

Tabella C – Limiti di legge relativi all'esposizione acuta.

Inquinante	Tipologia	Valore	Riferimento legislativo	Scadenza
NO ₂	Soglia di allarme*	400 µg/m ³	DM 60/02	
NO ₂	Limite orario da non superare più di 18 volte per anno civile	1 gennaio 2005: 250 µg/m ³ 1 gennaio 2006: 240 µg/m ³ 1 gennaio 2007: 230 µg/m ³ 1 gennaio 2008: 220 µg/m ³ 1 gennaio 2009: 210 µg/m ³ 1 gennaio 2010: 200 µg/m ³	DM 60/02	
PM ₁₀ Fase 1	Limite di 24 h da non superare più di 35 volte per anno civile	1 gennaio 2005: 50 µg/m ³	DM 60/02	
O ₃	Soglia di informazione Media 1 h	180 µg/m ³	D.lgs. 183/04	Dal 07/08/04
O ₃	Soglia di allarme Media 1 h	240 µg/m ³	D.lgs. 183/04	Dal 07/08/04

Tabella D – Limiti di legge relativi all'esposizione cronica.

Inquinante	Tipologia	Valore	Riferimento legislativo	Scadenza
NO ₂	98° percentile delle concentrazioni medie di 1h rilevate durante l'anno civile	200 µg/m ³	DPCM 28/03/83 e succ.mod.	In vigore fino al 31/12/2009
NO ₂	Valore limite annuale per la protezione della salute umana Anno civile	1 gennaio 2005: 50 µg/m ³ 1 gennaio 2006: 48 µg/m ³ 1 gennaio 2007: 46 µg/m ³ 1 gennaio 2008: 44 µg/m ³ 1 gennaio 2009: 42 µg/m ³ 1 gennaio 2010: 40 µg/m ³	DM 60/02	
O ₃	Valore bersaglio per la protezione della salute da non superare per più di 25 giorni all'anno come media su 3 anni (altrimenti su 1 anno) Media su 8 h massima giornaliera	120 µg/m ³	D.lgs. 183/04	In vigore dal 2010. Prima verifica nel 2013
O ₃	Obiettivo a lungo termine per la protezione della salute Media su 8 h massima giornaliera	120 µg/m ³	D.lgs. 183/04	Dal 07/08/04
PM ₁₀ Fase 1	Valore limite annuale Anno civile	1 gennaio 2005: 40 µg/m ³	DM 60/02	
Benzene	Valore limite annuale per la protezione della salute umana Anno civile	1 gennaio 2005: 10 µg/m ³ 1 gennaio 2006: 9 µg/m ³ 1 gennaio 2007: 8 µg/m ³ 1 gennaio 2008: 7 µg/m ³ 1 gennaio 2009: 6 µg/m ³ 1 gennaio 2010: 5 µg/m ³	DM 60/02	
B(a)pirene	Obiettivo di qualità Media mobile annuale	1 ng/m ³	DM 25/11/94	In vigore fino a recepimento Direttiva 2004/107/CE del 15/12/2004

Tabella E – Limiti di legge per la protezione degli ecosistemi.

Inquinante	Tipologia	Valore	Riferimento legislativo	Scadenza
NO _x	Limite protezione ecosistemi Anno civile	30 µg/m ³ dal 19 luglio 2001	DM 60/02	
O ₃	Valore bersaglio per la protezione della vegetazione AOT40 su medie di 1 h da maggio a luglio Da calcolare come media su 5 anni (altrimenti su 3 anni)	18000 µg/m ³ h	D.lgs. 183/04	In vigore dal 2010. Prima verifica nel 2015
O ₃	Obiettivo a lungo termine per la protezione della vegetazione AOT40 su medie di 1 h da maggio a luglio	6000 µg/m ³ h	D.lgs. 183/04	Dal 07/08/04

qualità dell'ambiente CONCENTRAZIONI AMMISSIBILI

GLI INQUINANTI ATMOSFERICI

L'Organizzazione Mondiale della Sanità fissa una serie di linee guida (www.who.int) per l'esclusione di effetti significativi dell'inquinamento sulla salute umana. Tali studi sono presi in considerazione per la fissazione dei valori limiti stabiliti dalla normativa vigente europea e nazionale. Gli inquinanti atmosferici presi in considerazione sono i seguenti:

Ossidi di Zolfo (biossido di zolfo SO₂ ed anidride solforosa SO₃)

Sono inquinanti caratteristici delle aree urbane ed industriali e derivano dall'utilizzo di combustibili ad alto contenuto di zolfo. Grazie alla diffusa metanizzazione il contributo di questi inquinanti è notevolmente diminuito. Il biossido di zolfo è un gas dall'odore pungente che viene assorbito dalle mucose del naso e dal tratto superiore dell'apparato respiratorio e causa difficoltà respiratorie, bronchiti, tracheiti ed aumento delle secrezioni mucose. I gruppi più colpiti sono costituiti da asmatici e bronchitici.

Ossidi di Azoto (monossido di azoto NO e biossido di azoto NO₂)

Derivano dalle reazioni di combustione, quindi traffico veicolare, centrali termoelettriche e riscaldamento domestico. Provoca danni alle membrane cellulari a seguito di ossidazione di proteine e lipidi e causa infiammazione delle mucose, decremento della funzione respiratoria ed edema polmonare nei casi acuti. La pericolosità di queste sostanze è anche legata alla formazione di smog fotochimico, ovvero all'inquinamento apportato in condizioni di insolazione dalla combinazione di idrocarburi, ossidi d'azoto ed ozono da cui è derivato. L'inquinamento fotochimico è principalmente legato all'inquinamento veicolare.

Ozono (O₃)

L'ozono è un gas dall'odore leggermente pungente che deriva come inquinante secondario dalla trasformazione fotochimica degli inquinanti prodotti dai processi di combustione (idrocarburi, aldeidi, ossidi di azoto). Le concentrazioni di ozono tendono quindi ad aumentare nei periodi più soleggiate dell'anno e raggiungono il massimo durante le prime ore pomeridiane. L'ozono tende ad inibire alcuni processi metabolici fondamentali danneggiando le membrane cellulari. Gli effetti comprendono difficoltà respiratorie e nel caso di esposizioni a lungo termine fibrosi e danni all'apparato tiroideo e riproduttivo. Non è stato ancora completamente chiarito il ruolo dell'ozono nei tumori polmonari.

Particolato atmosferico (PM)

In questo gruppo di inquinanti è compreso l'insieme delle particelle che restano in sospensione nell'aria. È comprovato che il particolato con diametro inferiore ai 10 µm ha la capacità di penetrare nel torace come frazione inalabile mentre le particelle con diametro inferiore a 2,5 µm hanno la capacità di raggiungere la parte più profonda del polmone e veicolare quindi i composti chimici di cui sono composte direttamente all'interno del corpo umano.

Il particolato può avere diversa origine; può derivare da attività industriali, dalla combustione di legname o come prodotto dei scarichi dei motori diesel. Un'altra quota di PM è prodotta dall'usura di gomme, freni, asfalto stradale o da residui ferrosi prodotti dai convogli ferroviari in frenata. Nell'entroterra veneziano circa il 30% del particolato è dovuto al traffico veicolare, il 15% da impianti di riscaldamento e per il 50% a produzioni industriali, compresa la produzione di energia elettrica.

Nella valutazione degli effetti sulla salute è importante la determinazione della composizione chimica delle particelle e dalla capacità della sostanza di essere captata da corpo umano. Alcune particelle si depositano nel tratto superiore toracico, altri tendono a depositarsi nella parte polmonare profonda causando disturbi respiratori, malattie croniche e neoplasie.

Benzene (C₆H₆)

Il benzene è un'idrocarburo aromatico che forma le benzine. La principale fonte di emissione è quindi costituita dagli autoveicoli che entra nell'aria per l'85% con i gas di scarico incombusti e per il 15% per evaporazione durante il rifornimento.

L'avvelenamento da benzene causa stordimento ed eccitazione seguiti da segni di fatica, respiro affannoso e difficoltà respiratoria fino all'arresto circolatorio nei casi più gravi. L'esposizione prolungata al benzene ha un accertato potere cancerogeno sull'uomo.

Idrocarburi policiclici aromatici (IPA)

Derivano dalla combustione incompleta di numerose sostanze organiche e carburanti. La fonte principale è quindi costituita dalle emissioni veicolari, seguita dagli impianti termici, le centrali idroelettriche e dagli inceneritori di rifiuti. Sono presenti nell'aerosol urbano e tendono ad associarsi al particolato con diametro inferiore di 2 µm. Hanno un effetto cancerogeno comprovato, in particolare a carico del polmone.

Metalli pesanti

Ricadono nella categoria circa 70 elementi con densità maggiore di 5g/cm³ ed i più rilevanti per i danni ambientali risultano essere l'argento, cadmio, cobalto, cromo, ferro, manganese, mercurio, molibdeno, piombo, rame, stagno e zinco. Le fonti antropiche di inquinamento da metalli sono soprattutto l'attività mineraria, le fonderie l'incenerimento dei rifiuti e l'attività agricola. Tra i metalli, il piombo, che una era volta utilizzato come antidetonante nelle benzine, a causa dell'abbandono della benzina "rossa" per la benzina "verde" ha subito una drastica diminuzione.

ARPAV – Centro Meteorologico di Teolo
 Osservatorio Regionale Aria
 Report Qualità Aria "Polveri PM10 nel Veneto"
 Criticità del PM10 nei Comuni del Veneto. Situazione aggiornata a settembre 2004.

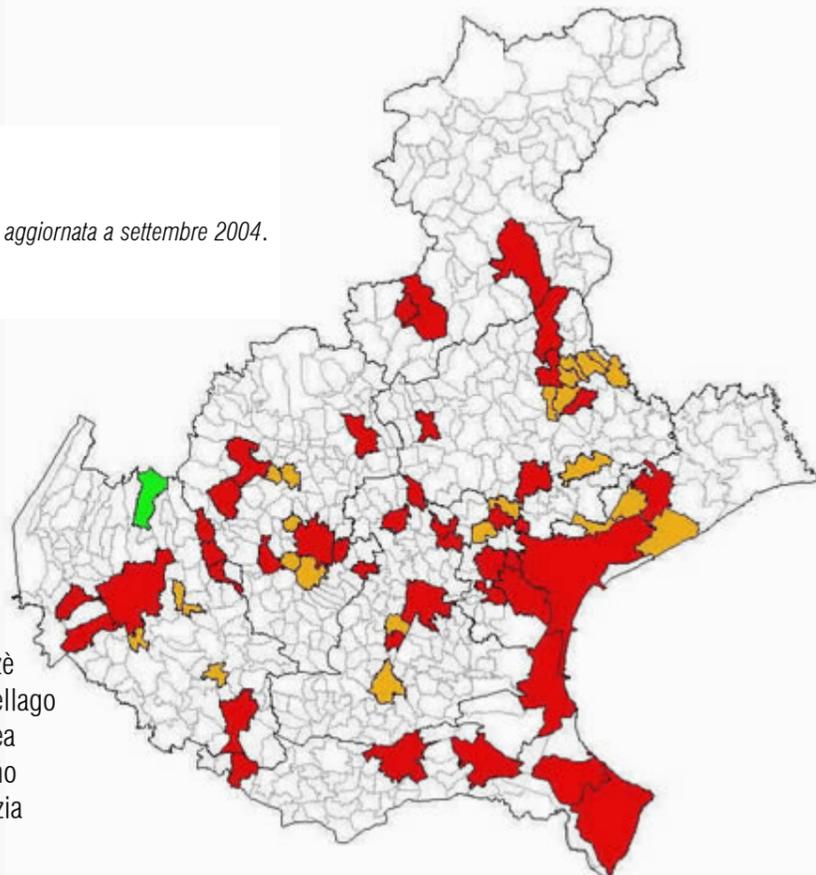
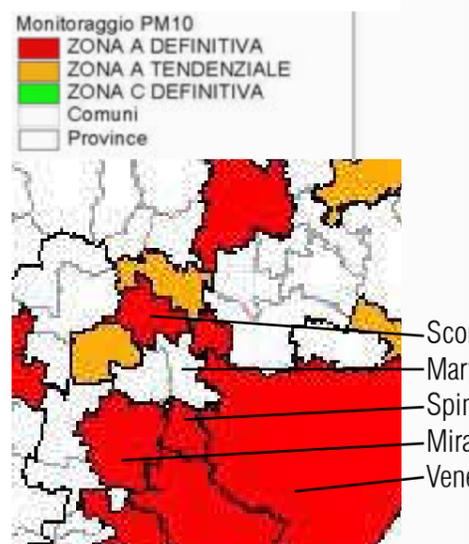


Tabella comparativa del parco dei veicoli del comune di Martellago, del comprensorio Miranese e della provincia di Venezia del 2000 al 2005 (fonte ACI)

ANNO	COMUNE	RESIDE VETTU		AUTO/RES	MOTO	AUTO- MOTO/ BUS		AUTO- CARRI	ALTRO	TOTAL E	VEICO LI/RES
		NTI	RE			RES	RES				
2000	Comune di Martellago	19292	10.791	0,56	874	8	0,0004	806	557	13.036	0,676
	Comprensorio Miranese	126117	72.371	0,57	6.059	139	0,0011	5.800	4.713	89.082	0,706
	Provincia Venezia	808508	411.059	0,51	35.286	1.413	0,0017	32.556	24.949	505.263	0,625
2001	Comune di Martellago	19587	10.771	0,55	1.021	9	0,0005	829	594	13.224	0,675
	Comprensorio Miranese	127086	79.711	0,63	7.249	149	0,0012	6.013	4.832	98.524	0,775
	Provincia Venezia	808821	415.245	0,51	39.826	1.449	0,0018	34.205	25.222	515.947	0,638
2002	Comune di Martellago	19471	10.867	0,56	1.086	9	0,0005	872	604	13.438	0,690
	Comprensorio Miranese	127624	72.685	0,57	7.070	161	0,0013	6.127	4.454	90.497	0,709
	Provincia Venezia	809613	417.968	0,52	43.761	1.459	0,0018	36.198	26.100	525.486	0,649
2003	Comune di Martellago	19587	11.025	0,56	1.163	11	0,0006	876	609	13.684	0,699
	Comprensorio Miranese	127086	73.767	0,58	7.635	165	0,0013	6.408	4.636	92.611	0,729
	Provincia Venezia	808821	423.148	0,52	47.732	1.439	0,0018	37.713	26.528	536.560	0,663
2004	Comune di Martellago	19721	11.245	0,57	1.259	9	0,0005	878	595	13.986	0,709
	Comprensorio Miranese	129908	74.793	0,58	8.323	164	0,0013	6.527	4.810	94.617	0,728
	Provincia Venezia	822591	425.255	0,52	51.011	1.429	0,0017	38.518	26.319	542.532	0,660
2005	Comune di Martellago	19824	11.309	0,57	1.347	7	0,0004	843	586	14.092	0,711
	Comprensorio Miranese	131361	76.179	0,58	8.954	173	0,0013	6.603	3.178	96.758	0,737
	Provincia Venezia	829418	429.625	0,52	54.617	1.444	0,0017	39.461	26.662	551.809	0,665

Tabella comparativa delle concentrazioni giornaliere di PM2,5 (µg/mc) a Martellago e nelle stazioni di riferimento di Meste. Campagna di Monitoraggio della qualità dell'aria Comune di Martellago, Gennaio - Marzo 2005 in località Maerne.

Data	PM _{2,5} (µg/m ³)		
	Martellago	Meste - Venezia	
	Loc. Maerne	Malcontenta	Via Lissa
16/02/05	88	56	69
17/02/05	85	69	75
18/02/05	67	66	66
19/02/05	90	76	77
20/02/05	72	92	69
21/02/05	18	30	26
22/02/05	49	58	51
23/02/05	75	80	82
24/02/05	89	95	-
25/02/05	75	78	73
26/02/05	46	50	44
27/02/05	56	50	46
28/02/05	19	35	24
01/03/05	42	39	37
02/03/05	73	63	65
03/03/05	54	-	52
04/03/05	-	-	102
05/03/05	-	71	72
06/03/05	-	82	73
07/03/05	-	60	57
08/03/05	-	73	81
09/03/05	91	81	84
10/03/05	84	58	63
11/03/05	44	42	36
12/03/05	92	84	79
13/03/05	80	52	59
14/03/05	44	47	41
15/03/05	66	47	56
16/03/05	87	72	81
17/03/05	91	67	98
18/03/05	101	93	115
19/03/05	117	100	106
20/03/05	33	33	27
21/03/05	59	61	61
22/03/05	70	62	71
23/03/05	70	67	55
24/03/05	68	70	63
25/03/05	66	47	57
26/03/05	55	38	37
27/03/05	36	33	16
28/03/05	41	38	44
29/03/05	37	47	44
30/03/05	42	50	41
31/03/05	37	56	41
Media di periodo	64	61	61
N° giorni di superamento	26 su 39 di misura	27 su 42 di misura	29 su 43 di misura

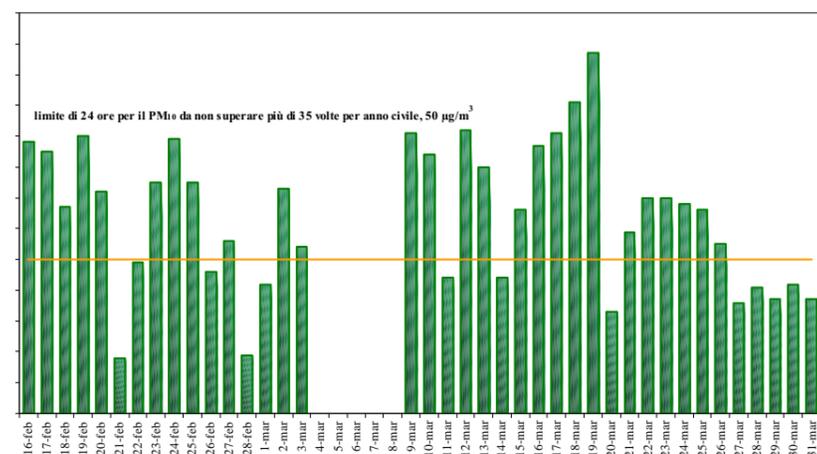


Diagramma delle concentrazioni giornaliere di PM2,5 (µg/mc). Campagna di Monitoraggio della qualità dell'aria Comune di Martellago, Gennaio - Marzo 2005 in località Maerne.

PIANI E PROGRAMMI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA

La riduzione dell'inquinamento atmosferico ed il risanamento dell'aria sono obiettivi perseguiti da una pluralità di direttive e programmi a diversi livelli di pianificazione.

Il decreto legislativo 351/99 "Attuazione della direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente" assegna alla Regione il compito di monitorare la qualità dell'aria e gli eventi atmosferici ad essa correlati, di definire un piano regionale di tutela e di risanamento dell'aria che individui i contesti territoriali di criticità in relazione ai parametri di concentrazione degli inquinanti.

PRTRA

Il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera della Regione Veneto (PRTRA) è stato infine approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 57 dell'11 novembre 2004 che ha efficacia a tempo indeterminato con revisione triennale finalizzata ad allineare e correggere il piano in base agli esiti del monitoraggio della qualità dell'aria ed agli obiettivi e parametri della normativa nazionale ed europea in evoluzione.

