dorsale verde **rafforza il dialogo tra città e natura, valorizzando il contesto paesaggistico e promuovendo uno stile di vita sostenibile**.

d. Le porte metropolitane:

La stazione ferroviaria e l'affaccio sul Sile costituiscono le due porte di scala metropolitana, che **connettono la città alle reti di mobilità regionale e nazionale**.

Entrambe le porte sono pensate come hub intermodali, ospitando infrastrutture per l'accoglienza, punti di interscambio, e spazi dedicati alla ricettività turistica.

La visione funzionale della città a 10 e 15 minuti

a. La città a 10 minuti:

Questo raggio temporale abbraccia le funzioni chiave del centro urbano, connettendo:

- Le due porte urbane principali (est e ovest).
- Il sistema scolastico, la nuova biblioteca e gli spazi pubblici centrali.

Grazie a percorsi pedonali e ciclabili, i cittadini possono accedere facilmente ai servizi essenziali e agli spazi di aggregazione, creando un **tessuto urbano compatto e vivibile**.

b. La città a 15 minuti:

L'intervallo dei 15 minuti estende la visione urbana includendo le porte metropolitane, quali la stazione ferroviaria e i punti di intersezione con il fiume Sile.

In questo raggio si trovano anche le principali infrastrutture di interscambio e le aree dedicate alla mobilità e alla fruizione turistica, **rafforzando il ruolo di Quarto d'Altino come nodo strategico tra scala locale e regionale**.

Un modello di sviluppo sostenibile ed inclusivo

a) Mobilità sostenibile e intermodale:

L'integrazione di percorsi pedonali, ciclabili, ferroviari e nautici rafforza la connettività urbana e territoriale.

b) Centralità degli spazi pubblici:

la piazza lineare e la dorsale verde diventano il cuore pulsante della vita cittadina, offrendo spazi per l'aggregazione, la cultura e il tempo libero.

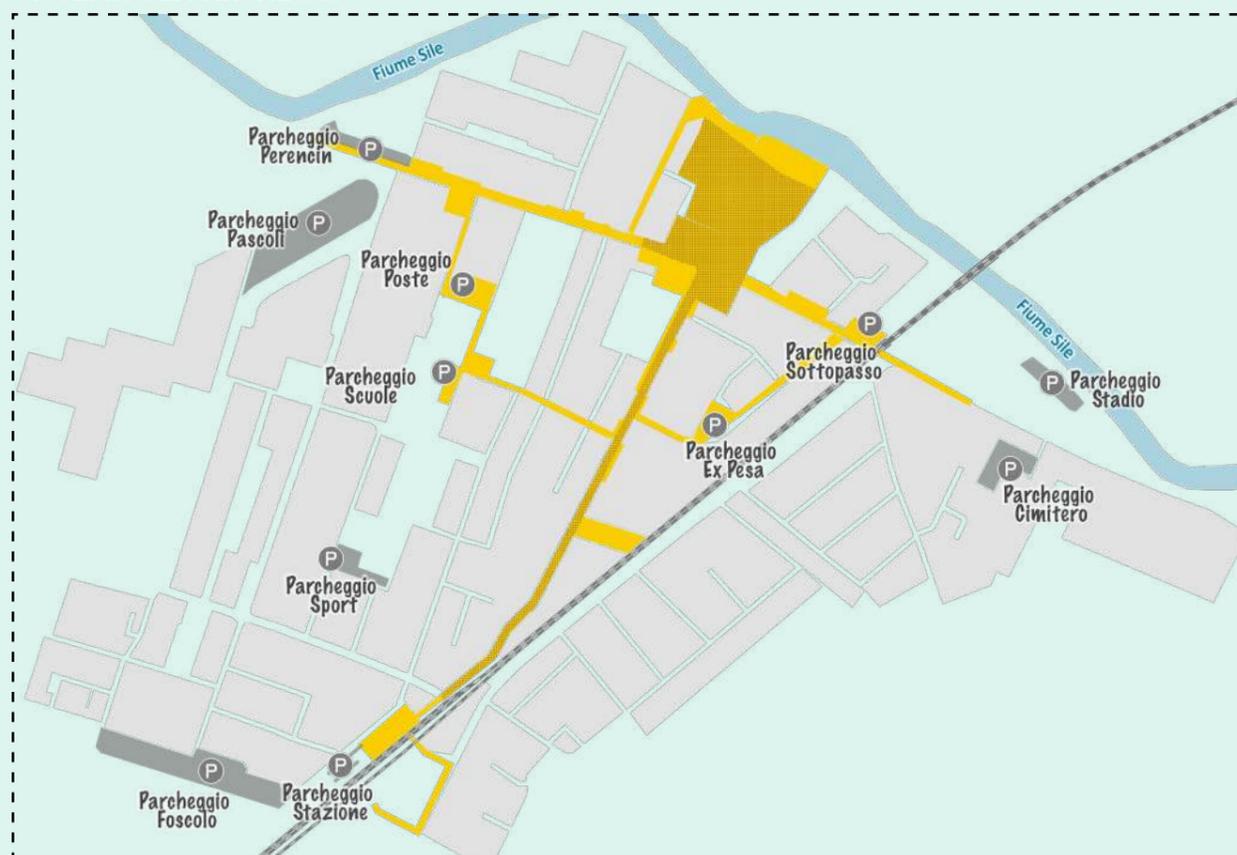
c) Valorizzazione del paesaggio e del patrimonio locale:

