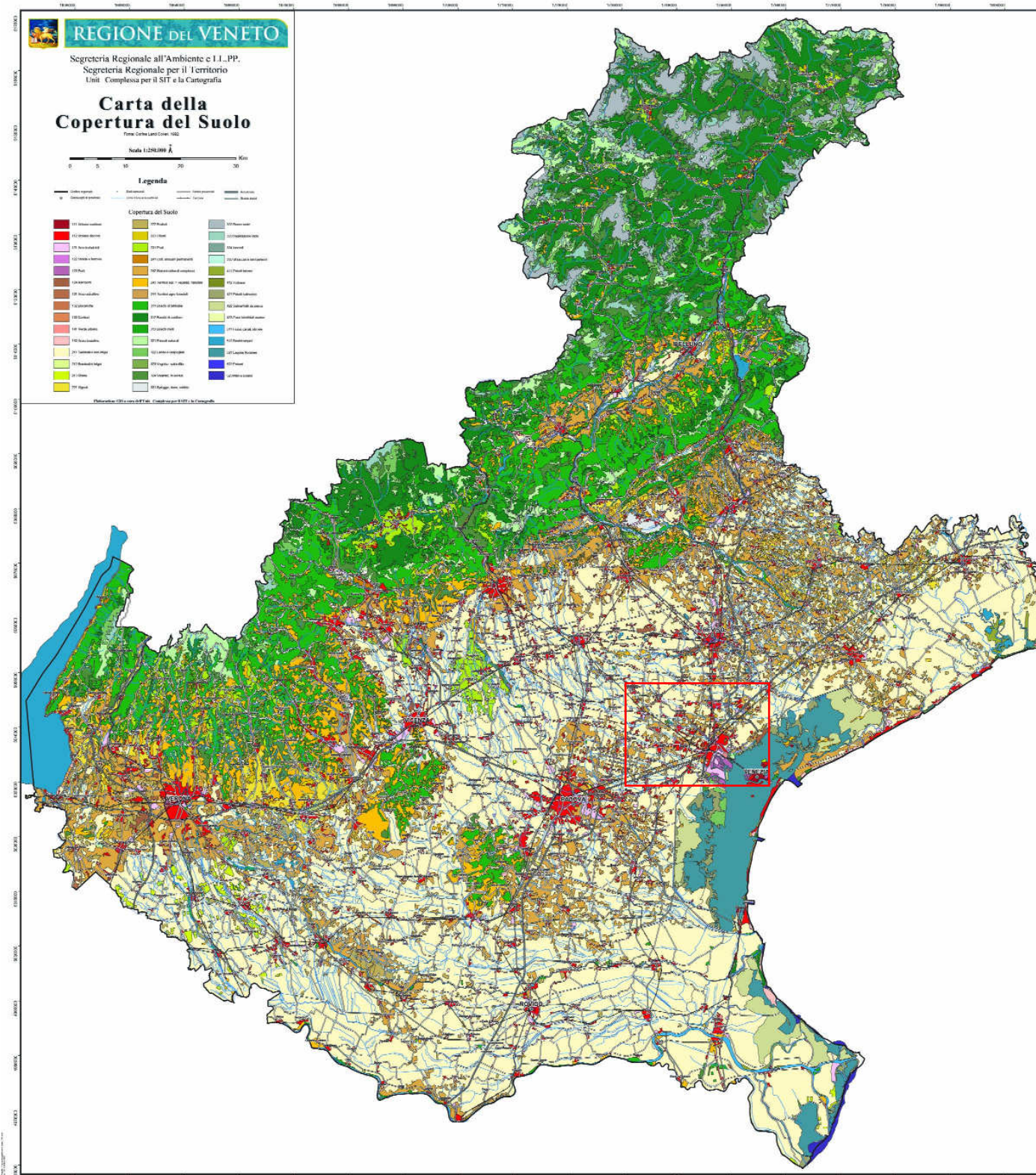


02 QUADRO PROGRAMMATICO

02.1 pianificazione e programmi sovraordinati

02.1 pianificazione e programmi sovraordinati IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO



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 immissioni 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.

