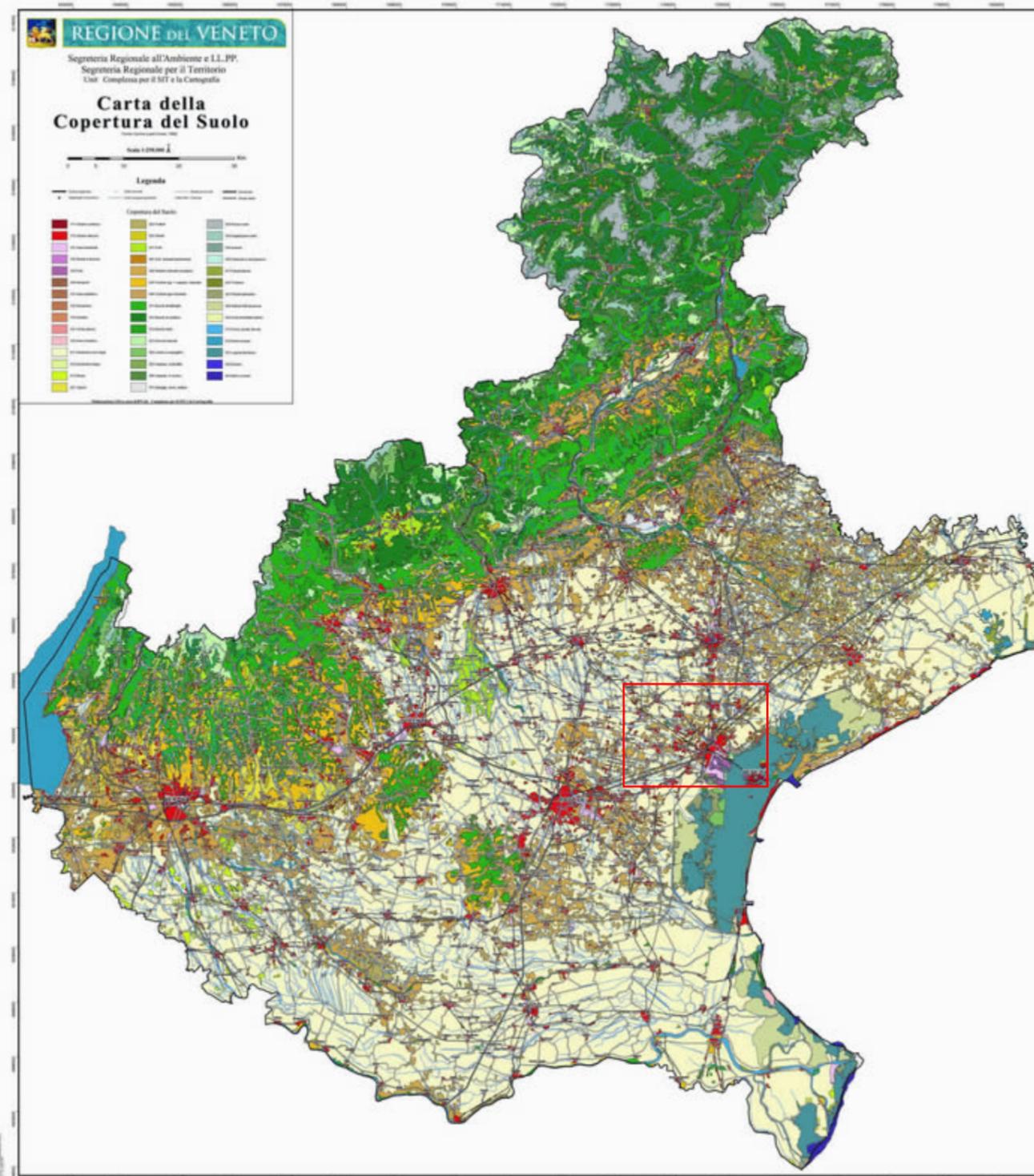


01 LA PIANIFICAZIONE SOVRATERRITORIALE

Il comune di Martellago si trova inserito in un contesto territoriale oggetto di importanti iniziative di pianificazione ed è oggetto di progetti infrastrutturali, primo tra tutti il Passante autostradale di Mestre, che influenzano in modo determinante le azioni del Piano di Assetto del Territorio.

E' quindi necessario analizzare i contenuti dei vari strumenti, piani e programmi che influiscono o interferiscono con il territorio comunale in modo da portare alla luce gli assi e le misure fondamentali della Pianificazione sovraordinata e gli effetti di piani e progetti sovracomunali.

Gli obiettivi sovraordinati così sintetizzati possono essere messi a confronto con le azioni del PAT in modo da evidenziarne il livello di coerenza ed inquadrare quindi la pianificazione comunale in un quadro complesso in continuo divenire.



Regione Veneto. Carta uso del suolo Corine

La pianificazione a livello regionale definisce gli orientamenti strategici di sviluppo e trasformazione del territorio a cui gli strumenti urbanistici subordinati devono orientarsi. Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento costituisce il principale riferimento normativo e di indirizzo della pianificazione ed esso dà forma agli indirizzi e alle linee strategiche del Programma Regionale di Sviluppo.

Il Programma Regionale di Sviluppo approvato nel 2005 fornisce il quadro di riferimento e le strategie per lo sviluppo della comunità regionale, e il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ne costituisce lo strumento tecnico operativo.

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC/1992) oggi vigente è stato approvato nel 1992, risponde all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n.431 - di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Il PTRC si articola poi in Piani d'Area che forniscono indicazioni specifiche e di dettagli su ambiti territoriali con caratteristiche omogenee, in particolare il Piano d'Area per la Laguna di Venezia (PALAV/1986) è il piano d'area che interessa anche il territorio del comune di Martellago.

A partire dal 2004, con l'elaborazione della nuova legge urbanistica regionale (LR 11/2004), è iniziato un processo di revisione del PTRC che è tuttora in corso e che si concluderà nel 2008. In questo processo di revisione sono stati elaborati una serie di documenti preliminari che costituiscono il principale riferimento per la definizione delle linee guida della pianificazione, tra questi il più rilevante è il Documento Programmatico territoriale per le consultazioni per il nuovo PTRC del 2005.

Alcuni di queste analisi e alcune linee di orientamento trovano un riscontro importante nelle dinamiche di trasformazione e sviluppo del territorio del comune di Martellago fornendo indirizzi per le scelte pianificatorie e opportunità di trasformazione e sviluppo.

TERRITORIO \ PAESAGGIO

La Regione individua come obiettivo prioritario la tutela del territorio agricolo e del suo paesaggio, definendo principi e strumenti di pianificazione del territorio orientati all'obiettivo del suo minor consumo, della conservazione della sua integrità e, ove possibile, del suo ripristino. Questo indirizzo assume un particolare significato per quei comuni, come Martellago, che nel corso degli ultimi decenni sono stati soggetti a rapidi e significativi fenomeni di urbanizzazione che hanno fortemente compromesso l'integrità del paesaggio agricolo. Per il comune di Martellago viene infatti evidenziata l'elevata incidenza della superficie edificata sulla superficie comunale superiore al 4%, corrispondente alla classe massima.

La Regione intende poi tutelare e valorizzare i valori paesaggistici ed ambientali presenti nel territorio regionale, attraverso strumenti di pianificazione mirati al superamento dell'attuale sistema vincolistico ed alla semplificazione delle procedure. Questa volontà assume una rilevanza per il SIC del parco dei laghetti per il quale è in effetti necessario trovare politiche di tutela che consentano di valorizza-

re e di conciliare la funzione urbana del parco.

SISTEMA AMBIENTALE

La Regione Veneto ritiene prioritarie tutte quelle azioni finalizzate a contenere l'inquinamento atmosferico, luminoso, acustico, elettromagnetico ed ambientale.

