



Programma di interventi di carattere infrastrutturale per favorire lo sviluppo del turismo fluviale

Anno 2026

Legge regionale 13 marzo 2024, n. 5

"Disposizioni per il riconoscimento, la valorizzazione e la promozione del turismo fluviale
ed il sostegno delle comunità rivierasche", art. 3, comma 2.



6f9f4539



1. Premessa

La Legge Regionale 13 marzo 2024 n.5 della Regione del Veneto è dedicata al riconoscimento, valorizzazione e promozione del turismo fluviale e al sostegno delle comunità rivierasche. La legge individua il turismo fluviale come settore strategico per lo sviluppo economico e culturale, prevedendo misure di sostegno per lo sviluppo di servizi, infrastrutture e attività legate a questo settore.

I principali obiettivi principali della legge sono:

- **Promuovere il turismo fluviale:**
incoraggiare lo sviluppo di forme di turismo legate ai fiumi, come la navigazione, le attività sportive e culturali, e l'esplorazione del territorio.
- **Sostenere le comunità rivierasche:**
Supportare le comunità che vivono lungo i fiumi attraverso iniziative che ne valorizzano il patrimonio, le tradizioni e le attività economiche.
- **Incentivare la sostenibilità:**
Promuovere un turismo che rispetti l'ambiente e le specificità dei luoghi, favorendo la fruizione sostenibile delle risorse fluviali.

In attuazione a quanto previsto dall'art. 3, comma 2, della L.R. n. 5/2024, la Giunta regionale, con deliberazione n. 1574 del 30 dicembre 2024, ha approvato un primo Programma di interventi per il miglioramento infrastrutturale dell'offerta di turismo fluviale in Veneto, richiesto alla società Infrastrutture Venete s.r.l., a valere sulle risorse finanziarie stanziato dal bilancio regionale sull'esercizio 2024, pari all'importo complessivo di euro 250.000,00.

Con lo stesso provvedimento di Giunta regionale, la Società regionale Infrastrutture Venete s.r.l. è stata individuata quale soggetto attuatore del suddetto Programma di interventi, da realizzare nell'ambito di quanto previsto con apposito accordo di collaborazione fra la Regione e la suddetta società regionale per la realizzazione degli interventi, sottoscritto in data 30 dicembre 2024.

La citata D.G.R. n. 1574/2024 ha altresì previsto che la Giunta regionale approvi un Programma di interventi di carattere infrastrutturale per favorire lo sviluppo del turismo fluviale, a valere delle risorse stanziato per l'anno 2025 dalla L.R. n. 5/2024, in conformità ai criteri definiti nell'Allegato C della stessa D.G.R. n. 1574/2024.

Il Programma di interventi di carattere infrastrutturale per favorire lo sviluppo del turismo fluviale per l'anno 2025 è stato quindi approvato con la Deliberazione di Giunta regionale n. 1336 del 28 ottobre 2025, con cui è stata confermata la Società regionale Infrastrutture Venete s.r.l. quale soggetto attuatore del Programma, conferendo alla stessa un contributo di importo pari a Euro 250.000,00 per la realizzazione delle relative attività.

Con riferimento alle risorse finanziarie approvate dalla Giunta regionale nel Bilancio di previsione 2026-2028 per l'anno 2026, riferite all'art. 3, comma 2 della L.R. n. 5/2024, in attuazione di quanto previsto dalla DGR n. 1574 del 30 dicembre 2024 che stabilisce che le successive riprogrammazioni finanziarie della citata legge siano subordinate all'adozione da parte della Giunta regionale di un ulteriore Programma di interventi, la Direzione Turismo e Marketing territoriale, con nota prot. reg. n. 0259151 del 07/05/2026, ha chiesto alla Società Infrastrutture Venete S.r.l. la disponibilità ad assumere il ruolo di Soggetto attuatore del Programma di interventi di carattere infrastrutturale per favorire lo sviluppo del turismo fluviale per l'anno 2026, in continuità con quanto realizzato con i Programmi di interventi delle annualità 2024 e 2025. Con la medesima nota ha chiesto, inoltre, la trasmissione di proposte di intervento da inserire nel nuovo Programma in argomento.