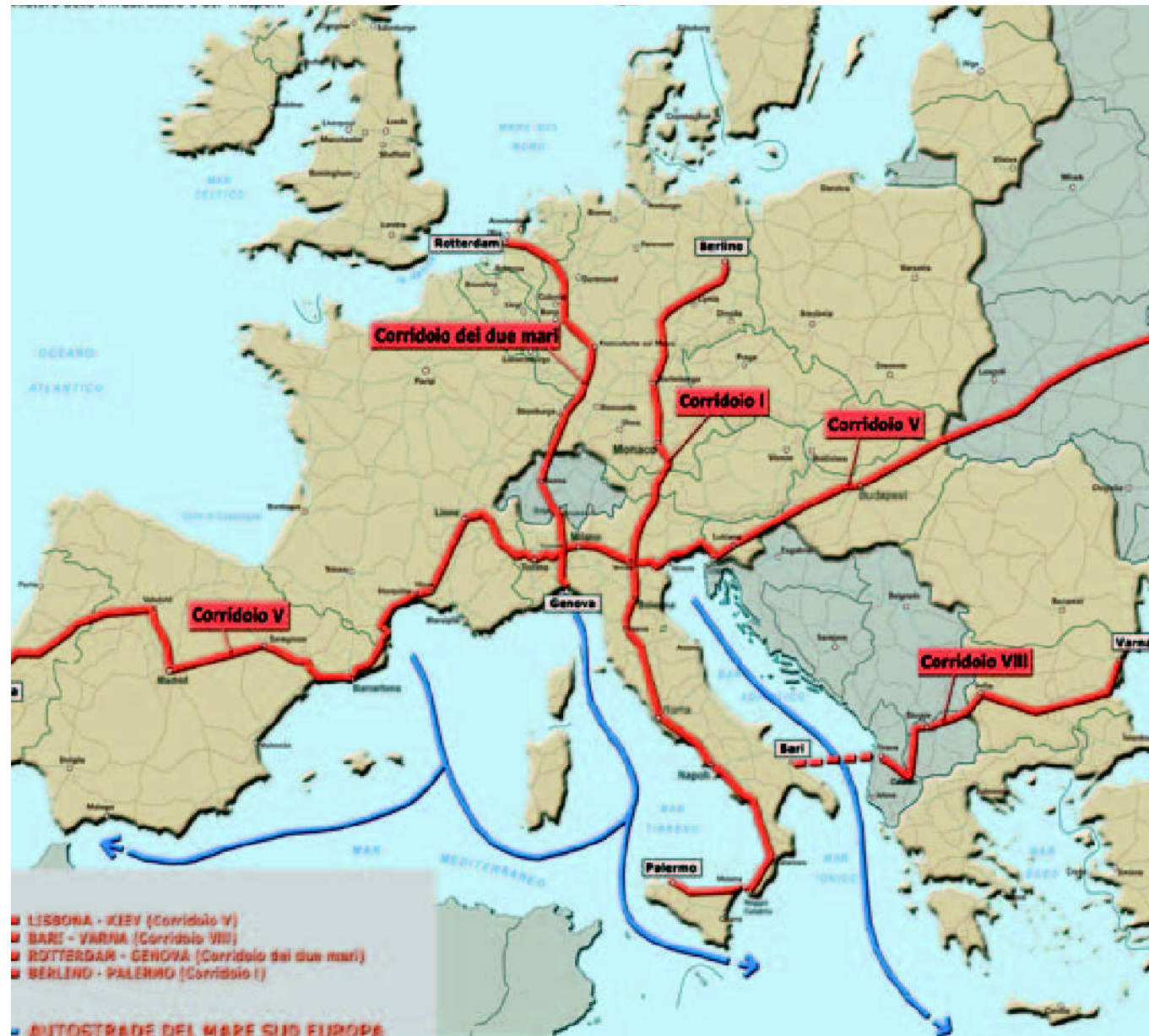
SISTEMA PRODUTTIVO

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.