In particolare sono prioritari tutti gli interventi finalizzati alla mobilità sostenibile, alla prevenzione e riduzione delle emissioni nelle città, al controllo delle emissioni dei veicoli circolanti e all'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili.

Questo orientamento nella realtà del comune di Martellago non può, evidentemente, prescindere da una riorganizzazione funzionale del sistema urbano che deve essere attuata attraverso una razionalizzazione del sistema dei servizi e la razionalizzazione del sistema della mobilità urbana ed extraurbana ma anche attraverso il contenimento della domanda insediativa.

CITTÀ

La perdita di competitività e l'abbassamento della qualità dei centri storici e delle aree urbane rendono necessario il rilancio delle funzioni residenziali e commerciali degli stessi da attuarsi con un aumento della qualità della vita in termini di sicurezza personale, con una maggior dotazione di servizi alla persona, di aree verdi e di spazi pedonali, innanzitutto migliorando la capacità di accesso alle persone e sostenendo la trasformazione del commercio singolo al dettaglio in sistemi moderni di distribuzione integrata.

L'analisi trova riscontro immediato nell'assetto urbano del comune di Martellago in cui i tre centri di Olmo, Maerne e Martellago sono di fatto privi di una identità e una centralità urbana caratterizzata ed adeguatamente attrezzata al pari esiste una difficoltà di accesso e fruizione del sistema ambientale e del sistema dei servizi.

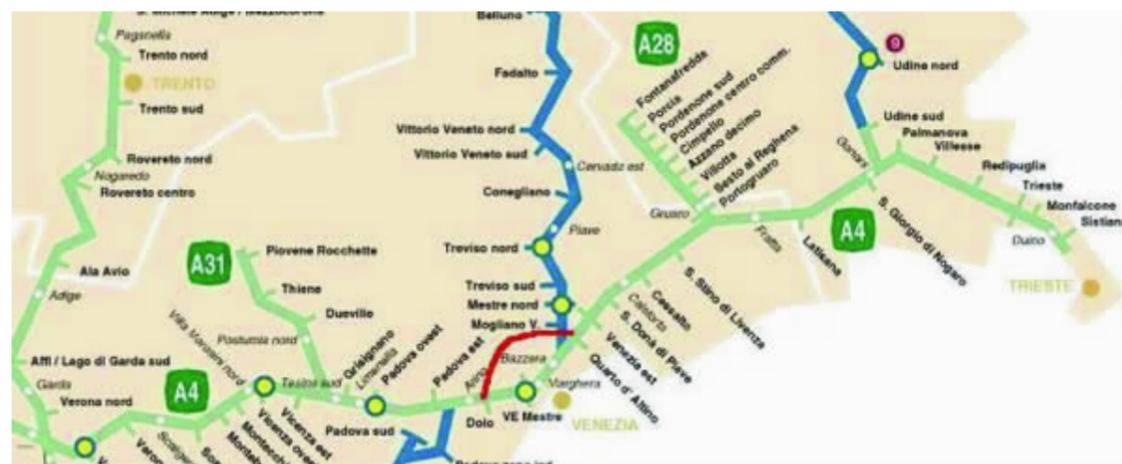
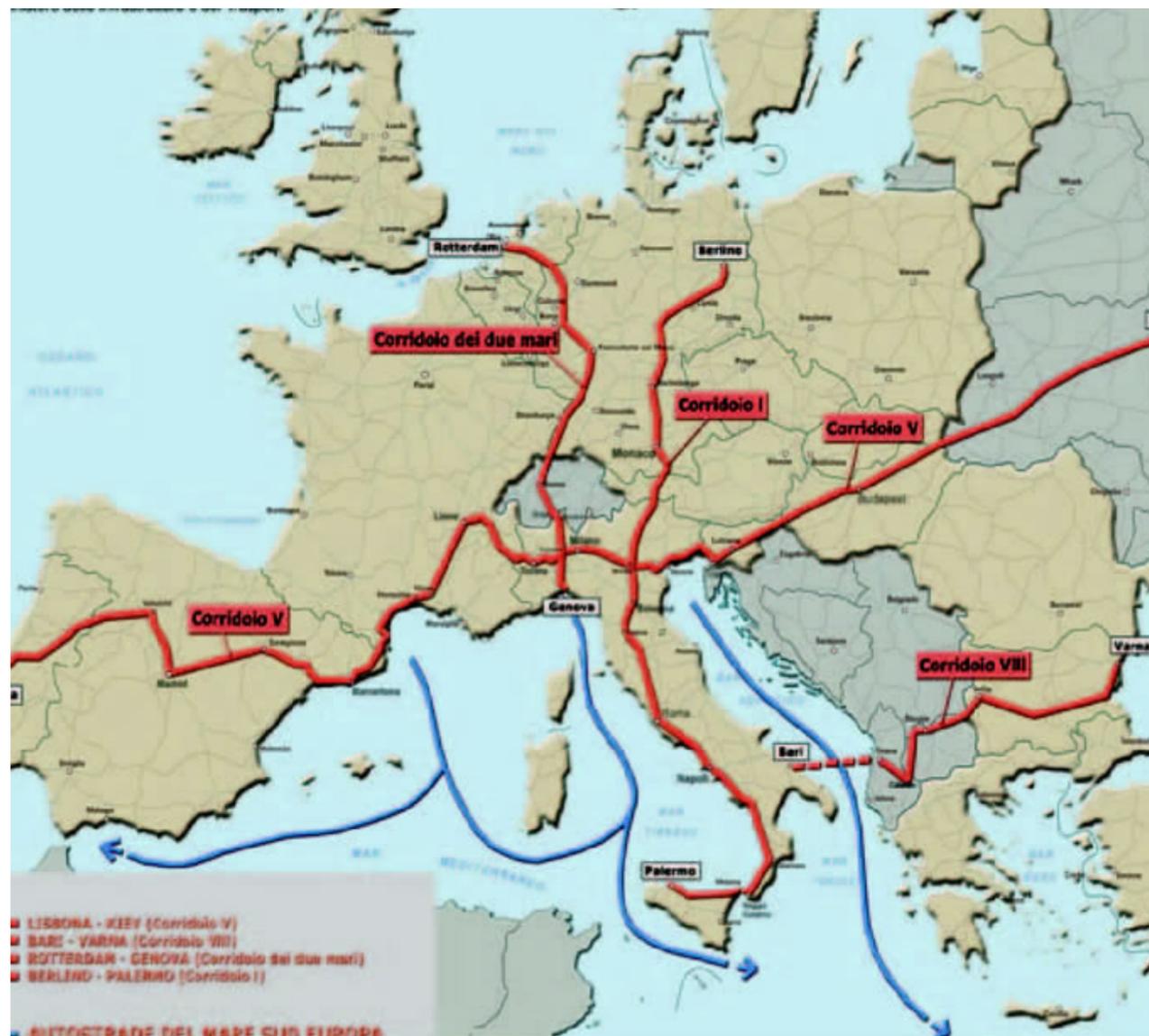
SISTEMA PRODUTTIVO

Il Programma Regionale di Sviluppo evidenzia la necessità di promuovere una organizzazione razionale delle zone industriali che consenta la creazione di economie di scala, la riduzione dei costi di costruzione di una rete di infrastrutture e di servizi terziari alle imprese e una gestione efficiente del traffico merci con conseguente riduzione dell'impatto ambientale. A tal proposito va favorito il recupero delle aree industriali sottoutilizzate o in via di dismissione presenti sul territorio regionale.

Tale indirizzo sollecita una riflessione sulle aree produttive del comune di Martellago ed in particolare di quella di Maerne che pone un problema reale di riqualificazione e trasformazione urbana.

