



MARINA FIORITA S.r.l.
Via della Ricevitoria, 32
30013 Cavallino Treporti (VE)
Tel. 041-5301478
info@marinafiorita.com

**ACCORDO PUBBLICO PRIVATO
(ex art. 6 L.R. Veneto n° 11/2004)**

RELAZIONE TECNICA

**VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLA MOBILITA' E SUL TRAFFICO GENERATO
DALL'INTERVENTO PREVISTO NEL TERMINAL DELLA RICEVITORIA A TREPORTI**



Via Julia, 43 - 30013 Cavallino Treporti (VE)
Via Lisbona, 2 - 30013 Cavallino Treporti (VE)
tel. 041/4762186 - 339/5354644 - fax. 1786009229
c.f.: PCC MRN 52B10 I459Z - P. IVA: 04562570483
puccimar@tiscali.it
marino.pucci@pec.it

Premessa

Il presente studio ha lo scopo di valutare l'impatto sulla mobilità e sul traffico generato dall'intervento previsto nel Terminal della Ricevitoria a Treporti, in applicazione dell'accordo "pubblico-privato" ai sensi dell'art. 6 della L.R. Veneto n° 11/2004, proposto da Marina Fiorita S.r.l. e denominato "**Porta d'Acqua della Laguna Nord**".

Si prevede di valutare l'impatto del progetto oggetto di proposta sulla mobilità, intesa come insieme di tutte le componenti (traffico privato/viabilità, trasporto pubblico, bici, pedone), attraverso l'analisi dell'esistente, il traffico aggiuntivo indotto dall'insediamento e le proposte di intervento per la compensazione degli effetti provocati dalla mobilità, nonché la correlazione tra l'analisi sulla mobilità e le scelte urbanistiche affettuate.

La finalità che intende raggiungere il Progetto è di ampliare il Terminal di Treporti, con l'esecuzione di una serie di opere finalizzate alla sua riqualificazione e riconversione, comprendendovi anche opere di interesse pubblico che portino al miglioramento dei servizi e della qualità urbana dell'intera area.

Il presente studio si propone di prendere in esame tutto il sistema della mobilità, valutando l'incidenza che il progetto di riqualificazione avrà su:

- Viabilità carrabile;
- Viabilità ciclabile;
- Viabilità pedonale;
- Parcheggi;

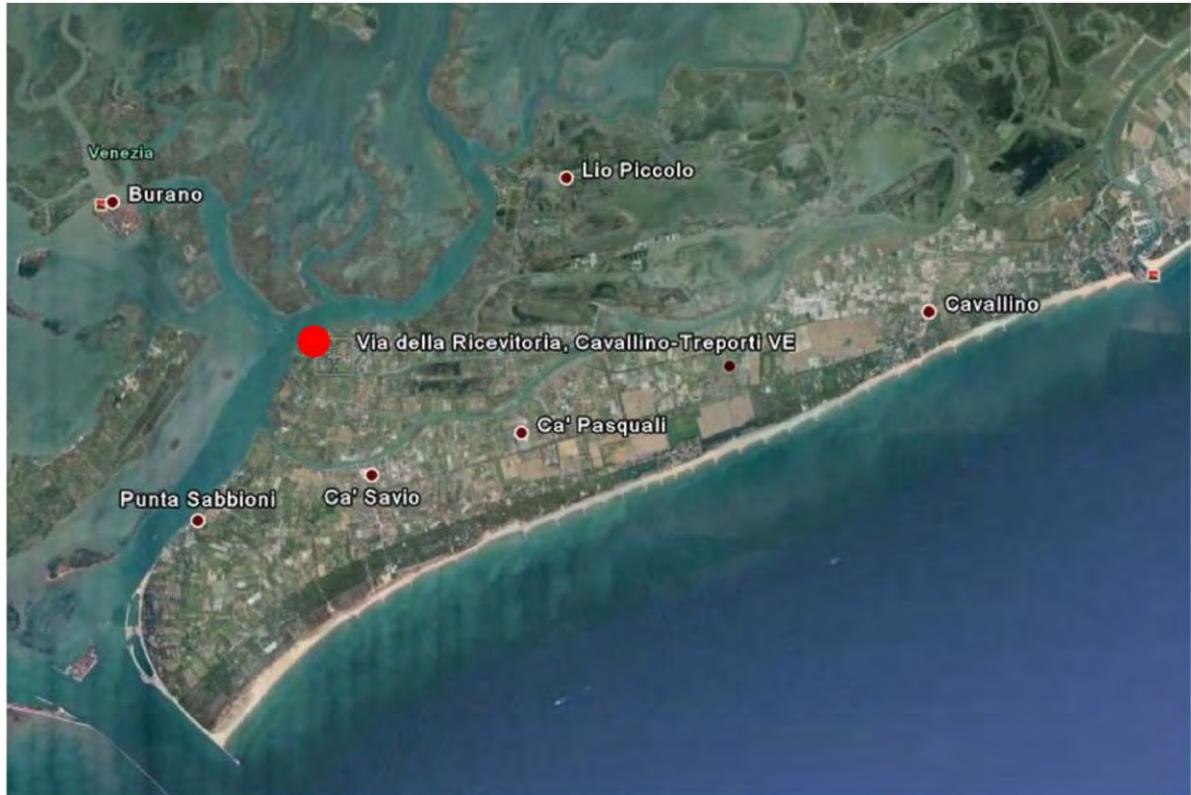
verificando come l'intervento proposto risulti migliorativo rispetto allo stato attuale dell'intero Terminal.



Via Julia, 43 - 30013 Cavallino Treporti (VE)
Via Lisbona, 2 - 30013 Cavallino Treporti (VE)
tel. 041/4762186 - 339/5354644 - fax. 1786009229
c.f.: PCC MRN 52B10 I459Z - P. IVA: 04562570483
puccimar@tiscali.it
marino.pucci@pec.it