Il PRTRA comprende una valutazione preliminare dell'evoluzione dell'inquinamento finalizzata all'individuazione delle zone critiche e di risanamento. L'analisi si concentra sulle diverse tipologie di attività inquinanti e sulla dinamica delle concentrazioni di sostanze inquinanti, anche in relazione alle condizioni atmosferiche. Il piano comprende inoltre una classificazione del territorio in base ai parametri degli inquinanti, ad un'analisi delle tendenze, un repertorio di azioni di intervento a breve, medio e lungo termine e disposizioni transitorie per il monitoraggio e la revisione del piano.

Le forme di inquinamento prese in considerazione dal Piano sono quelle che ricadono nella classificazione CORINAIR che individua 11 macrosettori di emissione inquinante (1. Centrali Elettriche Pubbliche, Cogenerazione e Teleriscaldamento, 2. Combustione Terziario ed Agricoltura, 3. Combustione nell'industria, 4. Processi produttivi, 5. Estrazione e distribuzione di combustibili fossili, 6. Uso di solventi, 7. Trasporto su strada, 8. Altre fonti mobili, 9. Trattamento e smaltimento rifiuti, 10. Agricoltura e silvicoltura e cambiamento del suolo, 11. Natura) e prende in considerazione 10 categorie di emissioni (CH4, CO, CO2, COVNM, N2O, NH3, NOX, SO2, Particolati, IPA, benzene e metalli pesanti)

STIMA DELLE EMISSIONI VEICOLARI

All'interno del Piano è contenuta una stima delle emissioni mediante la metodologia COPERT (COmputer Programme to calculate Emissions from Road Transport), che, basandosi su una serie di indicatori sulla composizione del parco veicoli, categorizzati in base alle classi di emissione EURO, i consumi di carburante, gli spostamenti ed i fattori climatici, fornisce le quantità disperse per i vari inquinanti

La classificazione per tipologia ed esposizione da inquinanti atmosferici ha portato alla categorizzazione del territorio in 3 classi (A, B, C). Pur confinando con i territori di Venezia e Spinea che ricadono

in classe A e B per diversi tipi di inquinanti, il comune di Martellago risulta appartenere ai comuni di classe C per tutti i tipi di inquinanti monitorati, ovvero quelli con minore priorità di intervento.

Polveri PM10 nel veneto

L'ARPAV effettua nel 2003-2004 un monitoraggio denominato "Polveri PM10 nel Veneto" con l'obiettivo di ricampionare il livello di inquinamento da polveri ed aggiornare la categorizzazione dei comuni in tre classi (A,B,C) stabilita dal PRTRA. Appare come nella quasi totalità dei comuni in cui si è svolto il monitoraggio si sono registrati concentrazioni e periodi di superamento della concentrazione ammessa che suggeriscono una ricategorizzazione dei comuni. Nel Miranese appartengono alla classe A (massima attenzione) il comune di Spinea, Mirano e Scorzè nonché il comune di Venezia, mentre il comune di Martellago non appare ancora classificato, nonostante sia confinante con altri territori in cui sia stato accertato un'aggravamento del fenomeno.

MONITORAGGIO DEGLI INQUINANTI A MARTELLAGO

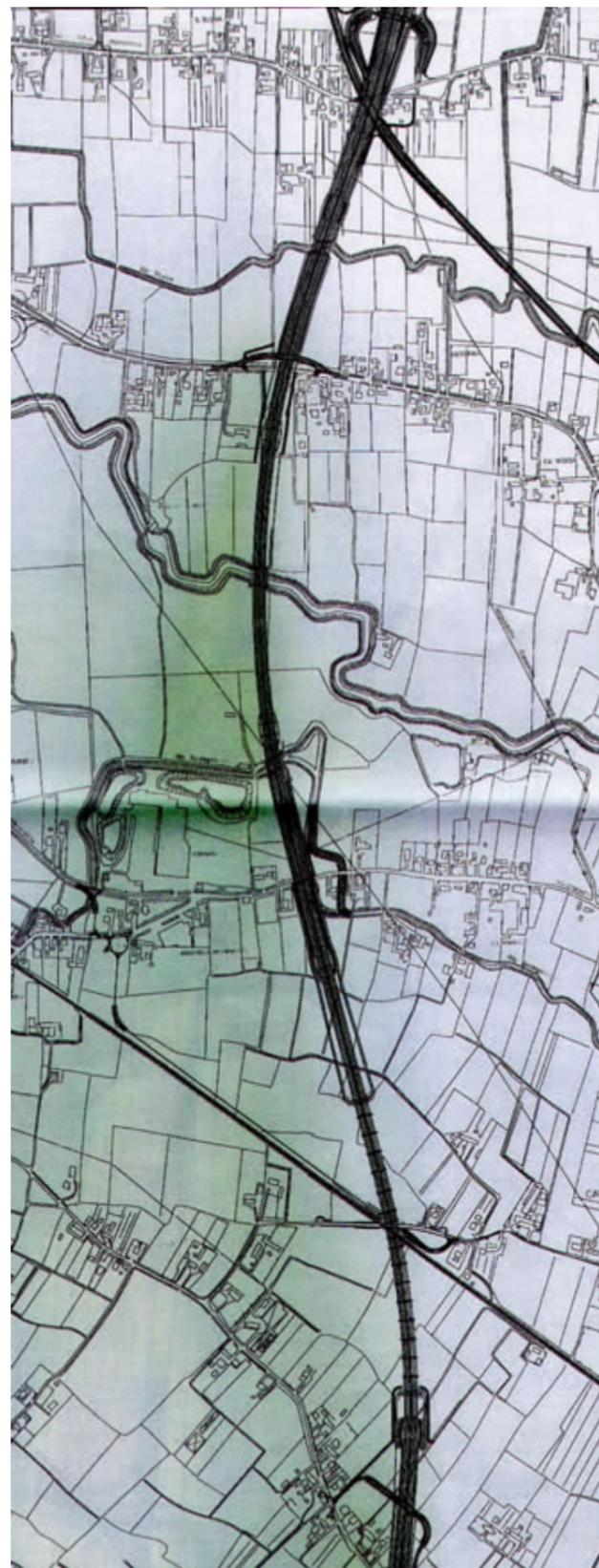
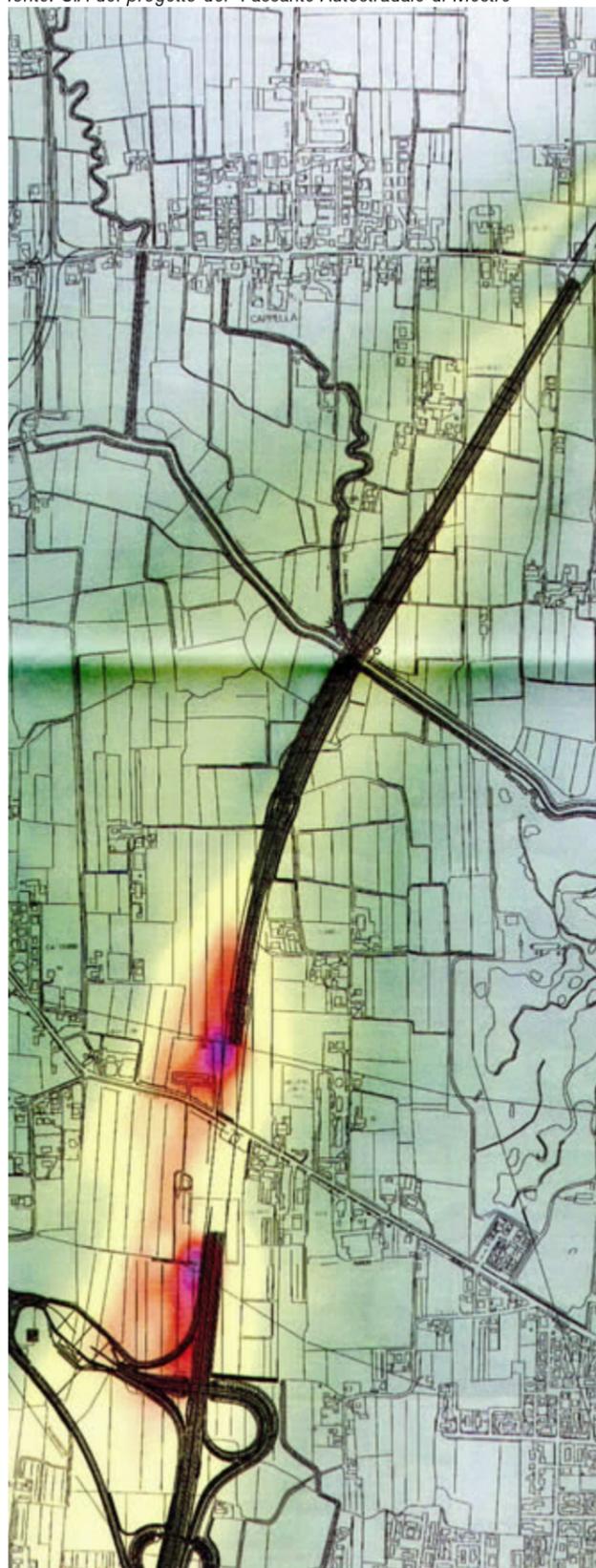
Fin dal 1985 esiste a Martellago, in località Maerne, una stazione fissa di monitoraggio della qualità dell'aria per il monitoraggio degli inquinanti di base, SO2, O3, NO2, NO, NOX (stazione di classe A, background ai sensi DM 20/05/1991) Tali misurazioni sono state arricchite nel 2005 da una più esauriente campagna di monitoraggio della qualità dell'aria, effettuata nell'ambito del progetto SIDRIA (Studi italiani sui disturbi respiratori nell'infanzia e l'ambiente, www.sidria.net)

Il monitoraggio rileva in due riprese le concentrazioni dei seguenti inquinanti: NO2 O3, PM2.5 e benzene(gennaio-marzo) e SO2 NOX e O3 (luglio-agosto). Le principali conclusioni della campagna di monitoraggio sono le seguenti:

- 1)sono stati rilevati su 39 giorni di misurazione, 26 giorni di superamento del valore limite delle polveri per la salute umana, percentualmente superiore a quello delle stazioni di riferimento di Malcontenta e Mestre-via Lissa (27gg su 42gg)
- 2)La media della concentrazione giornaliera di polveri PM2.5 è risultata mediamente superiore (64 µg/mc) rispetto a quelle registrate nelle stazioni di riferimento (61 µg/mc)
- 3)Che per gli altri inquinanti non sono state rilevati superamenti dei valori limite fissati dalla normativa vigente.

IMPATTO AMBIENTALE DEL PASSANTE AUTOSTRADALE DI MESTRE

Distribuzione stimata di NOx nelle aree circostanti al tracciato del passante
 fonte: SIA del progetto del Passante Autostradale di Mestre



Lo studio di impatto ambientale del Passante Autostradale di Mestre è stato redatto nel novembre del 2002 sulla base del Progetto preliminare. Le valutazioni e le analisi su un tracciato e su soluzioni puntuali molto diversi dalle soluzioni che si riscontrano nel progetto in corso di costruzione. Le modifiche sostanziali appaiono le seguenti:

- Il tracciato planimetrico è stato modificato per non interferire con il SIC delle Cave di via Villetta a Salzano, spostandosi verso est, in posizione più prossima all'abitato di Martellago.
- Il tracciato altimetrico è stato modificato nel tratto compreso tra il Rio Rovigo e Via Castellana mantenendo per un lungo tratto il piano stradale in trincea.
- La configurazione tipologica del Casello autostradale di Martellago, non è più, come previsto dalla delibera di approvazione del CIPE, quella tradizionale esterna all'autostrada e con raccordo a "trombetta" ma quella in linea in configurazione "a diamante"
- La posizione del casello, in forza dello spostamento planimetrico, è stata spostata verso Nord, realisticamente posta in corrispondenza dell'intersezione con il fiume Dese.

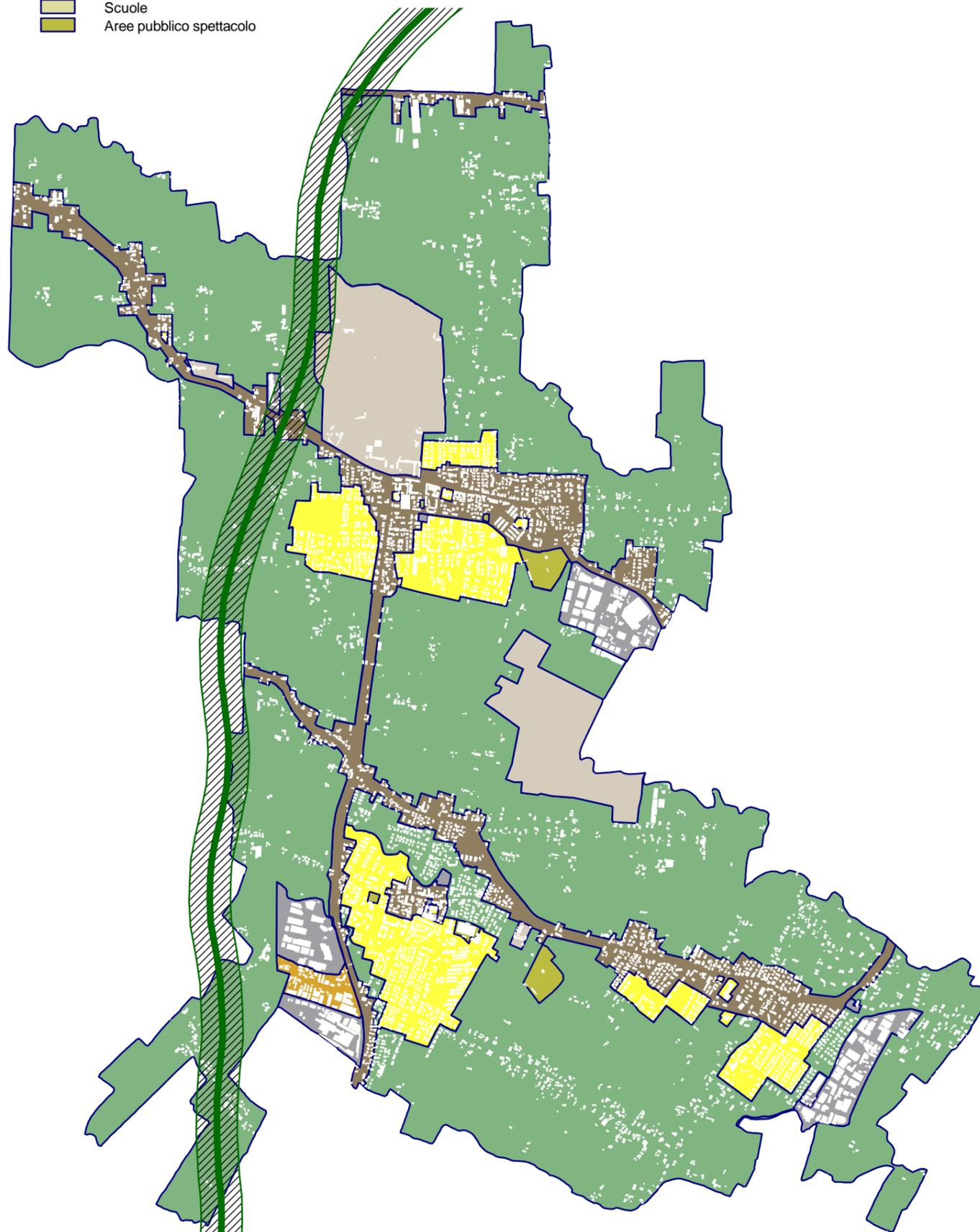
Lo studio di impatto ambientale dell'opera autostradale evidenzia nel tratto che interessa in modo diretto il territorio comunale di Martellago una serie di impatti riportati nella tabella allegata. Dall'analisi degli impatti attesi e dalle relative mitigazioni si osserva che:

- L'impatto paesaggistico è risolto con l'abbassamento in trincea coperta o scoperta di cospicui tratti del tracciato autostradale. Tale soluzione comporta però un accumulo ed un pericoloso ristagno di inquinanti atmosferici in corrispondenza delle bocche dei tunnel, tale da comportare alterazione episodica della qualità dell'aria al di sopra dei limiti di legge.
- Viene prevista l'opportunità di prevedere l'acquisizione di aree da rinaturalizzare in compensazione
- E' prevista un generalizzato problema di alterazione del livello acustico, mitigato con la realizzazione di cortine antirumore fonoassorbenti e fonoisolanti, che però impattano in modo rilevante sul paesaggio e sul trattenimento in carreggiata degli inquinanti atmosferici
- Per la continuità faunistica sono previsti numerosi varchi di attraversamento per la continuità delle reti ecologiche. A tale proposito la Valutazione di Incidenza Ambientale sui siti di interesse comunitario delle cave di Salzano e Martellago ha stabilito di mitigare la separazione tra i due habitat rinaturalizzando l'alveo del rio storto allo scopo di intensificare la connessione ecologica.

da 10,800 a 11,600 circa	Rilevato - viadotto (sostitutivi del rilevato continuo)	Da Rio Rovigo a fiume Marzenego (S.I.C.) "ex cave di Villetta di Salzano"	Alterazione del livello acustico Interferenza con gli spostamenti della fauna Sottrazione di habitat faunistico Rischio di mortalità da investimento Rischio di danno alle zoocenosi per inquinamento dell'acqua Disturbo Alterazione della qualità dell'aria: si registrano valori episodici di NOx oltre i limiti di legge in prossimità della sede stradale (fino a 300-500 m), rapidamente decrescenti con la distanza. Interferenza paesaggistica con area, vincolata, a vegetazione spontanea.	Barriere antirumore fonoassorbenti e/o fonoisolanti, quest'ultimo tipo particolarmente lungo il viadotto sull'area centrale del SIC. L'opzione in viadotto elimina la necessità di creazione di sottopassi per la fauna, per il mantenimento della continuità lungo le sponde. Nei versanti di avvicinamento in rilevato si adotta la recinzione a maglia fitta immersa in cordolo di cemento rialzato ad isolare la carreggiata dagli habitat circostanti. Il trattamento acque di piattaforma è intervento di mitigazione esteso all'intero tracciato viario in progetto. Le barriere antirumore mitigano oltre che i livelli di emissione acustica, anche le dispersioni in atmosfera di inquinanti gassosi. Si potranno prevedere Accordi per l'acquisizione di aree al contorno da rinaturare per "compensazione". L'attraversamento e le eventuali aree di sosta offrono comunque una pausa di diversa fruizione paesaggistica (per gli utenti del tracciato) rispetto all'orizzonte costantemente piatto.
11,850 circa	ponte	Rio Storto	Alterazione del livello acustico Interferenza con gli spostamenti della fauna.	Barriere antirumore fonoassorbenti e/o fonoisolanti. Mitigabile con l'adozione di "corsie" sufficientemente ampie da lasciare il passaggio lungo le sponde.
12,400 circa	Rilivato basso ed intersezione della trincea di variante alla S.P. 36	Strada: via delle Rimembranze (Martellago)	Alterazione del livello acustico Alterazione della qualità dell'aria: si registrano valori episodici di NOx oltre i limiti di legge in prossimità della sede stradale (fino a 300-500 m), rapidamente decrescenti con la distanza. Interruzione della continuità visuale	Barriere antirumore fonoassorbenti e/o fonoisolanti. La creazione di barriere vegetali mitiga la dispersione a bassa quota di inquinanti in atmosfera, già di per se limitata ai margini della sede stradale e notevolmente decrescente con la distanza. Le barriere antirumore comunque, mitigano anche le dispersioni in atmosfera di inquinanti gassosi. La funzionalità viaria è mantenuta con la traslazione in sovrappasso al km 12,600 circa. E' prevista l'acquisizione di aree di risulta da rinverdire. Dovrebbe essere mantenuta la continuità ciclopedonale. Non mitigabile l'interruzione della continuità prospettica
da 13,300 a 13,700 circa	trincea	Villa Combi	Alterazione del livello acustico Interferenza con vincolo	Barriere antirumore fonoassorbenti e/o fonoisolanti. La previsione di galleria di superficie, atta a salvaguardare gli aspetti paesaggistici del vincolo, è oggetto di una variante che "allontana" definitivamente il tracciato verso Martellago.
14,550 circa	ponte	Fiume Dese, confluenza Rio Desolino	Interferenza con gli spostamenti della fauna. Interferenza con il deflusso delle acque	Mitigabile con l'adozione di "corsie" sufficientemente ampie da lasciare il passaggio lungo le sponde. Mitigabile mediante la creazione di un'area "esonabile" compresa all'interno dei due corsi d'acqua

Zonizzazione Acustica

-  Fascia di pertinenza acustica del Passante (250m)
-  Classe 1
-  Classe 2
-  Classe 3
-  Classe 4
-  Classe 5
-  Classe 6
-  Scuole
-  Aree pubblico spettacolo



qualità dell'ambiente INQUINAMENTO SONORO E ZONIZZAZIONE ACUSTICA

Nel 2000 il comune di Martellago si è dotato del piano di zonizzazione acustica, redatto ai sensi della LR 21/99 in attuazione della L.447/95 secondo i limiti del DPCM del 14/11/97 e successivamente aggiornato nel 2002.