E' anche rilevante l'indirizzo che fornisce la Regione sull'opportunità di localizzare le zone produttive nelle aree prossime ai nodi infrastrutturali i centri direzionali e le più rilevanti funzioni terziarie prevedendo una elevata densità insediativa da realizzarsi anche attraverso uno sviluppo in verticale delle strutture. Tale indicazione apre importanti possibilità di sviluppo per le aree che si troveranno in prossimità del nuovo casello autostradale del Passante di Mestre.

la pianificazione regionale IL CORRIDOIO EUROPEO N°5



Il corridoio europeo numero 5 è uno degli progetti prioritari della rete di trasporto transeuropea e fa parte dei 14 progetti prioritari definiti nell'ambito del Consiglio Europeo di Essen (1994). La direttrice ferroviaria denominata Transpadana si estende da Torino a Trieste, con un collegamento con Genova e rientra nel "primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale".

I corridoi europei formano dei fusi infrastrutturali che costituiscono dei sistemi intermodali di collegamento a scala macro-territoriale ma che devono, negli obiettivi del PTRC, formare un sistema poroso fortemente connesso con il territorio che attraversano.

I corridoi vengono a formare il "sistema nervoso" dell'Europa del futuro aprendo un nuovi scenari di sviluppo e trasformazione per i territori che attraversano, in particolare per quelli direttamente connessi dalle reti principali che possono costituire bacini di raccolta e di scambio per territorio più vasti.

Il progetto autostradale legato al Corridoio 5, nel suo complesso, sviluppa una lunghezza di circa 3000 km, e costituisce l'estensione verso est della direttrice di interesse comunitario Lione-Torino-Milano-Venezia.

Il Passante di Mestre è la principale opera strategica che costituirà una viabilità autostradale alternativa alla Tangenziale di Mestre, attualmente a rischio costante di collasso perché interessata da un traffico molto elevato (170 mila veicoli al giorno, 55 milioni l'anno), consentendo di eliminare alcune barriere e caselli e di separare i diversi flussi di traffico, locali e di attraversamento.

La Pedemontana veneta è l'altra opera infrastrutturale di rilievo regionale in fase di progettazione che formerà la seconda dorsale infrastrutturale regional. La tratta autostradale denominata Pedemontana Veneta è destinata a collegare la A4 (Montebello, a ovest di Vicenza) con la A-27 (Spresiano, a nord di Treviso), con una lunghezza di 95 km con 14 caselli (4 ad ovest – 10 ad est).

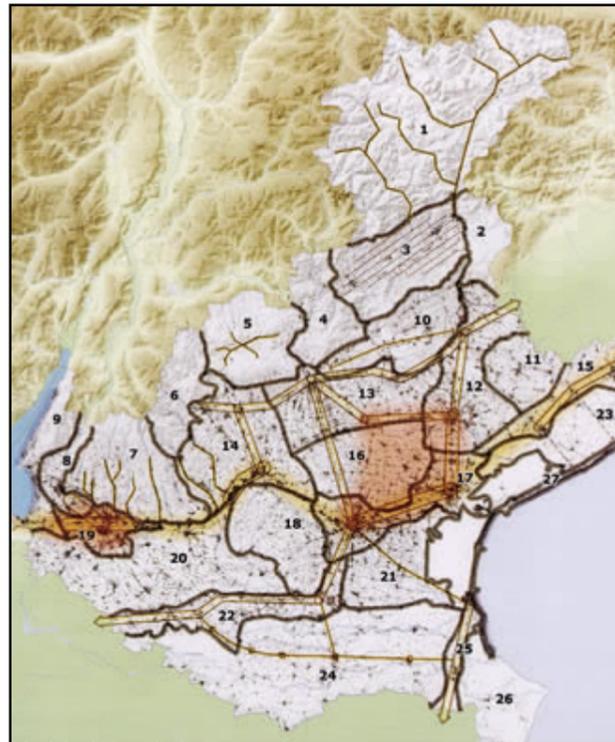
E' inoltre in programma un intervento di potenziamento dell'attuale tracciato dell'autostrada Venezia-Trieste/Udine con la realizzazione di una terza corsia.

La direttrice ferroviaria denominata "Transpadana" si estende da Torino a Trieste, con un collegamento con Genova e rientra nel "primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale".

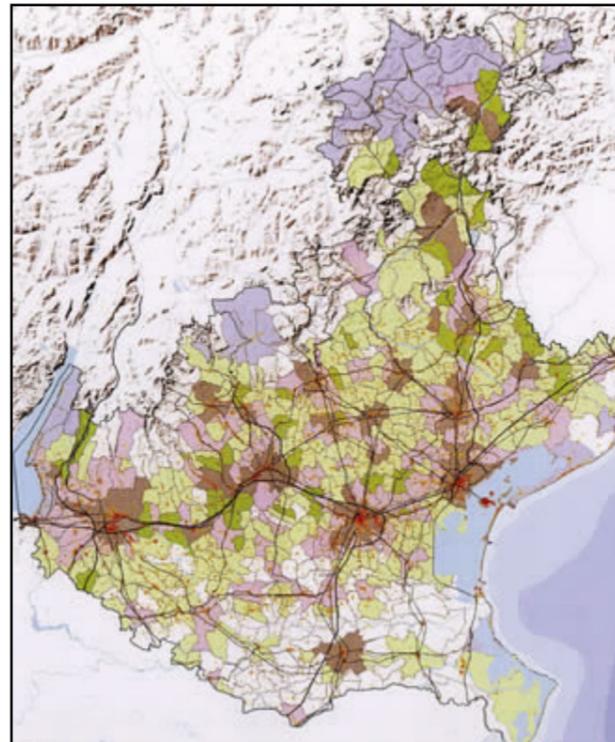
Il progetto della nuova linea AVAC prevede il raddoppio delle attuali linee e la realizzazione di un nuovo sistema di stazioni di interscambio. La stazione di Venezia\Mestre, che dovrebbe localizzarsi in prossimità dell'aeroporto internazionale Marco Polo, verrà a costituire un nodo primario di interscambio territoriale a livello regionale ed europeo.

Questo sistema di opere determinerà il riassetto dell'area centrale veneta e il comune di Martellago si trova al centro di queste trasformazioni di cui necessariamente dovrà coglierne, nella definizione del suo PAT, le opportunità e le occasioni di catturare valore per il proprio territorio.

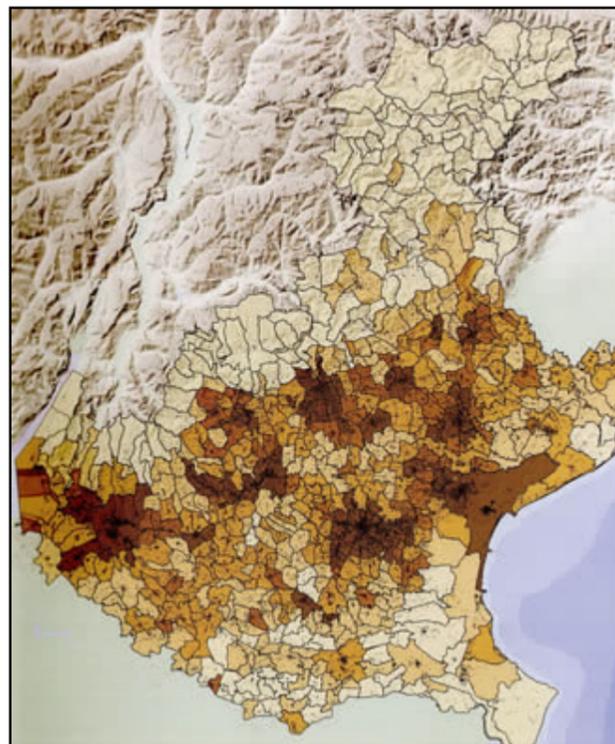
la pianificazione regionale IL MIRANESE E IL SISTEMA DELLE CENTRALITÀ URBANE