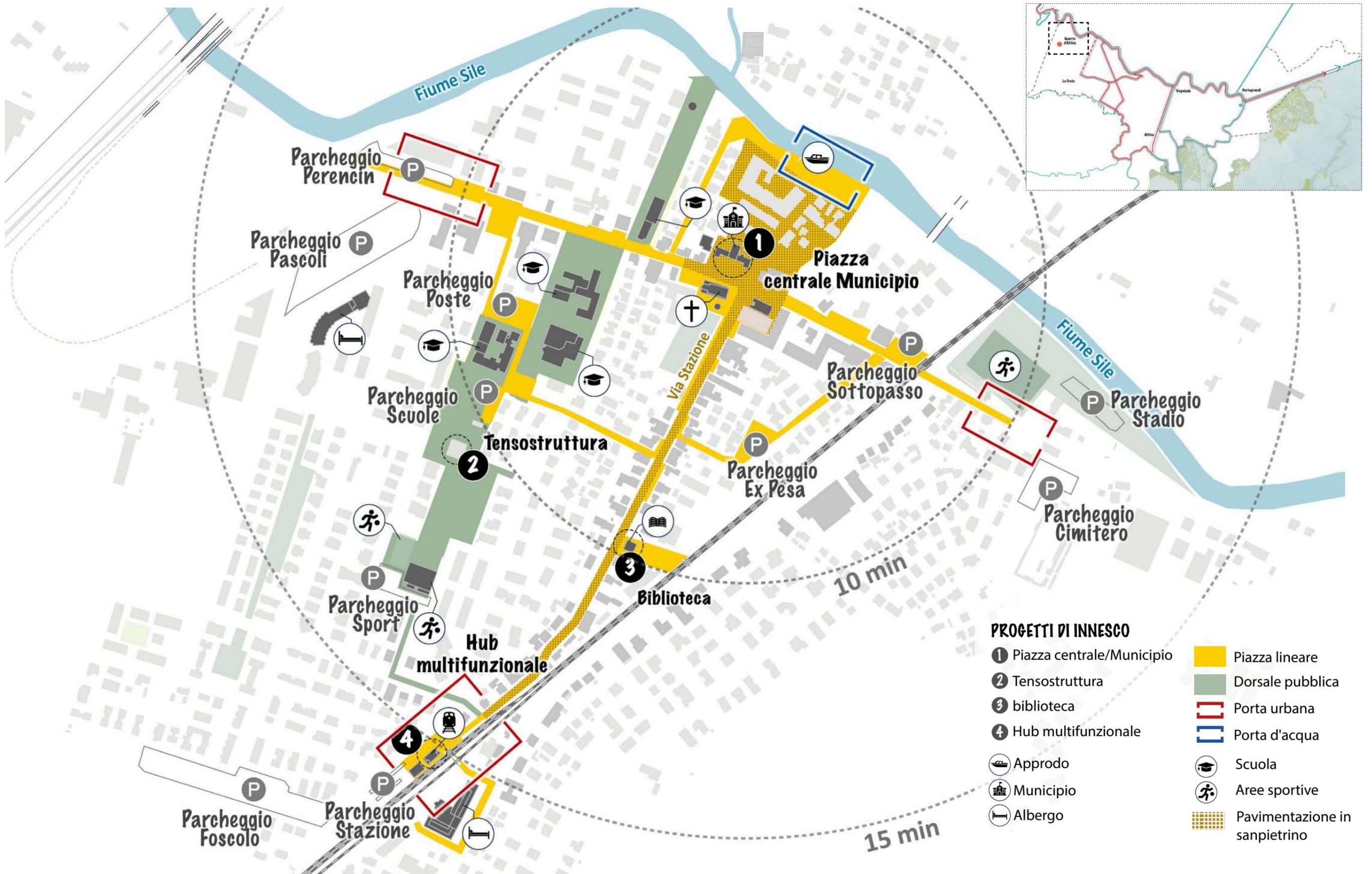
il dialogo tra città e fiume Sile sottolinea l'importanza delle risorse naturali e storiche come elementi fondanti dell'identità cittadina.

