

LA SOMMITÀ ARGINALE

Può la sommità di un argine fluviale ospitare in sicurezza, rispettando le normative e l'ambiente, un percorso ciclabile?

Testo e foto di Roberto Zanardo



Foto dell'argine del Monticano con fiori di topinambur scattata a Oderzo il 23 settembre 2007

Nota: utilizzare il link con le pagine web indicate nel testo

1. La “sommità arginale” in relazione ai percorsi ciclabili

La “sommità arginale” è un'espressione tecnica che definisce il punto più alto dell'argine di un fiume. Ma la sua collocazione lessicale, essenzialmente burocratica, adombra un'enfasi evocativa che ci riporta proprio sull'argine, in alto, mentre lo sguardo si stende piacevolmente sull'alveo del fiume con lo scorrimento lento delle sue acque, con il verde delle rive e della golena, con gli uccelli acquatici che muovono uno scenario altrimenti quasi immobile. La “sommità arginale” è presente diffusamente nel progetto “**GiraMonticano**” per il fatto che è diventata oggetto d'intervento antropico, è stata ritenuta adeguata ad ospitare un itinerario, impropriamente chiamato, a mio parere, anche “sentiero”¹ e definito alternativamente “ciclo-pedonale”, “naturalistico”, oppure all'unisono “naturalistico ciclo-pedonale”, costituito da una pavimentazione di tipo “ecologico”², sostanzialmente di calcestruzzo, ovvero, come precisato nel progetto, composta di materiali inerti composti da un 20-30% di sabbia di natura silicea, da un 40-50% di pietrisco di natura calcarea, silicea, basaltica o granitica, da un 20-40% di pietrisco di natura calcarea, silicea, basaltica o granitica, da 150 kg/mc di cemento grigio, da 15 kg/mc di additivo in polvere e liquido per impasto, da 3-5 kg/mc di eventuali pigmenti. Lo spessore della pavimentazione a

¹ Per “sentiero” s'intende una via stretta, a fondo naturale e tracciata dal frequente passaggio di uomini e animali, tra prati, boschi o rocce ed è normalmente presente sia in pianura, che collina o montagna. Nel diritto italiano non c'è alcuna disciplina specifica riguardo alla realizzazione e alla manutenzione dei sentieri e scarseggiano anche i contributi della dottrina in materia. L'unica definizione giuridica di sentiero la troviamo nel Codice della strada il quale, all'articolo 3 (*Definizioni stradali e di traffico*), comma primo, n. 48, lo definisce: “*Sentiero (o mulattiera o tratturo): strada a fondo naturale formata per effetto del passaggio di pedoni e di animali*”. Dalla giurisprudenza emergono altre definizioni e il sentiero è individuato in *quel tracciato che si forma naturalmente e gradualmente per effetto di calpestio continuo e prolungato* (Cassazione, maggio 1996, n. 4265) *ad opera dell'uomo o degli animali, in un percorso privo di incertezze e ambiguità, visibile e permanente* (Cassazione, 29 agosto 1998, n. 8633; Cassazione, 21 maggio 1987, n. 4623). Vedi <http://it.wikipedia.org/wiki/Sentiero>.

² Un prodotto si definisce ecologico quando ha un minore impatto ambientale rispetto agli altri prodotti della propria categoria. I prodotti ecologici, pur rimanendo competitivi dal punto di vista della qualità e del prezzo, devono garantire maggior sostenibilità degli altri lungo tutto il loro ciclo di vita: devono avere dei livelli di emissione di inquinanti e di consumo di energia più bassi nella loro fase di produzione, devono contenere la quantità più bassa possibile di sostanze chimiche tossiche o inquinanti, devono essere progettati per garantire un facile smaltimento ed il riciclaggio delle materie prime di cui sono composti.

base cementizia sarà di 8-10 cm, poggerà su un fondo ghiaioso di 15 cm ed avrà una resistenza di compressione non inferiore ai 18,00 N/mm².

L'accostamento della "sommità arginale" al serpentone duro ed immobile di materiale inerte contenente cemento, di colore grigiastro o giallastro o brunastro che si andrà a posare sopra mi fa perdere completamente ogni suggestione paesaggistica. Io sono nato a pochi metri dalla "sommità arginale" del Monticano, a ridosso di un breve tratto che fa salire la strada proprio sull'argine. Al tempo della mia infanzia la strada era di terra battuta e ghiaio, "bianca" come è d'uso dire. L'argine che ho frequentato era quello di destra, nel Saccon di Lutrano, nell'area dove si estende un'ampia golena. Sull'argine andavo d'inverno con i miei fratelli e cugini ad accompagnare e sorvegliare un gruppo di pecore al pascolo acquistate dai pastori in transito con il gregge. Gli argini del Monticano che ho frequentato con maggior assiduità negli ultimi tredici anni, invece, sono quelli compresi nel tratto che va dal Gorgazzo di Oderzo al Boschetto di Gorgo ai Molini. Vado a praticare il *cross-country* alla domenica mattina (meglio però l'espressione dialettale *a córer su l'ardhén*) e anche durante qualche lunga serata estiva. È il percorso maggiormente frequentato da passeggiatori, camminatori e sportivi della tratta che è ora interessata dal Progetto "GiraMonticano" (che parte da Fontanelle Chiesa ed arriva all'affluenza del Monticano nel Livenza a Motta) e non è assolutamente affollato. Spesso si corre in quasi totale solitudine. Sporadicamente appare qualcuno con la *mountain bike*. Ogni tanto appaiono dei pescatori o dei cacciatori con cani al seguito o qualche cavaliere a cavallo. Per la quasi totalità del tempo l'argine del Monticano è deserto e silente, non frequentato se non dalle coppie di cigni, dalle anatre, dalle garzette e da altri uccelli acquatici. A seguito delle piene dello scorso novembre l'alveo del Monticano ha accolto, suo malgrado, una quantità inverosimile di sacchetti e di rifiuti prevalentemente di plastica. È uno spettacolo desolante, ignorato da tutti. Ho fatto un servizio fotografico su questo scempio e l'ho accostato a quanto ho letto nelle finalità del Progetto "GiraMonticano" - Itinerario naturalistico del fiume Monticano (chiamato talvolta "corridoio naturalistico") finalizzato "alla valorizzazione del fiume Monticano e del suo sistema di argini e golene": "un itinerario principale che possa potenziare anche l'aspetto turistico nei territori comunali senza infrangere le regole di fruibilità degli argini". Come è possibile pensare alla valorizzazione turistica dei territori in queste condizioni? Quando saranno rimossi i rifiuti di plastica che pendono tristemente dagli alberi ed arbusti cresciuti sulla riva del fiume per oltre 40 km? Ho proposto ad un gruppo di amici di condividere la pulizia per un tratto di fiume. È un lavoro che qualcuno dovrà fare e che dovrebbe auspicabilmente vedere il coinvolgimento volontario di quella parte di popolazione preoccupata delle sorti del territorio. Di fronte all'inerzia del sistema istituzionale c'è da chiedersi: **chi è deputato alla pulizia e alla manutenzione dell'alveo fluviale e delle sue rive?** Saranno i Comuni rivieraschi, oppure il Genio Civile di Treviso, o il Consorzio di Bonifica Piave (<http://www.piave.veneto.it/web/enti/consorzi-di-bonifica>)? Non è noto. Comunque da un paio di mesi brandelli di plastica pendono, ora immobili, ora mossi dalla brezza, dai rami spogli degli alberi e dagli arbusti che contribuiscono, con il loro apparato radicale, al sostegno della riva del Monticano. Tra l'altro, balza immediatamente agli occhi il contrasto tra la discarica a cielo aperto del bacino arginale senza sfalcio e l'estrema pulizia ed ordine delle case e villette private, dei vigneti e delle coltivazioni che insistono nella parte a ridosso degli argini (magnifico il campo da golf di *Pici Bosco*), quasi ad evidenziare emblematicamente il disinteresse per la cosa pubblica, per il bene comune, quasi una metafora del periodo di crisi politica e morale che sta attraversando la società italiana e che si esprime con l'individualismo spinto, con l'interesse quasi unico per il privato, con l'egoismo, con la mancanza di solidarietà a molti livelli, con l'insignificanza di appartenere ad una comunità civile³.