02.1 pianificazione e programmi sovraordinati 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).

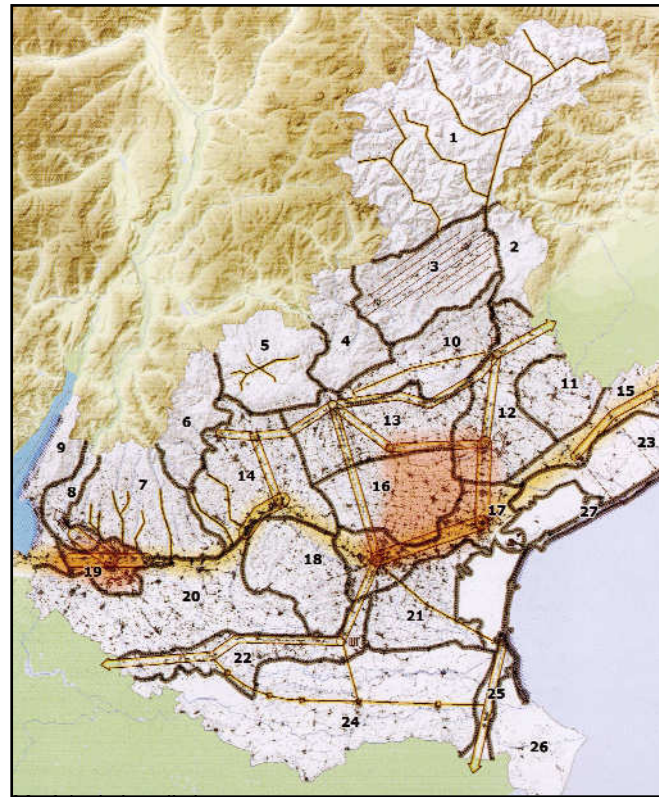
E' inoltre in programma un intervento di potenziamento dell'attuale tracciato dell'autostrada Venezia-Trieste/Udine con la realizzazione di una terza corsia.

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".

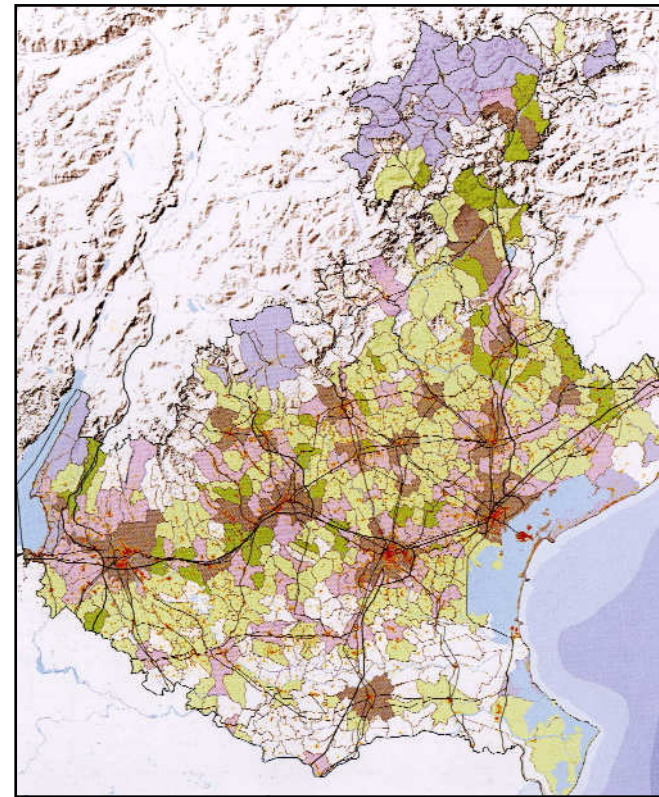
Il progetto della nuova linea AVAC prevede il raddoppio delle attuali linee e la realizzazione di un nuovo sistema di stazioni di interscambio. La stazione di Venezia\Mestre, che dovrebbe localizzarsi in prossimità dell'aeroporto internazionale Marco Polo, verrà a costituire un nodo primario di interscambio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