Il piano prevede la suddivisione del territorio in classi funzionali (TAB A) a cui corrispondono dei specifici limiti di immissione diurni e notturni.

CLASSE	Descrizione	Scuole, ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
		Diurno dB(A)	Nott. dB(A)	Diurno dB(A)	Nott. dB(A)
CLASSE I	aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.				
CLASSE II	aree destinate ad uso prevalentemente residenziale: rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali				
CLASSE III	aree di tipo misto: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici				
CLASSE IV	aree di intensa attività umana: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.				
CLASSE V	aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.				
CLASSE VI	aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi				

Tabella A, DPCM del 14/11/97

La perimetrazione delle diverse classi di protezione acustica è strettamente legata alla struttura urbanistica del territorio. Le fasce urbane poste lungo la viabilità principale ricadono nella classe IV, aree di intensa attività umana, le restanti aree urbane si suddividono tra aree ad uso prevalentemente residenziale (Classe II) ed aree prevalentemente o esclusivamente industriali (Classe V e VI). Il resto del territorio agricolo ricade invece nelle aree a destinazione mista. La perimetrazione considera aree particolarmente protette (classe I) l'area di Parco Laghetti e il campo da Golf di Villa Ca' della Nave.

Nello schema appaiono numerose aree urbane di transizione classificate come classe III (per esempio la zona di via Cattaneo ad Olmo) e l'interclusione all'interno degli abitati di zone di classe diversa.

La realizzazione del passante autostradale di Mestre e della viabilità complementare pone la questione dell'aggiornamento della zonizzazione acustica, anche alla luce della disciplina specifica per la viabilità introdotta con il DPR 142/2004 che prevede dei limiti di immissione acustica nell'ambiente da parte delle infrastrutture via-

TIPO DI STRADA	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole, ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
		Diurno dB(A)	Nott. dB(A)	Diurno dB(A)	Nott. dB(A)
A autostrada	250	50	40	65	55
B extraurbana principale	250	50	40	65	55
C1 extraurbana secondaria	250	50	40	65	55
C2 extraurbana secondaria	150	50	40	65	55
D urbana di scorrimento	100	50	40	65	55

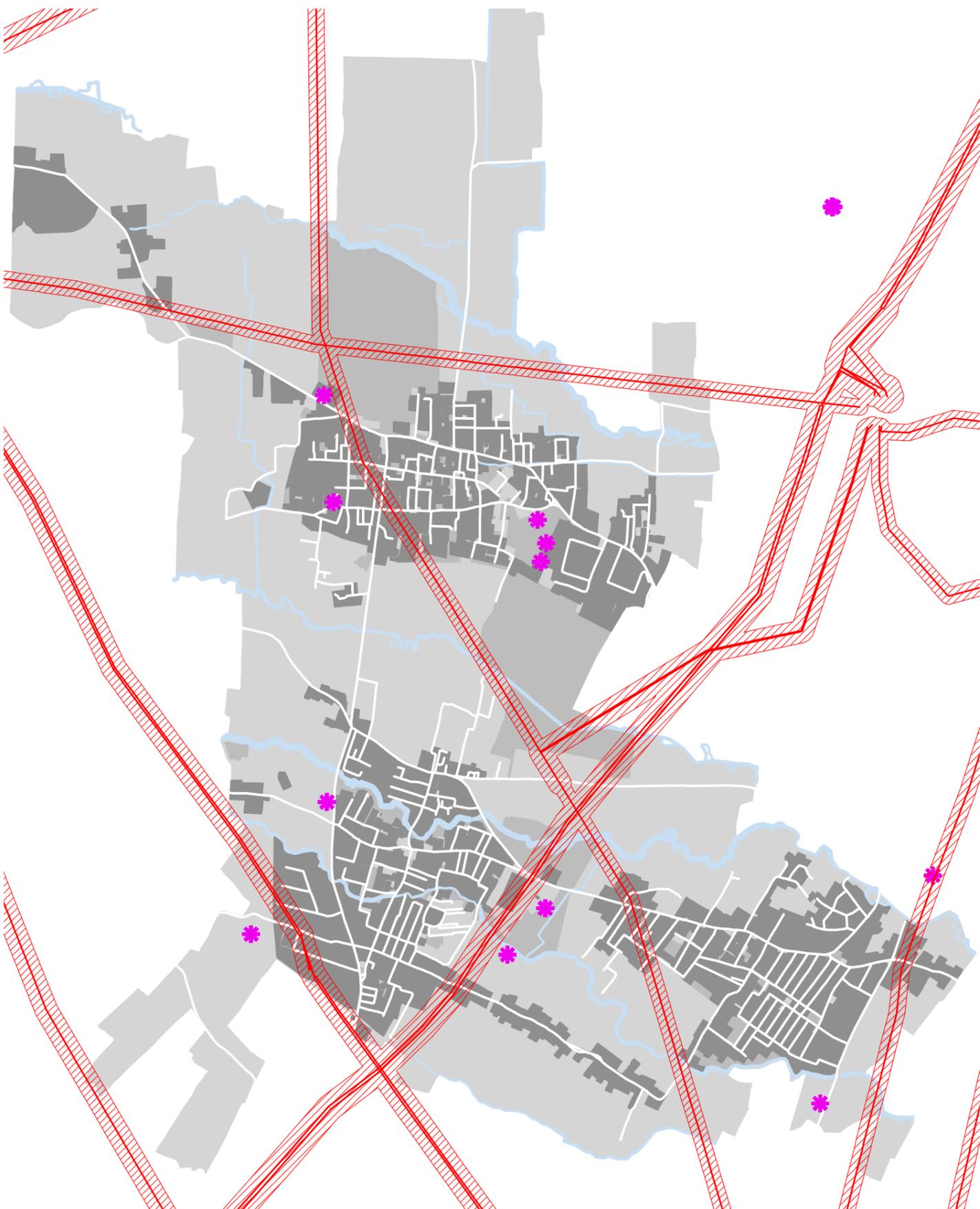
Tabella 1 DPR 142/2004

bilistiche esistenti e di nuova costruzione.

La normativa prevede la costituzione di una fascia variabile di pertinenza acustica entro cui i ricettori devono ricevere immissione all'interno di valori limite riportati nella tabella 1 allegata. Nel caso di nuova costruzione, gli interventi di mitigazione acustica risultano a carico del proponente l'opera, viceversa nel caso di viabilità esistente o in ampliamento in sede, l'onere risulta essere del titolare del permesso di costruire.

Nel 2002 l'ARPAV ha condotto uno studio, nell'ambito del piano regionale dei trasporti adottato nel 2005, sulle emissioni di rumore veicolare dalle autostrade, strade statali e provinciali. È stato messo a punto un modello di simulazione basato sul metodo francese NMPB-96 che tiene conto dei seguenti parametri: volume dei transiti per categoria di veicoli; velocità media di scorrimento per categoria di veicoli; pendenza della strada; tipo di pavimentazione stradale. In base a questi parametri sono state classificate arterie in base all'emissione di rumore ed i comuni per la compresenza di arterie ad alti livelli di rumorosità. Emerge come il comune di Martellago sia interessato dalle SR. 245, SP. 36 e SP. 38, caratterizzate da livelli di emissione diurna compresi tra 65 e 67 dB(A) e sia considerato come un comune di media criticità acustica diurna.

-  Fascia di rispetto
-  elettrodotti ad alta tensione LR27
-  Stazioni Radio-Mobile



qualità dell'ambiente INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO

Le radiazioni non ionizzanti (RNI) sono campi elettrici e magnetici che oscillano in un determinato intervallo di frequenze e che si propagano alla velocità della luce. Diversamente dalle radiazioni ionizzanti, l'energia quantistica delle RNI non è sufficiente per caricare elettricamente atomi e molecole, ionizzandoli e di conseguenza non sono in grado di indurre mutazioni genetiche.

Visto che presentano caratteristiche diverse a seconda della loro frequenza (numero di oscillazioni al secondo), le RNI sono utilizzate in modi diversi e possono produrre effetti biologici diversi. Sempre a seconda della loro frequenza, le radiazioni non ionizzanti si suddividono in campi elettromagnetici (CEM; CEM statici, a bassa frequenza e ad alta frequenza) e in radiazioni ottiche (raggi infrarossi, luce visibile e raggi UV).

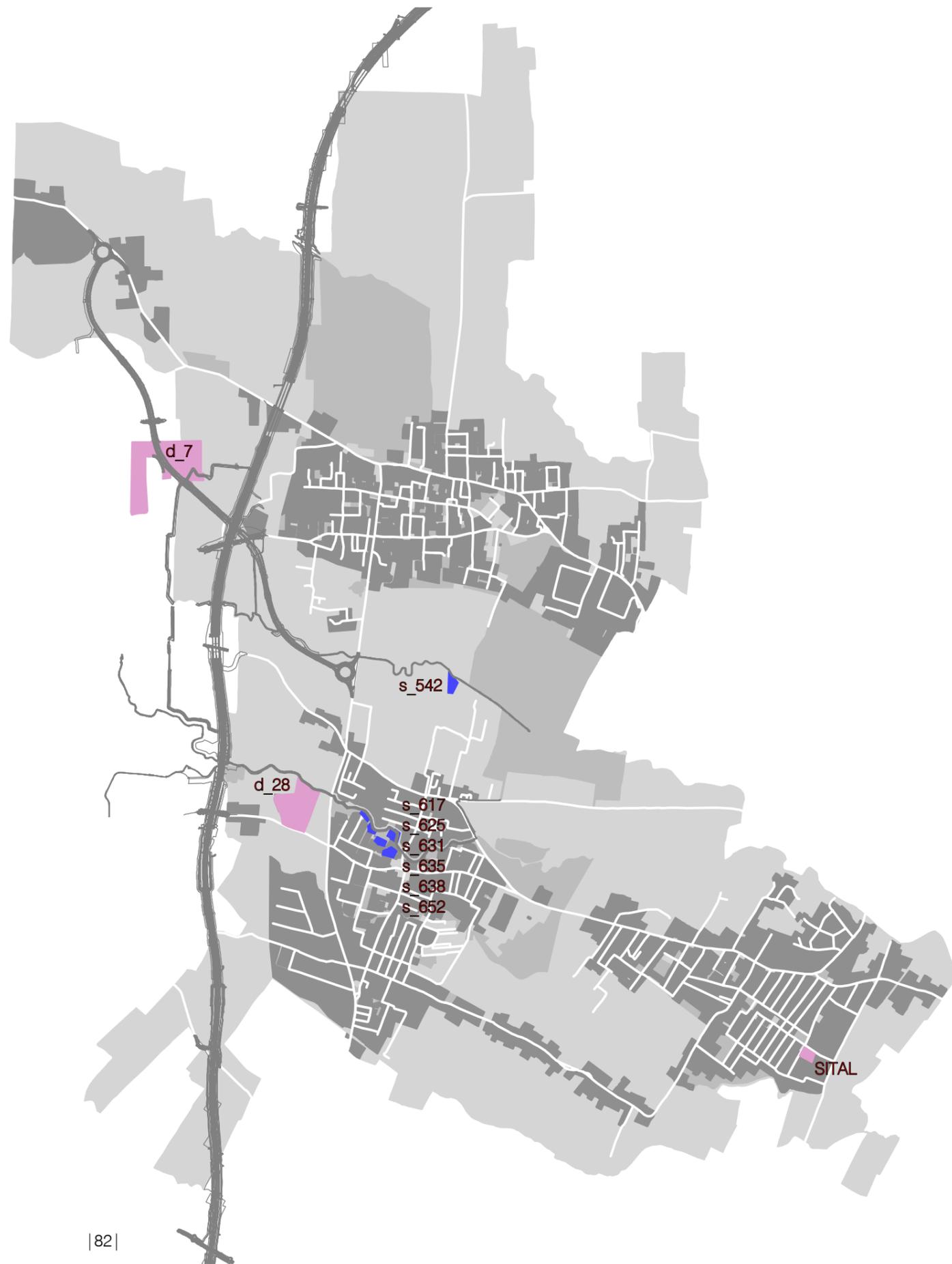
CAMPI ELETTROMAGNETICI (CEM)

Gli effetti dei campi elettromagnetici sono comprovati tanto a bassa quanto ad alta frequenza. Se i campi elettromagnetici a bassa frequenza inducono stimolazioni nervose e muscolari e modificano le funzioni nervose, quelli ad alta frequenza generano un riscaldamento del corpo. In dosi elevate, al di sopra di determinati valori soglia, questi cambiamenti producono danni acuti come bruciaciture, fibrillazione ventricolare o sintomi simili a quelli della febbre. Se i campi elettromagnetici sono deboli e le dosi basse, questi cambiamenti sono talmente irrilevanti da non ripercuotersi direttamente sulla salute. Le normative attuali devono contemplare limiti d'esposizione fissati in modo tale da prevenire conseguenze note, gravi e dannose in caso di uso quotidiano.

Oltre a questi effetti comprovati, si sospetta che i campi elettromagnetici possano comportare delle conseguenze anche in caso di esposizione debole al di sotto dei valori conosciuti. Molti studi rilevano ad esempio una correlazione importante tra la frequenza della leucemia infantile e i campi magnetici creatisi attorno alle reti di approvvigionamento elettrico. Visto però che i meccanismi basilari del fenomeno non sono chiari, l'International Agency for Research on Cancer (IARC) ha classificato questi campi solo come "eventualmente cancerogeni" invece che "sicuramente" o "probabilmente cancerogeni". È stato inoltre accertato che i campi elettromagnetici ad alta frequenza dei telefoni cellulari possono modificare debolmente l'attività cerebrale, anche se non è ancora chiaro se e in quale misura questi cambiamenti incidono sulla salute.

Attualmente non è possibile individuare un nesso tra l'uso assiduo del telefono cellulare e l'insorgere del tumore al cervello. Nemmeno l'influsso delle radiazioni generate dalle antenne per la telefonia mobile sullo stato psico-fisico delle persone che vivono nelle loro vicinanze (disturbi del sonno, mal di testa e altri sintomi generali) è scientificamente provato, ma non è nemmeno stato studiato a fondo.

Le fonti di inquinamento elettromagnetico rilevanti ai fini della vigente normativa (LR 27/93, LR 29/93) presenti sul territorio comunale di Martellago sono sostanzialmente una serie di elettrodotti ad alta tensione e una serie di Stazioni Radio Base, la cui attività è sostanzialmente collegata alla telefonia mobile, la cui attività è monitorata dall'Arpav.



Dal 2003 La regione Veneto e l'ufficio del Magistrato alle acque hanno condotto una ricerca denominata "Progetto di Monitoraggio del territorio attraverso metodologie di Telerilevamento nel bacino scolante della Laguna di Venezia". Tale ricerca, per mezzo di analisi automatica di rilevamenti satellitari, ha portato all'individuazione di alcuni siti potenzialmente interessati dalla presenza di discariche.

La verifica in loco ed il controllo incrociato con le informazioni in possesso degli uffici comunali interessati ha portato alla validazione delle informazioni acquisite.

Nel caso di Martellago la verifica ha messo in evidenza la presenza dei seguenti siti:

S_617 S_625 S_635 S_638 S_652

Questi siti sono localizzati in aree adiacenti al Marzenego in località Maerne. Costituiscono discariche dismesse di 2^a categoria tipo A per inerti di cui al punto 4.2.3.1 della Delibera del Comitato Interministeriale art. 5 del D.P.R. 915/82.

S_542

Costituisce un ex cava adibita a discarica di rifiuti solidi urbani con autorizzazione prefettizia tra la fine degli anni '60 e l'inizio degli anni '70. L'esatta estensione della discarica risulta essere più grande di quanto rappresentato nella telerilevazione. La discarica è dismessa e coperta da uno strato di terreno coltivato. Nel 1995 è segnato l'affioramento di rifiuti durante le lavorazioni agricole.

C27

E' un'ex cava situata tra via Roviego ed il Marzenego, riempita nel 1976 di rifiuti solidi urbani, previa relazione tecnica del comune e successiva Commissione per l'idoneità presso la Prefettura ai sensi dell'art. 24 della Legge 366 del 1941.

Area SITAL

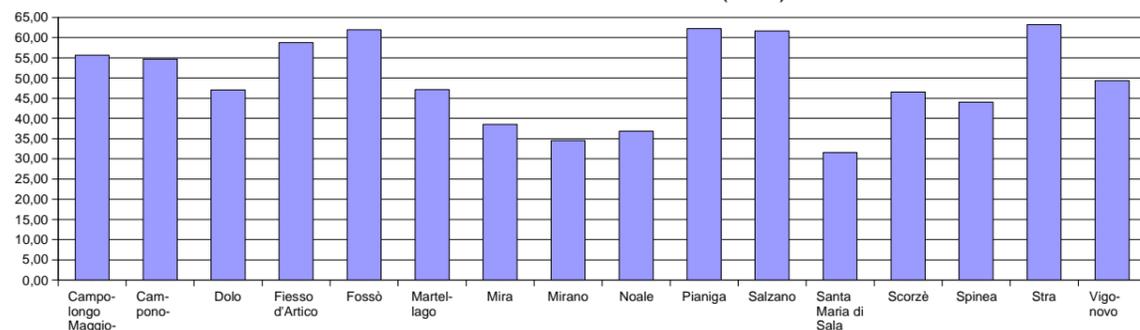
Area di pertinenza della fabbrica SITAL localizzato in via cattaneo in località Olmo. E' contrassegnato come sito inquinato in cui nel 1988, a seguito di accertamenti, è stato rilevato un interrimento di amianto. La Provincia, dopo le opportune verifiche ha dato le disposizioni per la messa in sicurezza. Con delibera di giunta comunale n 177 del 12.07.2000 è stato approvato il progetto di messa in sicurezza. Il sito non risulta bonificato.