6f9f4539



A tal riguardo, in riscontro a quanto richiesto con nota prot. reg. n. 0259151 del 07/05/2026 dalla Direzione Turismo e Marketing territoriale, la Società regionale Infrastrutture Venete s.r.l. con propria nota prot. 2026U0007609 del 4 giugno 2026 ha comunicato la disponibilità ad assumere il ruolo di Soggetto attuatore del Programma di iniziative per il miglioramento infrastrutturale dell'offerta di turismo fluviale in Veneto per l'anno 2026, di cui all' art. 3, comma 2 della L.R. n. 5/2024, in continuità con quanto realizzato con i Programmi di interventi 2024 e 2025. La stessa Società, inoltre, ha trasmesso una proposta di intervento da finanziarsi con il corrente esercizio che può essere ritenuta di interesse prioritario sotto il profilo della rilevanza strategica per lo sviluppo del turismo fluviale e quindi meritevole di inserimento nel Programma di interventi per l'anno 2026.

E' stata quindi avviata una fase di approfondimento tecnico da parte del personale della Direzione Infrastrutture e Trasporti, U.O. Logistica, Navigazione, Ispettorati di porto e Pianificazione dei trasporti e della Società regionale Infrastrutture Venete S.r.l., per l'individuazione di proposte di progetti meritevoli di essere inserite nel Programma di Interventi per l'anno 2026.

Tale attività di analisi tecnica è stata finalizzata ad accertare la coerenza delle proposte di intervento con il Piano regionale dei trasporti e con i relativi Piani di Settore di cui all'art. 1 della L.R. n. 5/2024, nonché la tipologia degli interventi che, come previsto dall' Allegato C della DGR n. 1574/2024, devono riguardare la riqualificazione e la ristrutturazione di fabbricati e strutture già esistenti e funzionali allo sviluppo del turismo fluviale. Rientrano in questi interventi infrastrutture quali approdi, ormeggi, passerelle, briccole, scalinate, ponti e ponti mobili.

A tal riguardo, in riscontro a quanto richiesto dalla Direzione Turismo e Marketing territoriale, la Società regionale Infrastrutture Venete s.r.l. con propria nota prot. 2026U0007609 del 4 giugno 2026 ha comunicato la disponibilità ad assumere il ruolo di Soggetto attuatore del Programma di iniziative per il miglioramento infrastrutturale dell'offerta di turismo fluviale in Veneto, di cui all' art. 3, comma 2 della L.R. n. 5/2024, per l'anno 2026, in continuità con quanto realizzato con i Programmi di interventi 2024 e 2025.

Con la medesima nota del 4 giugno 2026, la stessa Società ha trasmesso, inoltre, una proposta di intervento che è stata individuata sulla base di approfondimenti tecnici condivisi tra la Direzione Infrastrutture e trasporti e la Direzione Turismo e Marketing territoriale, e che può essere ritenuta di interesse prioritario sotto il profilo della rilevanza strategica per lo sviluppo del turismo fluviale e quindi meritevole di inserimento nel Programma di interventi per l'anno 2026, in quanto conforme ai criteri definiti nell'Allegato C della DGR n. 1574 del 30 dicembre 2024.

La proposta in questione è risultata conforme ai criteri di seguito elencati che comprendono anche quelli presenti nell'Allegato C della DGR n. 1574/2024, nonché dei requisiti definiti con nota protocollo regionale n. 282733 del 9 giugno 2025 con cui è stata avviata la ricognizione di proposte di interventi infrastrutturali per favorire lo sviluppo del turismo fluviale per l'anno 2025

a) Tipologia di interventi:

In primo luogo, deve trattarsi esclusivamente di interventi di riqualificazione o ristrutturazione di manufatti già esistenti, quali ad esempio quelli finalizzati alla sostituzione o ripristino di elementi strutturali deteriorati, all'adeguamento alle normative di sicurezza, al miglioramento dell'accessibilità, alla realizzazione di opere di consolidamento e protezione. Rimane pertanto esclusa la realizzazione di manufatti nuovi.