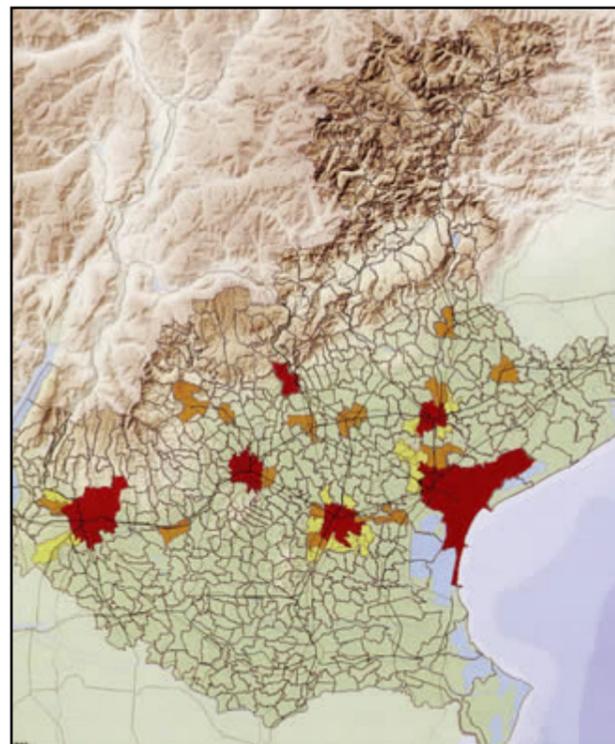
Morfologia insediativa



Classificazione tipologica Comuni



Incidenza dell'edificato sulla superficie comunale



Incidenza superficie edificata per ettaro

Il cuore del sistema urbano policentrico individuato nelle analisi del PTRC si struttura sull'asse compreso tra la città di Padova e Venezia\Mestre e sulle loro frange e cinture. Attorno ad esso si è innescato un processo di diffusione insediativa attorno al corridoio infrastrutturale ferrovia-autostrada che, da spazio di attraversamento, sempre di più è diventato spazio polarizzante per la facilità di accesso alle reti di trasporto.

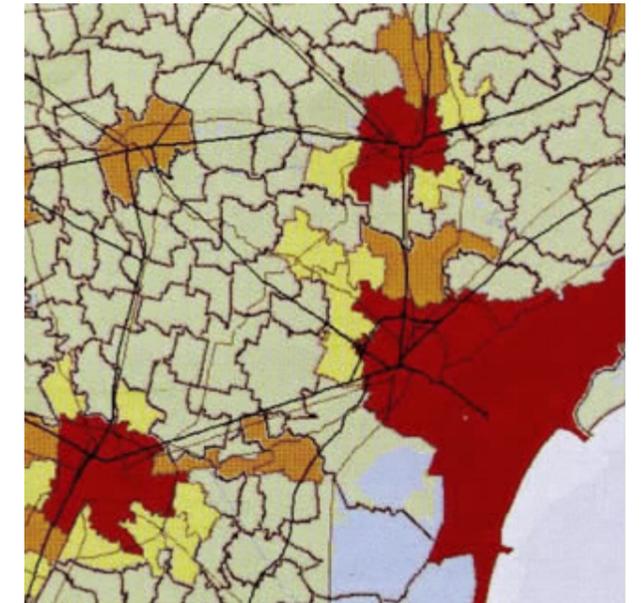
Questa morfologia insediativa è strettamente relazionata a nord con col sistema della città di Treviso prolungandosi sull'asse Terraglio-Pontebba venendo a costituire un sistema urbano metropolitano policentrico a bassa densità che, con la realizzazione della nuova autostrada Pedemonana, si troverà circondata da due sistemi autostradali tangenziali costituiti dall'autostrada A4 esistente e dalla nuova Pedemontana connessi tra di loro dal sistema reticolare della mobilità locale.

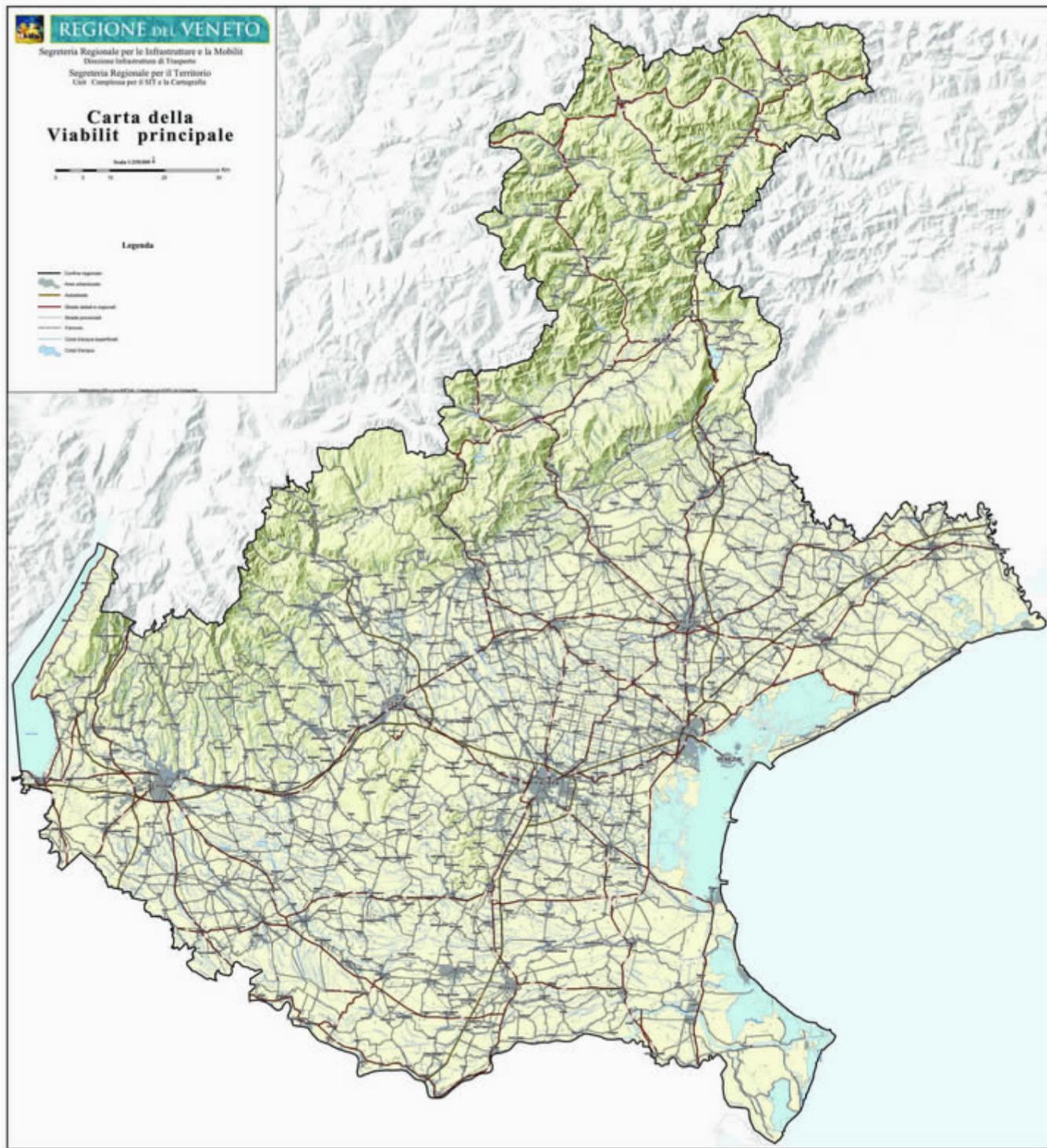
Il Documento preliminare al PTRC individua inoltre la presenza di sei centralità urbane a scala regionale. L'area Veneziana costituisce una di queste centralità che comprende Venezia\Mestre come polo principale, Mogliano Veneto come comune con profilo urbano e Spinea, Martellago e Scorzè come comuni rilevanti.