D7 - Comune di Salzano

Ex cava adibita a discarica non autorizzata, localizzata nel comune di Salzano in via Gorizia, in posizione adiacente al confine comunale di Martellago. La discarica risulta essere stata utilizzata per rifiuti speciali, rifiuti solidi urbani, Rifiuti tossico nocivi, Rifiuti speciali assimilabili agli urbani e percolato e non risulta essere bonificata. La Telerilevazione mette in evidenza un'area di sedime della discarica più ampia di quella risultante dal censimento delle discariche non autorizzate della provincia di Venezia, debordante dal confine comunale verso Martellago.

Si mette in evidenza come almeno due siti sopraelencati potrebbero pregiudicare programmi in corso in fase di avanzata progettazione. Risulta infatti che la bretella di collegamento tra 515 e via Roma, da realizzarsi va ad interferire con la discarica D7 mentre il progetto di risezionamento del rio storto potrebbe interferire con la discarica C27.

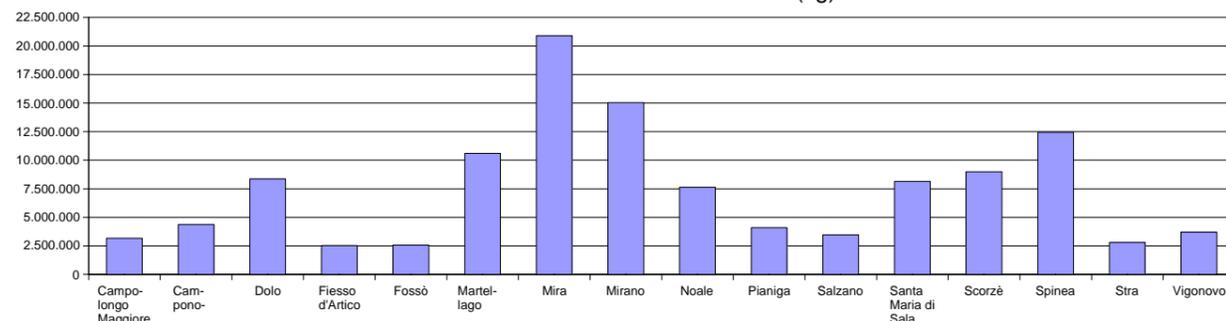
Percentuale RD su bacino VE4 (Gwh)



Comune	RD %
Campagna Lupia	55,51
Campolongo Maggiore	55,65
Camponogara	54,66
Dolo	47,02
Fiesso d'Artico	58,75
Fossò	61,94
Martellago	47,13
Mira	38,52
Mirano	34,58
Noale	36,82
Pianiga	62,24
Salzano	61,63
Santa Maria di Sala	31,60
Scorzè	46,56
Spinea	44,00
Stra	63,18
Vigonovo	49,33

Comune	Kg
Campagna Lupia	2.381.431
Campolongo Maggiore	3.165.462
Camponogara	4.362.630
Dolo	8.360.934
Fiesso d'Artico	2.519.274
Fossò	2.558.672
Martellago	10.598.925
Mira	20.889.427
Mirano	15.036.324
Noale	7.634.359
Pianiga	4.084.153
Salzano	3.456.911
Santa Maria di Sala	8.137.554
Scorzè	8.995.449
Spinea	12.436.642
Stra	2.791.279
Vigonovo	3.690.878

Produzione totale di rifiuti anno 2005 (kg)



Il comune di Martellago, con una popolazione di 19.824 abitanti, è uno dei dieci comuni più popolosi della Provincia di Venezia e nell'ambito del territorio del miranese contribuisce a circa il 15% degli abitanti totali. Le attività economiche prevalenti riguardano il settore terziario, l'industria e l'agricoltura.

FONTE ENERGETICHE

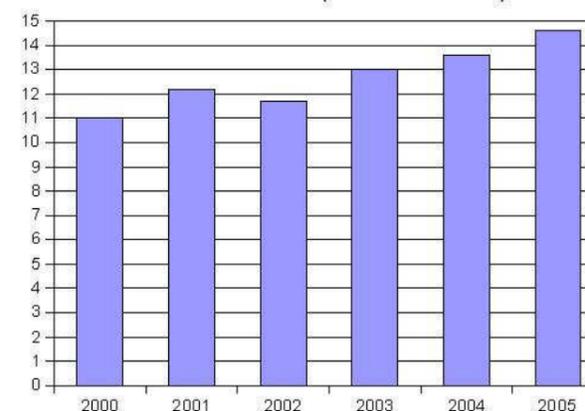
Per quanto riguarda i consumi di energia elettrica non esistono dati utilizzabili a livello comunale, tuttavia è possibile dedurre un trend di consumo dall'analisi dei consumi a livello regionale. La provincia di Venezia è, infatti, la provincia con il più alto consumo di energia elettrica sia totale che rapportata al numero di abitanti.

Per il consumo di metano il comune di Martellago registra un utilizzo di circa 18,8 milioni di m³/anno. Negli ultimi 5 anni si registra un graduale aumento del consumo in linea con l'andamento dei consumi della Provincia di Venezia e della Regione Veneto.

RISORSE IDRICHE

La totalità della popolazione è connessa alla rete acquedottistica che registra una elevata percentuale di perdite (34%). Si registrano 6713

Consumo di metano (milioni di m3/anno)



utenze di acquedottistiche e 4843 utenze di fognatura nera, corrispondenti quindi al 72% della rete idrica. I volumi d'acqua scaricati e collettati in fognatura derivano prevalentemente dall'uso domestico e si attestano a circa 1.443.682 litri.

Volumi da scarichi civili	Volumi da scarichi industriali
1.325.357 mc	118.325 mc

Dal rapporto dell'ACM, ente che gestisce il servizio idrico integrato nel territorio comunale di Martellago, risulta inoltre che il piano generale di acquedotto è stato adottato nel 1975, piano di cui è in corso l'aggiornamento e l'informatizzazione basata sulla costruzione del modello matematico di acquedotto.

Nel territorio non vengono evidenziate particolari criticità né dal punto di vista della rete acquedottistica, né da quello della rete fognaria. Si evidenzia come in comune di Martellago le vasche di prima pioggia siano ubicate in località Via Roma, e che la fognatura di Martellago confluisca a valle nella rete fognaria di Zelarino, nel

comune di Venezia.

RIFIUTI E RICICLAGGIO

La produzione di rifiuti nell'anno 2005 è stata di 10.598.925 Kg; in relazione al numero di abitanti la produzione pro capite di rifiuti è stata quindi di 535 Kg (1,5 Kg al giorno).

La gestione dei rifiuti nel territorio comunale di Martellago è basata sulla raccolta differenziata che nel 2005 si è attestata intorno al 48,33% dei rifiuti totali, percentuale in linea con la media del bacino di utenza ma superiore alla media totale della provincia (34%).

La raccolta del multimateriale (plastica, vetro, alluminio), dei rifiuti umidi organici e delle ramaglie si effettua con la raccolta stradale da campane o contenitori opportunamente dislocati nel territorio. Per carta e cartone si effettua un servizio di raccolta porta a porta per i centri abitati di Martellago, Maerne e Olmo; in tutte le zone periferiche del territorio comunale sono invece dislocate apposite campane. Per rifiuti inerti o ingombranti e oli esausti è previsto il conferimento direttamente all'ecocentro in località Maerne.

COMUNE DI MARTELLAGO	Kg
RACCOLTA DIFFERENZIATA	5.073.803
Forsu	952.960
Verde	1.997.360
Vetro	9.960
Carta e cartone	1.007.960
Multimateriale	755.200
Altro recuperabile	167.699
BENI DUREVOLI	84.825
RIFIUTI PARTICOLARI	27.839
RIFIUTO RESIDUO	5.423.580
RIFIUTI TOTALI	10.497.383

Diagramma di flusso sulla viabilità esistente - fonte Provincia Venezia

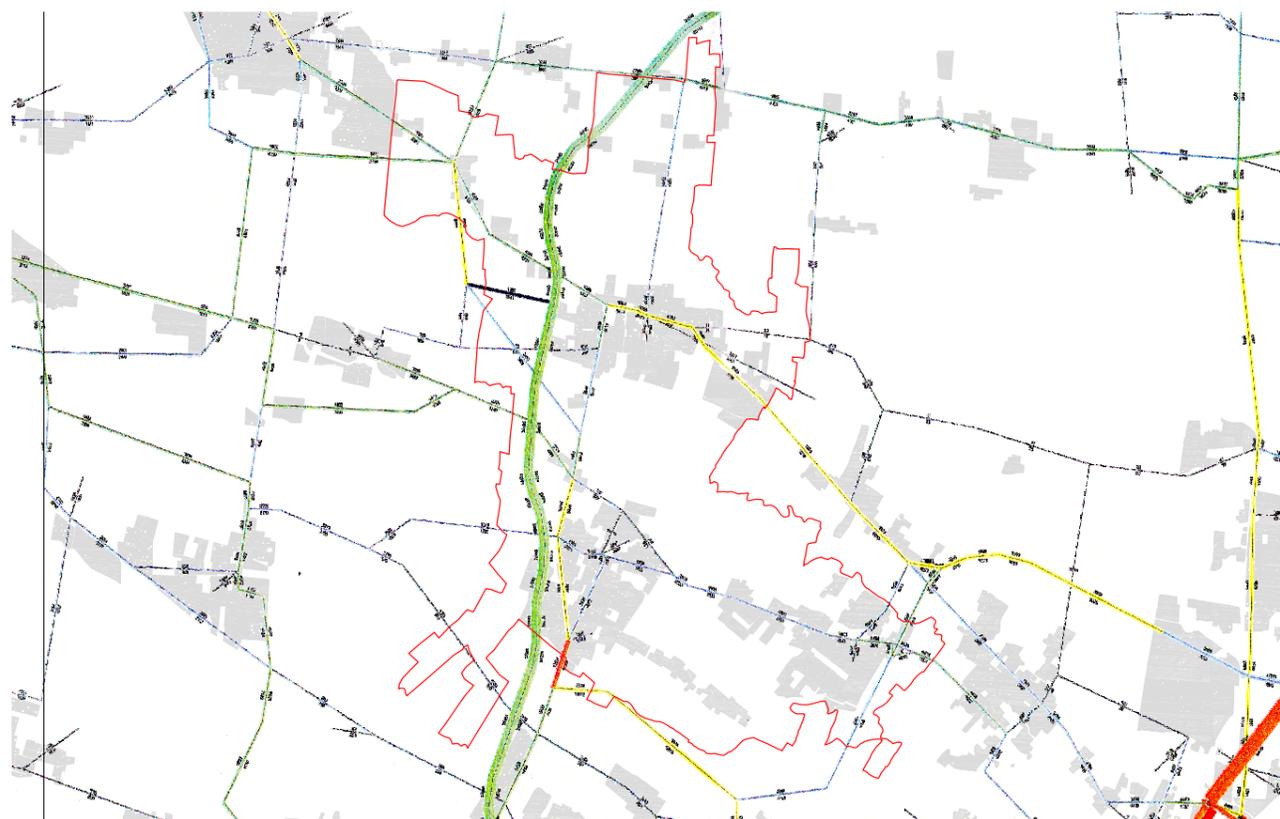
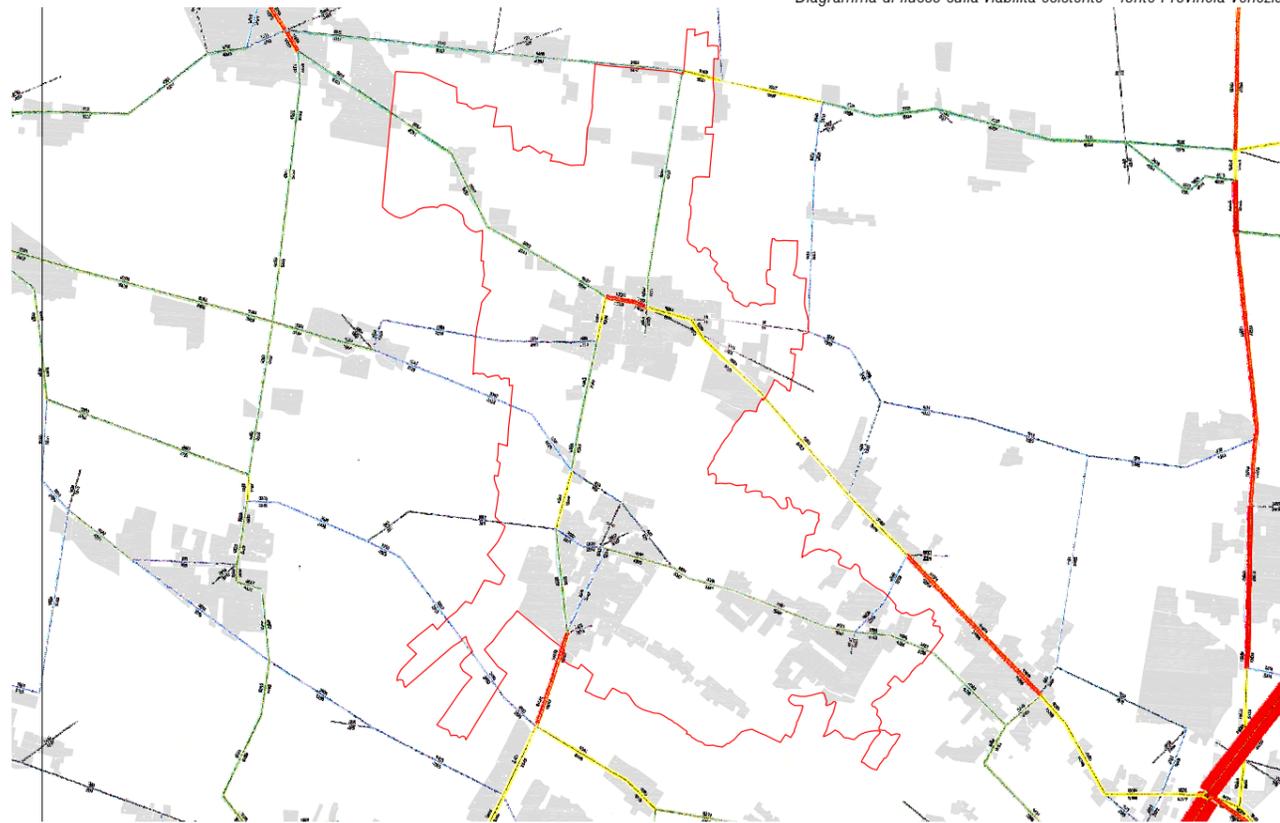
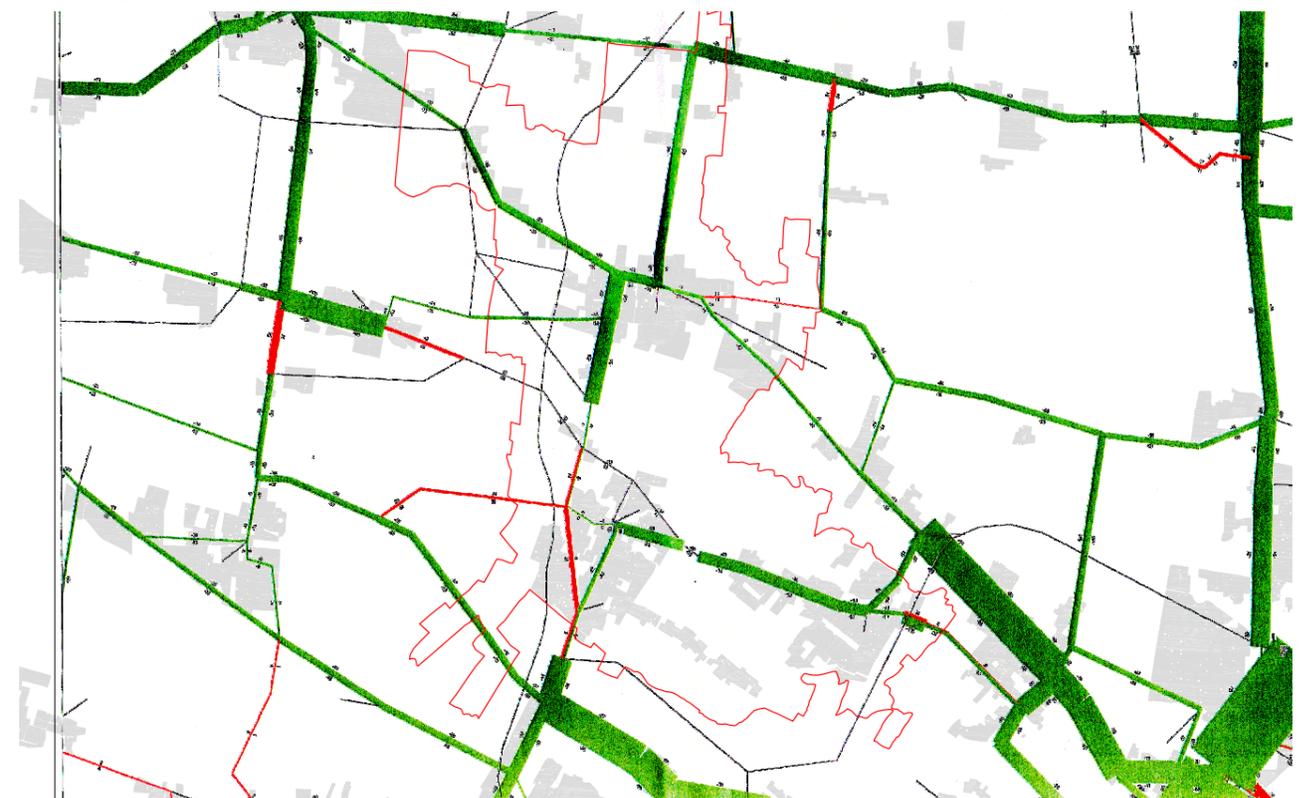


Diagramma di flusso con Passante Autostradale e viabilità complementare prevista - fonte Provincia Venezia

Scenario con Passante Autostradale
 Variazione sulla viabilità esistente



Le strutture delle viabilità nel comprensorio del Milanese tende ad assumere una configurazione radiocentrica convergente su Mestre. Gli assi principali sono costituiti da Via Castellana e Via Milanese. Dallo schema allegato appare inoltre come altri assi secondari affiancano le viabilità principale in funzione di collegamento Est-Ovest come Via Roviego (Via Olmo Via Morosini).

L'importanza del collegamento con Venezia e Mestre è ulteriormente testimoniato dall'analisi della matrice origine destinazione degli spostamenti casa lavoro rilevati nel censimento ISTAT 2001 la cartografia allegata testimonia una forte gravitazione del territorio di Martellago verso Mestre e Venezia. Emerge inoltre come me quota consistente delle forza lavoro resta comunque in loco evidenziando l'esistenza di una realtà territoriale dotata di forte identità.

Dall'analisi comparata della matrice origine destinazione e dello schema dei flussi appare come al sistema radiocentrico convergente su Mestre si sovrappone un sistema di relazioni Nord sud che connette e mette in relazione le varie Realtà urbane determinando un vero e proprio sistema di rete.

L'asse principale nord-sud è costituito dalla S.P. 36 che unisce Spinea, Mirano, Martellago con Mira e Marghera.