Se vogliamo parlare di percorsi o di piste o d'itinerari ciclabili andiamo a conoscere la realtà del Trentino (<http://www.visittrentino.it/it/articolo/dett/piste-ciclabili>) come ho avuto modo di fare il 14 giugno scorso grazie ad una pregevole iniziativa di Veneto Agricoltura. Non si può parlare di itinerario naturalistico con connotazioni ciclo-pedonali riferendosi a ciò che viene descritto nel Progetto "Gira Monticano". Non si può prevedere la realizzazione di un progetto per favorire la mobilità ciclo-pedonale solo perché la Regione Veneto ha emesso un bando con la **DGR 1779 del 6 luglio 2010** "Programmazione decentrata - cofinanziamento di interventi infrastrutturali (in riferimento alla L.R. 13/1999 e all'art. 25 della L.R. 35/2001)"

³ Per evitare fraintendimenti: la pulizia dell'alveo e delle rive non spetta a chi abita a ridosso del Monticano. Ho usato il contrasto tra la cura del bene pubblico e la cura del bene privato in senso metaforico.

(<http://bur.regione.veneto.it/BurnServices/Pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=225757>)⁴ 5.

Alcuni sostenitori della bontà del “GiraMonticano” affermano che non è stata prevista la realizzazione di una “pista ciclabile”, ma solo di un itinerario, di un generico “percorso”, di un “sentiero” sopra all’argine e, pertanto che non sia applicabile il **Decreto Ministeriale 30 novembre 1999 n. 557** (<http://www.fiab-areatecnica.it/normativa/leggi-e-regolamenti/86-dmin-30111999-n-557.html>)

“Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”⁶, come invece ha presentato il direttore dell’Ufficio Piste Ciclabili della Provincia di Trento al gruppo di operatori dei settori agro-ambientale, turistico e formativo organizzato da Veneto Agricoltura nel giugno scorso. Come si può evincere anche dalle note a piè di pagina, i numerosi strumenti normativi a disposizione dovrebbero consentire agli Amministratori locali di operare scelte finalizzate alla realizzazione di strutture idonee a garantire la sicurezza di tutti coloro che praticano il ciclismo per sport, per turismo, per svago, per il loro benessere psico-fisico. La realizzazione di spazi da destinare alle attività ciclistiche (ciclo-amatoriali, ciclo-turistiche, per la mobilità lenta, per lo il tempo libero, etc.) dovrebbe far parte di una **strategia** in grado di consolidare positivamente il rapporto tra il cittadino e l’amministrazione pubblica.



Nel comprensorio opitergino, il Circolo Culturale “Il Cerchio Aperto” nel 2007 aveva ideato “**Biciclando**”, un progetto in collaborazione con “Il Pedale Opitergino” e Coop Consumatori Nordest e che era stato patrocinato dal Comune di Oderzo. “Biciclando” portava all’attenzione dei cittadini la questione dei percorsi ciclabili attraverso due occasioni di dibattito con esperti del settore ed una corsa ciclo-turistica nell’*hinterland* di Oderzo⁷. La manifestazione ha riscontrato la partecipazione di un buon numero di persone che utilizzano la bicicletta come mezzo per spostarsi velocemente nelle aree urbane

⁴ Tale bando prevede a) “la realizzazione/riqualificazione di itinerari-percorsi a valenza turistico-ricreativa finalizzati alla fruizione e valorizzazione degli ambiti naturalistici e storico-culturali del territorio”; b) “la realizzazione/riqualificazione di spazi e percorsi attrezzati di natura sportivo/ricreativa ad infrastrutturazione leggera dedicati alle attività praticabili in ambiente naturale”, con “preferenza agli interventi ubicati in Comuni le cui potenzialità turistiche legate agli aspetti culturali, naturalistici e ambientali risultano allo stato attuale sottoutilizzate”. Il bando precisa che i progetti dovranno rispettare la normativa vigente in campo ambientale e, in particolare, laddove applicabile, la normativa nazionale e regionale in materia di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) (vedi nota sottostante).