d) Accessibilità e prossimità:

il modello della città a 10 e 15 minuti garantisce un accesso rapido e sostenibile ai servizi, migliorando la qualità della vita dei residenti e l'attrattiva per i visitatori.

SISTEMA DEI PARCHEGGI





5.3 Relazioni urbane

Il sistema dei percorsi rappresenta un **sistema organico, integrato e gerarchicamente organizzato**, concepito per essere di **semplice lettura e comprensione**. Questo approccio strutturato non solo connette i principali nodi e attrattori del territorio, ma restituisce in modo chiaro e riconoscibile **la figura del centro urbano** come cuore funzionale e identitario di Quarto d'Altino

1. Un sistema integrato e gerarchico

a. La struttura urbana:

- I percorsi principali sono progettati per **collegare in modo fluido e funzionale le quattro porte urbane** (nord, sud, est e ovest), organizzando la mobilità attorno a un sistema facilmente riconoscibile.
- Al centro del sistema si trova **il baricentro urbano, in cui si concentrano le principali funzioni pubbliche, rappresentate dal municipio e dalla chiesa**. Questo luogo non solo rappresenta il cuore identitario della città, ma funge da nodo cruciale per l'incontro dei flussi urbani.

b. La gerarchia dei percorsi:

- Il sistema è suddiviso in percorsi principali e secondari che riflettono una precisa organizzazione spaziale e funzionale.
- I **percorsi principali collegano gli ingressi urbani** (le porte) al baricentro, mentre i **percorsi secondari creano connessioni capillari** con le aree di prossimità, come scuole, biblioteca e spazi verdi.