A Martellago le relazione nord-sud è fortemente limitata dalle presenza della ferrovia Mestre Castelfranco e che determina una cesura netta del sistema urbano causando una forte tensione viabilistica in corrispondenza del passaggio a livello di Maerne.

infrastrutture e mobilità PENDOLARISMO NEL MIRANESE

Pendolarismo di Lavoro Totale		Origini								
		Martellago	Mirano	Noale	Salzano	S. M. di Sal	Scorze'	Spinea	Venezia	Altro
Pop. Attiva		8.515	10.953	6.564	5.156	6.496	7.698	10.318	107.261	
Tot. Spost.		7.192	9.220	5.452	4.368	5.399	6.379	8.925	89.260	
Destinazioni	Martellago	1775	132	125	199	48	242	212	705	465
		24,7%	1,4%	2,3%	4,6%	0,9%	3,8%	2,4%	0,8%	
	Mirano	244	3315	271	386	522	138	585	764	1813
		3,4%	36,0%	5,0%	8,8%	9,7%	2,2%	6,6%	0,9%	
	Noale	188	228	1837	285	222	221	159	261	1067
		2,6%	2,5%	33,7%	6,5%	4,1%	3,5%	1,8%	0,3%	
	Salzano	130	199	173	1019	97	102	123	172	296
		1,8%	2,2%	3,2%	23,3%	1,8%	1,6%	1,4%	0,2%	
	S. M. di Sala	134	729	348	216	2123	118	199	298	2064
		1,9%	7,9%	6,4%	4,9%	39,3%	1,8%	2,2%	0,3%	
	Scorze'	349	127	420	283	87	2485	126	503	1416
		4,9%	1,4%	7,7%	6,5%	1,6%	39,0%	1,4%	0,6%	
	Spinea	237	367	61	159	124	63	1905	847	711
		3,3%	4,0%	1,1%	3,6%	2,3%	1,0%	21,3%	0,9%	
	Venezia	2999	2182	876	1137	643	1208	4207	75018	32196
		41,7%	23,7%	16,1%	26,0%	11,9%	18,9%	47,1%	84,0%	
	Altro	1136	1941	1341	684	1533	1802	1409	10692	
15,8%		21,1%	24,6%	15,7%	28,4%	28,2%	15,8%	12,0%		

Pendolarismo di Lavoro totale solo Auto privata		Origini								
		Martellago	Mirano	Noale	Salzano	S. M. di Sal	Scorze'	Spinea	Venezia	Altro
Pop. Attiva		8.515	10.953	6.564	5.156	6.496	7.698	10.318	107.261	
Tot. Spost.		7.192	9.220	5.452	4.368	5.399	6.379	8.925	89.260	
Destinazioni	Martellago	771	12	20	23	2	33	25	139	46
		10,7%	0,1%	0,4%	0,5%	0,0%	0,5%	0,3%	0,2%	
	Mirano	27	1357	22	55	80	7	112	160	209
		0,4%	14,7%	0,4%	1,3%	1,5%	0,1%	1,3%	0,2%	
	Noale	26	33	829	54	35	37	14	51	130
		0,4%	0,4%	15,2%	1,2%	0,6%	0,6%	0,2%	0,1%	
	Salzano	16	26	40	472	13	14	20	15	29
		0,2%	0,3%	0,7%	10,8%	0,2%	0,2%	0,2%	0,0%	
	S. M. di Sala	12	119	52	15	775	8	22	42	216
		0,2%	1,3%	1,0%	0,3%	14,4%	0,1%	0,2%	0,0%	
	Scorze'	53	10	67	49	3	1050	9	93	176
0,7%		0,1%	1,2%	1,1%	0,1%	16,5%	0,1%	0,1%		
Spinea	56	58	8	20	13	5	821	182	61	
	0,8%	0,6%	0,1%	0,5%	0,2%	0,1%	9,2%	0,2%		
Venezia	1036	715	374	385	196	402	1521	51442	15623	
	14,4%	7,8%	6,9%	8,8%	3,6%	6,3%	17,0%	57,6%		
Altro	157	222	163	70	208	214	196	3290		
	2,2%	2,4%	3,0%	1,6%	3,9%	3,4%	2,2%	3,7%		

Pendolarismo di Lavoro mobilità alternativa		Origini								
		Martellago	Mirano	Noale	Salzano	S. M. di Sal	Scorze'	Spinea	Venezia	Altro
Pop. Attiva		8.515	10.953	6.564	5.156	6.496	7.698	10.318	107.261	
Tot. Spost.		7.192	9.220	5.452	4.368	5.399	6.379	8.925	89.260	
Destinazioni	Martellago	912	117	103	166	45	196	178	536	397
		12,7%	1,3%	1,9%	3,8%	0,8%	3,1%	2,0%	0,6%	
	Mirano	199	1787	233	305	422	125	430	575	1516
		2,8%	19,4%	4,3%	7,0%	7,8%	2,0%	4,8%	0,6%	
	Noale	150	177	923	214	171	165	131	187	891
		2,1%	1,9%	16,9%	4,9%	3,2%	2,6%	1,5%	0,2%	
	Salzano	109	159	124	510	80	85	99	147	257
		1,5%	1,7%	2,3%	11,7%	1,5%	1,3%	1,1%	0,2%	
	S. M. di Sala	115	579	286	194	1264	107	165	240	1774
		1,6%	6,3%	5,2%	4,4%	23,4%	1,7%	1,8%	0,3%	
	Scorze'	274	102	312	212	75	1261	99	380	1167
3,8%		1,1%	5,7%	4,9%	1,4%	19,8%	1,1%	0,4%		
Spinea	171	299	48	134	107	55	966	641	618	
	2,4%	3,2%	0,9%	3,1%	2,0%	0,9%	10,8%	0,7%		
Venezia	1755	1331	441	681	418	723	2378	19316	14693	
	24,4%	14,4%	8,1%	15,6%	7,7%	11,3%	26,6%	21,6%		
Altro	917	1624	1103	578	1266	1500	1122	6864		
	12,8%	17,6%	20,2%	13,2%	23,4%	23,5%	12,6%	7,7%		

ORIGINI		DESTINAZIONI			
		In loco	Venezia	Miranese	Altre
Martellago	Tot.	24,68%	41,70%	17,83%	15,80%
	Auto	43,44%	34,54%	14,82%	13,82%
	No Auto	51,38%	58,52%	79,41%	80,72%
Mirano	Tot.	35,95%	23,67%	19,33%	21,05%
	Auto	40,94%	32,77%	14,48%	11,44%
	No Auto	53,91%	61,00%	80,42%	83,67%
Noale	Tot.	33,69%	16,07%	25,64%	24,60%
	Auto	45,13%	42,69%	14,95%	12,16%
	No Auto	50,24%	50,34%	79,11%	82,25%
Salzano	Tot.	23,33%	26,03%	34,98%	15,66%
	Auto	46,32%	33,86%	14,14%	10,23%
	No Auto	50,05%	59,89%	71,40%	84,50%
S. M. di S.	Tot.	39,32%	11,91%	20,37%	28,39%
	Auto	36,50%	30,48%	13,27%	13,57%
	No Auto	59,54%	65,01%	81,82%	82,58%
Scorze'	Tot.	38,96%	18,94%	13,86%	28,25%
	Auto	42,25%	33,28%	11,76%	11,88%
	No Auto	50,74%	59,85%	82,92%	83,24%
Spinea	Tot.	21,34%	47,14%	15,73%	15,79%
	Auto	43,10%	36,15%	14,39%	13,91%
	No Auto	50,71%	56,52%	78,49%	79,63%

Come gli altri comuni del Miranese, anche Martellago tende a gravitare sul capoluogo provinciale. Per valutare il fenomeno sono state ricostruite le matrici di origine e destinazione degli spostamenti per lavoro dai dati del censimento della popolazione italiana del 2001.

Fra i comuni del Miranese, Martellago risulta essere dopo Spinea il comune con il maggior numero di spostamenti per lavoro in direzione Venezia (41,7%) di cui il 40% avviene in auto ed il restante 60% con mobilità alternativa. Risulta inoltre essere un comune in cui la permanenza in loco a fini lavorativi è meno rilevante della media del miranese. Solo il 24,68% della popolazione attiva di Martellago lavora il loco, contro il 39% di Scorze' o il 36% di Mirano.

La polarizzazione degli spostamenti sui nuclei del comune stesso e sul capoluogo è inoltre testimoniata da minori spostamenti verso il miranese (17,83%) e verso altre destinazioni (15,8%). Questo fenomeno risulta ulteriormente evidenziato dalle carte tematiche che rappresentano l'entità degli spostamenti

Diagramma degli spostamenti con origine Martellago

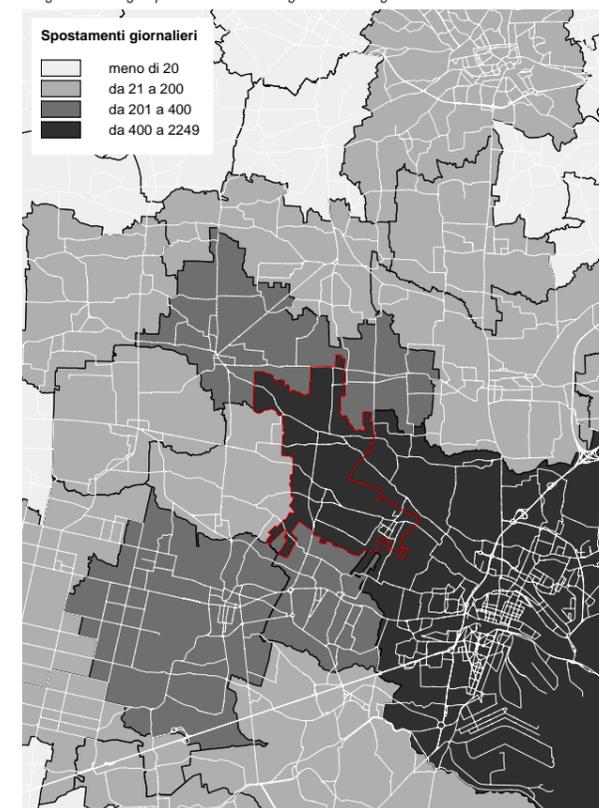
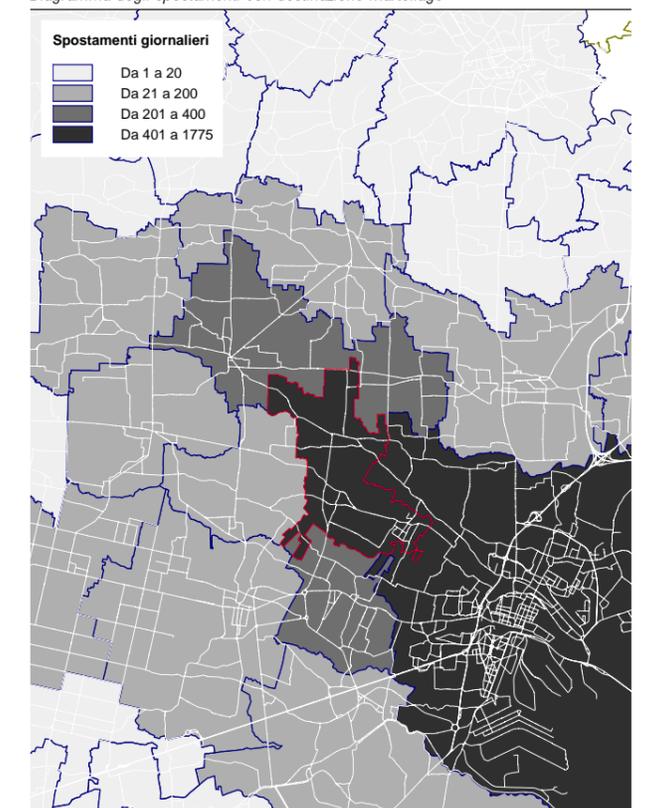
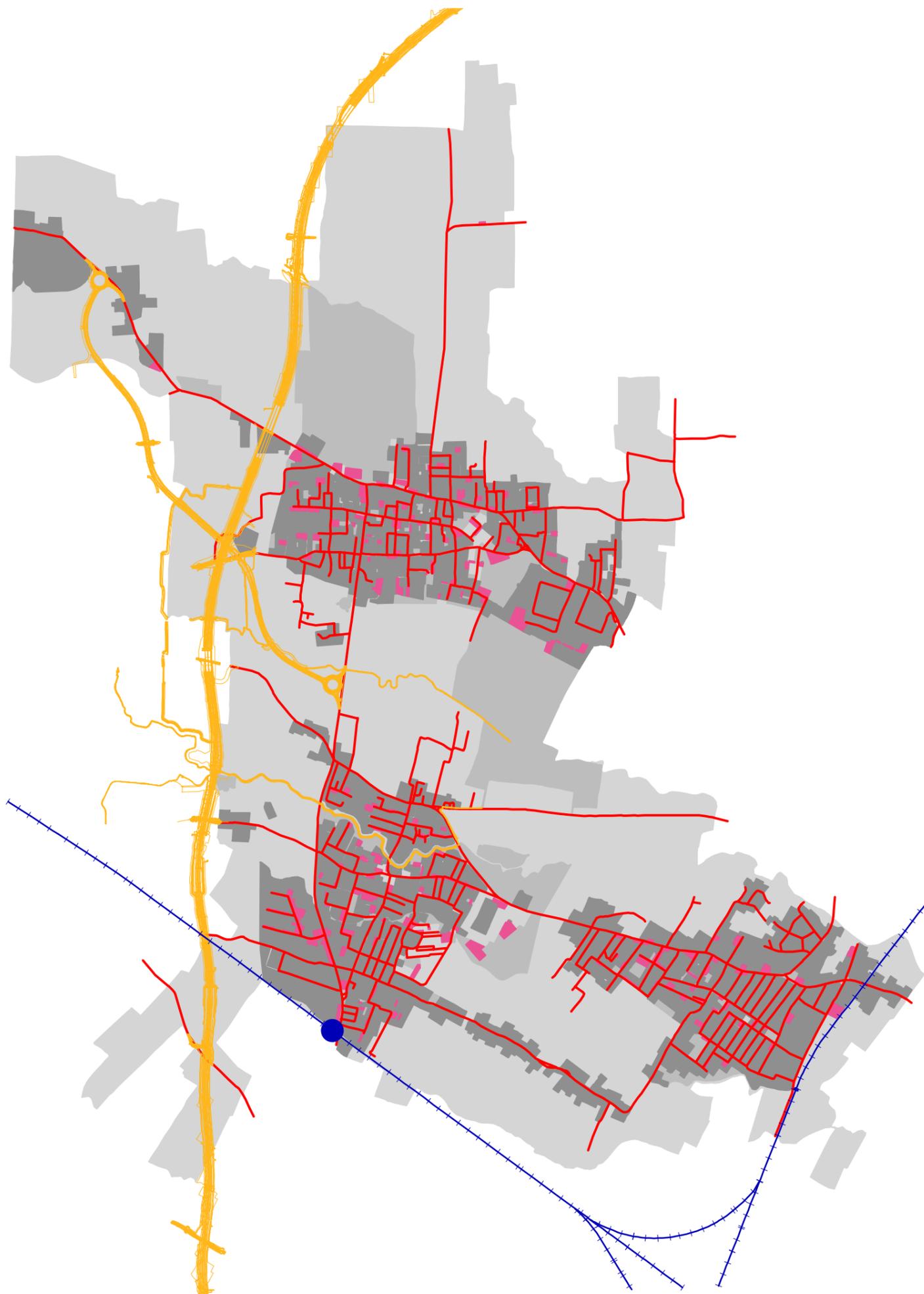


Diagramma degli spostamenti con destinazione Martellago





I nuclei abitati che compongono oggi il territorio urbano di Martellago sono sorti intorno agli insediamenti originari collocati in prossimità degli incroci dei percorsi storicamente consolidati. La natura lineare e sostanzialmente rurale ed a bassa densità degli insediamenti storici ha causato nel tempo il consolidarsi dell'urbanizzazione recente lungo gli assi storici. La crescita urbanistica si è poi originata per addizioni successive a partire dalla cortina principale determinando nel tempo la formazione di una maglia urbana strettamente connessa alla viabilità principale. Gli assi fondamentali che strutturano il territorio sono costituiti in direzione est-ovest dalla SS 245 Castellana e dalla S.P. 38 Via Ca' rossa - Via Olmo - Via Selvanese ed in direzione nord-sud la SP 36 per Spinea e via Canove in direzione Peseggia.

Martellago

La struttura viabilistica del Nucleo di Martellago è fortemente condizionata dalla cortina edilizia formata lungo via Castellana. Verso sud, ulteriori espansioni urbanistiche si sono attestate sugli assi di via Friuli e via Trento, paralleli a via castellana che si riconnettono alla castellana per mezzo di via Roma ad est e per mezzo di un innesto canalizzato in prossimità degli impianti sportivi ad est. Verso nord, le espansioni recenti risultano meno strutturate, sono infatti servite da una viabilità a pettine direttamente connessa a via castellana ed a via Morosini. Il collegamento in direzione Nord-Sud è assicurato da Via Roma e da via Canove che vanno a connettersi al tratto centrale della castellana, causando delle condizioni localizzate di tensione viabilistica.

Maerne

Il nucleo abitato di Maerne si espande a partire dall'incrocio tra via Roviego-via Olmo e via Stazione-via Rialto i quadranti urbani che si sono andati formando presentano una struttura reticolare a maglia orientata sugli assi principali. L'abitato è cinto a nord ed ad est dalla viabilità extraurbana che forma una circonvallazione di attraversamento al centro. Nel tempo, lungo la SP 36 si sono attestati una serie di insediamenti industriali e terziari collegati ad essa per mezzo di una viabilità a pettine direttamente connessa alla circonvallazione. Tale condizione forma una serie nutrita di innesti lungo camionabile di Spinea, causando condizioni localizzate di tensione viabilistica.

Più a sud la S.P. oltrepassa la ferrovia con un passaggio a livello di cui è prevista l'eliminazione e la sostituzione con sottopassaggio, nel quadro degli interventi per il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale.

Olmo

L'abitato di Olmo è interessato in direzione est-ovest dall'asse di Via Olmo-Via selvanese e in direzione Nord-Sud da via Olmo che ricollega il sistema viabilistico a via Castellana e via Frassinelli che si ricollega alla S.P. 36 in corrispondenza di Maerne, formando così una viabilità alternativa a via Olmo. Tra via Frassinelli e via Selvanese il tessuto urbano si sviluppa in modo reticolare mentre negli altri quadranti il tessuto abitato è strutturato su viabilità di penetrazione a pettine direttamente connessa agli assi principali.

IL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Il piano Urbano del Traffico del comune di Martellago, redatto nel 1996, riporta una serie di analisi e valutazioni che risultano ancora di attualità per la valutazione della struttura viabilistica comunale:

1) I flussi viabilistici lungo via Castellana e Via Olmo sono paragonabili sia quantitativamente che qualitativamente, i due assi hanno equivalenti modalità di utilizzo come collegamento in direzione di Mestre con un diagramma orario con picchi di andata alla mattina e di ritorno al pomeriggio che denota una relazione di pendolarismo in direzione da ovest ad est.

2) Via Canove presenta un'intenso utilizzo con picchi legati al pendolarismo alla mattina in direzione Peseggia ed alla sera in direzione Martellago, si evidenzia quindi un ruolo importante di Via Canove per il collegamento del quadrante urbano di Martellago in direzione del Trevigiano.

3) Lungo la S.P. 36 le condizioni del traffico appaiono molto pesanti lungo tutto l'arco della giornata senza evidenziare una direzione predominante di pendolarismo. In particolare è rilevata la presenza di un flusso consistente di veicoli commerciali (circa il 16% del totale).

4) L'innesto di via Roma con la Castellana appare disturbato da un flusso di svolta dal centro di Martellago in direzione sud che ostruisce il flusso principale est-ovest.