Si riconosce quindi il ruolo polarizzante di Venezia\Mestre rispetto al territorio circostante ma anche un forte sistema di interrelazioni tra il centro e i comuni confinanti che costituiscono di fatto una corona urbana con valenza metropolitana sia per le modalità delle relazioni e dei flussi sia per le modalità di organizzazione del sistema dei servizi. In questo quadro il comune di Martellago gravita direttamente sul centro metropolitano di Mestre ed è fortemente relazionato con gli altri comuni dell'area Miranese.

Il Documento preliminare al PTRC inserisce il comune di Martellago nella categoria dei "territori del benessere e della solidità produttiva" composta dai centri più prosperi, che registrano elevati valori di ricchezza e di diffusione delle imprese ma la cui dinamicità economica non è elevata e che sono carenti di servizio di livello superiore. Tali centri hanno elevata densità insediativa e un elevato fattore di crescita del numero di famiglie e per un elevato livello di utilizzo del patrimonio abitativo.

Si evidenzia in particolare l'elevata incidenza della superficie edificata sulla superficie comunale superiore al 4%, corrispondente alla classe massima.





Regione Veneto, carta della mobilità

RETI E LOGISTICA: OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO

Il Documento preliminare al PTRC evidenzia l'incremento crescente della domanda di mobilità e il ruolo crescente del trasporto stradale. Gli assi infrastrutturali tendono a polarizzare lo sviluppo insediativo in particolare quello relativo alle attività produttive e ai servizi. In questo senso si auspica una organizzazione del sistema autostradale, non come struttura passiva, ma come centro di servizio per le merci e la loro circolazione. Questo principio si lega all'idea di corridoio infrastrutturale come sistema poroso di relazioni col territorio che possa costituire bacini di raccolta e di scambio per territorio più vasti.

Allo sviluppo dei grandi sistemi di infrastrutture si deve quindi accompagnare da un lato una razionalizzazione del sistema della mobilità locale attraverso una struttura viaria reticolare meglio gerarchizzata e più reticolare di quella attuale e attraverso una accurata riflessione sul ruolo dei nodi di interscambio della mobilità costituiti da: stazioni urbane centrali, stazioni SMFR periurbane, caselli autostradali, intersezioni tra percorsi urbani ed extraurbani.

Il Documento preliminare al PTRC evidenzia il ruolo centrale dei trasporti e della logistica nell'efficienza economica territoriale, accanto a fenomeni di grande concentrazione macroregionale, permane nella nostra regione un sistema di organizzazione logistica estremamente frammentato. L'orientamento del PTRC è quello di favorire la concentrazione dei grandi sistemi logistici ma soprattutto di favorire un processo di razionalizzazione che veda lo sviluppo di nodi intermedi legati alla presenza delle grandi infrastrutture.

Oggi le principali realtà logistiche del Veneto sono costituita dagli interporti di Verona e Padova e dai porti di Venezia e Chioggia. Il potenziamento di queste realtà dovrà avvenire anche attraverso l'organizzazione di un sistema di piccoli centri logistici che coprano il territorio e si appoggino sulla rete ferroviaria locale.

La rete logistica di livello intermedio dovrà necessariamente appoggiarsi sul sistema infrastrutturale esistente e in particolare sui nodi di interscambio tra le reti, la presenza della rete locale ferroviaria e del casello autostradale fanno del territorio di Martellago un interessante occasione localizzativa.

INFRASTRUTTURE\PAESAGGIO

Le grandi opere infrastrutturali determinano rilevanti ed innegabili benefici in relazioni ai sistemi regionali e macro territoriali, ma pongono, nella loro realizzazione, evidenti problemi di impatto sul territorio e sulle comunità che esse attraversano.

Le politiche e gli atti di indirizzo in ambito comunitario convergono sulla sostenibilità sociale ed ambientale delle opere e sul tema della qualità del paesaggio; queste indicazioni determinano in modo definitivo le linee di orientamento dei piani a livello regionale e locale.

La Convenzione Europea per il Paesaggio evidenzia che la differente caratterizzazione paesaggistica dei territori europei costituisce una ricchezza da salvaguardare, che è necessario non solo contestualizzare paesaggisticamente gli interventi ma soprattutto valorizzare le potenzialità paesistiche locali quali elementi di competitività territo-

riale e punto di partenza per la individuazione di strategie di sviluppo sostenibile

Il documento preliminare al PTRC del 2004 della Regione Veneto, nel definire le politiche territoriali in tema di infrastrutture con particolare riferimento al passante di Mestre, va in questa direzione stabilendo la necessità di "sviluppare una progettazione paesaggistica e di governo delle opportunità di trasformazione innescate nei sistemi urbani da tali interventi".

Tale sensibilità è rafforzata nel documento "Questioni e lineamenti di progetto" del PTRC del 2005 che dedica al tema del rapporto tra infrastrutture e paesaggio un punto importante (3.6.4): "...La presa di coscienza che un'infrastruttura è un segno che permane sul territorio, che può ri-disegnare o ri-formare uno spazio, oppure cambiare o sfregiare un paesaggio, deve essere assunta quale elemento delle decisioni realizzative. Le due grandi opere infrastrutturali in corso di realizzazione, il servizio ferroviario metropolitano regionale (SFMR) ed il passante autostradale di Mestre, sono il laboratorio di questa attenzione al territorio ed al paesaggio. Le concentrazioni territoriali indicano infatti la necessità di sviluppare una progettazione paesaggistica delle opere ed un governo delle opportunità di trasformazione che questi interventi producono nei sistemi urbani..."

Il processo di riordino dei sistemi infrastrutturali dà nuova forma al sistema insediativo, riunifica le relazioni delle principali città, ne valorizza i margini, interviene in aree periferiche proponendo temi di riqualificazione e di sviluppo urbano, allarga l'effetto metropolitano. La sfida evidenziata dal PTRC è dunque quella di governare il processo di trasformazione degli assetti territoriali determinato dalle grandi opere infrastrutturali.

Le trasformazioni infrastrutturali in atto pertanto non possono non essere accompagnate da azioni di riorganizzazione territoriale e da azioni ambientali di tipo compensativo finalizzate a riequilibrare i processi di trasformazione.