Inquadramento Urbanistico

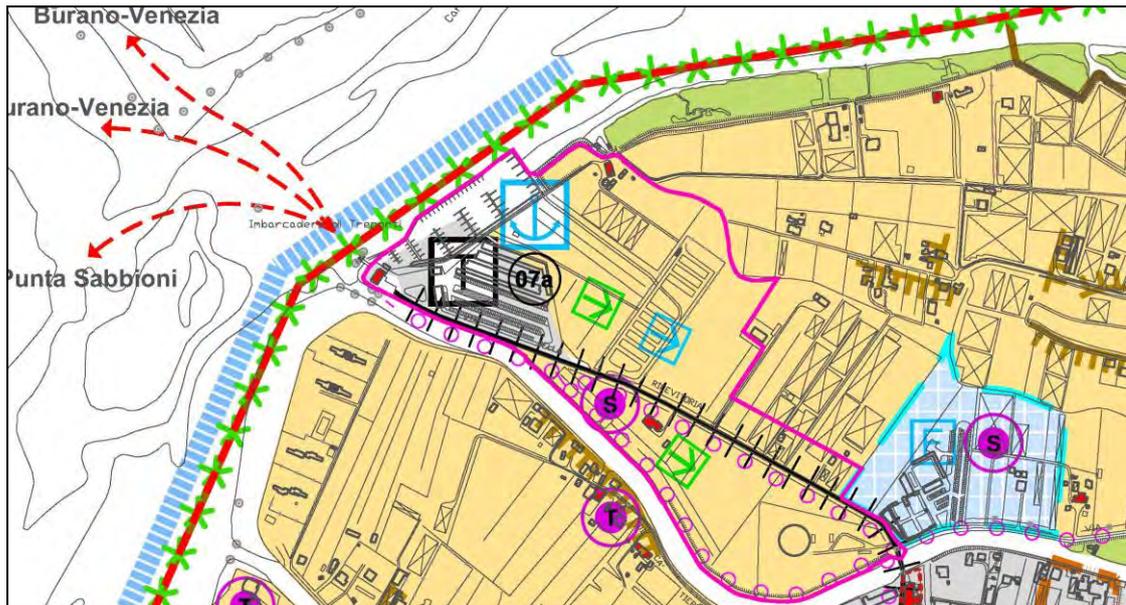
L'area si trova nel quadrante nord-ovest dell'isola di Saccagnana, nelle immediate vicinanze del centro urbano di Treporti e costituisce uno dei due Terminali acquei del territorio di Cavallino Treporti (l'altro è quello di Punta Sabbioni).



Via Julia, 43 - 30013 Cavallino Treporti (VE)
Via Lisbona, 2 - 30013 Cavallino Treporti (VE)
tel. 041/4762186 - 339/5354644 - fax. 1786009229
c.f.: PCC MRN 52B10 I459Z - P. IVA: 04562570483
puccimar@tiscali.it
marino.pucci@pec.it

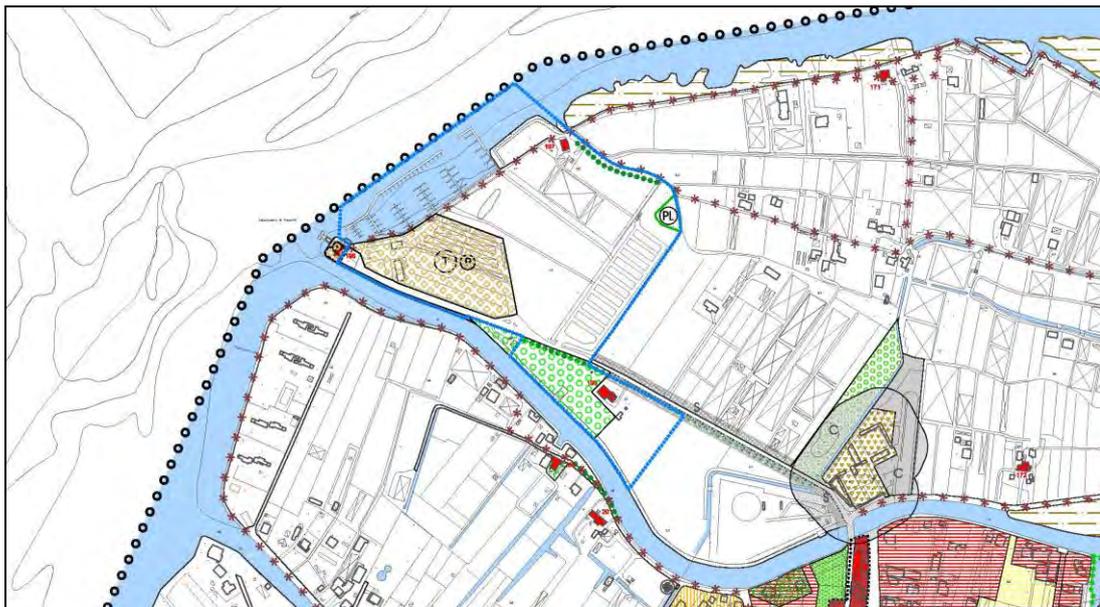
Con deliberazione di C.C. n. 50 del 9 settembre 2009 il comune di Cavallino Treporti ha adottato il Piano di Assetto del Territorio (PAT) e, successivamente, con Delibera di Giunta Provinciale n. 38 del 28/03/2012 di presa d'atto della Conferenza di Servizi tra Comune e Provincia del 28/02/2012, il PAT è stato approvato e dell'approvazione è stata data pubblicazione sul BUR della Regione del Veneto n. 35 del 04/05/2012

Nel PAT l'area interessata dalla proposta di intervento è ricompresa all'interno dei "Contesti Territoriali destinati alla realizzazione di Programmi complessi – Progetti Strategici – Interventi di riqualificazione, Riconversione e miglioramento della qualità urbana", codificata nella Scheda n° 07a, allegata alla Tav. 4 Carta della Trasformabilità, come "Progetti di rilevanza strategica – Porta d'Acqua – Terminal di Treporti".



Estratto del PAT

Con delibera di Consiglio Comunale n. 3 del 17/01/2013 è stato adottato il Piano degli Interventi che, identifica l'area interessata dal progetto come "Area assogettata a proposta di accordo ex art. 6 L.R. 11/2004".



Estratto del P.I.

Via Julia, 43 - 30013 Cavallino Treporti (VE)
Via Lisbona, 2 - 30013 Cavallino Treporti (VE)
tel. 041/4762186 - 339/5354644 - fax. 1786009229
c.f.: PCC MRN 52B10 I459Z - P. IVA: 04562570483
puccimar@tiscali.it
marino.pucci@pec.it

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 83 del 19.12.07, è stato approvato il Piano Generale Urbano del Traffico (P.G.U.T.), ai sensi dell'art. 36 del D. Lgs. n. 285/92 "Nuovo codice della strada".

Ai fini della corretta analisi preliminare dello status quo dell'area interessata al progetto si è proceduto ad una puntuale verifica del P.G.U.T., soprattutto per accertare la rispondenza del progetto in esame agli obiettivi e prescrizioni del P.G.U.T..

Alla luce di quanto analizzato, si può concludere che il progetto presentato rispetta pienamente gli obiettivi indicati dal P.G.U.T., come nel prosieguo si evidenzia.