5) All'incrocio di via Olmo appare predominante il proseguimento (70% dei flussi provenienti da Maerne) in direzione Mestre rispetto alla svolta in direzione Zelarino-Castellana (30%), evidenziando quindi il ruolo alternativo alla Castellana di questo asse viabilistico.

IL PASSANTE AUTOSTRADALE DI MESTRE

L'assetto viabilistico complessivo della viabilità comunale sarà fortemente influenzato dalla realizzazione del Passante Autostradale di Mestre e dalle relative opere complementari. Allo stato attuale il progetto prevede l'innesto del casello con via castellana a monte di Martellago in località Boschi e con via Roma fra Martellago e Maerne. Il comune è altresì interessato da un'opera complementare di seconda fascia che consente di deviare a valle dell'abitato di Martellago eventuali flussi di attraversamento.

L'assetto così modificato rischia di non risolvere alla radice i problemi già esistenti di collegamento con il territorio ed appesantire le condizioni di alcuni nodi critici della viabilità comunale.

Flussogramma degli spostamenti su Autobus urbani (flussi verdi) ed extraurbani (flussi rossi) (Piano di Bacino del trasporto pubblico locale, Provincia di Venezia 2003)

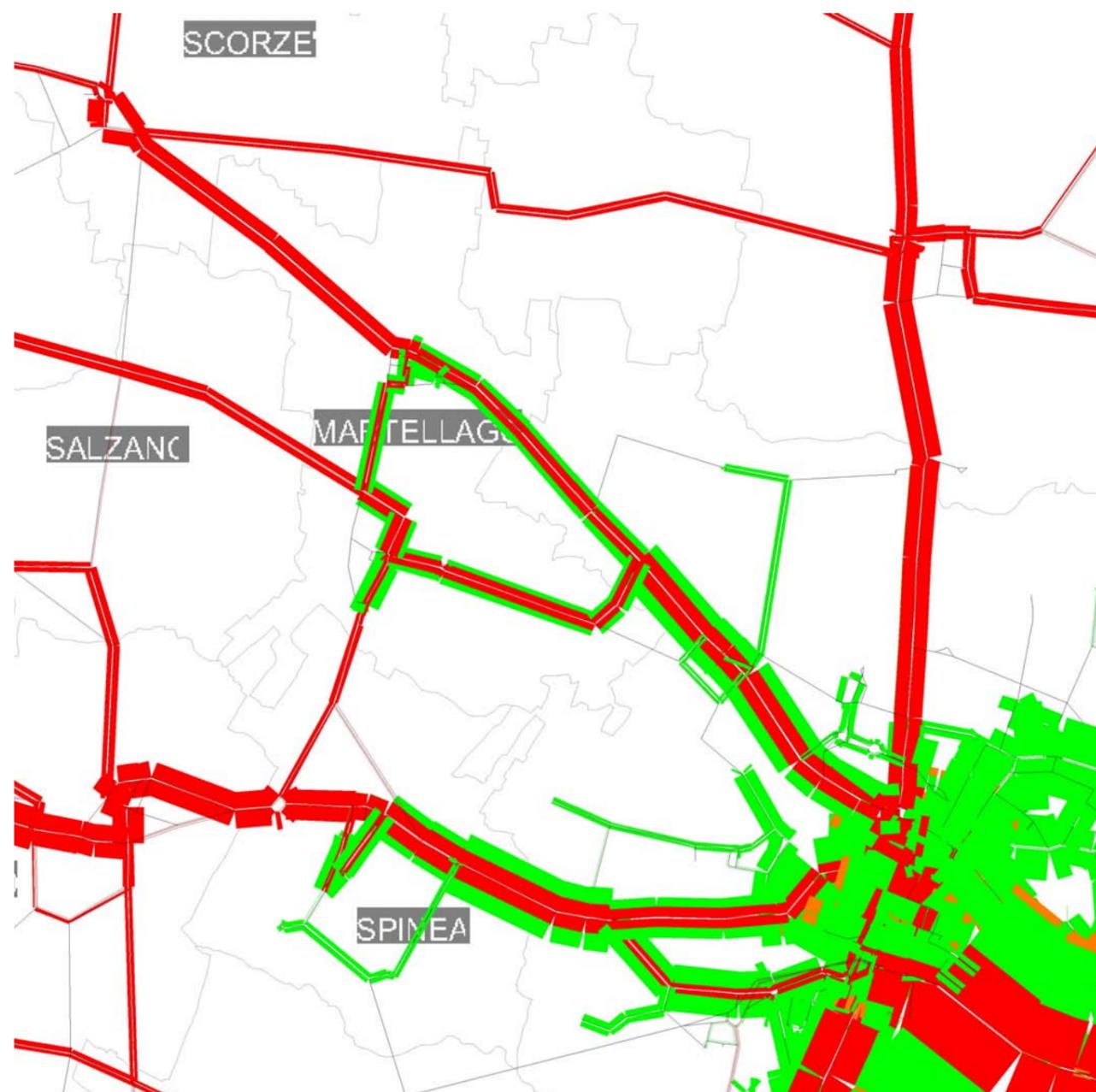


Tabella di origine e destinazione degli abbonati ACTV dato medio inverno 1999 (Piano di Bacino del trasporto pubblico locale, Provincia di Venezia 2003)

	Martellago	Mirano	Noale	S.M.d.S.	Salzano	Scorzè	Spinea	Venezia	Altro	Tot
Martellago	10	190	19	1	4	0	3	810	16	1053
Mirano	2	114	1	11	0	1	11	1191	18	1349
Noale	1	207	2	0	6	0	3	146	2	367
S.M. di sala	1	323	0	14	0	0	2	135	1	476
Salzano	0	145	9	0	0	0	1	212	5	372
Scorzè	11	153	0	1	1	49	2	472	138	827
Spinea	2	273	3	12	1	2	15	1606	19	1933
Venezia	371	5	50	63	56	5	188	2	865	1605
Altro	17	483	6	3	1	10	11	7915	3658	12104
tot	415	1893	90	105	69	67	236	12489	4722	20086

La natura policentrica del territorio comunale di Martellago e la vicinanza con l'area urbana di Mestre e Venezia, verso cui Martellago tende a gravitare rende necessario disporre di una rete di trasporto pubblico efficiente e capillare. Il comune di Martellago è interessato dalla presenza del servizio di trasporto pubblico automobilistico, gestito dall'ACTV e ferroviario gestito dalle FFSS, in attesa che sia attivato il servizio ferroviario metropolitano regionale. I vari servizi di trasporto pubblico dovranno, in prospettiva formare un sistema integrato di interconnessione

Servizio Automobilistico

Il territorio di Martellago è attualmente interessato da due linee extraurbane e due linee urbane: Venezia-Scorzè (Linea 6E) che assicura il collegamento lungo via Castellana e Venezia-Noale (Linea 5E) sulla direttrice di via Olmo. Linea 20 sulla direttrice Martellago-trivignano-Stazione FS e Linea 21 sulla direttrice Maerne-Olmo-Stazione Fs, ambedue con capolinea a Martellago all'intersezione tra Via Trento e via Friuli, in prossimità degli impianti sportivi. Si riporta nella pagina accanto il grafo della rete di trasporto automobilistico pubblico, da cui è possibile notare come i vari centri del territorio di Martellago siano serviti da un'anello di circolazione di mezzi urbani ed extraurbani che assicura un buon livello di servizio all'interno del territorio comunale e verso l'esterno. Si riporta inoltre una tabella di origine-destinazione degli utenti abbonati in cui è possibile notare la fortissima gravitazione verso il capoluogo e verso Mirano, in cui sorge il polo scolastico superiore. Le altre destinazioni hanno un peso molto limitato negli spostamenti in autobus.

Servizio Ferroviario

La linea ferroviaria Castellfranco-Venezia effettua una fermata locale nel territorio comunale di Martellago in località Maerne. La stazione, localizzata lungo la strada provinciale per Spinea-Mirano come risulta dalle tabelle della rete ferroviarie è intensamente utilizzata dalla popolazione locale e dei territori limitrofi. La stazione di Maerne è interessata dal progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale che prevede il potenziamento della linea e la realizzazione di un parcheggio di scambio.

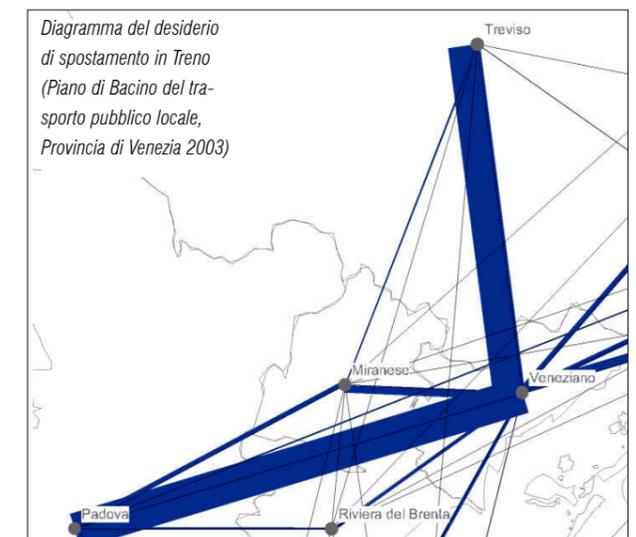
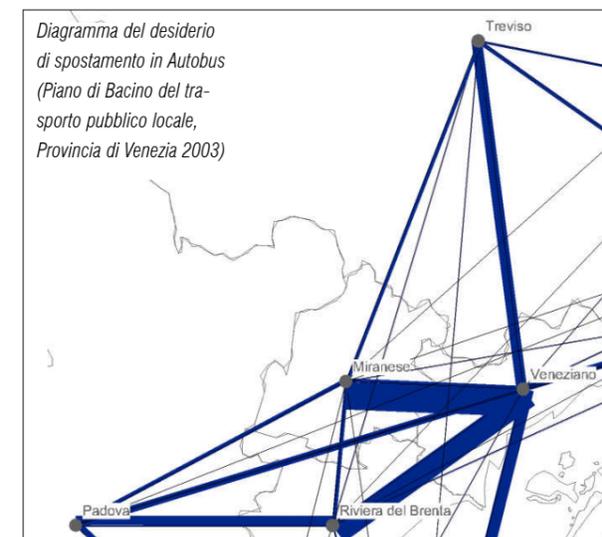
Si riportano a piè di pagina due tabelle di traffico ferroviario che esprimono rispettivamente la quantità assoluta di viaggiatori ed il diagramma fiume di capacità della linea. Dalle tabelle si osserva come la ferrovia sia utilizzata come mezzo per spostamenti di lunga percorrenza, in particolare verso Venezia.

Si allegano inoltre due diagrammi di desiderio di spostamento in autobus ed in treno, da cui si nota come per gli spostamenti di breve percorrenza sia nettamente preferito l'autobus, mentre il treno viene percepito come mezzo per spostamento tra capoluoghi.

Allo stato attuale si mette in evidenza come l'integrazione tra autobus, treno e bicicletta sia scarsa. L'autobus infatti percorre solo una parte di viale della stazione svoltando verso Martellago all'altezza di via Frassinelli.

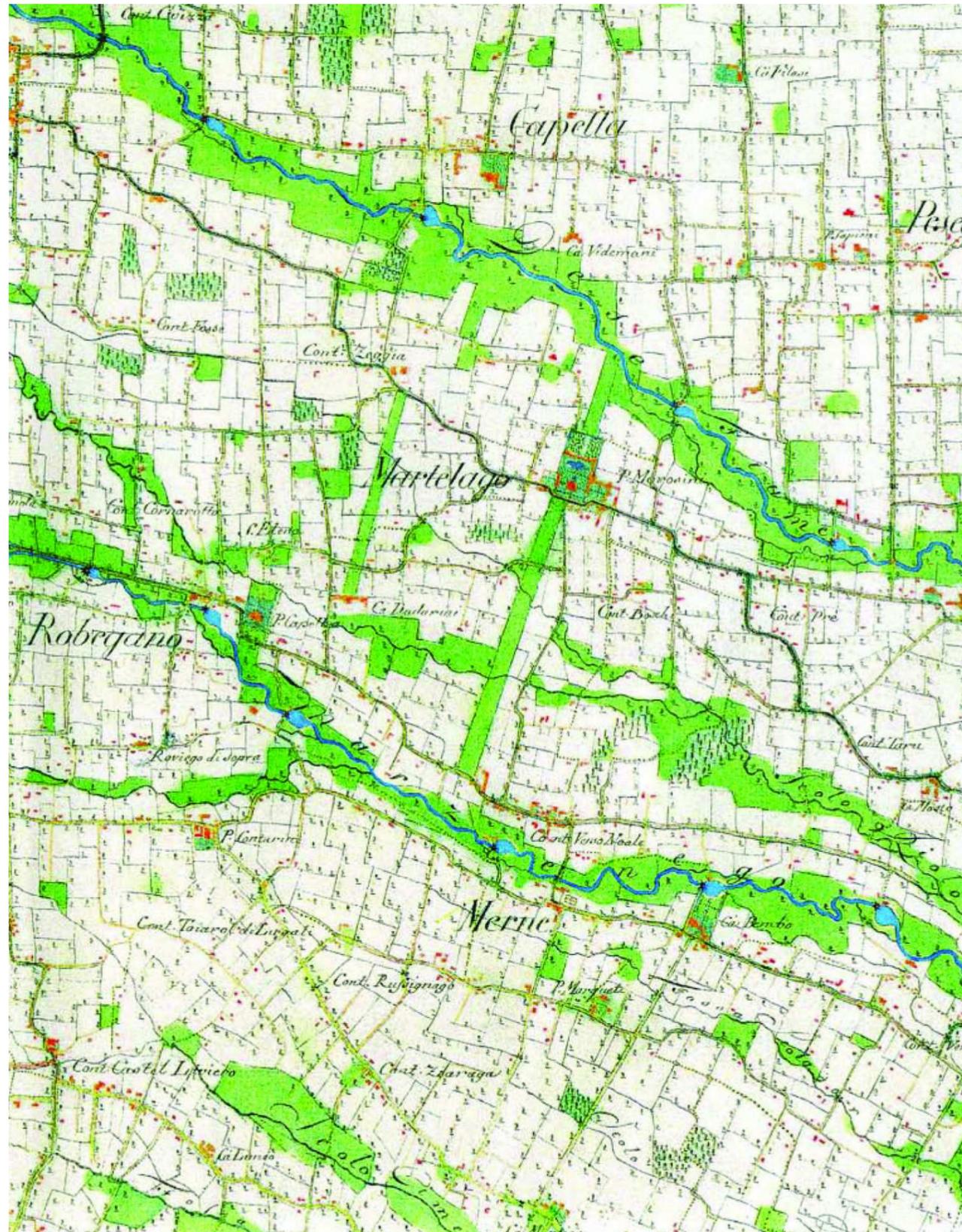
Diagramma-fiume degli spostamenti in treno sulla linea Castellfranco Venezia (1999)

da	a	km	treni	posti	viagg	treni-km	posti-km	viagg-km	Posti treno	viagg-km posti-km	viagg-km treni-km
Castellfranco	Resana	5	40	11.366	3.674	200	56.830	18.370	284	32,3%	92
Resana	Piombino Dese	4	40	11.366	3.701	160	45.464	14.804	284	32,6%	93
Piombino Dese	Noale - Scorzè	9	40	11.366	3.815	360	102.294	34.335	284	33,6%	95
Noale - Scorzè	Salzano - Robegano	3	40	11.366	4.694	120	34.098	14.082	284	41,3%	117
Salzano - Robegano	Maerne - Martellago	4	40	11.366	5.120	160	45.464	20.480	284	45,0%	128
Maerne - Martellago	Venezia Asseggiano	3	40	11.366	5.531	120	34.098	16.593	284	48,7%	138
Venezia Asseggiano	Venezia Mestre	4	40	11.366	5.599	160	45.464	22.396	284	49,3%	140
	medio		32	40	11.366	4.408	1.280	363.712	284	38,8%	110



"Kriegskarte (carta di guerra) 1798 / 1805". Scala originale 1:28.800

Rilievo del territorio veneto a cura del Barone capitano Anton von Zach, dello Stato Maggiore dell'esercito austriaco.



La storia documentata di Martellago risale alla colonizzazione romana di cui esiste testimonianza nell'esistenza di un "pagus" in quest'area, cioè di un villaggio rurale che le più recenti scoperte archeologiche tenderebbero a localizzare nella zona a nord-ovest di Martellago, vicino al fiume Dese. Infatti è qui, nei campi a sud del fiume, che circa ottant'anni fa venne trovato un cofanetto contenente alcune monete dell'Imperatore Antonino (138 - 161 d.C.). Non esistono notizie sicure su questo insediamento nel periodo successivo. Considerato che il villaggio medioevale risulta essere spostato rispetto alla sua primitiva ubicazione, si ritiene che questo possa essere stato probabilmente distrutto, o abbandonato dai suoi abitanti, per esempio, a causa delle inondazioni del fiume Dese, non più regolato nelle sue piene come un tempo.

Il nuovo villaggio di Martellago sorge nell'Alto Medioevo attestandosi lungo la strada "Castellana" (Strada Statale n° 245), che costituiva la più comoda e diretta via di comunicazione tra le lagune venete ed i valichi alpini e che andò poi acquistando sempre maggiore importanza, commerciale e politica, specialmente con le discese in Italia degli Imperatori, tanto da essere chiamata addirittura "Strada Imperiale"; E' su questa strada, infatti, che il distrutto o abbandonato "pagus" venne a riformarsi verso la fine del XI secolo attorno alla sua chiesa dedicata a Santo Stefano.

Infatti, il primo documento scritto che cita Martellago e lo inserisce nella storia, porta la data del 29 aprile del 1085. E' un atto che riporta la donazione alla chiesa del monastero di Santa Eufemia che sorgeva nei pressi dell'odierna Abbazia Pisani in Comune di Villa del Conte (PD), di circa 168 masserie tra cui "in villa de Martellago" e "silvam unam inter Martillagum et Trivignanum".