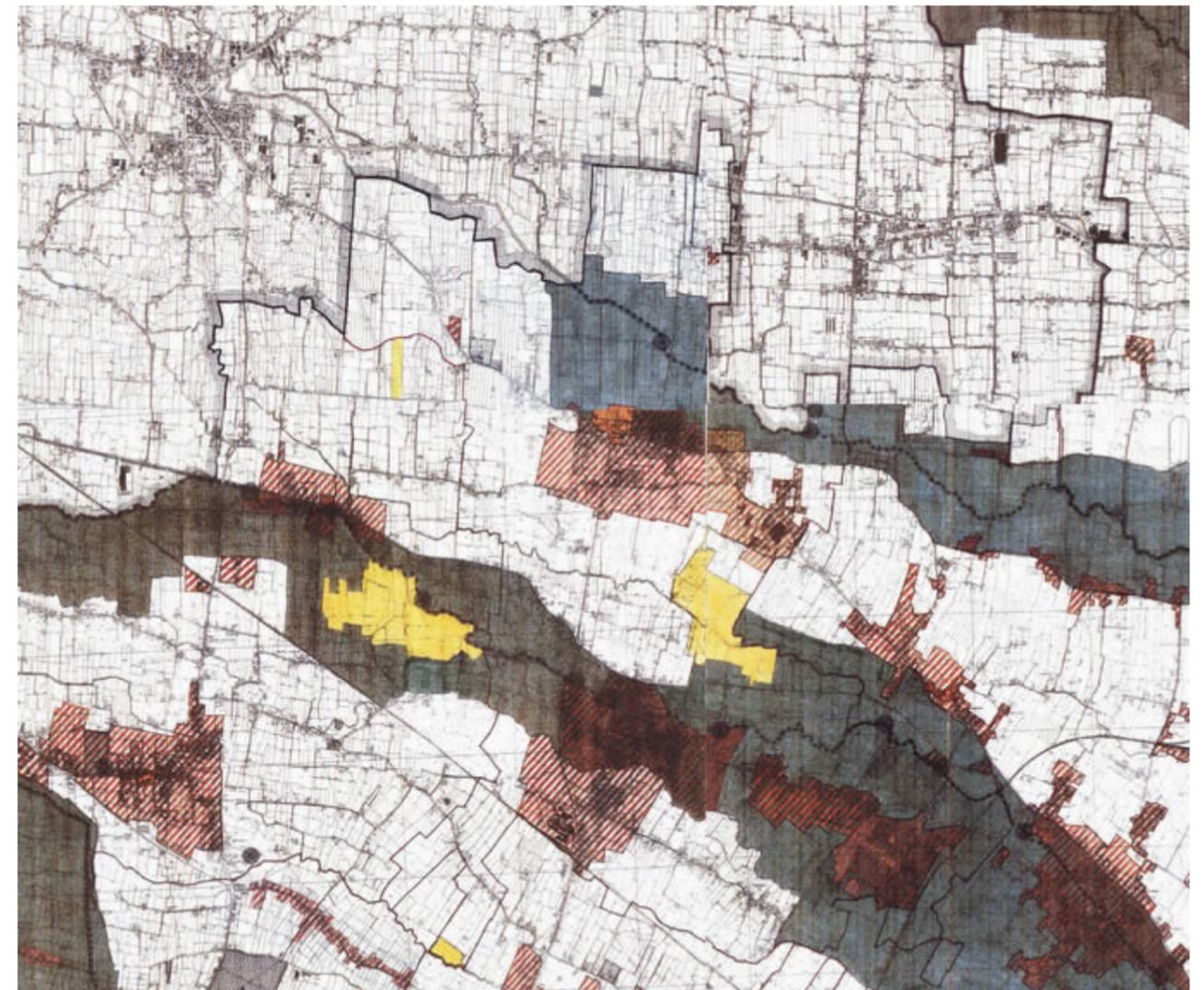
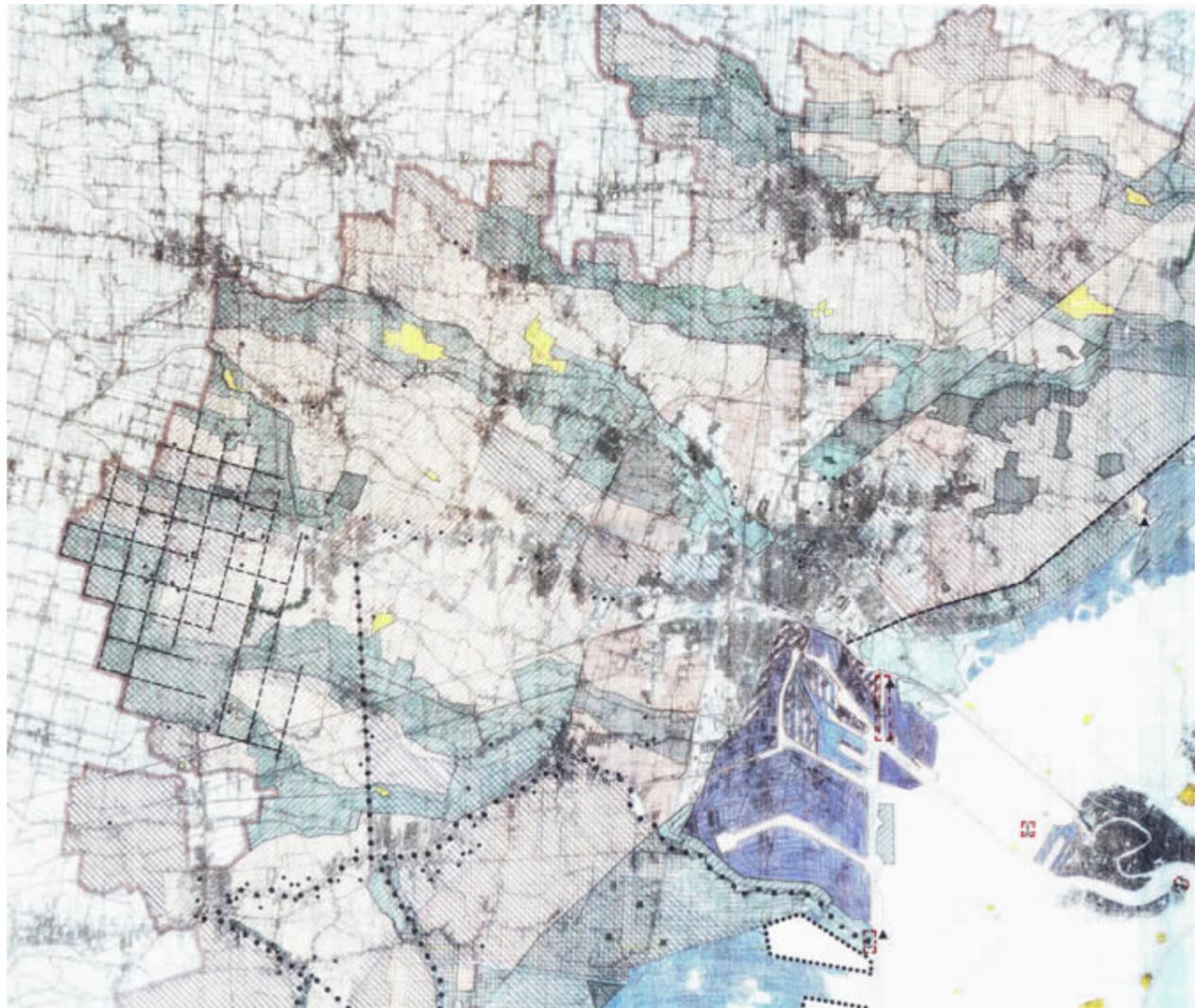
la pianificazione regionale IL PIANO D'AREA DELLA LAGUNA DI VENEZIA

Il Piano d'Area per la Laguna di Venezia costituisce il principale riferimento per la pianificazione ambientale del bacino scolante della laguna di Venezia e il quadro di riferimento per la pianificazione provinciale.

Il Piano d'Area, pur temporalmente datato, esplicita gli elementi strutturanti del sistema ambientale e le politiche di valorizzazione e di tutela da attuare finalizzate alla ricostruzione degli originari assetti naturalistici dei corsi d'acqua di preminente interesse naturalistico (Dese, Marzenego, Sile, Zero, Musone, Piave) attraverso interventi di restauro e/o ripristino della vegetazione riparia e di ricostruzione di golene e lanche, al fine di riportarli in condizioni prossime a quelle naturali.