Inoltre, l'infrastruttura deve avere i seguenti ulteriori requisiti:

- essere di proprietà pubblica, il proprietario dell'immobile deve essere la Regione o altro Ente territoriale (Provincia o Comune);
- rientrare nell'ambito del demanio della navigazione interna, come classificata con DGR n. 4222/2006;
- essere funzionale al turismo fluviale (approdi, ormeggi, passerelle, briccole, scalinate, ponti e ponti mobili);
- deve garantire l'accessibilità e la fruibilità dei corsi d'acqua.



6F9F4539



b) Localizzazione degli interventi:

- ambiti fluviali di interesse turistico strategico;
- aree che presentano collegamenti con itinerari cicloturistici esistenti o programmati;
- zone di particolare pregio naturalistico o storico-culturale;
- aree che favoriscono l'intermodalità tra diverse forme di trasporto turistico

c) Caratteristiche tecniche:

- gli interventi devono essere coerenti con gli strumenti di pianificazione vigenti;
- le soluzioni tecniche devono essere compatibili con i vincoli ambientali e paesaggistici;
- i materiali e le tecnologie utilizzate devono assicurare durabilità e minima manutenzione.

Premesso quanto sopra, si riporta la scheda della proposta progettuale individuata in base ai menzionati criteri.

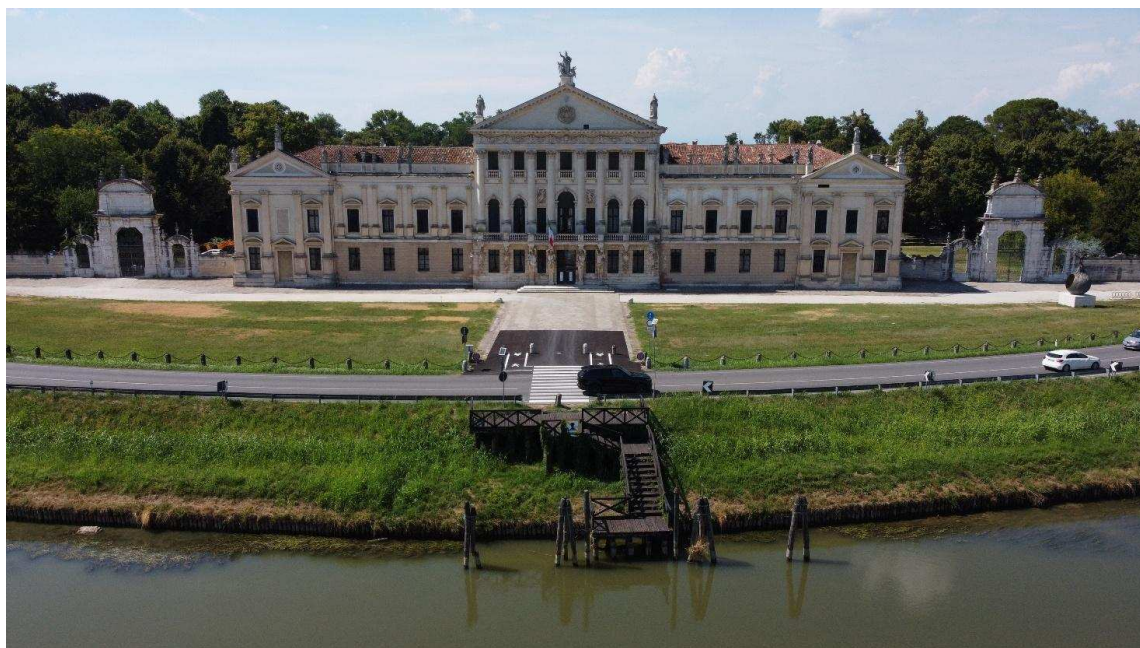


6f9f4539



2. Proposta di intervento

INTERVENTO INFRASTRUTTURALE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DEL TURISMO FLUVIALE - ANNO 2026 LEGGE REGIONALE N. 5/2024						
N.	CORSO D'ACQUA	DESCRIZIONE			STIMA DI MASSIMA INTERVENTO	PROPOSTA CONTRIBUTO REGIONALE
		DESCRIZIONE	COMUNE	PROPRIETARIO/ GESTORE	Euro	Euro
1	NAVIGLIO BRENTA (BRENTA VECCHIA)	Rifacimento del pontile antistante Villa Pisani	STRA (VE)	REGIONE DEL VENETO	250.000,00	250.000,00



Villa Pisani - Stra (VE) – Veduta del pontile e del prospetto anteriore della villa

(photo Società Infrastrutture Venete srl)

6f9f4539



2.1 Scheda sintetica della proposta di intervento

COMUNE: STRA (Provincia di Venezia)

INTERVENTO: RIFACIMENTO DEL PONTILE ANTISTANTE VILLA PISANI

Descrizione del progetto

Posizione geografica

L'intervento proposto ricade nell'area della Riviera del Brenta, specificatamente sul Naviglio Brenta, nel Comune di Stra (VE), e riguarda il rifacimento del pontile antistante Villa Pisani. Quest'ultima sorge lungo la sponda sinistra del Naviglio del Brenta (noto anche come Brenta Vecchia), un ramo minore del fiume Brenta che ricalca l'antico alveo naturale navigabile per circa 35 chilometri, collegando Padova alla Laguna di Venezia.