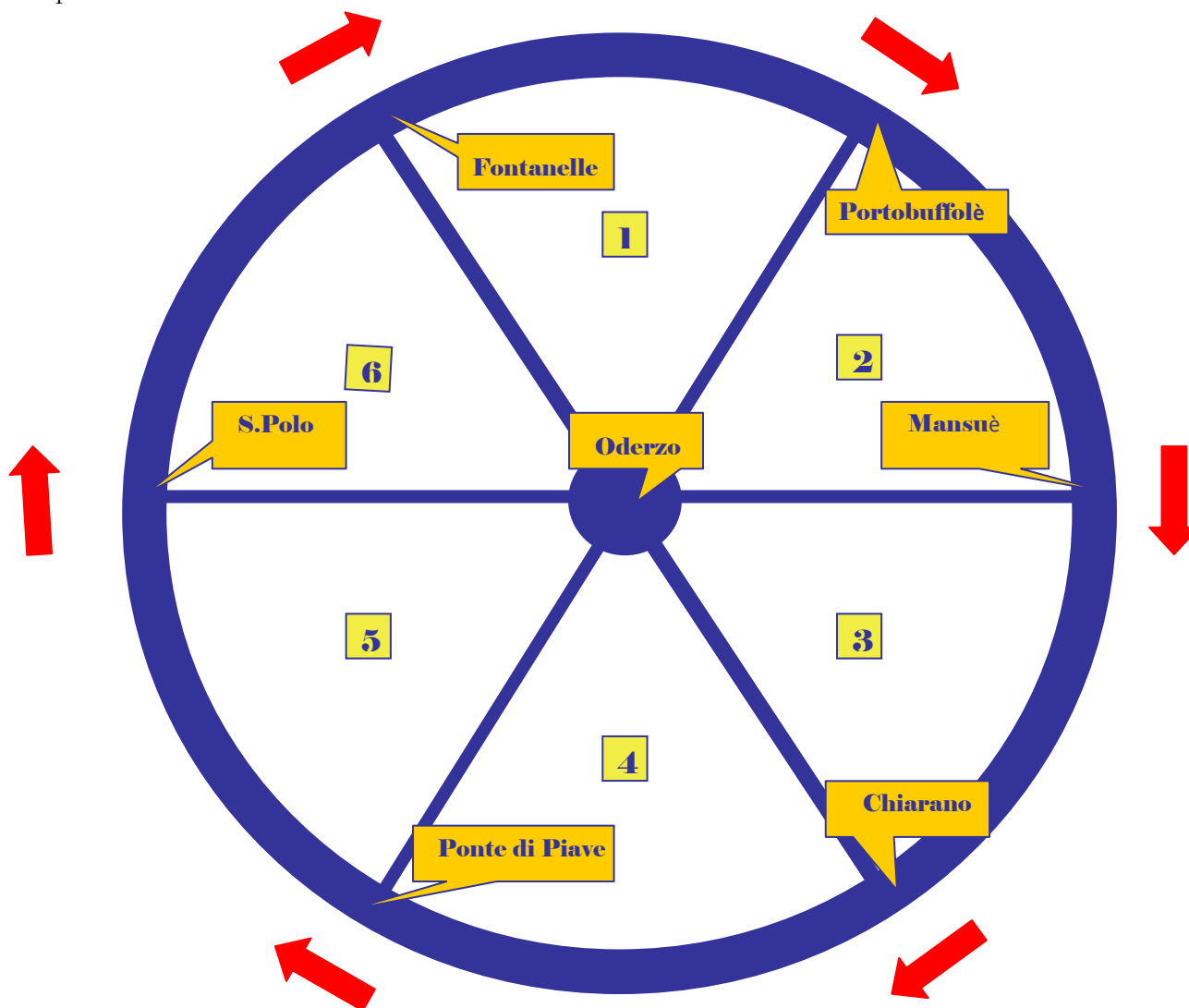
⁵ Per quanto concerne la valutazione di incidenza, così come prevista dall’articolo 6 della Direttiva 92/43/CE (Direttiva Habitat) e dal DPR 357/1997 e s.m.i., si dovrà fare riferimento alle disposizioni amministrative regionali vigenti, rinvenibili nella DGR n. 3173 del 10.10.2006 “Nuove disposizioni relative all’attuazione delle direttiva comunitaria 92/43/CE e DPR 357/1997. Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative”. L’Allegato A, “Guida metodologica per la valutazione di incidenza ai sensi della direttiva 92/43/CE”, determina anche criteri e indirizzi per l’individuazione dei progetti ed interventi per i quali è necessaria o non necessaria la procedura di valutazione di incidenza.

⁶ La mobilità ciclistica è regolata anche dalle seguenti norme:

- Legge 28 giugno 1991, n. 208 Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane.
- Decreto 6 luglio 1992, n.467 Regolamento concernente l’ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane, in attuazione all’, comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208.
- Circolare 31 marzo 1993, n. 432 Circolare esplicativa del decreto interministeriale in data 6 luglio 1992, n. 467, avente per oggetto: «Regolamento concernente l’ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane in attuazione dell’art. 3. comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208».
- Legge 19 ottobre 1998, n. 366 Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica.

⁷ Il programma di Biciclando 2007 si sviluppò nell’arco di tre giorni: 1 giugno: incontro con E. Rigatti e G. Pauletto sul tema “La bicicletta è solo un mezzo di divertimento?” – 2 giugno: Incontro con G.Favot sul tema “Le piste ciclabili” – 3 giugno: Pedalata non competitiva. Nella sala conferenze del nuovo Foroboario esposizione di biciclette nuove e d’epoca.

e lentamente nel territorio circostante, un mezzo per la mobilità personale antitetico all'uso dei mezzi a motore. Durante quell'iniziativa avevamo ipotizzato la realizzazione di "6 percorsi ciclabili a compatibilità ambientale" come sotto indicato⁸.



⁸ Il Progetto "Biciclando" nel suo sviluppo contemplava la realizzazione di percorsi ciclistici con baricentro Oderzo e con località di destinazione in siti d'interesse ambientale, storico-culturale, agroalimentare dell'area territoriale circostante (Comuni di Gorgo al Monticano, Motta di Livenza, Mansuè, Portobuffolè, Fontanelle, Ormelle, San Polo di Piave, Cimadolmo, Ponte di Piave, Chiarano, Cessalto).

Erano stati previsti 6 percorsi con una percorrenza di una circa 30 di Km ciascuno per due ore circa di tempo denominati "raggi", ed uno, denominato "ruota" con una lunghezza di un'ottantina di Km e 5 ore di tempo di percorrenza. Compatibilmente con l'impostazione originaria, sarebbero stati utilizzati i percorsi esistenti di "Bicinvacanza", "Strada dei vini del Piave", "Strada dell'Architettura", "Strada dell'Archeologia", "Marcastorica".