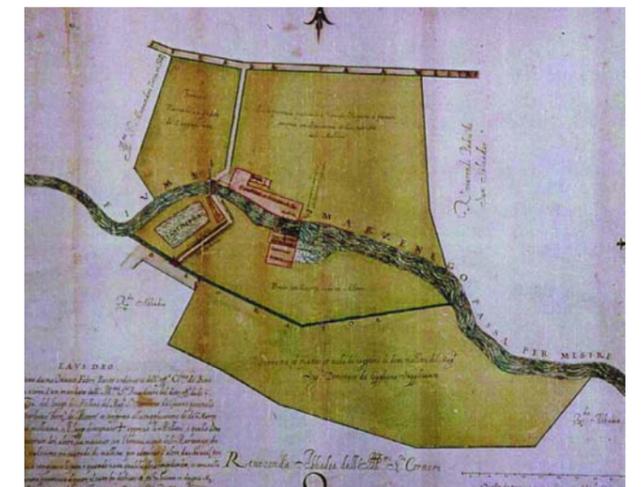
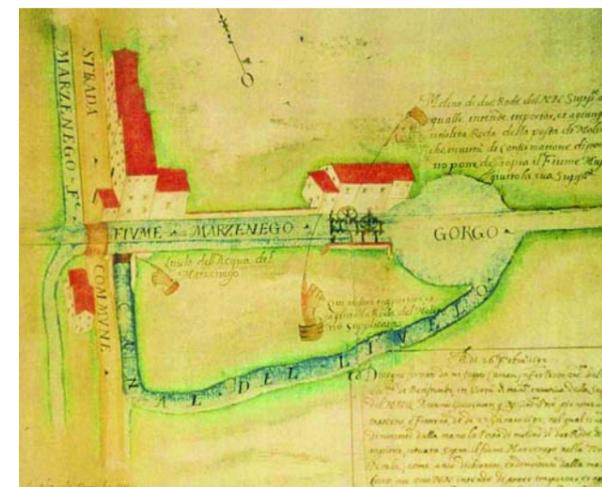
Segue un periodo di instabilità e di rivendicazioni territoriali in cui il territorio di Martellago passa è invaso e passa ripetutamente di mano, dagli Scaligeri, ai Tempesta, ai Carraresi ed entra definitivamente a far parte della repubblica Veneta nel 1389 con il Passaggio della Marca Trevigiana alla Serenissima. Dal XV secolo, inizia la grande corsa delle nobili famiglie e dei ricchi mercanti veneziani per l'acquisto di vaste estensioni di proprietà fondiarie nell'entroterra veneto. In questo periodo, dopo che Venezia nel 1404 conquista Bassano del Grappa, la "strada Castellana" diviene molto importan-

te, frequentata dai mercanti veneziani che vanno oltralpe o che di là scendono verso la città lagunare. Risalgono a quest'epoca alcuni tra i più antichi luoghi di villeggiatura di Martellago, come il casino Bianchi, che sorgeva pressappoco sull'area dell'odierna piazza Bertati ed il casino Grimani, esistente tuttora ma completamente trasformato. Verso la metà del Cinquecento venne costruita la superba villa Grimani Morosini detta Cà della Nave; tra il Seicento ed il Settecento, sorsero anche altre dimore di ricche famiglie veneziane, ma purtroppo ora sono scomparse e molte di esse avevano un oratorio ed erano circondate da proprietà molto estese. Nel Settecento, Martellago fu praticamente in possesso dei Grimani ai quali appartenevano gran parte delle terre, dei mulini del borgo e tutte le case del paese.

Di questo periodo è la sistemazione idraulica dei principali tributari della laguna di Venezia e lo sfruttamento dei salti con mulini e bacini di laminazione che caratterizzano Martellago come terra d'acque e costituiscono i nodi di un peculiare "paesaggio culturale", e di cui si riportano delle immagini storiche.

Alla caduta della Repubblica di San Marco il trattato di Campoformido che assegna all'Austria il territorio della Serenissima, Martellago e Maerne, vengono fusi in unico comune, con capoluogo Maerne, aggregato al Dipartimento del Tagliamento, con capitale Treviso. Risale a questo periodo la "Kriegskarte" (carta di guerra) del Territorio Veneto redatta tra il 1798 ed il 1805 dal Barone capitano Anton Von Zach, di cui si riporta un estratto relativo al territorio di Martellago. Tale carta è una ricchissima fonte di informazioni per la scoperta di quelle componenti che la nuova disciplina urbanistica chiama "invarianti", le quali costituiscono l'oggetto della tavola 2 del Piano di Assetto del territorio (la "Tavola delle invarianti" secondo gli atti di indirizzo della Giunta Regionale) e che, finalmente, trovano un adeguato riconoscimento ed un motivo di valorizzazione nella strumentazione urbanistica.

Si osserva la persistenza della struttura territoriale caratterizzata dalla maglia dei fiumi tributari della laguna e delle relative aree di rispetto e ma trama dei campi disposta da nord a sud e marcata dalla presenza del grande "Galoppatoio" di villa Cà della Nave.



- CentriStoriciMinori
- VilleVeneteAMartellago
- c0802024_BeniEtnoantropologici
- Centri Storici



La matrice geografica del territorio di Martellago, costituita dalla rete idrografica e dalla rete viaria disposte in direzione est-ovest e dalla trama delle siepi e dei campi disposte in direzione nord-sud, continua ad orientare l'urbanizzazione e a caratterizzare il paesaggio anche se l'urbanizzazione recente ha influito fortemente sul paesaggio storicamente consolidato andando a trasformare il rapporto tra insediamenti e territorio agricolo.

Pur attestata sulla viabilità storica la città che si è andata tumultuosamente formando dal dopoguerra ad oggi ha rapidamente inglobato manufatti e contesti storici che quindi hanno talvolta perso il loro carattere di testimonianza storico-culturale, in particolare in ambito urbano e periurbano.

Si rilevano sostanzialmente quattro categorie di beni storico-testimoniali:

1 – Le grandi ville patrizie. (Villa Cà della Nave, Villa Combi e villa Querini) Sono localizzate in prossimità di via castellana e via per olmo, lungo le direttrici storiche, tipicamente a nord della strada, esponendo quindi il fronte principale verso sud, ed inserite in un contesto paesaggistico di pregio, con giardini o scoperti scenografici.

2 – I centri storici. Nel territorio comunale sono presenti due centri storici, Martellago e Maerne, caratterizzati dalla presenza dei manufatti religiosi e dalle relative pertinenze

3 – Gli edifici rurali storici. Sono edifici legati al paesaggio rurale, anche se in molti casi sono stati inglobati dall'urbanizzazione recente. Tendono a disporsi lungo i tracciati viari storici, consolidando ulteriormente gli assi che generano la morfologia del territorio

4 – I beni etno-antropologici minori (edicole, capitelli etc..). Posti principalmente lungo la viabilità storica, segnano e caratterizzano gli innesti con la viabilità minore

5 – I mulini posti lungo le aste fluviali. Sono posti lungo le aste fluviali per sfruttare meccanicamente i salti di quota dei fiumi. Formano sistemi culturali "lineari" che ritmano e caratterizzano i fiumi, particolarmente nei punti di attraversamento della viabilità.

patrimonio culturale EDIFICI DI VALORE TESTIMONIALE

Edifici 1800-1900
Edifici ante 1800

Martellago



Maerne



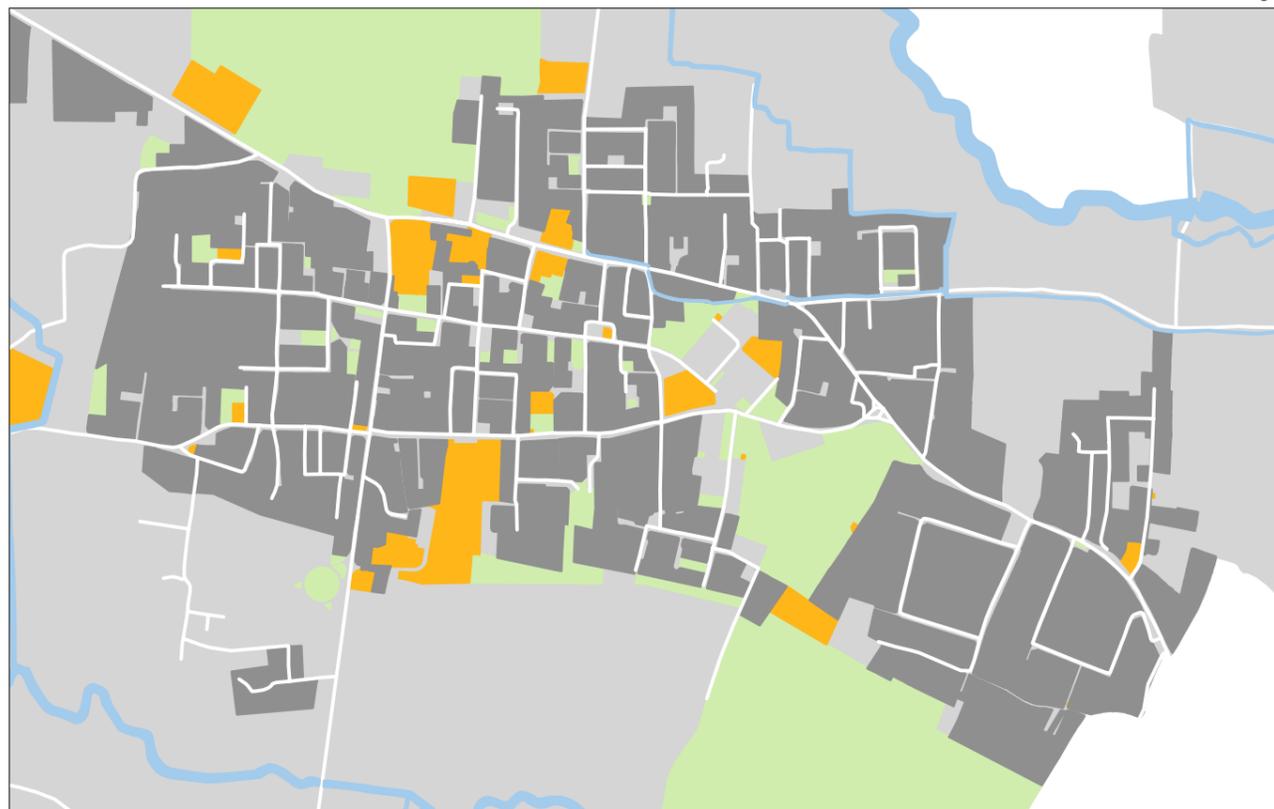
Olmo

L'analisi del patrimonio edilizio esistente evidenzia una scarsissima presenza di edifici anteriori al 1900 all'interno dei centri urbani che compongono il territorio comunale. Questi risultano essere, come accennato principalmente edifici rurali interclusi nel tessuto urbano, ma anche ville patrizie, manufatti religiosi e relative pertinenze ed edifici istituzionali.

A parte la concentrazione nei centri storici di Maerne e Martellago, la presenza di questi manufatti all'interno dei centri urbani appare episodica e non legata al contesto. Per quanto riguarda i manufatti in zona agricola, esiste ancora una quota di edifici in condizioni pronunciate di degrado, inseriti in contesti territoriali e paesaggistici di pregio, nasce quindi la necessità di sviluppare delle politiche di riutilizzo che conservino al contempo l'inserimento nel paesaggio di questi manufatti e delle relative pertinenze scoperte.

tessuto urbano ATTREZZATURE URBANE

Martellago



Maerne

La cartografia tematica rappresenta la distribuzione territoriale delle attrezzature di servizio ai cittadini nei vari centri che compongono il territorio comunale. È utile analizzare la distribuzione delle attrezzature di servizio per valutarne il bacino di utenza e la capacità di generare qualità urbana diffusa sul territorio. In una condizione policentrica, con centri urbani di nuova formazione ed intensamente abitati, è fondamentale assicurare un livello di servizio ben distribuito fra i vari centri e le varie fasce di popolazione. Risulta inoltre fondamentale che, in un'ottica di sostenibilità, tali servizi possano essere accessibili mediante mobilità alternativa all'autovettura, con mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta. A tale scopo si rileva che:

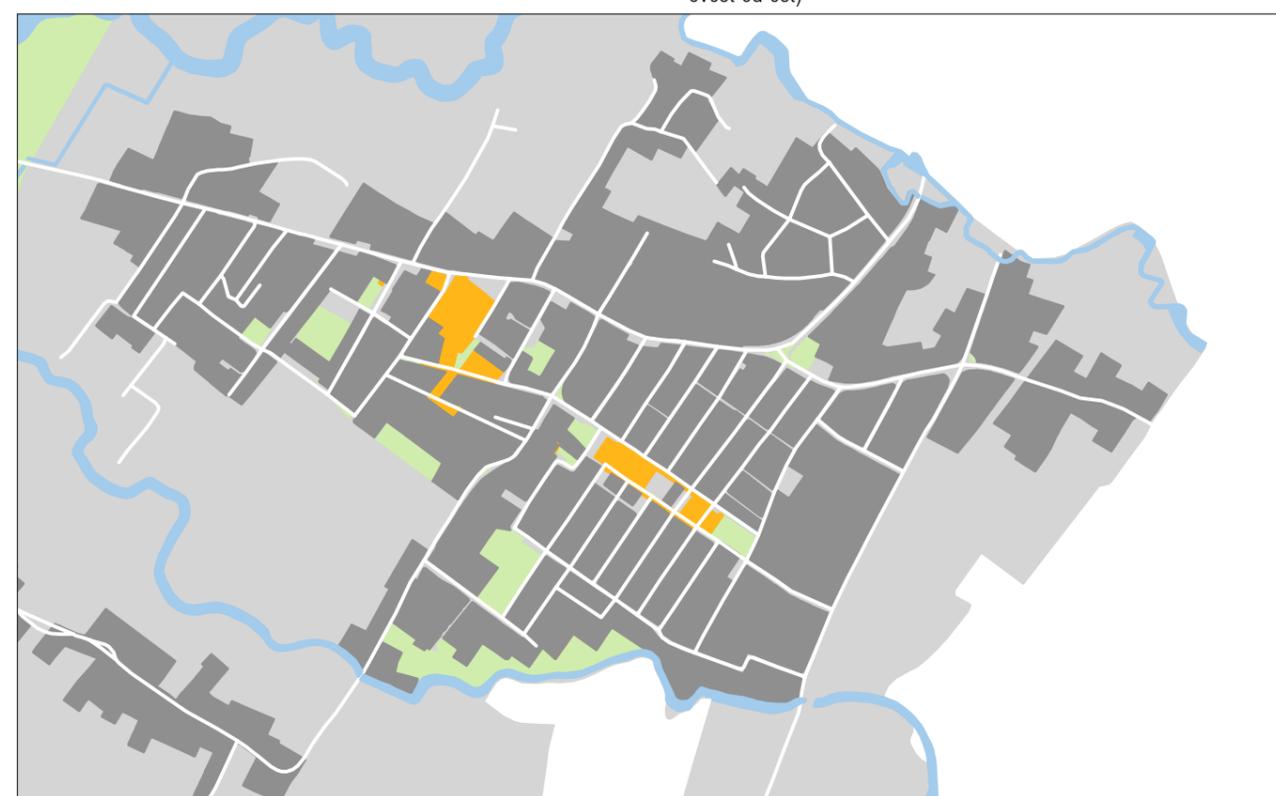
1 – A Martellago ed a Maerne, a parità di estensione territoriale rispetto ad Olmo, sussiste una maggiore diffusione sul tessuto urbano delle attrezzature di servizio.

2 – Si sono formati all'interno dei vari centri dei poli funzionali specializzati, poli scolastici, sportivi amministrativi etc..

3 – Sussistono delle tensioni viabilistiche puntuali legate all'accessibilità ai servizi, in particolare nelle ore di punta (poli scolastici)

4 – La distribuzione dei poli di servizio genera la formazione di microcentralità in reciproco rapporto tra loro che generano qualità e differenziazione del tessuto. Questo fenomeno è stato ulteriormente accentuato dai recenti programmi di ristrutturazione urbana.

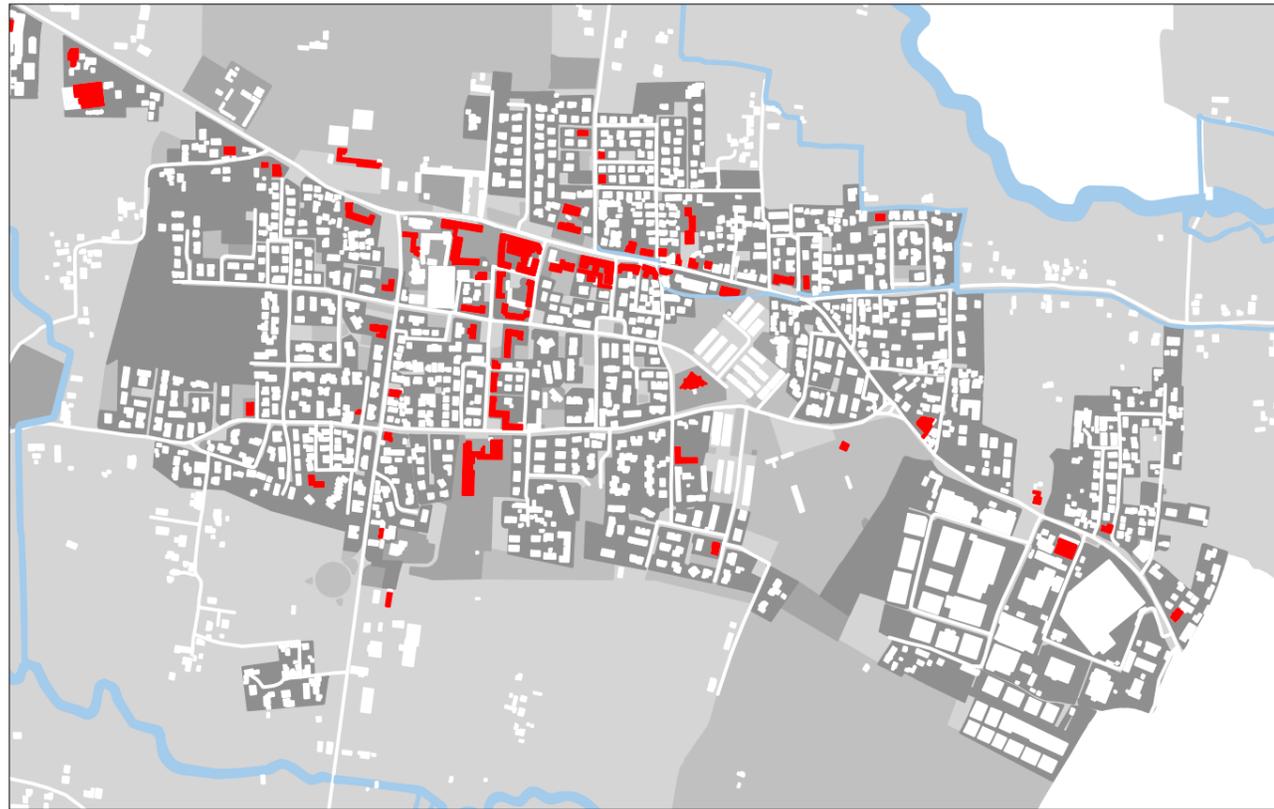
5 – Ampie fasce marginali del tessuto urbano appaiono completamente prive di attrezzature urbane e talvolta separate da esse da infrastrutture o aste fluviali (Martellago Nord, Maerne nord ed Olmo ovest ed est)



Olmo

tessuto urbano SERVIZI AL CITTADINO

Martellago



La cartografia tematica evidenzia gli edifici che ospitano attività pubbliche (scuole, municipio etc..) o aperte al pubblico (negozi, banche bar..), e che quindi instaurano una relazione privilegiata con lo spazio pubblico circostante. Così come la distribuzione territoriale delle attrezzature di servizio consente di valutare l'efficienza della città da un punto di vista dell'erogazione della funzione pubblica, l'analisi della distribuzione delle attività pubbliche consente di mettere in risalto come questi edifici connotano lo spazio pubblico ed in definitiva generano qualità e vitalità urbana. Dall'analisi della distribuzione degli edifici pubblici emergono le seguenti considerazioni:

1 – A Martellago gli edifici tendono a collocarsi lungo il tratto urbano di via Castellana connotandola come “strip” attrezzata con commercio e servizi.