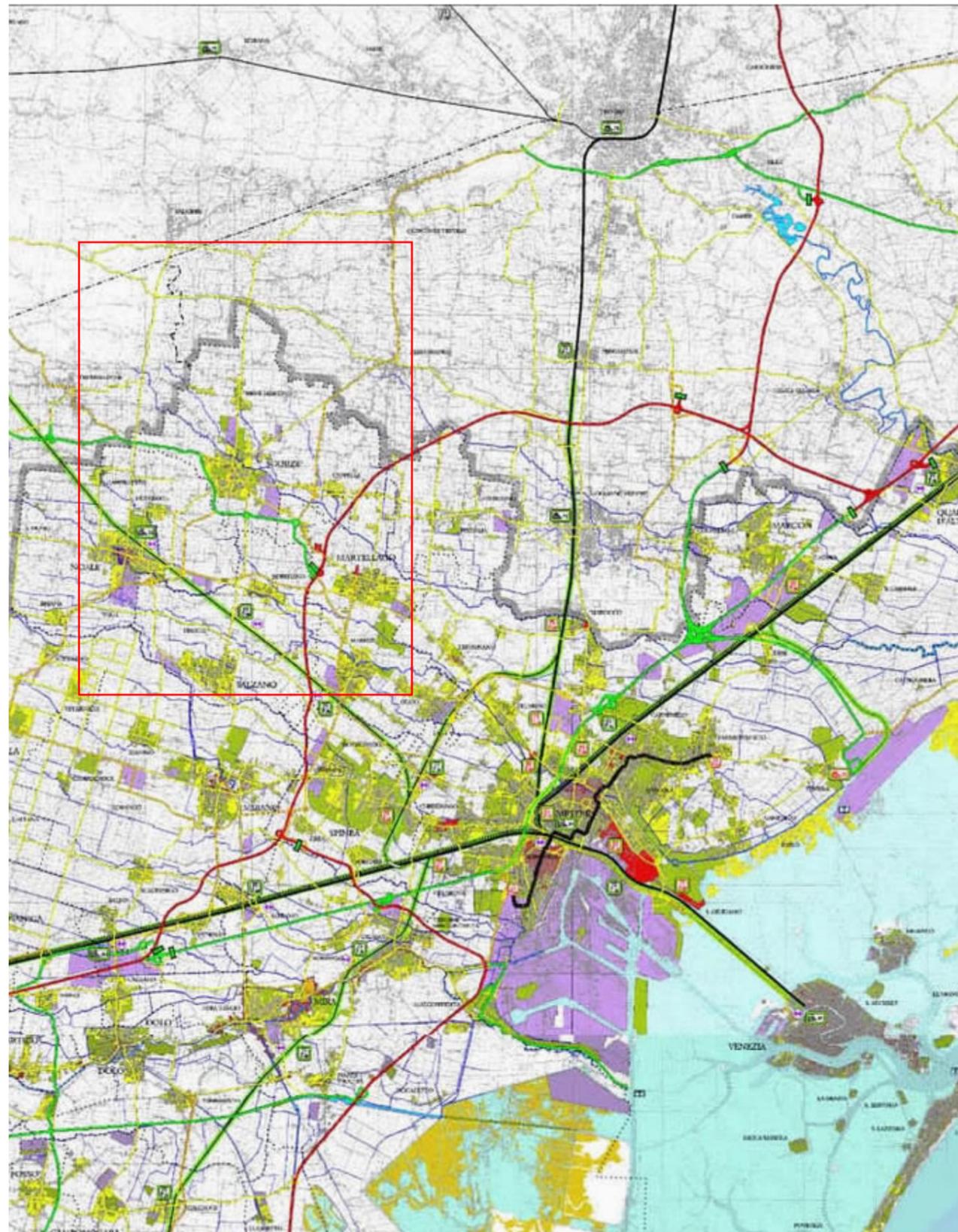
Il PALAV promuove inoltre la fruizione naturalistico-ricreativa di tali ambiti anche mediante l'individuazione di percorsi ciclopedonali opportunamente attrezzati.

Regione Veneto, PALAV



la pianificazione provinciale

IL DOCUMENTO PRELIMINARE AL PTCP DELLA PROVINCIA DI VENEZIA



La Pianificazione a livello provinciale fa riferimento al Piano Territoriale Provinciale adottato in data 17/02/1999 che definisce i principi di organizzazione del territorio sulla base della struttura degli elementi ambientali e della rete idrografica. Dal 2005 è in corso di realizzazione il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ai sensi della L.R.11\2004. Nella fase di elaborazione del nuovo PTCP sono stati redatti vari documenti che ad oggi costituiscono il principale riferimento per le scelte di pianificazione locali. Tra questi documenti i più rilevanti sono il Documento preliminare al PTCP del 2005 e l'Intesa Programmatica d'Area per il Miranese del marzo 2006.

Il Documento Preliminare al PTCP definisce i principi e gli orientamenti della pianificazione provinciale, l'IPA per il Miranese fornisce un quadro delle dinamiche economiche e sociali in atto nel comune di Martellago e nei comuni limitrofi.

TERRITORIO \ PAESAGGIO

L'area metropolitana deve essere intesa non come area urbanizzata compatta, disposta attorno ad uno o più centri (Venezia, Padova, Treviso), ma come struttura articolata e policentrica, configurata su centri urbani di maggiori dimensioni, collegati a centri minori, e su reti di centri anche equivalenti, collegati e integrati tra loro.

Il territorio provinciale in molte sue aree è percepito come fitto di insediamenti, di aree produttive, destrutturato, con la tendenza a cancellare l'identità dei luoghi.

Anche gli orientamenti a livello Provinciale evidenziano che lo sviluppo, nella sua accezione quantitativa, è prossimo a toccare il limite degli spazi disponibili, per cui l'evoluzione possibile e necessaria deve spostare il riferimento culturale dello sviluppo dalla quantità alla qualità, dall'espansione alla valorizzazione dell'esistente anche attraverso la sua densificazione, per consolidare il benessere raggiunto e recuperare un equilibrio ambientale in larga parte perduto.

SISTEMA AMBIENTALE

Gli indirizzi a livello provinciale individuano nei temi ambientali la assoluta priorità per migliorarne la qualità territoriale; l'acqua, il suolo, l'aria, la biodiversità, sono da intendere come risorse di interesse collettivo, limitate ed esauribili, e come tali oggetto di scelte attente e partecipate, condivise tra tutti i portatori di interessi diffusi

La costruzione di un sistema paesaggistico-ambientale sostenibile coincide con le proposte di qualificazione del territorio agricolo; in questo senso, la costruzione di una rete ecologica provinciale prevede un maggior impiego di elementi naturalistici in ambiti agricoli, ricucendo, riqualificando, creando cioè rete attraverso elementi floristici che hanno comunque caratterizzato in passato le nostre aree.

In quest'ottica diventa fondamentale lavorare sulla ricomposizione e la riqualificazione dei paesaggi tipici; favorire interventi ambientali per la sicurezza idraulica, per rallentare i deflussi superficiali e per costituire bacini per la laminazione delle acque; favorire la conservazione e il ripristino della continuità ambientale, in quanto permet-

te di riconsiderare in modo unitario e intersettoriale i rapporti tra il territorio urbanizzato e il territorio non urbanizzato, attraverso il sistema delle reti ecologiche; integrare le due reti funzionali (territoriale ed ecologica) in modo che siano rispettati gli obiettivi di fondo di un territorio in grado di produrre un'economia di elevato livello e di disporre di un ambiente naturale di valore.

In questa tipologia di rete ecologica, i parchi e le riserve naturali costituiscono i capisaldi, completati da altri "nodi" naturali sparsi sul territorio, interconnessi da corridoi in grado di consentire gli spostamenti tra le varie unità di sviluppo e di appoggio.