2. Connessioni e relazioni tra scala urbana e regionale

a. Connessioni di scala locale:

- Il sistema dei percorsi unisce gli elementi chiave del tessuto urbano, come il sistema scolastico, la nuova biblioteca e le infrastrutture pubbliche, **facilitando la mobilità pedonale e ciclabile entro il raggio della città a 10 minuti**.
- La rete garantisce un facile accesso ai servizi essenziali e agli spazi di aggregazione, valorizzando la vivibilità quotidiana della città.

b. Collegamenti di scala regionale:

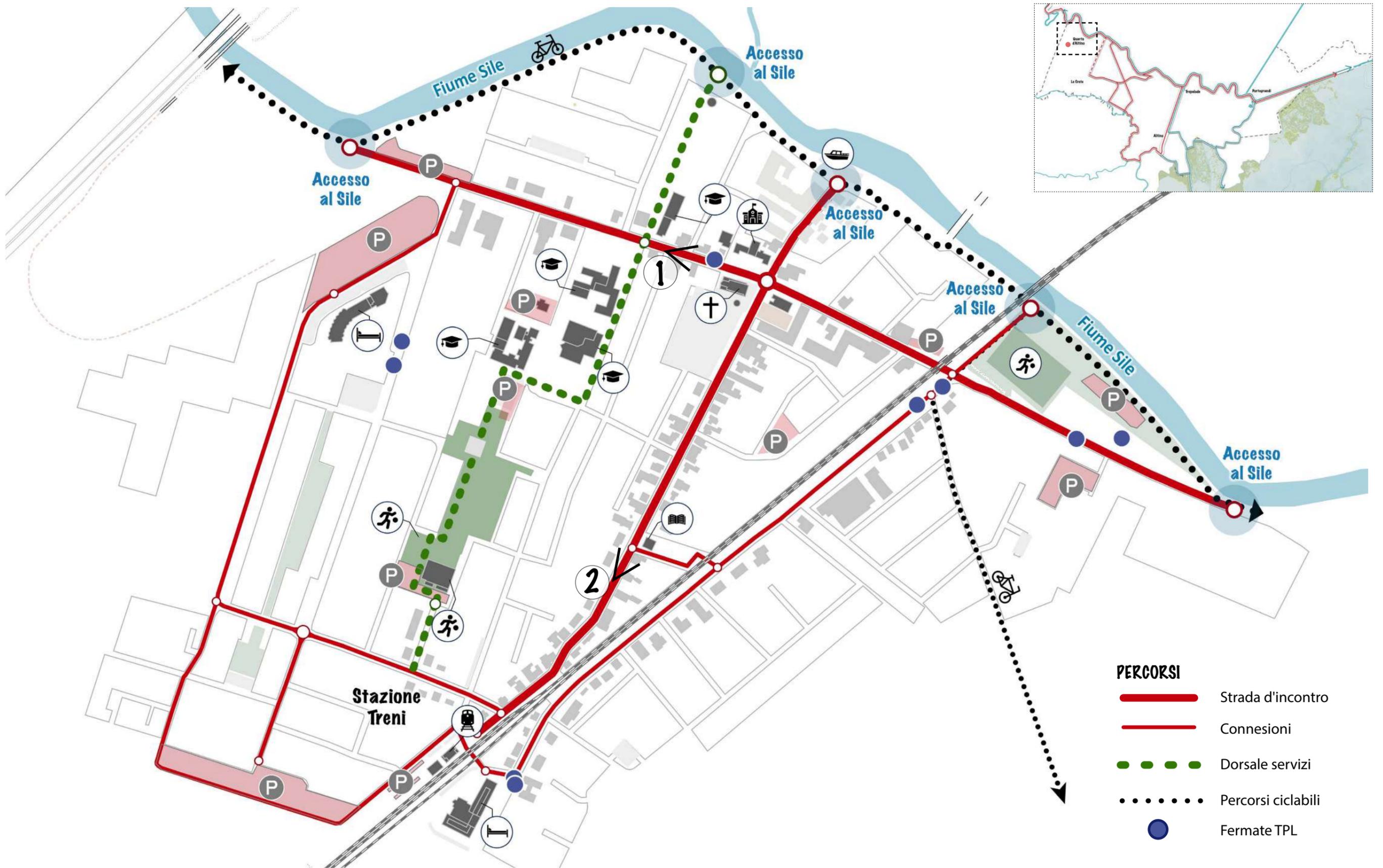
- I percorsi urbani sono progettati per integrarsi con itinerari di scala regionale, **rafforzando la posizione di Quarto d'Altino come nodo di connessione**:
- Itinerario ciclabile e nautico lungo il fiume Sile, che integra la città nella rete di mobilità sostenibile regionale.
- Percorso verso il Parco Archeologico di Altino, che collega il centro urbano con un'eccellenza storica e culturale di rilevanza regionale.
- Collegamento con la porta lagunare di Portegrandi, punto d'accesso alla Laguna di Venezia, rafforzando la relazione con il contesto paesaggistico e turistico.