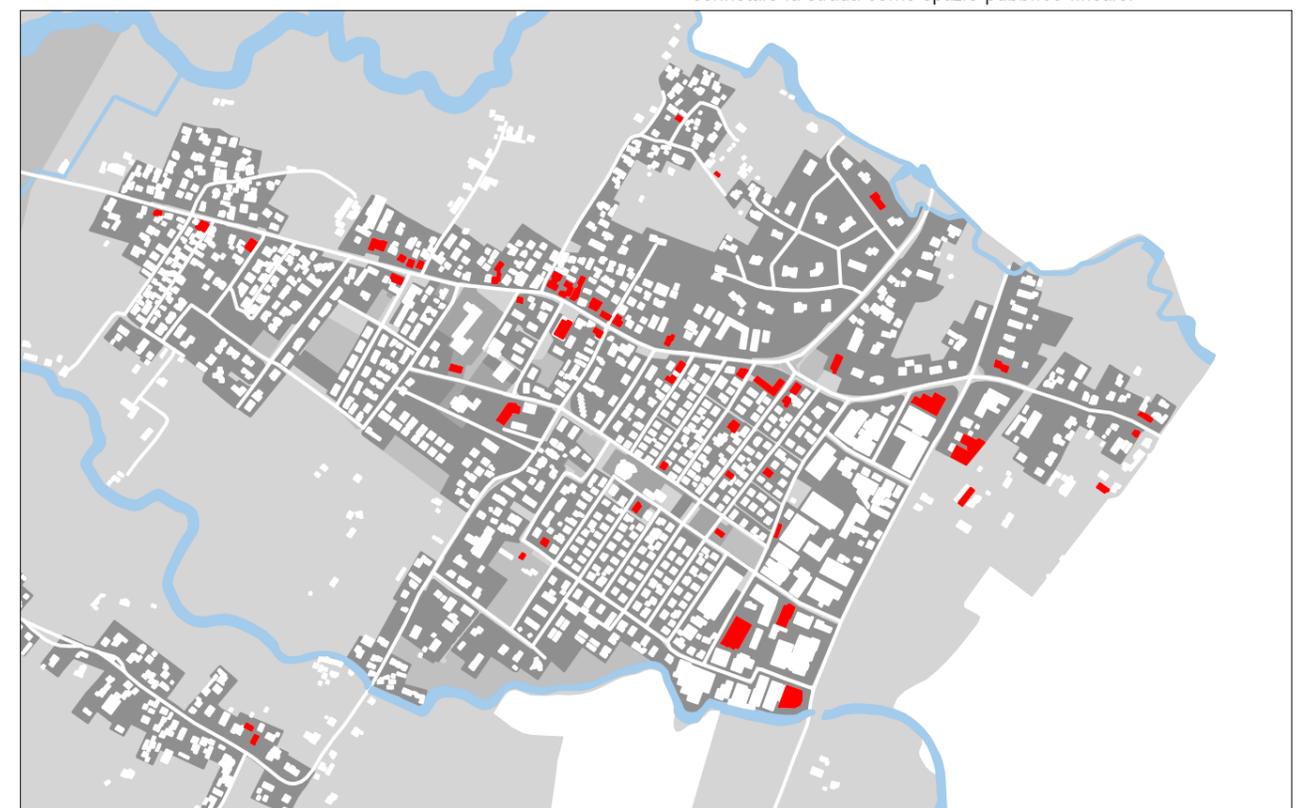
2 – Risulta inoltre come si sia formata un'altra “strip” di servizi lungo via Fapanni, valorizzando e dando forza alla polarizzazione tra lo spazio per le attività istituzionali di Piazza Vittoria ed il Polo scolastico di via Trento.

3 – A Maerne la strutturazione degli edifici pubblici da forza alla struttura urbana formata dall'incrocio tra via Stazione e via Roviego ed al sistema degli spazi pubblici centrali.

4 – Ad Olmo appare come esista un antagonismo tra il sistema degli spazi pubblici centrali, baricentrici rispetto al tessuto residenziale ed il sistema di via olmo, lungo cui si sono insediati nel tempo la quota principale delle attività commerciali e che tendono a connotare la strada come spazio pubblico lineare.

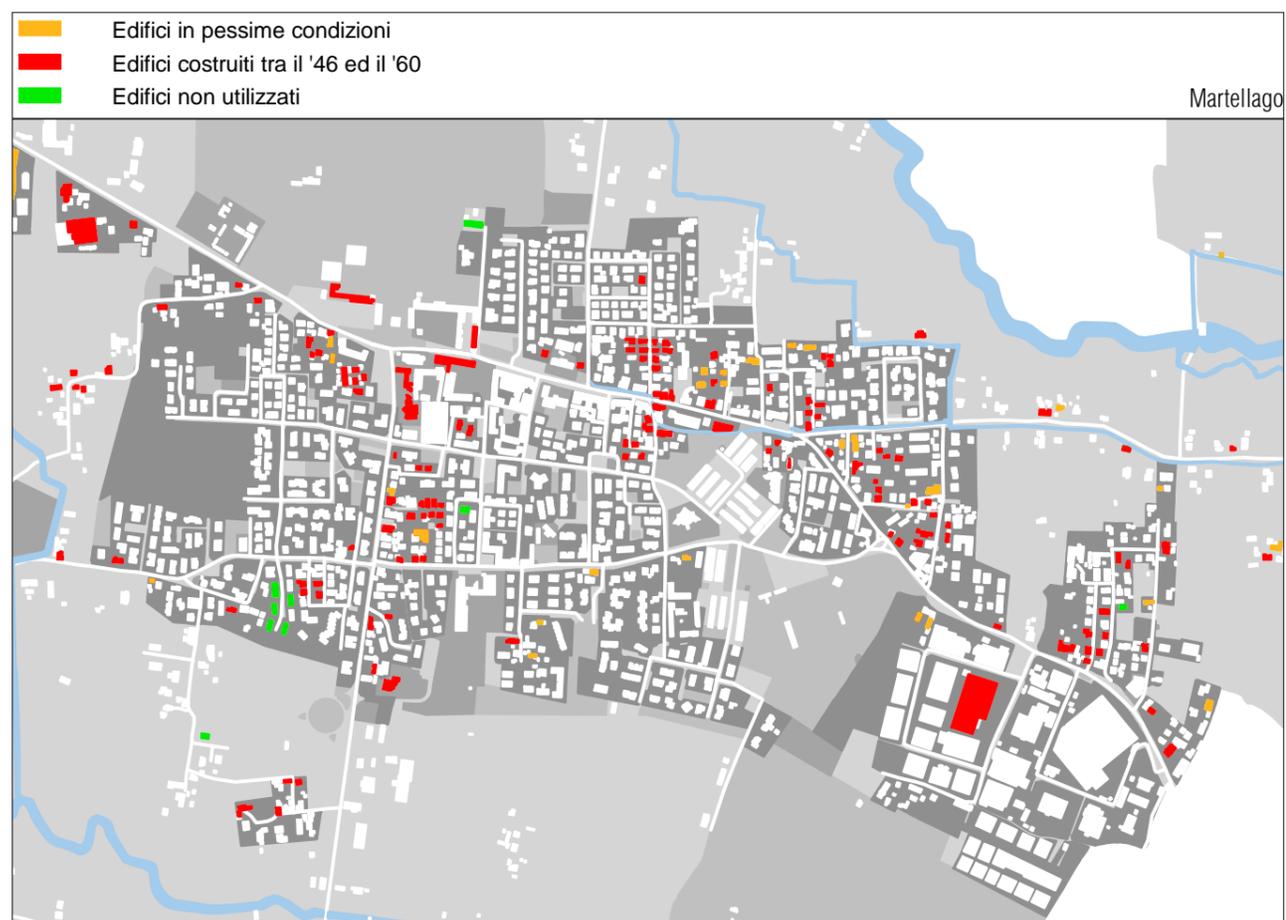


Maerne



Olmo

tessuto urbano CONDIZIONI DEGLI EDIFICI



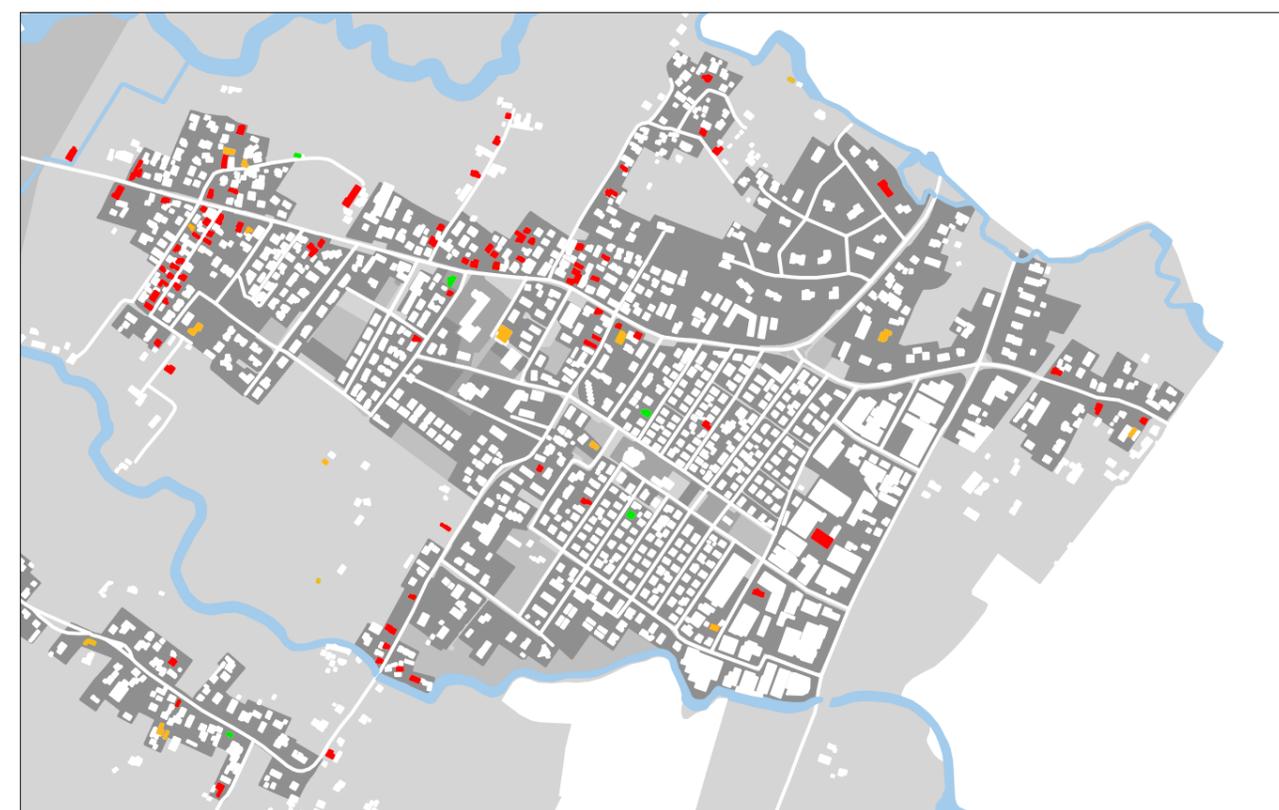
Il Tessuto dei nuclei abitati che formano il territorio di Martellago è di recente formazione e l'analisi della morfologia evidenzia alcune costanti insediative e tipologiche.

Per esempio l'edificazione lungo i fronti delle strade principali sono costituiti da edifici multipiano in linea o a blocco. Sul retro dei fronti principali si è sviluppato il tessuto residenziale per successive addizioni omogenee, con tipologie edilizie e regole insediative tipiche dell'espansione urbanistica degli anni 50-60-70.

Nella cartografia tematica sono messi in evidenza gli edifici costruiti tra il dopoguerra e gli anni 60 e gli edifici classificati in pessime condizioni. Si suppone infatti che questi edifici che hanno più di 40 anni di età, tendenzialmente occupati da nuclei familiari anziani e caratterizzati dalla tipologia edilizia unifamiliare, presentino una forte propensione alla trasformazione.

Inoltre, edifici dalla storia insediativa simile tendono a concentrarsi in parti ben definite e compatte del tessuto residenziale, e quindi l'identificazione di parti della città in medesime condizioni potrebbe consentire l'attivazione di politiche unitarie di trasformazione urbanistica di siti urbani particolarmente centrali.

Appare inoltre come in alcuni casi, per esempio a Maerne nel tratto terminale di via Stazione, l'obsolescenza degli edifici si somma a condizioni di potenziale degrado causate dalla realizzazione della rampa del sottopassaggio della ferrovia.



tessuto urbano EDIFICAZIONE RECENTE

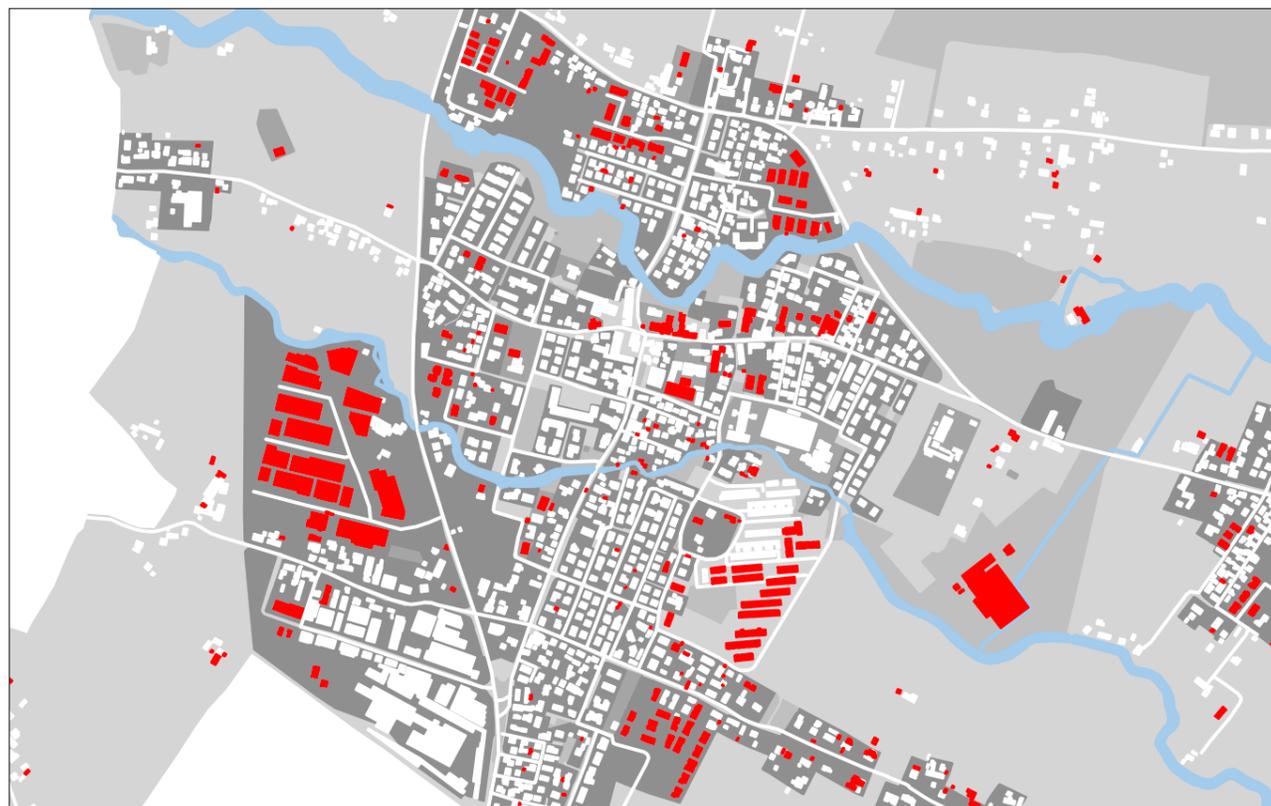
Martellago



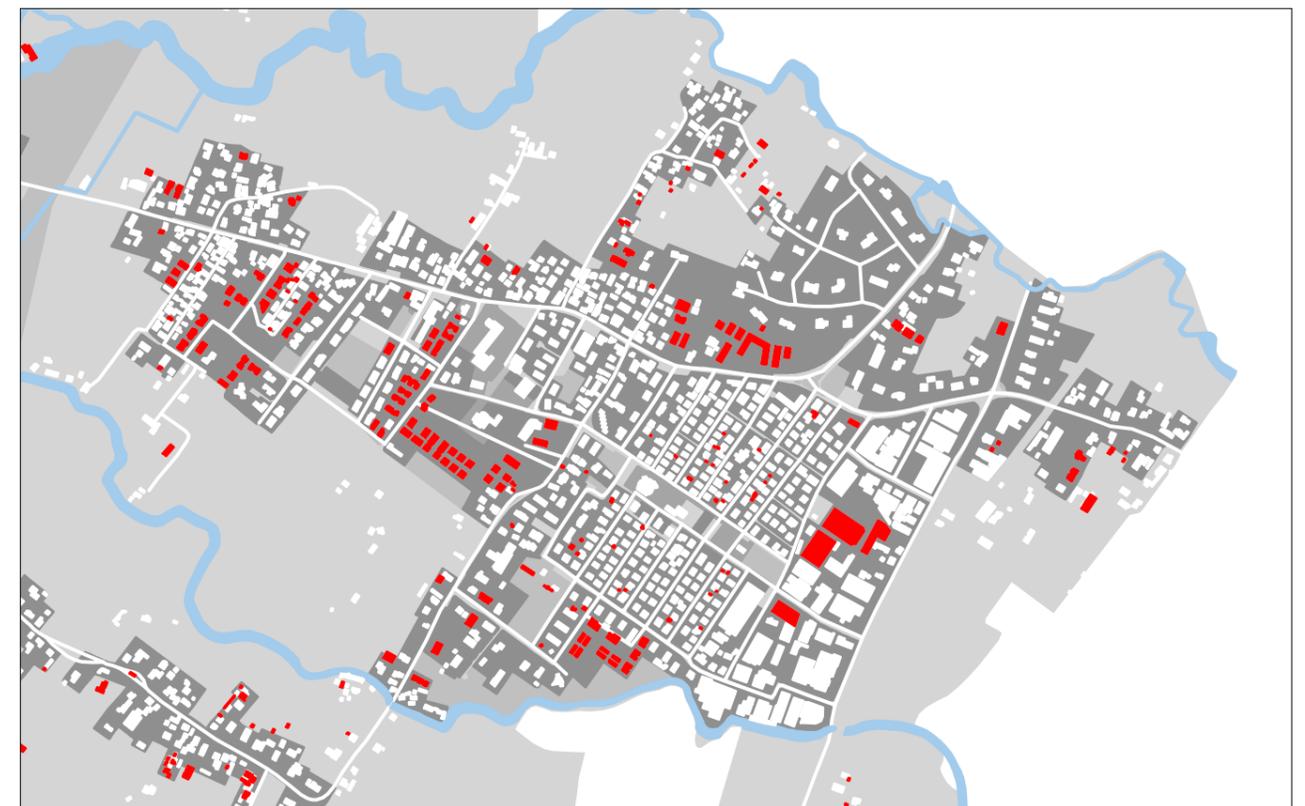
La cartografia tematica mette in evidenza gli edifici di nuova costruzione, realizzati a partire dal 2000 ovvero dall'entrata in vigore del nuovo piano Regolatore. Appare come gli edifici recenti siano concentrati principalmente in interventi urbanisticamente coordinati e caratterizzati da uniformità tipologica e collocati tendenzialmente ai margini della città consolidata.

Mentre a Martellago ed ad Olmo l'attività edilizia è nettamente caratterizzata da espansione urbanistica, a Maerne appare maggiormente consistente un'attività di trasformazione di edifici posti all'interno del tessuto urbano consolidato e principalmente lungo via Olmo/via Roviego.

Appare inoltre a Maerne e ad Olmo una maggiore attività edilizia minore rispetto a Martellago, caratterizzata da piccoli ampliamenti ed adeguamenti di edifici esistenti.



Maerne



Olmo