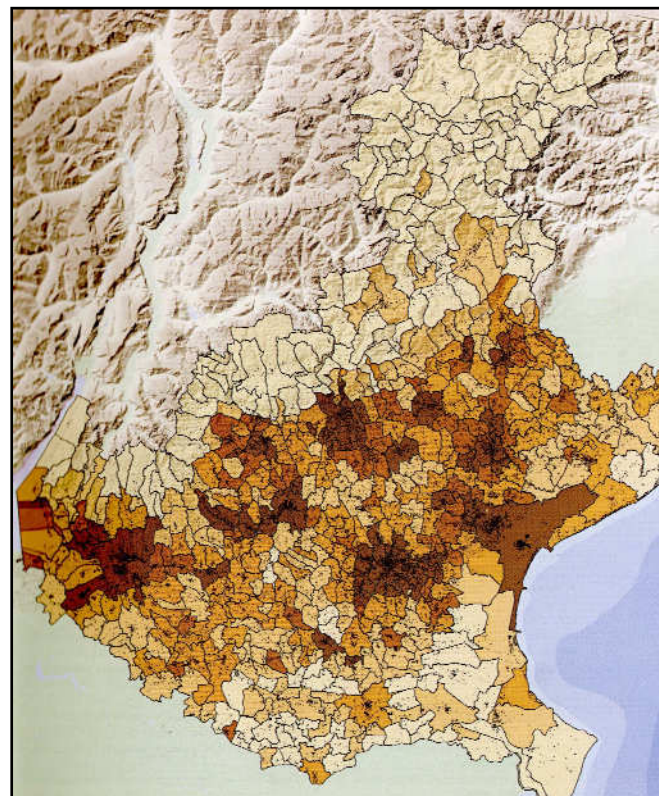
02.1 pianificazione e programmi sovraordinati IL MIRANESE E IL SISTEMA DELLE CENTRALITÀ URBANE



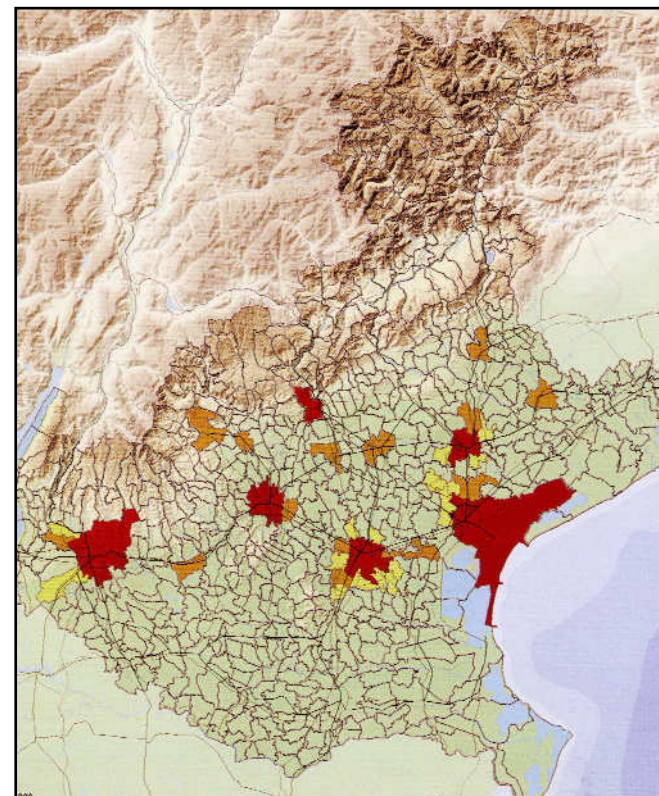
Morfologia insediativa



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.