Il P.G.U.T., al punto 1.1 "**Obiettivi, contenuti e strategie**", specifica che...*"gli obiettivi del PUT, in armonia con quanto previsto dalle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" pubblicate nella G.U. del 24 giugno 1995, sono di seguito riportati:*

- *miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);*
- *miglioramento della sicurezza stradale;*
- *riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;*
- *risparmio energetico.*

Le strategie da seguire, in funzione del raggiungimento degli obiettivi, saranno quelle di:

- *potenziare il sistema della sosta finalizzando il criterio di effettuazione delle soste di lunga durata fuori dalle sedi stradali della viabilità principale, attraverso l'eventuale realizzazione di nuove aree di parcheggio o la riqualificazione di quelle esistenti. Parallelamente, la sosta veicolare su strada deve essere regolamentata in modo da favorire le soste di breve durata (regolamentazioni a tempo e/o a tariffa) e da ottenere la fruizione degli spazi su strada (più accessibili e quindi maggiormente richiesti di quelli fuori strada) per il maggior numero possibile di utenti;*
- *valutare la possibilità di disporre di più ampi parcheggi per autobus nei pressi del Terminal di Punta Sabbioni¹ per far fronte alla domanda di sosta da parte degli autobus da noleggio con conducente. Un tale accorgimento eviterebbe a codesti mezzi di effettuare viaggi a vuoto, attraversando più volte il territorio comunale, con tutte le conseguenze che ne deriverebbero;*
- *rispettare le esigenze di circolazione dei pedoni attraverso una serie di interventi finalizzati a garantire la fluida e sicura continuità della rete pedonale, costituita essenzialmente dai marciapiedi, dai passaggi pedonali e dagli attraversamenti pedonali;*
- *promuovere l'uso della bicicletta tramite il potenziamento della rete ciclabile esistente, per garantire al cittadino (e al turista) una vera alternativa alla mobilità su auto privata, garantendogli, tramite la realizzazione di percorsi protetti, comfort e sicurezza;*
- *migliorare la disponibilità di spazi di parcheggio per persone con limitate capacità motorie e valutare gli adeguamenti necessari per le superfici viabili.*

Al punto 3.3 "**Lo stato di fatto dell'offerta di sosta nelle zone a maggiore affluenza turistica**" del P.G.U.T. l'area interessata del terminal di Treporti è indicata come ...*"una realtà ormai consolidata ...con aree private di parcheggio a pagamento"*.

L'area del Terminal di Treporti non è inserita nell'elenco delle località individuate come criticità nella sosta al punto 3.4 "**Individuazione criticità nella sosta**" del P.G.U.T..

Al punto 3.6 "**Il trasporto pubblico locale**" del P.G.U.T. viene esplicitato che la Ricevitoria di Treporti è servita da autobus di linea della ATVO (Azienda che gestisce il servizio di trasporto pubblico locale nel territorio comunale) che garantisce il servizio con la Linea 96 e percorso Cavallino – via Pordelio – Treporti Ricevitoria – Punta Sabbioni.

Al punto 6. "**Il sistema della sosta veicolare**" del P.G.U.T. si evidenzia che ...*"Il tema della sosta veicolare, rappresenta generalmente uno dei punti nevralgici in termini di strategie di intervento"*. E che

¹ Anche se il P.G.U.T. non lo cita espressamente tale previsione va intesa anche per l'altro Terminal di Ricevitoria.

...”Il Comune di Cavallino-Treporti risente in modo particolare del carattere di stagionalità della domanda di sosta, difatti sono proprio i mesi estivi che mettono in crisi l’attuale sistema. Il criterio da adottare in questi casi, in accordo con quanto previsto dalle Direttive Ministeriali, è quello di una utilizzazione ottimale delle strade locali e delle aree esterne alle sedi stradali, mediante la realizzazione di “strade-parcheggio” ed “aree di parcheggio a raso”. Questo criterio permette il recupero del maggior numero possibile di posti auto e il contemporaneo allontanamento della sosta dalla viabilità principale in modo tale da ridurre al minimo il condizionamento che la sosta ha nei confronti dei movimenti veicolari”.

Inoltre, al punto 6.1 “**Definizione delle strade ed aree esistenti da destinare a parcheggio**” del P.G.U.T. si specifica che ...”Condizione fondamentale ... è quella di adottare il criterio di utilizzazione ottimale delle strade locali e delle aree esterne alle sedi stradali da destinare alla sosta, al fine di consentire il recupero del maggior numero possibile di posti auto che verranno sacrificati sulla viabilità principale (operazione necessaria da effettuare, in accordo con quanto previsto dalle Direttive Ministeriali), al fine di facilitare la mobilità urbana. L’obiettivo da perseguire è quello di suddividere le esigenze di sosta sulla base della loro durata. Così facendo si potranno organizzare aree per sosta di lunga durata fuori dalla viabilità principale e dai centri abitati a cospetto della sosta che insiste sulla viabilità locale che sarà da destinare alle soste di breve durata mediante opportune regolamentazioni a tempo e/o a tariffa, atte a favorire la rotazione della sosta e la agevole reperibilità di un posto auto”.

Al punto 6.1.1 il P.G.U.T. individua il criterio adottato per stimare l’offerta potenziale di sosta delle aree da destinare a parcheggio, ricorrendo ad una formula empirica, di ricorrente uso nella pratica professionale, che consiste nel dividere il valore delle superfici in questione per un coefficiente pari a 30, il quale tiene conto delle dimensioni dello stallo, dello spazio da riservare alle corsie di manovra e di eventuali spazi da adibire a verde, come di seguito illustrato:

$$n^{\circ} \text{ stalli di progetto} = \text{area (mq)}/30$$

e tale criterio è stato seguito anche nelle verifiche specifiche effettuate sul progetto in oggetto.

Il P.G.U.T. indica, al punto 7.1 “**Mobilità ciclabile – premessa**”, “...con particolare riferimento al miglioramento delle condizioni di circolazione, l’importanza dell’uso della bicicletta, specialmente negli spostamenti sistematici per motivi di studio e lavoro, ma anche per quelli non sistematici quali svago, shopping e tempo libero”...consigliando di “...incentivare la mobilità ciclabile in alternativa all’uso del mezzo privato motorizzato”, auspicando che “...le due ruote diventino un mezzo di trasporto ancora più usato”, concludendo che “...ogni infrastruttura stradale prevista o di programmazione comunale o di urbanizzazione sia dotata di pista ciclabile, in particolare lungo le direttrici verso il mare e verso la laguna”.

Nella fattispecie dell’intervento in oggetto la viabilità principale, da e per Ricevitoria, è già dotata di una pista ciclabile realizzata recentemente nell’intervento di riqualificazione di via della Ricevitoria stessa, nel tratto dal ponte su via Saccagnana fino al Terminal².