Le motivazioni dell'iniziativa erano così state descritte: "L'impiego della bicicletta come mezzo di trasporto, sportivo, di svago, di movimentazione lenta trova motivo d'interesse in questa fase storica che vede il riproporsi di una rinnovata sensibilità sui temi dell'ambiente, dell'energia, della salute, della cultura, del tempo libero. La bicicletta non è più utensile di un passato sovrastato da una modernità motorizzata, ma è divenuta filosofia e stile di vita, etica, linguaggio. La notevole crescita delle attività produttive e commerciali in ambito locale è avvenuta senza una pianificazione funzionale di infrastrutture viarie e della logistica urbana. Ragione per cui ci si trova con molte strade cittadine, comunali, provinciali e statali intasate dal traffico dei veicoli a motore a scapito di percorsi adatti alla viabilità lenta della bicicletta. L'impiego della bicicletta è, pertanto, estremamente difficoltoso e pericoloso per la carenza o la quasi assenza di percorsi ciclabili e l'impari coesistenza con i veicoli a motore. Per contro, la cultura consumistica prevalente da diversi decenni, ha fatto perdere di vista quanto di pregevole e d'importante insista nel territorio sugli aspetti ambientali, paesaggistici, storici, artistici, agroalimentari. La perdita della memoria storica o la mancata conoscenza del territorio rappresentano un impoverimento dei valori vitali.

Ritengo, e questo è condiviso da molti, che l'uso della bicicletta debba essere incentivato, favorito, promosso per gli innumerevoli benefici personali, ambientali ed economici che esso comporta. Servono, pertanto, una cultura del benessere, della salute, dell'ambiente, una visione strategica, una scelta di priorità nella spesa pubblica.

Un percorso ciclabile è un tracciato su corsia riservata o in promiscuità con i mezzi a motore o con i pedoni in grado di garantire un sufficiente grado di sicurezza per poter essere proposto a dei ciclisti anche di media-bassa abilità. La progettazione di un percorso ciclabile dovrebbe essere conseguente ad una preliminare pianificazione del territorio, ad un programma strategico che abbia individuato gli assi che meritano o che possono essere valorizzati. Sui temi della mobilità ciclabile e della moderazione del traffico sarebbe bene affidarsi anche a quanto viene sostenuto dalla FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta, soprattutto attraverso i suoi quaderni tecnici specialistici.

Il progettista di una infrastruttura ciclabile dovrebbe tener presente le norme tecniche e di sicurezza, ma soprattutto il *comfort* e la convenienza che il percorso ciclabile deve riscontrare nell'utilizzatore. I particolari di ingresso, di uscita e le intersezioni devono garantire la massima fluidità alla mobilità ciclistica assegnando ad essa possibilmente la priorità sulle altre componenti del traffico. In ambito extraurbano i percorsi e le piste ciclabili dovrebbero avere larghezze adeguate, arrivando anche ai 3-4 metri se in promiscuità con i pedoni. In ogni caso **i percorsi ciclabili devono rispettare le norme nazionali e regionali**, in particolare il già citato DM 557/99 che all'articolo 7 definisce con precisione i limiti minimi d'intervento, dove la larghezza della corsia ciclabile in una sola direzione può variare da 1 a 1,5 metri. La larghezza di 1 metro rappresenta (viene ribadito bene al comma terzo dell'art. 7) un minimo inderogabile, mentre se vengono previste due corsie contigue e a opposto senso di marcia, la larghezza complessiva minima è pari a 2,5 metri. A questo punto si chiede a chi ha progettato e a coloro che hanno approvato il Progetto GiraMonticano: esiste una normativa che regola la realizzazione di itinerari ciclabili? E se così fosse, **in base a quale deroga di legge è stato possibile dimensionare un percorso ciclo-pedonale a doppio senso di marcia di appena 80 centimetri di larghezza?** La larghezza di 80 cm è appena sufficiente a ospitare un ciclista o un pedone. Se questo percorso dovesse avere una buon riscontro sul piano dell'afflusso di persone interessate al cicloturismo, alle corse a piedi, alle passeggiate, chi mai potrà regolare il loro transito senza creare disagi e disagi fastidiosi? Se le risorse pubbliche sono insufficienti a realizzare delle vere e proprie piste ciclabili o dei percorsi ciclo-pedonali o degli itinerari ciclo-naturalistici con tutte le caratteristiche richieste, com'è possibile inventarsi un palliativo come quello rappresentato dal Progetto "già esecutivo" chiamato "GiraMonticano"? Nel gergo dialettale si direbbe: "*Pèdho el tacón del buso*". Per usare delle metafore è come se acquistassimo dei beni voluttuari senza poterci permettere dei beni primari essenziali. È come se, paradossalmente, spendessimo delle risorse per acquistare degli accessori per l'auto senza possedere un'auto. La larghezza del percorso è solo una delle anomalie che qualsiasi cittadino sensibile alle questioni ambientali e della mobilità lenta può evidenziare. Non esiste alcuna sicurezza fisica delle persone che dovrebbero utilizzare il percorso, anche perché non possono essere poste delle strutture di protezione come *guardrail* o steccati sulla sommità dell'argine di un fiume. Oltre alle autorizzazioni e ai pareri positivi dati incredibilmente da organismi pubblici preposti quali la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici (BAP) e il Genio Civile di Treviso (per i quali è stata riscontrata l'esistenza), è stata interpellata l'Agenzia Regionale per la Prevenzione e protezione Ambientale del Veneto (ARPAV) ai fini della Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA)⁹ ed il Consorzio di Bonifica

L'esigenza, pertanto, è anche quella di riappropriarsi e di usufruire dello spazio ambientale del comprensorio opitergino nei tempi lenti e con i mezzi appropriati al recupero di elementi culturali, salutari ed edonistici."

⁹ La **Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA)** è una procedura tecnico-amministrativa volta a prevedere e valutare l'impatto sull'ambiente di progetti (pubblici o privati) di impianti e/o opere individuati dal D.Lgs. 152/06 (D.Lgs. 4/08 - D.Lgs. 128/10) - L.R. n. 10/99. Finalità della legge è assicurare che nei processi decisionali di approvazione dei progetti vengano perseguiti i seguenti obiettivi fondamentali:

- tutela della salute;
- miglioramento della qualità della vita umana;
- conservazione della varietà delle specie;
- conservazione dell'equilibrio dell'ecosistema e della sua capacità di riproduzione;
- garanzia della pluralità dell'uso delle risorse e della biodiversità.