Dal punto di vista ambientale e culturale il manufatto è inserito nel sistema della Riviera del Brenta, un ambito territoriale e paesaggistico di altissimo valore storico-culturale.

Il progetto monumentale di Villa Pisani è interamente orientato in base al fiume. L'asse centrale della struttura parte idealmente dal pontile sul Naviglio, attraversa il corpo centrale della villa, taglia l'intero parco e si inoltra fino alle scuderie e alle strutture retrostanti.

La villa occupa un'ampia ansa del fiume, posizione che garantiva una visibilità scenografica massima per chi viaggiava a bordo dei tradizionali Burchielli (battelli storici veneziani) e un attracco sicuro per lo scarico di merci e l'arrivo degli ospiti illustri.



Contesto della Villa Pisani e del pontile antistante

(https://www.comune.stra.ve.it/portals/1669/SiscomGalleria/DJI_0055.JPG)



6f9f4539



Cenni storici e documentazione fotografica

Il Settecento: Il prolungamento del Canal Grande

Nel XVIII secolo, l'ambizioso progetto della famiglia Pisani — guidato in particolare dal futuro doge Alvise Pisani — concepì l'erezione del colossale palazzo non come un elemento isolato, ma come il fulcro di uno scenario monumentale in cui il Naviglio Brenta fungeva da vera e propria quinta teatrale sull'acqua. Il rapporto tra l'architettura e l'ambiente circostante si articolava attraverso due elementi chiave: La via d'acqua e l'alzaia: In un'epoca ben distante dall'avvento dell'asfalto, lo spazio compreso tra la sontuosa cancellata della villa e il corso del fiume era occupato esclusivamente da una strada sterrata in terra battuta: l'alzaia. Questo percorso era riservato quasi unicamente al passaggio dei cavalli che, dalle rive, trainavano i celebri *Burchielli* — le sfarzose imbarcazioni adibite al trasporto della nobiltà veneziana — e i *burchi*, i grandi barconi destinati al commercio fluviale.

La sponda opposta e lo skyline "arcadico": Volgendo lo sguardo dalla villa verso la riva meridionale del canale (in direzione dell'attuale San Pietro di Stra), l'orizzonte si presentava del tutto privo di strutture antropiche impattanti. Il panorama era dominato da una trama ordinata di campagne che si estendevano a perdita d'occhio, intervallate solo da filari di salici e gelsi. Questa continuità visiva incontaminata, definita dai nobili del tempo "arcadica", permetteva alla monumentale facciata della villa di specchiarsi direttamente nello specchio d'acqua, originando un dialogo armonioso e ininterrotto tra artificio architettonico e natura, privo di qualsiasi barriera artificiale.