Infine, al punto 7.4 “**Misure a supporto della ciclabilità**” il P.G.U.T. consiglia di adottare, esplicitamente in prossimità anche del Terminal di Treporti e sempre con riferimento alle biciclette, “...adeguate misure di facilitazione e organizzazione a favore della bicicletta. In particolare attraverso:

- *parcheggi ... per la sosta di lunga durata;*
- *servizi di noleggio e assistenza, ...opportunamente affiancati, nell’ottica di fornire ulteriori servizi ai ciclisti, da officine di assistenza e di riparazione”.*

² La sede viaria, dopo l’intervento di ampliamento si compone di due corsie per il transito veicolare di 3,75 mt./cad., di una pista ciclabile bidirezionale di 2,50 mt. e di marciapiede di 2 mt. pavimentato in masselli.

Da quanto sopra brevemente esposto, si può concludere che il progetto in esame rispetta pienamente gli obiettivi del P.G.U.T. e le scelte progettuali adottate danno completa applicazione a quanto programmato in termini di sviluppo e miglioramento della qualità del sistema di mobilità specifico per la zona presa in esame.

Analisi dei servizi presenti nell'area del terminal di Ricevitoria

L'analisi dello status quo deve necessariamente prendere le mosse dai servizi presenti nell'area, sia per quanto attiene gli spazi dedicati alla sosta, veicolare e nautica, che per il sistema dei trasporti, pubblici e privati.

Le strutture attuali di sosta

Le aree di sosta attualmente presenti nell'area del Terminal di Ricevitoria sono riportate nella seguente tabella:

Aree per la sosta esistenti	
Descrizione	N°
Posti auto con sosta libera a tempo (lungo la viabilità pubblica esistente)	4
Posti auto per carico/scarico con sosta libera a tempo (lungo la viabilità pubblica esistente)	8
Posti auto per disabili con sosta libera (lungo la viabilità pubblica esistente)	2
Parcheggi con sosta a pagamento in concessione a Marina Fiorita	250
Box auto privati ³	250
Posti barca (dimensioni variabili), in proprietà a Marina Fiorita Srl	165

Nel dettaglio, dei 250 posti auto con sosta a pagamento, gestiti direttamente da Marina Fiorita S.r.l., mediamente la metà sono impegnati con abbonamento mensile ed i restanti a disposizione per gli utenti giornalieri.

La darsena presente nel Terminal di Treporti attualmente garantisce la ricettività di circa 165 posti barca, per imbarcazioni con lunghezza variabile da un minimo di mt. 6/8 mt. fino a 20/50 mt..

I servizi di trasporto pubblico

Con l'obiettivo di valutare gli impatti legati ai flussi di traffico indotti dal nuovo insediamento, risulta fondamentale conoscere il sistema viabile che attualmente interessa l'area di studio, sia per quanto attiene il sistema di collegamenti terrestri che acquei.

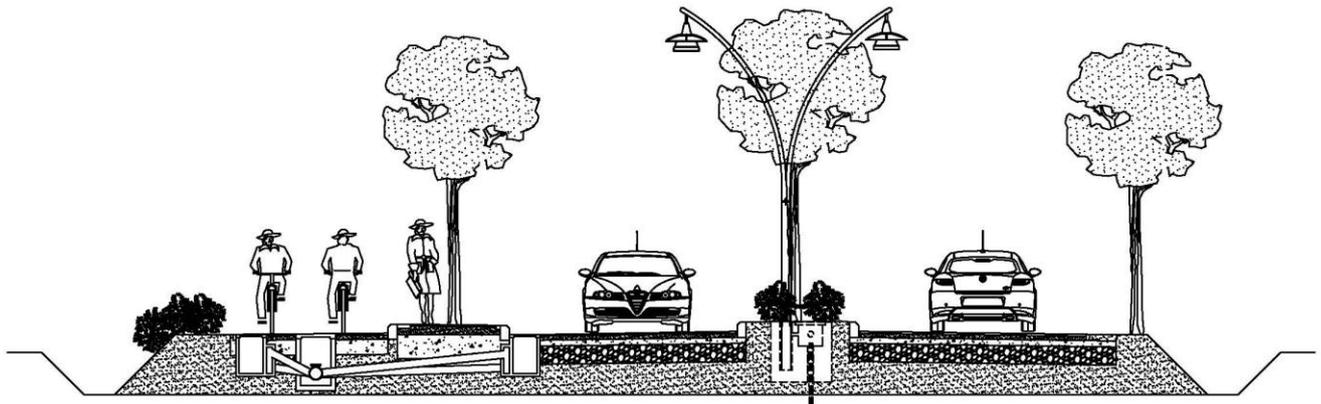
Il Terminal di Ricevitoria può contare su servizi pubblici per collegamenti stradali "via terra"⁴ ed acquei "via laguna"⁵.

L'area oggetto della proposta di intervento è servita da viabilità comunale, consistente in strada a due corsie per il transito veicolare di 3,75 mt./cad., di una pista ciclabile bidirezionale di 2,50 mt., con marciapiede di 2 mt. (cfr. sezione tipo).

³ Pendolari da e per le isole (principalmente Burano e, in misura minore, S. Eramo).

⁴ Offerti da ATVO.

⁵ Offerti da ACTV.



Sezione tipo su Via della Ricevitoria

I collegamenti pubblici stradali “*via terra*” con i principali centri del comune di Cavallino Treporti e con Jesolo sono garantiti da ATVO con autobus di linea (n° 96) secondo l’itinerario “Cavallino – Via Pordelio – Treporti Ricevitoria – Punta Sabbioni” durante l’arco dell’intera giornata, per tutto l’anno, con più di 30 corse giornaliere.

Inoltre, nella fascia notturna, vengono garantite ulteriori 2 / 3 corse giornaliere dalla linea n° 95.

Complessivamente i collegamenti pubblici stradali “*via terra*” sono da ritenersi congrui rispetto alle attuali necessità.

Anche i collegamenti pubblici acquei “*via laguna*” con Venezia e le altre isole della laguna nord di Venezia sono garantiti da numerose linee di navigazione ACTV, e cioè:

- linea 12 – Punta Sabbioni – Treporti - Burano – Murano – Venezia Fondamente Nove (n° 36 corse giornaliere);
- linea 13 – Treporti – S. Erasmo – Vignole – Murano – Venezia Fondamente Nove (n° 21 corse giornaliere);
- linea N – Servizio notturno Laguna Nord – Treporti – Burano – S. Erasmo – Venezia Fondamente Nove (n° 7 corse nella fascia notturna dalle ore 00.13 alle ore 03.48).

Complessivamente anche i collegamenti pubblici acquei “*via laguna*” sono da ritenersi congrui rispetto alle attuali necessità.