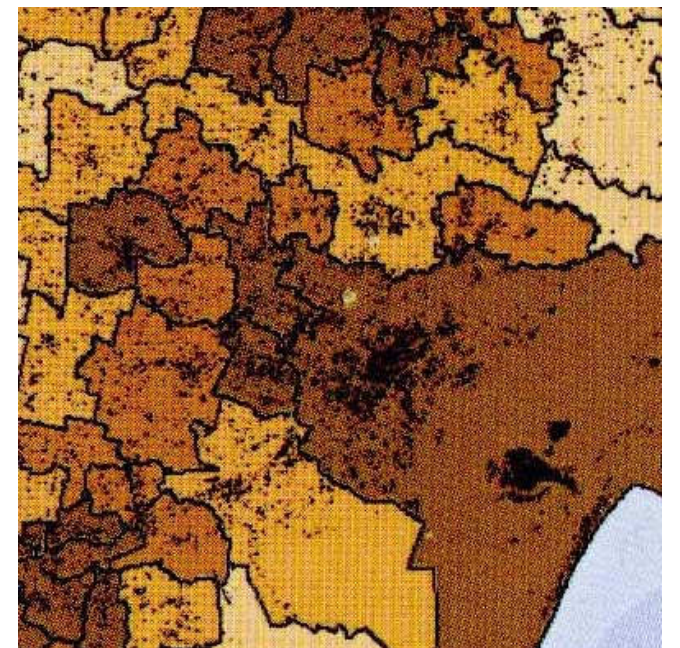
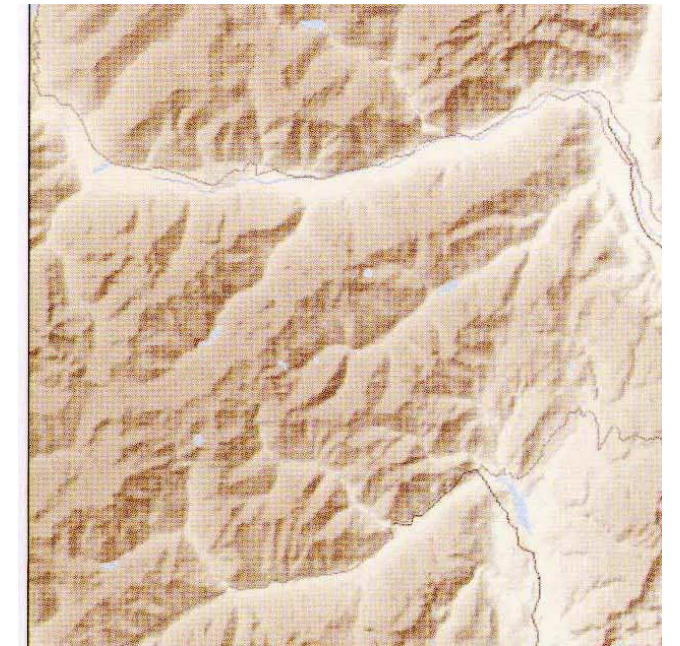
Questa morfologia insediativa è strettamente relazionata a nord con col sistema della città di Treviso prolungandosi sull'asse Terraglio-Pontebba venendo a costituire un sistema urbano metropolitano policentrico a bassa densità che, con la realizzazione della nuova autostrada Pedemonana, si troverà circondata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