I corridoi potranno essere di vario tipo, purché venga mantenuta la loro continuità, non necessariamente spaziale, ma piuttosto intesa come successione di elementi naturali, alternanza di tratti lineari e di elementi puntuali: sistemi di siepi e di fasce arboree e arbustive in territori agricoli, sistemi ripari a vegetazione arborea e arbustiva, fasce arboree e arbustive legate a infrastrutture lineari che attraversano territori antropizzati.

La presenza nel territorio di Martellago di diverse aste fluviali che costituiscono l'ossatura delle reti ecologiche e di un sito di interesse comunitario fanno sì che gli indirizzi a livello provinciale sulla valorizzazione dei sistemi ambientali e sull'interconnessione delle reti ecologiche e funzionali costituiscano un orientamento prioritario nelle scelte organizzative territoriali.

CITTÀ

Il documento preliminare al PTCP evidenzia che l'evoluzione da un sistema di servizi distribuito localmente e non specializzato, ad un sistema di servizi di eccellenza e rari (servizi sanitari e ospedalieri, istruzione superiore e universitaria, ecc.) insieme alla riorganizzazione del sistema produttivo, hanno accentuato esponenzialmente l'irrazionalità specifica del sistema insediativo e la discrasia tra politica insediativa, localizzazione delle funzioni attrattive e sistema di trasporto di merci e persone.

La struttura demografica, gli effetti dei fenomeni migratori, il cambiamento degli stili di vita, evidenziano l'inefficienza di quell'assetto e la necessità di un "riallineamento" delle strategie.

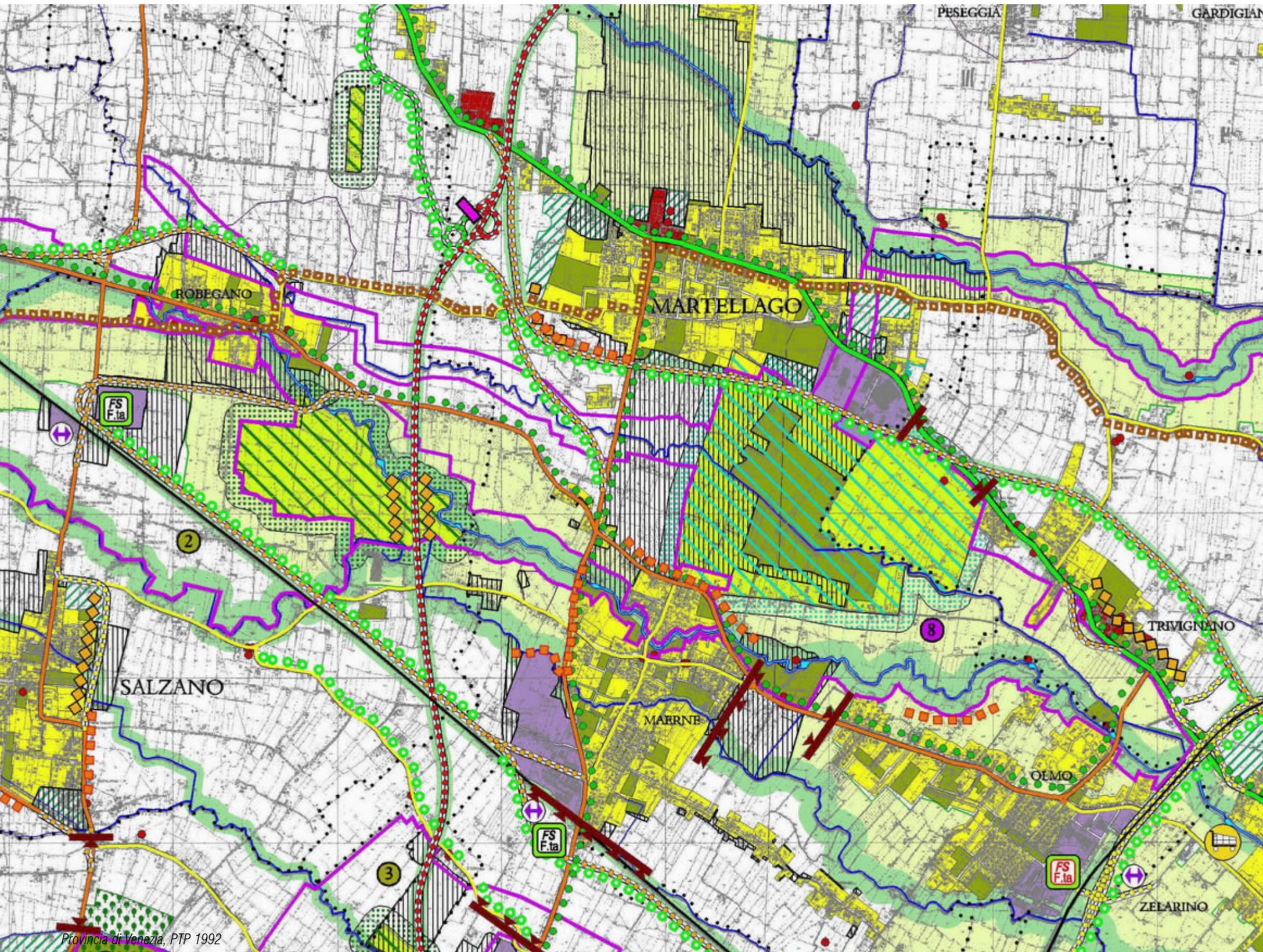
Ciascuno degli elementi che costituisce il sistema insediativo non deve essere visto esclusivamente per i suoi caratteri "urbanistici" (estensione, densità, destinazione, struttura interna, ecc.) ma, nell'approccio territoriale, come stato di una componente dinamica, parte di un sistema, costituito da elementi vivi, in continua evoluzione, rilevanti socialmente, economicamente e culturalmente.

Sarà quindi utile riferire le politiche territoriali al sistema insediativo come sistema di reti.

La Provincia sceglie di proporre come tema per la formazione del PTCP la valorizzazione e la riqualificazione delle reti costituenti il sistema insediativo provinciale.

L'azione di piano dovrà essere rivolta principalmente alla decongestione, contrastando le tendenze all'ulteriore "fusione" tra gli insediamenti e promuovendo piuttosto una densificazione delle aree urbane centrali e alla riqualificazione di quelle più esterne.

la pianificazione provinciale IL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE DEL 1999



Provincia di Venezia, PTP 1992

Dalla lettura del PTP del 1999 emergono alcuni indirizzi importanti sull'assetto territoriale e in particolare sugli aspetti ambientali del territorio del Comune di Martellago.

Emerge la volontà di strutturare il sistema territoriale rafforzando la valenza ambientale dei corridoi ecologici lungo le aste fluviali, riconoscendo al contempo una gerarchia evidente nel ruolo ambientale dei vari sistemi.

In particolare si riconosce una primaria valenza ambientale al sistema del Dese-Marzenego la cui perimetrazione comprende il tratto del Dese a sud di Martellago, il Marzenego per tutta la sua estensione, le cave di Salzano, il parco dei laghetti e il rio Storto. Il sistema delle reti ecologiche si configura come elemento primario di connessione del sistema ambientale e del sistema insediativo lungo due assi ovest-est. Il primo asse è formato dai centri di Noale, Robegano, Maerne, Olmo e Zelarino; il secondo asse dai centri di Martellago e Marocco. I due assi trovano nel parco dei laghetti un nodo fondamentale di connessione e relazione tra gli ambiti agro-ambientali e quelli urbani.

Il PTP individua inoltre aree di interesse paesistico lungo l'asse del fiume Dese, a nord del centro di Martellago, lungo il fiume Marzenego e lungo il Roviego e aree di consolidamento ambientale attorno al parco laghetti e alle cave di Salzano.

Dal disegno del PTP emerge inoltre la volontà di contenere lo sviluppo insediativo, di consolidare i centri urbani e di preservare i principali varchi su via castellana e a est di Maerne.