Come già evidenziato, il dimensionamento sia della viabilità carrabile e ciclopedonale che degli spazi di sosta esistenti nel Terminal di Treporti è da ritenersi sufficientemente adeguato agli attuali flussi degli utenti, nelle varie fasce giornaliere, considerando anche che, nella fattispecie, non si riscontrano i fenomeni negativi rilevabili, invece, in altre zone del territorio comunale⁶, caratterizzate da una presenza costante di autovetture in sosta in aree improprie, spesso anche occupando le sedi viarie e saturando le stesse con auto in sosta disordinata (in zone di sosta vietata).

A voler essere precisi, possiamo rilevare che il Terminal soffre dell’assenza di idonei spazi dedicati alla sosta delle biciclette, usate in maniera rilevante dai cosiddetti “pendolari abituarini”, che attualmente vengono impropriamente parcheggiate sull’area verde ove è alloggiato il depuratore, posta al centro della rotatoria in testa alla Via della Ricevitoria, di fronte all’Antica Dogana.

Sarà, pertanto, necessario prevedere idonee aree dedicate alla sosta di biciclette, al fine di razionalizzarne l’uso a beneficio anche del decoro dell’intera area.

Ai fini del presente studio assumono rilevanza solo i dati relativi ai collegamenti pubblici acquei “*via laguna*”, in quanto la caratteristica del Terminal di Ricevitoria è tale per cui gli utenti in transito possono

⁶ Soprattutto le zone in prossimità degli accessi al mare e delle strutture ricettive all’aperto (campeggi).

raggiungerlo "via terra", con mezzi propri (automobili, motocicli, biciclette o a piedi) o con mezzi pubblici (autobus ATVO di linea) e, quindi, la rilevazione statistica dei flussi risulterebbe complessa e di difficile sintesi.

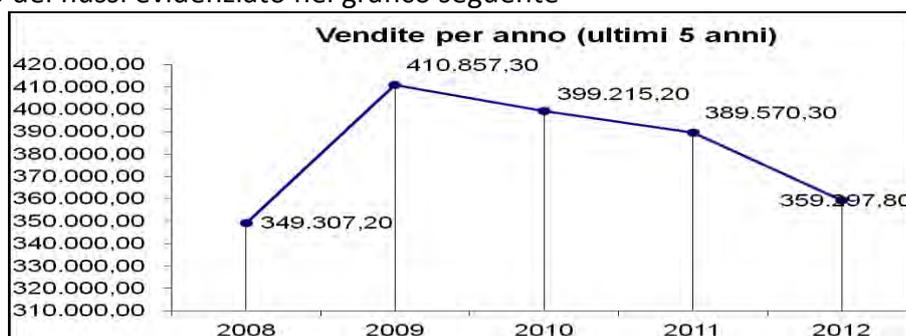
Uno dei problemi più difficili nell'analisi dei sistemi di trasporto è il reperimento dei dati relativi alla "domanda", relativamente al numero di veicoli originati o destinati nella zona oggetto dell'analisi, nell'intervallo temporale di riferimento.

La particolarità del Terminal di Treporti ci ha aiutati in tal senso, in quanto, partendo dal presupposto che tutti⁷ gli utenti transitano attraverso il Terminal di Ricevitoria, indipendentemente dal tipo di mezzo impegnato per muoversi su strada, esclusivamente per imbarcarsi sui servizi pubblici che garantiscono i collegamenti acquei "via laguna", si è ritenuto corretto fondare l'analisi solo sulla statistica dei flussi connessi a questo tipo di trasporto, in quanto risulta contenere gli unici dati probatori dell'intero sistema della mobilità sull'area in questione o, quantomeno, quelli più probatori ed attendibili.

Dall'analisi dei dati forniti da ACTV, attraverso Hellovenezias⁸, elaborati sulla base delle rilevazioni compiute nel periodo 2008-2012 (confermate anche nel primo trimestre del 2013) è emerso che il Terminal di Ricevitoria è stato interessato dai seguenti flussi di utenti:

Vendite per anno (ultimi 5 anni e andamento 1° trimestre 2013)							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (gen-mar)	Totale
MARINA FIORITA S.R.L.	349.307,20	410.857,30	399.215,20	389.570,30	359.297,80	40.095,60	1.948.343,40

Con l'andamento dei flussi evidenziato nel grafico seguente



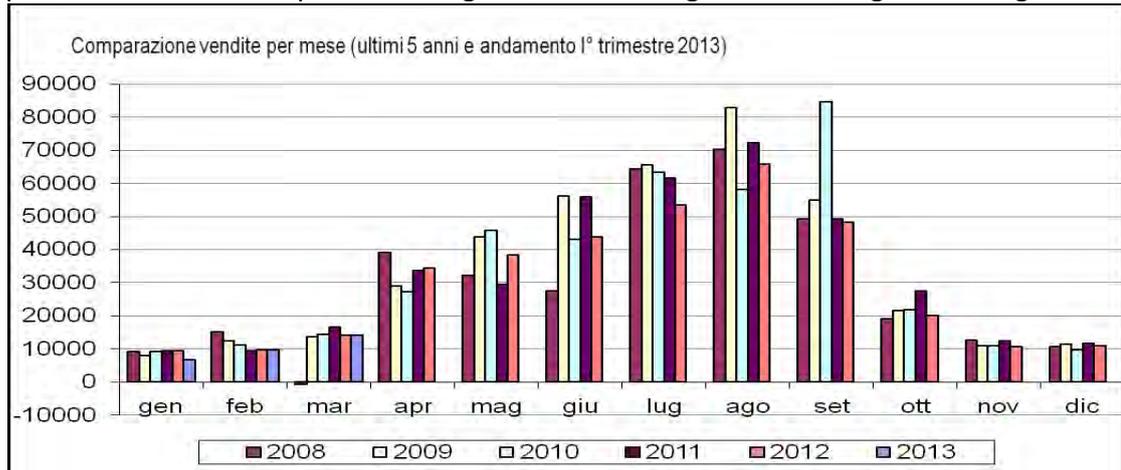
Con un dettaglio mensile che evidenzia i maggiori valori nel periodo primaverile ed estivo (aprile, maggio, giugno, luglio, agosto, settembre), come risulta dalla tabella seguente:

Vendite divise per mese (ultimi 5 anni e andamento 1° trimestre 2013)												
anno	gen	feb	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic
2008	9.280,00	15.025,00	-649,30	39.210,00	32.301,60	27.530,00	64.412,40	70.400,90	49.309,40	19.115,80	12.672,40	10.699,00
2009	8.046,90	12.423,00	13.555,00	29.075,70	43.901,00	56.236,80	65.657,80	83.009,70	54.959,20	21.546,50	11.030,70	11.415,00
2010	9.124,60	11.145,60	14.332,60	27.261,80	45.744,00	43.168,90	63.271,80	58.240,30	84.681,20	21.704,50	10.904,10	9.635,80
2011	9.512,50	9.494,70	16.617,90	33.723,20	29.567,00	55.938,30	61.639,30	72.333,00	49.199,80	27.391,80	12.401,90	11.750,90
2012	9.509,00	9.614,50	14.108,70	34.393,80	38.468,60	43.944,00	53.410,50	65.941,40	48.373,90	20.095,50	10.594,70	10.843,20
2013	6.638,80	9.709,00	14.205,60									

⁷ Se si escludono i pochi utenti della darsena.