Piave?^{10 11} oppure anche rispetto a questi esiste una deroga? In ogni caso comprendo gli Amministratori comunali che si affidano a progettisti, a consulenti, a esperti e che sembra siano stati indotti ad una scelta errata, magari assecondando la suggestione di poter finalmente realizzare un itinerario ciclo-pedonale originale, innovativo, unico, fuori dai circuiti stradali. La legislazione e le normative sono talvolta talmente complesse che per ogni specifica questione occorre avvalersi della consulenza di esperti. Così fanno tutti e così credo avranno fatto gli Amministratori comunali coinvolti nel “GiraMonticano”. **La parola passa ora ai progettisti**, i quali dovranno dimostrare che in molti abbiamo preso un granchio e che i percorsi ciclabili, in base ad una certa disposizione normativa oppure in totale assenza di normativa per questo tipo di opere pubbliche, possono essere costruite in doppia corsia ospitando anche pedoni su una pavimentazione di appena 80 centimetri di larghezza. Se così fosse, al di là delle rilevanze di ordine ambientale, paesaggistiche, di opportunità economica, tutte questioni opinabili e non ostative sotto il profilo legale, dovremo arrenderci. In ogni caso, a questo punto, bisognerà necessariamente regolare il flusso di ciclisti e pedoni, altrimenti saremo soggetti ad innumerevoli e quotidiane dispute, a incidenti, a diverbi tra i frequentatori della “sommità arginale” dal momento che in quell’esiguo spazio si potrà procedere solo in fila indiana (come le anatre) e non appaiati e non contemporaneamente in senso opposto. Con molta ironia mi permetto di proporre il seguente schema esemplificativo da apporre in ogni punto d’ingresso della pista ciclo-pedonale:

Giorni della settimana	Pedoni in direzione sud	Pedoni in direzione nord	Ciclisti in direzione sud	Ciclisti in direzione nord
Lunedì *	X	X		
Martedì *			X	X
Mercoledì *	X	X	X	X
Giovedì	X			
Venerdì			X	
Sabato		X		
Domenica				X

*Nota *: In caso di compresenza di pedoni, di ciclisti, di pedoni e ciclisti, oltre ad assumere comportamenti volti alla disponibilità, alla pazienza, alla tolleranza e alla cortesia, hanno la precedenza le donne, i bambini e le persone anziane o chi percorre la pista in direzione nord rispetto a chi proviene in senso contrario. I ciclisti sono pregati di utilizzare con parsimonia il campanello per segnalare il loro sopraggiungere in prossimità di altri ciclisti o di pedoni. In caso di controversie (anche con episodi di ingiurie, minacce, percosse, diffamazioni, danneggiamenti, lesioni colpose, lesioni volontarie) occorrerà rivolgersi al Giudice di pace in base al Decreto Legislativo n. 274/2000.*

La procedura, garantendo l’informazione e la partecipazione dei cittadini, consiste nell’analisi degli eventuali impatti del progetto sull’ambiente da parte della Commissione Provinciale VIA. Devono essere analizzati non solo i nuovi progetti ma anche le varianti di dimensione rilevante. La Commissione Provinciale VIA di Treviso è presieduta dal Dirigente della struttura Provinciale competente in materia di tutela ambientale ed è composta:

- dal responsabile dell’ufficio provinciale competente in materia di valutazione di impatto ambientale;
- dal direttore del dipartimento provinciale dell’ARPAV;
- da nove esperti in materie ambientali, scientifiche e pianificazione territoriale.

La normativa di riferimento è la Legge Regionale n. 10/99 “Valutazione d’Impatto Ambientale nella Regione Veneto” ove non in contrasto con il D.Lgs. 152/06 “Norme in materia ambientale” parte seconda, come modificato dal D.Lgs. 4/08 “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 152/06” e dal D.Lgs. 128/10 “Modifica alle parti I, II e V del D.Lgs. 152/06”.

¹⁰ Occorre ricordare che tutto il corso del fiume Monticano è vincolato, argini e golena compresi, dalla sorgente alla confluenza nel Livenza ai sensi dell’Art. 142 “Aree tutelate per legge” del DLgs 42/2004 lett. “c” (http://www.bosettiegatti.com/info/norme/statali/2004_0042.htm) che recita: “Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo i fiumi, i torrenti, i corsi d’acqua iscritti negli elenchi previsti dal Testo Unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna”.

¹¹ <http://www.consorziopiave.it/79-categoriapuntoconsorzio/914-attivita-2013-la-sicurezza-idraulica.html>

Il sito http://www.bellitaliaimbici.it/percorsi_ciclabili_veneto.htm ed il sito <http://www.piste-ciclabili.com/regione-veneto> evidenziano i percorsi e le piste ciclabili nel Veneto. Nessuno degli innumerevoli percorsi si trova sopra ad un argine. Non è male visitare i siti http://it.wikipedia.org/wiki/Pista_ciclabile e http://www.ciclotodi.it/documenti/bici07/bici07_progettazione_rigotti.pdf.



Foto dell'argine del Monticano con fiori di topinambur scattata a Oderzo il 30 settembre 2007

2. Il “GiraMonticano” in relazione al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)

La Regione Veneto con **DGR n. 336 dell'11 febbraio 2005** ha definito il **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)**. Il piano, elaborato dalla FIAB su incarico della Regione Veneto, aveva lo scopo di impostare la “**Rete Ciclabile Regionale**” e l'elaborazione dei criteri per la sua realizzazione. Si trattava, pertanto, di pianificare la costruzione di opportune infrastrutture ciclabili e la promozione della mobilità ciclistica, concentrandosi prioritariamente sulla rilevazione della Rete Ciclabile Regionale. Al riguardo, la **LR n. 39/91** ed il suo regolamento di attuazione davano indicazione, in sintonia con le principali esperienze europee, di privilegiare, in ambito extraurbano, gli **itinerari ciclabili “lungo gli argini dei fiumi”** (“lungo” e non “sopra”) e le ferrovie dismesse, andando a realizzare una rete di itinerari che collegasse i luoghi più significativi della Regione Veneto. Un elemento innovativo del PRMC è stata la previsione dei parchi ciclistici ovvero territori particolarmente vocati all'uso della bicicletta nel tempo libero con forme d'uso quali la *mountain bike*, la bicicletta da corsa, il cicloturismo che privilegia il territorio con ritmo lento, in condizioni tranquille e di sicurezza favorite dal clima generalmente favorevole, dalla piacevolezza del paesaggio e dalla presenza di strutture turistiche di prim'ordine. Rispetto al PRMC l'area dell'opitergino-mottense sembra sia arrivata buon'ultima e con proposte insostenibili.