Incisioni storiche del Settecento, come quelle celebri di Gianfrancesco Costa nella sua opera *"Delle delizie del fiume Brenta espresse ne 'palazzi e casini situati sopra sue sponde dalla sboccatura nella laguna di Venezia fino alla città di Padova"*, mostrano sponde erbose, traffico di imbarcazioni a remi, cavalli al traino e un orizzonte basso e totalmente verdeggianti

Fine Ottocento - Metà Novecento: L'arrivo della "Vaca Mora"

La mutazione più radicale e profonda dello skyline frontale della villa si verificò nel 1885, nel pieno della rivoluzione industriale, con l'inaugurazione della linea tranviaria Padova-Malcontenta-Fusina. Questo evento segnò la transizione verso un paesaggio inevitabilmente infrastrutturato, alterando gli equilibri visivi originari:

- **La trasformazione in chiave industriale:** I prati e i percorsi storici in terra battuta cedettero bruscamente il passo alla rigida geometria delle strade ferrate. Proprio dinanzi alla monumentale facciata neoclassica di



Villa Pisani cominciò a transitare un treno a vapore, che la popolazione locale ribattezzò affettuosamente e ironicamente "la Vaca Mora" a causa delle dense nubi di fumo nero che sprigionava durante la marcia.

- **L'introduzione delle barriere visive:** L'orizzonte, fino ad allora limpido e aperto, subì una progressiva frammentazione dovuta alla costruzione di piccole stazioni di sosta e alla posa della segnaletica verticale. Questo processo di alterazione visiva si acui nei primi anni del Novecento con l'elettificazione della linea, che sovrappose allo scenario storico una fitta e impattante ragnatela di cavi aerei. Il legame visivo diretto e la continuità poetica tra la villa e il corso d'acqua vennero così interrotti, tagliati in senso orizzontale dall'irruzione di questa infrastruttura di trasporto di massa

Dal 1954 a Oggi: L'era dell'Asfalto

Nel 1954, sotto la spinta del boom economico e della rapida diffusione del trasporto privato su gomma, la linea tranviaria venne definitivamente soppressa e smantellata. Da quel momento, lo skyline frontale della villa ha avviato la transizione verso la configurazione contemporanea:

- **La trasformazione dell'infrastruttura viaria (SR11): La sede dei binari e i vecchi sedimi in terra battuta** sono stati inglobati dall'ampliamento della carreggiata stradale, l'odierna Via Doge Pisani (Strada Regionale 11). Attualmente, varcando il cancello monumentale del palazzo, l'impatto visivo è dominato dal flusso pressoché continuo dei veicoli. L'orizzonte in primissimo piano risulta inevitabilmente segnato dai tipici elementi della viabilità moderna: il nastro asfaltato, le barriere di sicurezza (guardrail), la segnaletica orizzontale e i pali metallici dell'illuminazione pubblica.
- **L'urbanizzazione della sponda opposta:** Volgendo lo sguardo oltre il corso del Naviglio, l'antico e sconfinato panorama agricolo di matrice settecentesca appare ormai irreversibilmente mutato. Lo skyline odierno è rigidamente definito dal fenomeno dell'edificazione diffusa, caratteristico del Nord-Est. La presenza di abitazioni civili, manufatti di recinzione e strutture edilizie sorte lungo la sponda meridionale del canale occlude la visuale, precludendo la continuità prospettica verso la campagna retrostante.

L'evoluzione dello skyline di Villa Pisani

Villa Pisani tra gli anni '50 e '60

La configurazione architettonica e d'insieme era simile a quella contemporanea, con una sostanziale differenza nell'assetto spondale; l'arginatura presentava infatti due rampe simmetriche di discesa che conducevano direttamente verso il corso d'acqua. In questa fase storica, l'area era del tutto priva di strutture di attracco o pontili.