⁸ Hellovenezias è il marchio che commercializza tutti i servizi offerti da Ve.La., la società che dal 1998 sviluppa l'attività commerciale di Actv, l'azienda di trasporto pubblico locale

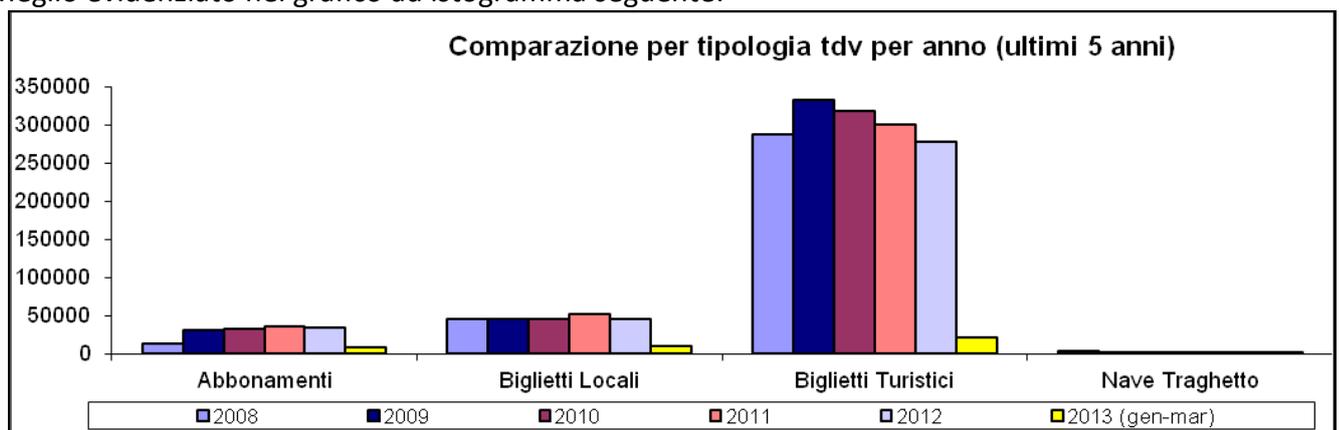
ed ancor più evidente dalla trasposizione degli stessi dati nel grafico ad istogramma seguente:



La diminuzione costante negli ultimi anni è dovuta, quasi esclusivamente, alla diminuzione del flusso turistico⁹, mentre il flusso dei residenti, abbonati e non, è rimasto pressochè invariato, come risulta dalla seguente tabella:

Tipologia tdv venduti (ultimi 5 anni e andamento 1° trimestre 2013)							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (gen-mar)	Totale
Abbonamenti	13.070,00	30.794,00	32.909,60	36.332,00	34.140,00	8.301,00	155.546,60
% su totale	3,74%	7,50%	8,24%	9,33%	9,50%	20,70%	7,98%
Biglietti Locali	45.420,20	45.292,00	46.350,00	51.696,10	46.369,60	10.664,80	245.792,70
% su totale	13,00%	11,02%	11,61%	13,27%	12,91%	26,60%	12,62%
Biglietti Turistici	287.737,50	332.587,50	318.453,00	300.681,00	278.084,50	21.110,00	1.538.653,50
% su totale	82,37%	80,95%	79,77%	77,18%	77,40%	52,65%	78,97%
Nave Traghetto	3.079,50	2.183,80	1.502,60	861,20	703,70	19,80	8.350,60
% su totale	0,88%	0,53%	0,38%	0,22%	0,20%	0,05%	0,43%
Totale	349.307,20	410.857,30	399.215,20	389.570,30	359.297,80	40.095,60	1.948.343,40

Meglio evidenziato nel grafico ad istogramma seguente:



⁹ Una delle cause, anche se non unica, della diminuzione va ricercata, probabilmente, nelle favorevoli condizioni meteorologiche stagionali degli ultimi anni: infatti la maggior parte dei turisti in transito provengono dalle strutture ricettive all'aperto (campeggi) presenti nel territorio di Cavallino Treporti ed è ormai consuetudine che questi si rechino a Venezia e nelle altre isole della laguna nord di Venezia quando le condizioni meteorologiche risultino sfavorevoli, mentre con condizioni favorevoli preferiscano restare all'interno dei campeggi.

Descrizione puntuale dell'intervento proposto

La proposta prevede la riqualificazione dell'intera area del Terminal di Treporti mediante l'esecuzione di una serie di nuove opere che, sommariamente, possono identificarsi in:

- 1) Piazza **Pubblica Privata** (*Lettera E Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*)
Realizzazione di una piazza **pubblica privata** pedonale al fine di definire uno spazio che permetta la vista della laguna nord e, al contempo, crei un punto di unione per Cavallino, Treporti e Burano.
- 2) Servizi al terminal (*Lettera F Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*)
Costruzione di spazi commerciali e direzionali, integrati con la darsena e con il terminal, attorno alla piazza citata al punto precedente.
- 3) Viabilità (*Lettere A e B Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*)
Completa pedonalizzazione della piazza, consentendo il solo accesso agli autobus pubblici, ai taxi, ed ai mezzi di soccorso. La rotatoria per l'inversione di marcia degli autoveicoli sarà realizzata poco prima della piazza creando un'area di scarico/carico bus turistici e carico/scarico per auto con prima ora di sosta gratuita.
- 4) Parcheggi – box auto (*Lettera G Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*)
Ampliamento dei box auto in continuità con l'esistente, e la creazione di nuovi posti auto a raso, con un'area attrezzata dedicata alla sosta dei bus turistici.
- 5) Rimessaggio/porto a secco cantiere nautico (*Lettera H Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*)
Realizzazione di un rimessaggio a secco con la creazione di un edificio destinato ad attività artigianale/produttiva: all'interno del rimessaggio a secco vi sarà sia l'attività cantieristica sia il ricovero delle imbarcazioni, con la possibilità di poter parcheggiare le automobili negli stalli quando le imbarcazioni saranno in acqua.
- 6) Residenze (*Lettere M ed I Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*)
Restauro dell'edificio esistente vicino al marginamento lagunare (oggi di proprietà del Comune) e la creazione nell'immediate vicinanze di un'ulteriore unità residenziale. Si prevede inoltre la costruzione della residenza per il custode che verrà ubicata a ridosso dell'area produttiva e quella dei parcheggi a raso.
- 7) Ricettivo Yacht Club (*Lettera L Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*)
Realizzazione, all'interno dell'area attrezzata a darsena, di un corpo di fabbrica destinato ad attività ricettivo ed extralberghiera (art. 27 L.R. n.11/2013), al fine di garantire l'ospitalità a terra degli utenti della darsena nonché la realizzazione di un yacht Club a servizio della darsena stessa.
- 8) Darsena (*Lettera N Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*)
Ampliamento dell'attuale darsena al fine di attrezzare l'area di alaggio e varo dei natanti in prossimità dell'area di rimessaggio.
- 9) Parcheggi e Verde pubblico a standard (*Lettere C, P e Q Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*)
Realizzazione di superfici a parcheggio e verde pubblico secondo le consistenze previste dalla norma vigente.