Dalle conoscenze personali condivise con diversi esperti, un percorso ciclo-naturalistico dovrebbe garantire innanzitutto, come già detto, che la viabilità interessata possa avere una **sufficiente larghezza (minimo 2,5 metri per i 2 sensi contrapposti di marcia** come previsto dall'Art. 7 del DM n. 557 del 30 novembre 1999) per permettere il transito contemporaneo di un ciclista per ciascun senso di marcia, senza che uno debba arrestare la marcia per consentire il passaggio dell'altro; e, inoltre, segnalare adeguatamente ed eventualmente dividere, se la larghezza lo dovesse permettere, il transito di ciclisti e pedoni sulla medesima infrastruttura viaria. Dovrebbe, se collocato in “sommità arginale” perché di larghezza sufficiente, essere percorribile dalla maggior parte di tipi di biciclette, privo di pavimentazione a base di cemento, essere composto di cotica erbosa su terra battuta piana, privata delle asperità attraverso opportuni interventi di rullatura del terreno inerbito, oltre, ovviamente, essere costantemente mantenuto in efficienza attraverso controlli ed interventi periodici al fine d'individuare e ripristinare i tratti deteriorati dal maltempo, dall'usura o invasi da vegetazione. L'indicazione di privilegiare per i percorsi ciclo-naturalistici gli argini dei fiumi e le ferrovie dismesse, sempre nel rispetto delle condizioni di sicurezza viaria, è stata prevista a livello nazionale dalla **Legge n. 366/98 “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”**. L'art. 8 di tale Legge individua al comma 2 che gli argini dei

fiumi e dei torrenti possano essere idonei ad ospitare, nel rispetto della normativa vigente¹², itinerari ciclabili. Creare dei percorsi ciclabili che consentano la riscoperta del patrimonio culturale e naturale del territorio non è, pertanto, di per sé improponibile. Si tratta di convenire sulle caratteristiche di tali percorsi. Occorre anche conoscere quanto la Regione Veneto ha normato rispetto alla mobilità ciclabile¹³.



Foto del Monticano a Oderzo scattata il 30 settembre 2007

3. Le Greenways e i percorsi cicloturistici dei fiumi nella parte orientale del Veneto

Il “GiraMonticano” dovrebbe integrarsi alla “rete dell’economia della mobilità lenta” (chiamata anche “mobilità dolce”) che vede le progettazioni in fase ideativa, esecutiva e realizzativa delle *greenways* dei fiumi Sile, Livenza, Piave, Lemene, Tagliamento con denominazione di **GiraSile**, **GiraLivenza**, **GiraPiave**, **GiraLemene**, **GiraTagliamento** interessanti le aree territoriali di Treviso, di Venezia e di Pordenone e che vanno ad implementare le indicazioni del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) previsto dalla DGR del Veneto n. 2357 dell’8/8/2008 contribuendo così all’obiettivo d’integrazione con la *greenway* Litoranea Veneta per “favorire l’inserimento dell’area all’interno di itinerari interregionali e internazionali”.

Questa parte di progettazione regionale riferita ai percorsi cicloturistici dovrebbe approdare al progetto “Greenways boschi e fiumi della Repubblica di Venezia”

(<http://www.slideshare.net/netexsrl/presentazione-greenways-boschi-e-fiumi-della-repubblica-di-venez>) del quale il GiraLivenza nel tratto Torre di Mosto-Caorle è risultato Progetto pilota con il Gruppo di Azione

¹² **La normativa nazionale e regionale in materia di mobilità ciclistica** ai fini della pianificazione e della progettazione di percorsi è la seguente: A) a carattere nazionale: D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 “Nuovo Codice della Strada”; la già menzionata Legge n. 366 del 19 ottobre 1998 “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica” e il suo regolamento previsto con D.M. n. 557 del 30 novembre 1999 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”; B) a carattere regionale: Legge regionale 39/1991 e DGR n. 8018 del 27/12/1991.

¹³ La Regione Veneto, attraverso il Piano Regionale della Mobilità Ciclabile (PRMC), ha individuato dei punti contenuti nella normativa nazionale che risultano inadeguati o che non favoriscono la mobilità ciclabile. Il Testo Unico n. 523 del 25 luglio 1904 “Divieto di accesso sugli argini ai non autorizzati” per ragioni di sicurezza idraulica pone gravi limiti al transito di ciclisti lungo gli argini dei fiumi. Tuttavia, l’art. 13 comma 4 della LR 39/1998 del Veneto, le leggi delega alle Regioni (in particolare la LR 11/2001), l’art. 8 della Legge n. 366/98 hanno dato la possibilità alla Regione Veneto di aggiornare il datato TU 523/1904 e di attuare quanto già previsto dall’art. 13 comma 4 della LR 39/91. Attraverso il provvedimento di approvazione del Piano della Mobilità Ciclabile la Regione Veneto si è impegnata: 1) ad adottare un provvedimento legislativo di modifica del TU 523/1904 che permetta l’accessibilità, l’uso e la trasformazione in piste ciclabili degli argini fluviali e torrentizi della Regione Veneto; 2) a promuovere convenzioni e accordi con gli Enti proprietari e gestionali per la trasformazione in piste ciclabili delle banchine fluviali esistenti nella Regione; 3) ad acquisire o chiedere in concessione l’utilizzo di aree e di strutture dismesse per la creazione di aree di servizio e l’autorizzazione ai lavori che si renderanno necessari per la realizzazione della Rete Ciclabile Regionale e degli itinerari cicloturisti. Con la LR 11/2011 il ruolo delle piste ciclabili di interesse sia locale che di lunga percorrenza dovrà essere inquadrato nel contesto della mobilità urbana ed extraurbana, come già risulta dall’art. 1 della LR 39/1991, attribuendo alla bicicletta la dignità di mezzo di trasporto e alla ciclabilità dedicate e consistenti disponibilità finanziarie. Il piano d’intervento per la costruzione, la gestione e la manutenzione della Rete Ciclabile Regionale è inserito nella LR 11/2001 – capo VI “Viabilità”.