c. Infrastrutture di interscambio:

- Le quattro porte urbane sono dotate di **infrastrutture di supporto alla mobilità**, come parcheggi, aree di sosta e spazi di interscambio, favorendo l'integrazione tra mobilità veicolare, pedonale, ciclabile e nautica.

3. Restituire la figura del centro urbano

Il progetto non si limita a garantire la funzionalità dei percorsi, ma riesce a restituire **la figura del centro urbano come spazio chiaro e riconoscibile, espressione dell'identità territoriale e della centralità delle funzioni pubbliche**. Attraverso un sistema gerarchico, semplice e organico, la rete di percorsi struttura il rapporto tra mobilità e vivibilità, delineando un centro che è al contempo funzionale, inclusivo e aperto al contesto regionale.



- PERCORSI**
- Strada d'incontro
 - Connessioni
 - ... Dorsale servizi
 - ... Percorsi ciclabili
 - Fermate TPL

1 STATO DI FATTO



PROGETTO



2 STATO DI FATTO



PROGETTO



5.4 Porta Laguna di Portegrandi

Il progetto strategico per Portegrandi - Porta Laguna disegna una visione unitaria per la frazione, valorizzandola come un affaccio privilegiato sulla laguna e un ambito residenziale di qualità, immerso nel verde dello spazio agricolo alle spalle e fortemente caratterizzato dalla sua vicinanza alla Laguna di Venezia. Grazie alla sua posizione strategica, Portegrandi diventa un nodo centrale per il territorio comunale, capace di intrecciare storia, innovazione e qualità insediativa in un contesto unico e sostenibile.

La frazione si configura come porta nautica e accesso alla Litoranea Veneta, ma anche come polo metropolitano in relazione alla presenza di H-Farm, che rappresenta una straordinaria opportunità per il suo sviluppo e rivitalizzazione. Il progetto disegna un sistema urbano integrato, che valorizza le connessioni locali e regionali, promuovendo la sostenibilità e un'elevata qualità della vita.

I contenuti del progetto

a. La struttura urbana:

a. Affaccio lagunare e valorizzazione storica

Portegrandi è ripensata come porta nautica verso la Laguna di Venezia, sfruttando la sua posizione storica e identitaria in corrispondenza della Conca di Portegrandi, elemento simbolico della frazione e nodo iniziale della Litoranea Veneta.

La darsena lagunare diventa un punto strategico per la mobilità nautica e un'infrastruttura cruciale per l'accesso turistico alla laguna, integrandosi con il contesto culturale e ambientale circostante.

b. Ambito residenziale immerso nel verde

La frazione è concepita come un ambito residenziale di qualità, caratterizzato dalla prossimità alla laguna e immerso nel verde dello spazio agricolo alle sue spalle. Questo contesto unico offre ai residenti un equilibrio tra natura e urbanità, con percorsi ciclopedonali e spazi verdi che favoriscono uno stile di vita sostenibile e una forte connessione con il paesaggio circostante.

c. Una micro-città a 15 minuti

Portegrandi è ridefinita come baricentro di una micro-città a 15 minuti, che integra in modo funzionale e lineare:

H-Farm, polo internazionale per l'innovazione e l'educazione, che crea nuove opportunità lavorative e formative, rafforzando la relazione della frazione con la scala metropolitana.