Nello specifico, tra le nuove componenti edilizie previste dall'intervento urbanistico nell'area, si distinguono interventi di tipo infrastrutturale e standards urbanistici¹⁰, di servizio al Terminal¹¹, di servizio alla Darsena¹² e terziario, oltre all'ampliamento della Darsena stessa¹³ ed a modestissimi interventi residenziali, perlopiù destinati ad abitazioni di servizio¹⁴.

¹⁰ Nuova viabilità, piazza, parcheggi pubblici.

¹¹ Spazi commerciali, direzionali, ricettivi ed extralberghieri, oltre a box auto e parcheggi privati.

¹² Spazi di rimessaggio/porto a secco e cantiere nautico, ricettivi ed extralberghieri, oltre a Yacht Club.

¹³ Che passa dagli attuali 14.631 mq. a 27.700 mq., come espressamente previsto Concessione Lagunare, n° 6349 – rep. 3042 del 23/100/2012, regolarmente registrata presso l'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Venezia – Ufficio

La dimensione della proposta oggetto di intervento è sommariamente, per voci principali, esplicitata nella Tabella seguente¹⁵:

Superfici zonizzazione

N°	Descrizione zonizzazione	U.M.	Superficie
A	Vabilità pubblica esistente	mq.	6820,04
B	Nuova viabilità di progetto	mq.	2029,73
C	Parcheggio a raso esistente, derivante da Convenzione n° 49048 del 10/07/1989, in gestione per 10 + 10 anni a Marina Fiorita Srl	mq.	3773,49
E	Piazza pubblica privata	mq.	1107,55
F	Servizi terminal - commerciale, direzionale, ricettiva ed extraalberghiera art. 27 L.R. 11/2013	mq.	2493,39
G	Parcheggio a raso e box auto	mq.	13576,32
G1	Box auto	mq.	6233,41
G2	Parcheggi a raso	mq.	7342,91
H	Parcheggio porto a secco, rimessaggio, manutenzione e riparazione nautica da diporto	mq.	29403,86
H1	Porto a secco	mq.	16639,02
H2	Rimessaggio, manutenzione e riparazione nautica da diporto	mq.	12764,84
I	Residenziale	mq.	979,55
L	Ricettiva ed extraalberghiera art. 27 L.R. 11/2013	mq.	7590,90
M	Residenziale	mq.	2597,38
N	Darsena	mq.	31246,47
P	Standards art. 31 L.R. 11/2004 - Parcheggio pubblico	mq.	2505,34
Q	Standards art. 31 L.R. 11/2004 - Verde pubblico	mq.	2596,29
		mq.	142109,59

Le aree di sosta previste dalla proposta

Nell'area del Terminal di Treporti, la proposta prevede di intervenire incrementando notevolmente tutte le aree di sosta, sia per autoveicoli che per natanti.

Ad intervento ultimato la disponibilità dei posti auto e natanti previsti sarà la seguente:

Aree per la sosta previste dalla proposta	
Descrizione	N°
Posti auto con sosta libera a tempo (lungo la viabilità pubblica esistente)	4
Posti auto per carico/scarico con sosta libera a tempo (lungo la viabilità pubblica esistente)	8
Posti auto per disabili con sosta libera (lungo la viabilità pubblica esistente)	2
Parcheggi per servizi terminal – commerciale, direzionale (F)	26
Parcheggi con sosta a pagamento, in concessione a Marina Fiorita Srl	100

Territoriale di San Donà di Piave al n° 2670 Atti privati Serie 3°, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Magistrato alle Acque di Venezia ha concesso a Marina Fiorita S.r.l. di occupare una porzione complessiva di spazio acqueo di complessivi mq. 27.700 con destinazione a "Darsena per ormeggio natanti da diporto", in località Ricevitoria, nell'isola di Saccagnana a Treporti nel Canale San Felice.

¹⁴ Restauro dell'edificio esistente vicino al marginamento lagunare (oggi di proprietà del Comune) e creazione nell'immediate vicinanze di un'ulteriore unità residenziale. Si prevede inoltre la costruzione della residenza per il custode che verrà ubicata a ridosso dell'area produttiva e quella dei parcheggi a raso.

¹⁵ Le lettere a sinistra delle singole voci corrispondono a quelle riportate nelle tavole di progetto.

Parcheggi con sosta a pagamento, standards (P)	65
Box auto privati (esistenti)	250
Box auto privati di nuova realizzazione (G)	150
Parcheggi con sosta a pagamento, in proprietà a Marina Fiorita Srl (G)	150
Parcheggi autobus turistici con sosta a pagamento, in proprietà a Marina Fiorita Srl (G)	10
Parcheggi privati a servizio darsena ed area ricettiva, in proprietà a Marina Fiorita Srl (L+N)	90
Parcheggio porto a secco, in proprietà a Marina Fiorita Srl (H)	140
Posti barca (dimensioni variabili), in proprietà a Marina Fiorita Srl (N)	190

È necessario evidenziare che, oltre a quanto sopra indicato, alcune strutture di nuova realizzazione, contenute nella proposta in oggetto, saranno dotate di specifici spazi di sosta per i propri utenti, come, più in dettaglio, indicato:

- Servizi al terminal (*Lettera F Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*) - spazi commerciali, direzionali;
- Rimessaggio/porto a secco cantiere nautico (*Lettera H Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*) - rimessaggio a secco con la creazione di un edificio destinato ad attività artigianale/produttiva;
- Ricettivo Yacht Club (*Lettera L Tav. 6 Zonizzazione e Destinazioni d'uso*) - edificio destinato ad attività ricettivo ed extralberghiera, al fine di garantire l'ospitalità a terra degli utenti della darsena nonché la realizzazione di un Yacht Club a servizio della darsena stessa;

saranno tutti dotati di autonomi spazi di sosta, dimensionati per soddisfare le esigenze delle varie attività interne, ricorrendo anche ad eventuali spazi di sosta interrati.

Conclusioni

L'area oggetto di intervento presenta alcune peculiarità che sono risultate discriminanti per la stesura delle conclusioni del presente studio.