Locale della Venezia Orientale (VeGAL) in qualità di responsabile della gestione del programma a livello locale e il Comune di Torre di Mosto beneficiario in coordinamento con il Comune di Caorle. Si vedano a tal proposito i siti VeGAL sottostanti:

http://www.vegal.it/html/attivita_programmazione_dett.php?idcategoria=4&idprogramma=80

<http://www.vegal.it/upload/programmi/00000079/Veneto-Orientale.pdf>

Il GAL della Venezia Orientale è attivatore di progettualità Leader inserite nel Programma di Sviluppo Locale (PSL) “Itinerari, paesaggi e prodotti della terra” che hanno come finalità la creazione di itinerari integrati tra la costa e l’entroterra per connettere in modo innovativo le risorse dell’area (ambientali, agro/enoturistiche, storico-culturali). Tale obiettivo generale si concretizza in particolare attraverso l’attuazione dell’Azione n. 1 “Itinerari e certificazione” della misura n. 313 “Incentivazione delle attività turistiche” prevista dal Programma di Sviluppo Locale, nell’ambito del Programma di Sviluppo Rurale (PSR) per il Veneto 2007-2013 – Asse 4 Leader. Tale misura è attivata con procedura “a regia VeGAL”, come previsto dal Decreto del Dirigente Piani e Programmi del settore primario n. 23 del 23/12/2010 della Regione Veneto, per la realizzazione di percorsi ciclabili o cicloturistici. Gli itinerari individuati dal CdA di VeGAL (deliberazioni n. 62 del 14.7.2011 e n. 41 del 20.6.2012) sono: “**GiraLagune**”: Comune capofila: Cavallino Treponti; Comuni interessati: Cavallino Treponti, Jesolo, Eraclea, Caorle e S.Michele al Tagliamento; costo totale del progetto: 890.000 euro; contributo Leader: 623.000 euro; il “**GiraLemene**”: Comune capofila: Portogruaro; Comuni interessati: Caorle, Concordia Sagittaria, Portogruaro e Gruaro; costo totale del progetto: 800.000 euro; contributo Leader: 560.000 euro; il “**GiraTagliamento**”: Comune capofila San Michele al Tagliamento; Comuni interessati: San Michele al Tagliamento; Fossalta di Portogruaro e Teglio Veneto; costo totale del progetto: 300.000 euro; contributo Leader: 210.000.

4. La strategia della Regione attraverso il “Piano di Valorizzazione del Cicloturismo in Veneto”

La Regione Veneto con **DGR n. 1402 del 19 maggio 2009**

(<http://bur.regione.veneto.it/BurServices/Pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=215733>)

ha approvato l’istituzione della **Rete Escursionistica Veneta (REV)** per l’individuazione di itinerari di particolare interesse turistico, della cartellonistica e della segnaletica tematica di cui alla **LR 33/2002**

(<http://www.consiglioveneto.it/crvportal/leggi/2002/02lr0033.html>), mentre con **DGR n. 2262/2009**

(<http://bur.regione.veneto.it/BurServices/Pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=218166>)

ed ha avviato il “**Progetto Interregionale Cicloturismo**” finanziato ai sensi della **Legge 135/2001**

(<http://www.camera.it/parlam/leggi/01135l.htm>), mentre con **DGR n. 1807 del 13 luglio 2010**

(<http://bur.regione.veneto.it/BurServices/Pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=225935>) ha approvato il “**Piano di Valorizzazione del Cicloturismo Veneto**” anche attraverso un accordo di collaborazione con le provincie per le attività di promozione previste dalla LR 135/2001 art. 5 e dalla LR 33/2002.

Ciò rappresenta un quadro strategico per sviluppare in ambito regionale il cicloturismo. La ciclabilità (presenza di percorsi ciclabili) e il cicloturismo “sono catalizzatori di un processo di diffusione e di affermazione della qualità dei sistemi territoriali per la loro valenza sociale in quanto viene migliorata la connessione tra le risorse del territorio e la popolazione, per la loro valenza ambientale in quanto sviluppano la percezione dell’ambiente da parte della popolazione, per la loro valenza economica in quanto attivano economie aggiuntive nel territorio. In questa dimensione il cicloturismo rappresenta un segmento di mercato dotato di caratteristiche specifiche dove agiscono operatori qualificati ed è destinato a crescere in quanto è caratterizzato da fattori innovativi dati dalle nuove forme di turismo, da una crescente sensibilità ambientale e dalla riscoperta di quell’eccezionale mezzo che è la bicicletta nelle sue varie versioni”.





Foto dell'argine del Monticano con fiori di topinambur scattata a Oderzo il 30 settembre 2007

5. Conclusioni

Ho iniziato a scrivere delle brevi note sul rapporto tra l'uso della bicicletta per attività turistica, sportiva, di svago, di mobilità lenta e le enormi contraddizioni presenti nel Progetto denominato "GiraMonticano", in quanto risulta con evidenza che "non viene lasciato sufficiente spazio alle biciclette", che "si correrà in situazioni d'insicurezza", che "si creeranno sicuramente problemi all'ambiente ed al paesaggio" attraverso l'adozione di una pavimentazione a base di cemento sulla sommità dell'argine, che "è rischioso stendere un conglomerato cementizio non avendo chiaro cosa succederà dopo i 5-6 anni di durata prevista ed in assenza di risorse per la manutenzione o per il rifacimento¹⁴". Le contraddizioni ed i rischi del progetto sono palesi: 1) il percorso non può essere contemporaneamente ciclabile e pedonale; 2) nessuno è in grado di garantire che, trattandosi di un'opera non essenziale per la viabilità e dove le competenze su di essa non sono chiare (Comuni, Genio Civile, Consorzio di Bonifica?), la manutenzione o il rifacimento o la rimozione dei materiali inerti a base cementizia possano in futuro essere garantiti con conseguenti danni all'ambiente, al paesaggio, all'accessibilità della "sommità arginale". Se le Amministrazioni comunali rientrassero sulle loro decisioni rispetto alla ciclabilità dell'itinerario, potrebbe rimanere l'ipotesi di un percorso pedonale. A questo punto, però, ci sarebbe comunque da chiedersi: perché in conglomerato cementizio? I gruppi di camminatori che si vanno via via costituendo stanno utilizzando dei percorsi ciclo-pedonali ai lati delle strade a traffico intenso o, in mancanza di questi, sulle strade d'asfalto stesse. Prediligono queste soluzioni (molto discutibili sul piano salutistico in quanto al benessere di un'attività fisica condivisa si contrappone il danno respiratorio provocato dai gas di scarico e dalle polveri sottili dei mezzi a motore; in questo senso, il percorso che fiancheggia la Cadoremare tra Fontanelle e Oderzo risulta emblematico) rispetto alla passeggiata sull'argine del Monticano. Ciò è comprensibile in quanto il sentiero sulla "sommità arginale" è irto di buche e sconessioni del terreno dovute anche all'intensa attività delle talpe, è disagiata e naturalmente non è illuminata (i camminatori s'incontrano prevalentemente in orario serale, nel dopo-lavoro). L'avventurarsi nel buio serale muniti di torcia elettrica è nelle possibilità solo di una piccola parte di camminatori, quelli con un innato spirito d'avventura. Volendo migliorare la percorribilità dell'argine si può pensare ad un livellamento, ad una rullatura, ad un regolare mantenimento della cotica erbosa, ad una costante falciatura dell'erba.