Villa Pisani negli anni '70

L'assetto d'insieme si presentava analogo a quello del decennio precedente e simile alla configurazione contemporanea, con la persistenza delle due rampe di discesa lungo l'argine. La principale variazione rispetto al passato era rappresentata dall'introduzione, nello specchio d'acqua, di un punto di attracco specificamente adibito alle motonavi in servizio di linea.

Villa Pisani dagli anni '80/'90 ad oggi

In questo periodo storico si assiste alla definitiva rimozione delle rampe di discesa spondali. Il collegamento funzionale tra la sommità arginale e il pontile d'imbarco e sbarco viene garantito esclusivamente mediante una struttura a scala. Tale configurazione, priva di sistemi di superamento del dislivello a pendenza moderata, determina una netta barriera architettonica che preclude l'accessibilità alle persone con disabilità motorie.

Villa Pisani nell'assetto contemporaneo

A partire dagli anni 2000, l'infrastruttura ha subito un'ulteriore modifica funzionale: il collegamento tra la sommità arginale e il pontile è stato ridefinito attraverso lo spostamento sul lato a valle di una doppia rampa



6f9f4539



di scale. Tale configurazione mantiene inalterata la criticità strutturale legata alle barriere architettoniche, risultando completamente inaccessibile alle persone con disabilità motorie.

3. Soluzione progettuale proposta

L'idea cardine della proposta progettuale mira a coniugare il recupero storico-paesaggistico-funzionale del pontile oggetto dell'intervento al fine di renderlo totalmente fruibile in sicurezza e di adeguarlo alle moderne esigenze di accessibilità.



Veduta a volo d'uccello della localizzazione dell'intervento
(screenshot aereo zenitale/3D tratto direttamente da Google Earth / Google Maps)

Stato di fatto del pontile

(photo Società Infrastrutture Venete srl)