Preliminarmente va considerato che Via della Ricevitoria si configura come strada di quartiere ma del tipo cosiddetto a "fondo chiuso", in quanto è una strada senza sbocchi e cioè non congiunge due strade diverse: in sostanza ha un solo accesso con rotonda in testa alla strada stessa per l'inversione di marcia.

Pertanto il traffico carrabile e ciclopeditone è specificamente ed esclusivamente diretto al Terminal stesso, escludendosi il traffico proprio delle altre strade, non a "fondo chiuso" ma di "scorrimento", nelle quali una componente principale è rappresentata dal transito veicolare indeterminabile, essendo legato allo smistamento da e per altre strade.

Nella fattispecie, tutti coloro che si recano al Terminal di Ricevitoria¹⁶ vi si recano appositamente, con l'intento di imbarcarsi sui mezzi di trasporto del servizio pubblico ACTV, escludendosi quasi certamente la componente di casualità dipendente dallo "scorrimento".

Inoltre, rispetto ad altre zone del territorio comunale, altra particolarità del Terminal è che il carico urbanistico della zona non prevede quello legato alla componente residenziale, che nella fattispecie possiamo considerare ininfluenza ai fini della verifica, vista la quasi inesistente incidenza degli sporadici residenti.

Inoltre tra coloro che si recano quotidianamente al Terminal di Ricevitoria con i propri autoveicoli molti sono configurabili come "pendolari abitudinari", il cui spostamento è dettato sia da legami affettivo-familiari con Burano e S. Erasmo che da motivi di lavoro, motivo per cui si recano a Venezia e nelle altre isole della Laguna Nord.

¹⁶ Se si escludono i pochi utenti della darsena.

Molti dei cosiddetti “*pendolari abituarini*” sono proprietari di box auto ed altri sono titolari di abbonamento dei posti auto scoperti con sosta a pagamento, entrambi attualmente gestiti da Marina Fiorita S.r.l..

Un'altra componente, rilevante ai fini statistici, dei cosiddetti “*pendolari abituarini*” è rappresentata da coloro che raggiungono il Terminal di Ricevitoria per mezzo della bicicletta o a piedi¹⁷.

Come anticipato precedentemente, sarà necessario prevedere idonee aree dedicate alla sosta di biciclette, al fine di razionalizzarne ed incrementarne l'uso, a beneficio del decoro dell'intera area, in accordo anche con le specifiche indicazioni del P.G.U.T..

Per quanto attiene l'incremento del traffico, in entrambe le componenti veicolare e cicopedonale, legato alle nuove attività previste dalla proposta in oggetto, si può rilevare che il nuovo scenario non faccia emergere elementi di particolare criticità, in quanto:

- l'area oggetto di intervento presenta un'ottima accessibilità, grazie alla specificità della viabilità esistente a “*fondo chiuso*” e, quindi non legata allo smistamento da e per altre strade;
- La rete infrastrutturale attuale (Via Ricevitoria) è sufficientemente dimensionata per sopportare un incremento, ancorchè modesto, del traffico stesso, legato soprattutto alle nuove attività insediabili nell'area;
- La componente dei “*pendolari abituarini*”, da e per Venezia e le altre isole della laguna nord di Venezia, resterà pressochè invariata, anche dopo la realizzazione della proposte in oggetto, senza incidere, quindi, sulla mobilità futura;
- La rete degli spazi di sosta prevista dalla proposta è sufficientemente dimensionata per sopportare il flusso degli utenti, in quanto si prevede che il numero dei box auto venga considerevolmente aumentato rispetto all'esistente, passando dagli attuali 250 a 400 complessivi, risultando adeguato a contenere l'affluenza veicolare prevista nella zona;
- Il numero dei posti auto scoperti viene sufficientemente adeguato (si passa dai 250 attuali ai 341 finali), mentre quelli specifici interni alle attività di nuovo insediamento saranno circa 90, oltre a 140 per il “porto a secco”;
- Vengono previsti anche nuovi posti per il parcheggio di autobus turistici (n° 10);
- Tutti gli immobili di nuova previsione, a destinazione commerciale, direzionale ed extra alberghiera, saranno dotati di ulteriori spazi di sosta per i propri utenti, da ricavare anche nel piano interrato, al fine di limitare l'uso dei posti auto scoperti, lasciando questi a beneficio degli altri utenti;
- Analogamente, anche i modestissimi interventi a destinazione residenziale¹⁸, prevederanno, all'interno del sedime pertinenziale, adeguati spazi di sosta degli autoveicoli, tali da non dover gravare sugli altri spazi di sosta;
- La darsena, nella nuova configurazione potrà garantire circa 190 posti barca, con un incremento di 35 posti, di dimensioni variabili, tale da rispondere ad un incremento dell'offerta, in accordo sia con la domanda che con le nuove tipologie di servizio offerte (Yacht Club, porto a secco, rimessaggio, manutenzione e riparazione nautica da diporto);
- Come detto precedentemente, sarà necessario prevedere adeguati spazi appositamente attrezzati per il parcheggio delle biciclette, per favorirne ed incrementarne ulteriormente l'uso;
- L'incremento del carico urbanistico che genererà la nuova configurazione del Termina di Ricevitoria prevista dalla proposta in oggetto, interesserà specificamente le aree in cui si trovano gli immobili di nuova previsione (a destinazione commerciale, direzionale ed extra alberghiera), i cui utenti,

¹⁷ Perlopiù coloro che provengono dal centro di Treporti e dall'isola di Saccagnana.

¹⁸ Edifici identificati con le lettere M ed I nell'elaborato planimetrico 6.4.

spostandosi perlopiù con mezzi propri, non graveranno sulle aree di sosta pubbliche, utilizzando le aree appositamente attrezzate all'interno delle pertinenze specifiche delle singole attività.

- Infine, i servizi pubblici che garantiscono i collegamenti, stradali "via terra" ed acquei "via laguna", sono da ritenersi ancora sufficientemente dimensionati, anche per la nuova configurazione del terminal di Ricevitoria prevista dalla proposta in oggetto, e, comunque, un loro adeguamento andrà previsto dopo un eventuale monitoraggio ad mopere ultimate.

Con riferimento allo scenario corrispondente al completamento di tutti gli interventi previsti nella proposta in esame, si può concludere che gli spostamenti indotti dagli insediamenti in esame, si adeguano al contesto stradale esistente o in progetto ed al suo complesso infrastrutturale, garantendo nel complesso condizioni di fluidità del traffico più che soddisfacenti, senza evidenziare situazioni di particolare criticità che richiedano interventi specifici di correzione della rete infrastrutturale esistente, aggiuntiva delle ipotesi di progetto.

Cavallino Treporti, 30/11/2016