Ho voluto, infine, sviluppare il tema dell'uso della bicicletta contestualizzandolo nelle strategie e nelle azioni con finalità turistiche che si sono e si vanno sviluppando a livello regionale attraverso l'utilizzo di percorsi ciclabili. Tutto questo per affermare che il territorio e l'ambiente sono un bene comune, un bene che deve essere rispettato, che deve essere rispettata la popolazione che vive in questo territorio

¹⁴ Se ora la spesa per la realizzazione dell'opera è a carico della Regione per l'85% per un ammontare complessivo di quasi 900 mila euro, chi potrà prevedere e garantire la spesa per la periodica manutenzione o per il rifacimento del tracciato a base cementizia o per la sua rimozione? E in mancanza d'intervento futuro che succederà con il materiale dissestato posto sulla "sommità arginale"?

offrendo infrastrutture e servizi graditi, che sono in grado di migliorare effettivamente la qualità della vita e della cultura ambientale e che sono compatibili con la tutela ambientale e paesaggistica.

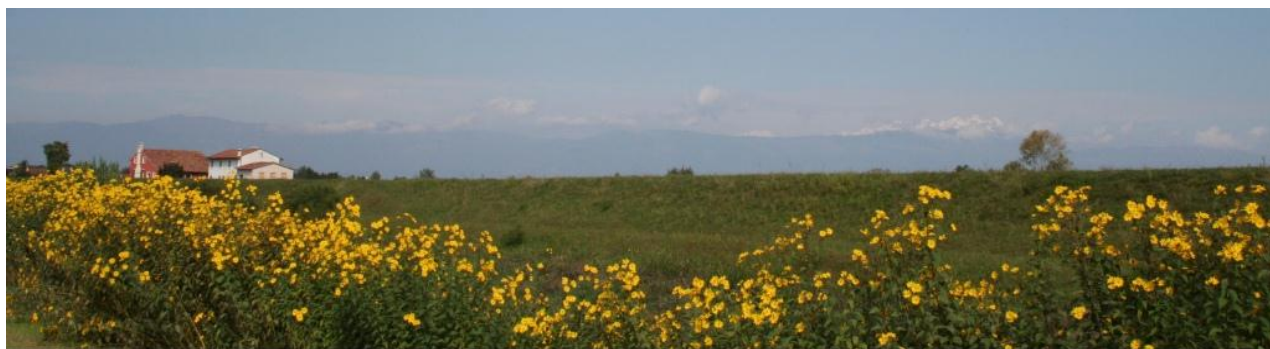


Foto dell'argine del Monticano con fiori di topinambur scattata a Oderzo il 30 settembre 2007

6. Note a margine e siti da consultare:

Dati del progetto "GiraMonticano":

Comune	Spesa generale	Spesa dei Comuni	% spesa su totale	% spesa Comune	metri percorso	% metri	metri pista in sommità	% sommità	% somm./perc.
Motta	153.666,58	23.049,98	17,42	15,00	2.900	11,6	950	6,0	32,8
Gorgo	189.974,24	28.496,13	21,54	15,00	5.400	21,6	2.774	17,6	51,4
Oderzo	165.826,76	24.874,01	18,80	15,00	8.100	32,4	3.850	24,5	47,5
Fontanelle	372.532,42	55.879,88	42,24	15,00	8.600	34,4	8.150	51,8	94,8
Totali	882.000,00	132.300,00	100,00	15,00	25.000	100	15.724	100,0	62,9

Descrizione	Importo €	%
Lavori	640.040,00	72,6
Segnaletica	50.784,00	5,8
Arredo urbano	15.576,00	1,8
Spese tecniche	83.015,54	9,4
Comunicazione	10.000,00	1,1
Imprevisti	18.580,46	2,1
IVA	64.004,00	7,3
Totale	882.000,00	100,0
Contributo. reg.	749.700,00	85,00
Cofinanziamento	132.300,00	15,00

- **D.G.R. n. 179 del 07/02/2012** "Approvazione del Progetto esecutivo di attuazione del Piano regionale di segnaletica turistica e del Programma di valorizzazione del cicloturismo veneto" di cui alla LR n. 33 del 4/11/2002 e DGR 959 dell'11/04/2006 e n. 1807 del 13/07/2010.
- Rivista di Veneto Strade "*Passaggi a Nord Est*" - *Speciale Veneto in bici*
<http://www.venetostrade.it/public/pics/rivista/2011-26.pdf>
- **Legge regionale n. 33/2002** "Organizzazione turistica della Regione"
<http://www.consiglioveneto.it/crvportal/leggi/2002/02lr0033.html>
- **Deliberazione della Giunta Regionale n. 2357 dell'8 agosto 2008** "Disposizioni per la stesura conclusiva del progetto" riferito alla "Redazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento" (<http://bur.regione.veneto.it/BurVServices/Pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=208812>) ai sensi della **Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11** "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio" (articoli 25 e 4)" (<http://www.consiglioveneto.it/crvportal/leggi/2004/04lr0011.html>)

Web GiraSile

<http://www.piste-ciclabili.com/itinerari/482-girasile>

<http://www.parcosile.it/pagina.php?id=18>

<http://girasile.blogspot.it/>

<http://www.visittreviso.it/it/itinerari-sportivi/in-bici-lungo-la-ciclovia-e4-il-girasile>

<http://www.veneto.to/itinerari-dettaglio?uuid=eec42025-066d-4df7-a351-9b3c44f016c0&lang=it>

Web GiraLivenza

<http://www.altolivenza.eu/gira-livenza>

<http://www.marcadoc.it/2009/Piave-Livenza-e-Monticano-fonte-per-il-turismo.htm>

<http://www.provincia.pordenone.it/index.php?id=784>

http://www.vegal.it/html/progetti_scheda.php?f=0&id=37&mappa=1

<http://www.comune.gaiarine.tv.it/it/Territorio/GiraLivenza.html>

<http://www.slideshare.net/netexsrl/presentazione-greenways-boschi-e-fiumi-della-repubblica-di-venezija>



Foto del Monticano scattata a Oderzo il 29 dicembre 2012



Oderzo, 12 gennaio 2013