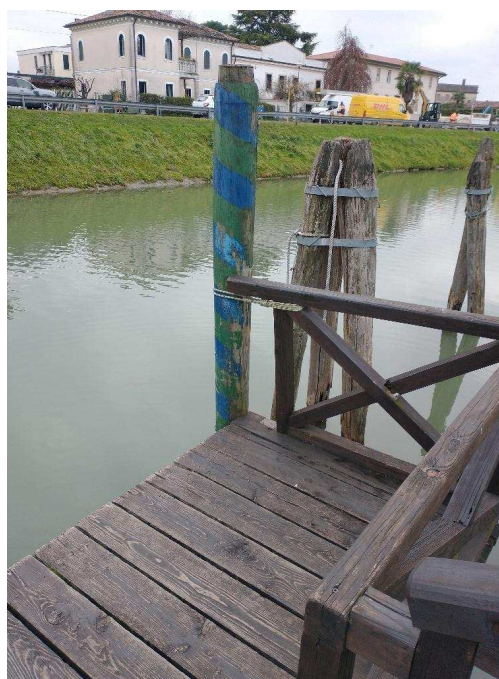
6f9f4539





6f9f4539





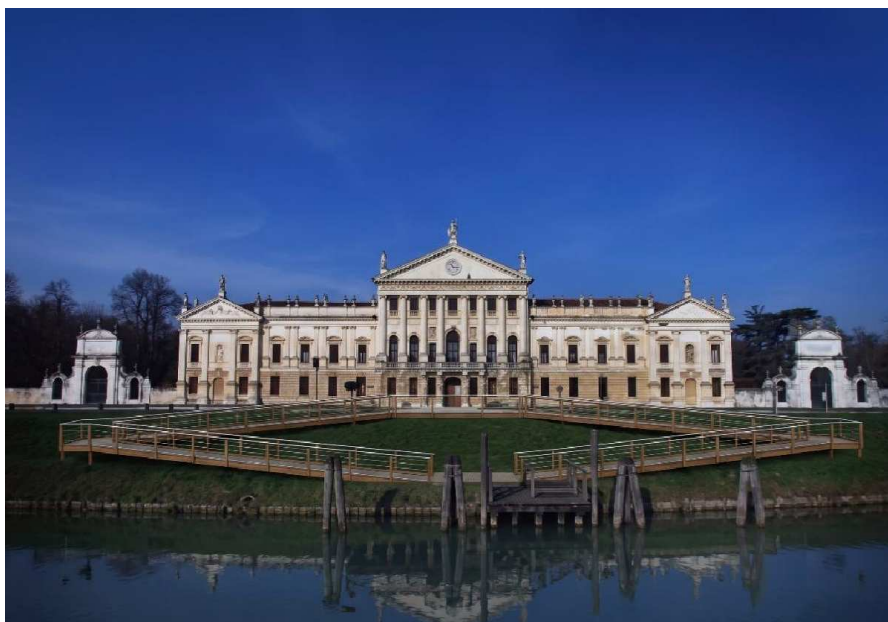
6f9f4539



Ipotesi progettuale del nuovo pontile



foto attuale del pontile esistente
(photo Società Infrastrutture Venete srl)



Rendering proposta progettuale
(elaborazione Società Infrastrutture Venete srl)



6f9f4539



4. Descrizione del progetto e stima dei costi

Descrizione dell'intervento proposto: L'intervento proposto prevede la completa sostituzione della struttura di fondazione, dell'ossatura portante e del tavolato di calpestio del pontile in legno situato lungo il Naviglio Brenta, in corrispondenza dell'area antistante Villa Pisani nel Comune di Stra (VE). Il manufatto originario è stato realizzato circa trent'anni fa. Sebbene nel corso del tempo siano stati eseguiti periodici interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria atti a preservarne la funzionalità, l'attuale stato di conservazione complessivo della struttura rende ormai indispensabile un intervento di rifacimento integrale. ● Obiettivi progettuali: Accessibilità e dotazioni Oltre al ripristino strutturale, il progetto persegue due obiettivi fondamentali: ● Abbattimento delle barriere architettoniche: L'attuale configurazione del pontile rappresenta una netta barriera per la fruizione universale, in quanto l'accesso è garantito esclusivamente da una scala fissa a due rampe. La nuova infrastruttura sarà interamente riprogettata per garantire la piena accessibilità alle persone con disabilità motorie. ● Ripristino degli ormeggi: Le opere di ricostruzione comprenderanno anche il rifacimento e il posizionamento delle briccole e dei pali d'ormeggio accessori. Infine, nell'ottica di un miglioramento complessivo della sicurezza stradale e della fluidità dei percorsi ciclopedonali, si prevede di valutare l'installazione di un impianto semaforico a chiamata. Tale presidio consentirà all'utenza di effettuare l'attraversamento della Strada Regionale (SR) adiacente in condizioni di massima sicurezza.	Investimento - Quadro economico stimato: Quadro A <table> <tr> <td>Importo Lavori</td><td>200.000,00 €</td></tr> <tr> <td>Oneri della Sicurezza (3%)</td><td>5.000,00 €</td></tr> <tr> <td>Importo totale lavori</td><td>205.000,00 €</td></tr> </table> Quadro B <table> <tr> <td>Spese tecniche (15% su A)</td><td>31.000 €</td></tr> <tr> <td>Spese generali (5% su A)</td><td>10.000,00 €</td></tr> <tr> <td>Imprevisti arrotondamenti</td><td>4.000,00 €</td></tr> </table> Importo Q.E. Al netto di IVA 250.000,00 €	Importo Lavori	200.000,00 €	Oneri della Sicurezza (3%)	5.000,00 €	Importo totale lavori	205.000,00 €	Spese tecniche (15% su A)	31.000 €	Spese generali (5% su A)	10.000,00 €	Imprevisti arrotondamenti	4.000,00 €
Importo Lavori	200.000,00 €												
Oneri della Sicurezza (3%)	5.000,00 €												
Importo totale lavori	205.000,00 €												
Spese tecniche (15% su A)	31.000 €												
Spese generali (5% su A)	10.000,00 €												
Imprevisti arrotondamenti	4.000,00 €												



6f9f4539