La darsena lagunare, nodo chiave per il turismo nautico e porta d'accesso alla laguna.

Il centro urbano di Portegrandi, cuore identitario della frazione, con dotazioni di servizi e infrastrutture per la comunità.

Questi poli sono connessi da una dorsale ciclopedonale (evidenziata in giallo), che garantisce un collegamento

rapido, sostenibile e continuo tra le eccellenze territoriali e le funzioni centrali.

d. Rinnovata accessibilità e dotazione di servizi

La rinnovata accessibilità di Portegrandi, grazie alla dorsale ciclopedonale e alla sua relazione con la mobilità nautica e metropolitana, rende la frazione un modello di connessione integrata tra scala locale e regionale.

L'inserimento di nuovi servizi e infrastrutture pubbliche supporta la crescita insediativa e turistica, migliorando la qualità della vita dei residenti e l'attrattività per visitatori e investitori.

e. Una figura integrata e riconoscibile

Il progetto restituisce a Portegrandi una figura urbana chiara e riconoscibile, dove il centro urbano funge da fulcro identitario e funzionale, integrando la tradizione storica con la spinta innovativa di H-Farm e la vocazione nautica della darsena. La frazione diventa così un ambito residenziale di qualità, connesso al contesto naturale della laguna e dello spazio agricolo, ma proiettato verso il futuro grazie alla sua relazione con la scala metropolitana.

f. Una visione per il futuro: Porta Laguna

Il progetto strategico Porta Laguna non si limita a valorizzare le risorse esistenti, ma ridefinisce Portegrandi come un nodo centrale per lo sviluppo del territorio comunale:

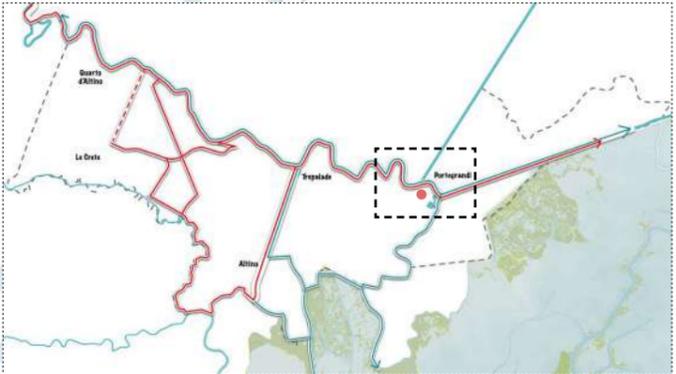
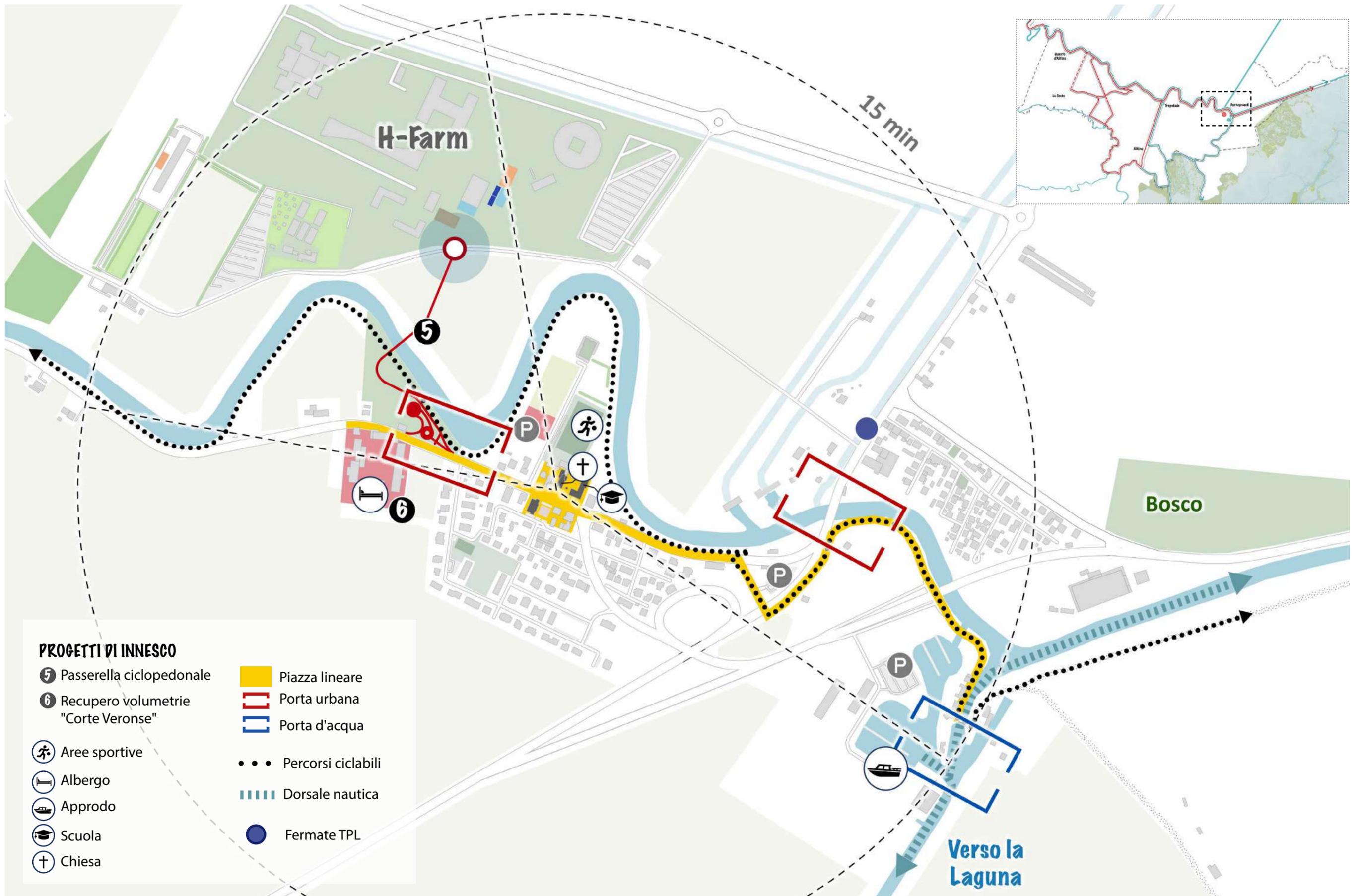
Tradizione e innovazione: la valorizzazione della Conca di Portegrandi e della Litoranea Veneta dialoga con le opportunità create da H-Farm, con ricadute economiche e sociali positive.

Qualità urbana e ambientale: l'equilibrio tra residenzialità, natura e servizi crea un contesto unico e attrattivo per nuove generazioni di residenti e imprenditori.

Mobilità sostenibile: la dorsale ciclopedonale e la connessione con la mobilità nautica garantiscono un

sistema di accessibilità sostenibile e inclusivo.

Portegrandi si configura così come un affaccio privilegiato sulla laguna e un modello di urbanizzazione sostenibile, capace di coniugare qualità della vita, accessibilità e identità territoriale



PROGETTI DI INNESCO

- ⑤ Passerella ciclopedonale
- ⑥ Recupero volumetrie "Corte Veronse"
- 🏃 Aree sportive
- 🏠 Albergo
- 🚤 Approdo
- 🎓 Scuola
- ✝ Chiesa
- 🟡 Piazza lineare
- 🔴 Porta urbana
- 🔵 Porta d'acqua
- ⋯ Percorsi ciclabili
- ▤ Dorsale nautica
- Fermate TPL