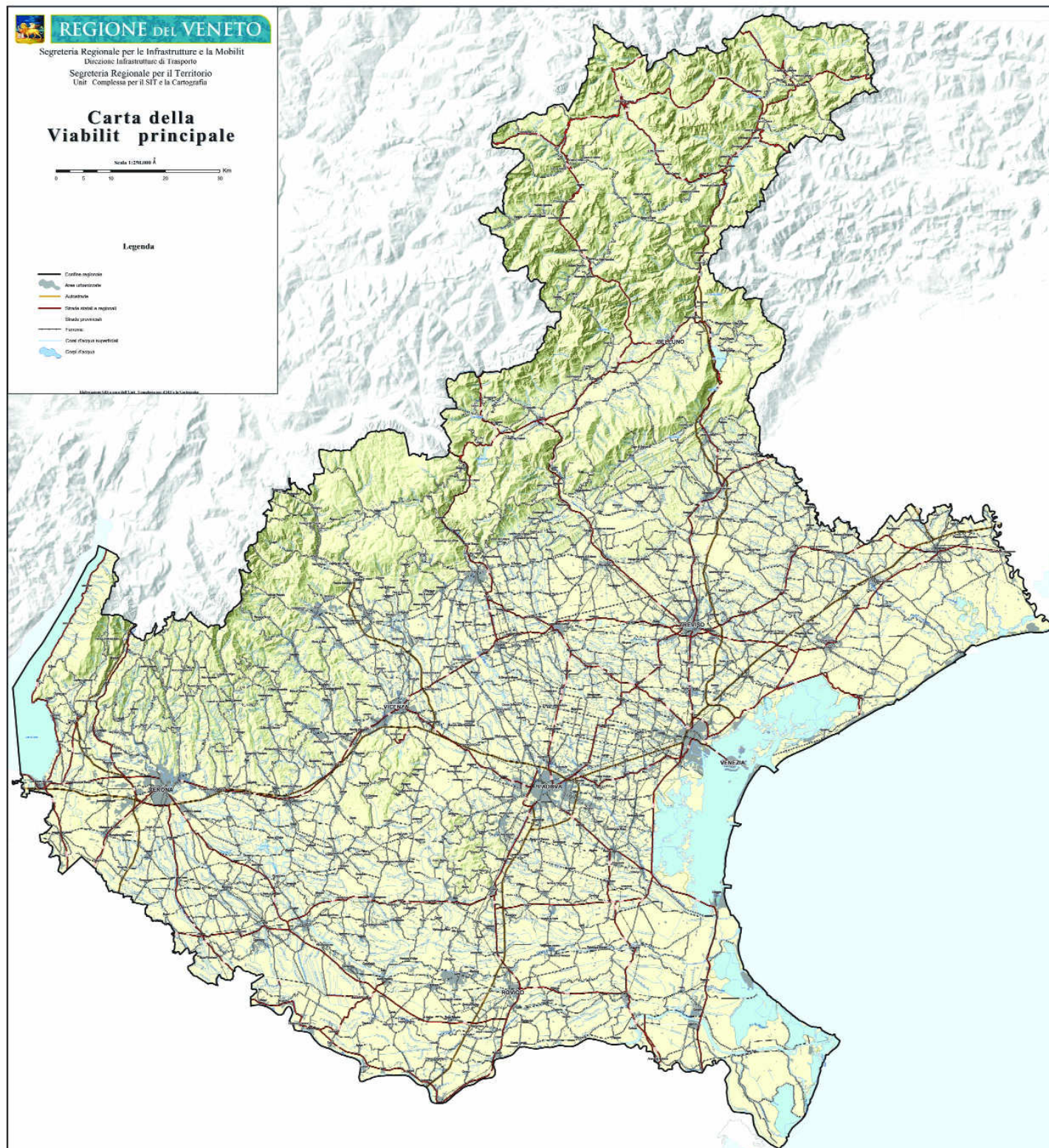
Il Documento preliminare al PTRC individua inoltre la presenza di sei centralità urbane a scala regionale. L'area Veneziana costituisce una di queste centralità che comprende Venezia\Mestre come polo principale, Mogliano Veneto come comune con profilo urbano e Spinea, Martellago e Scorzè come comuni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

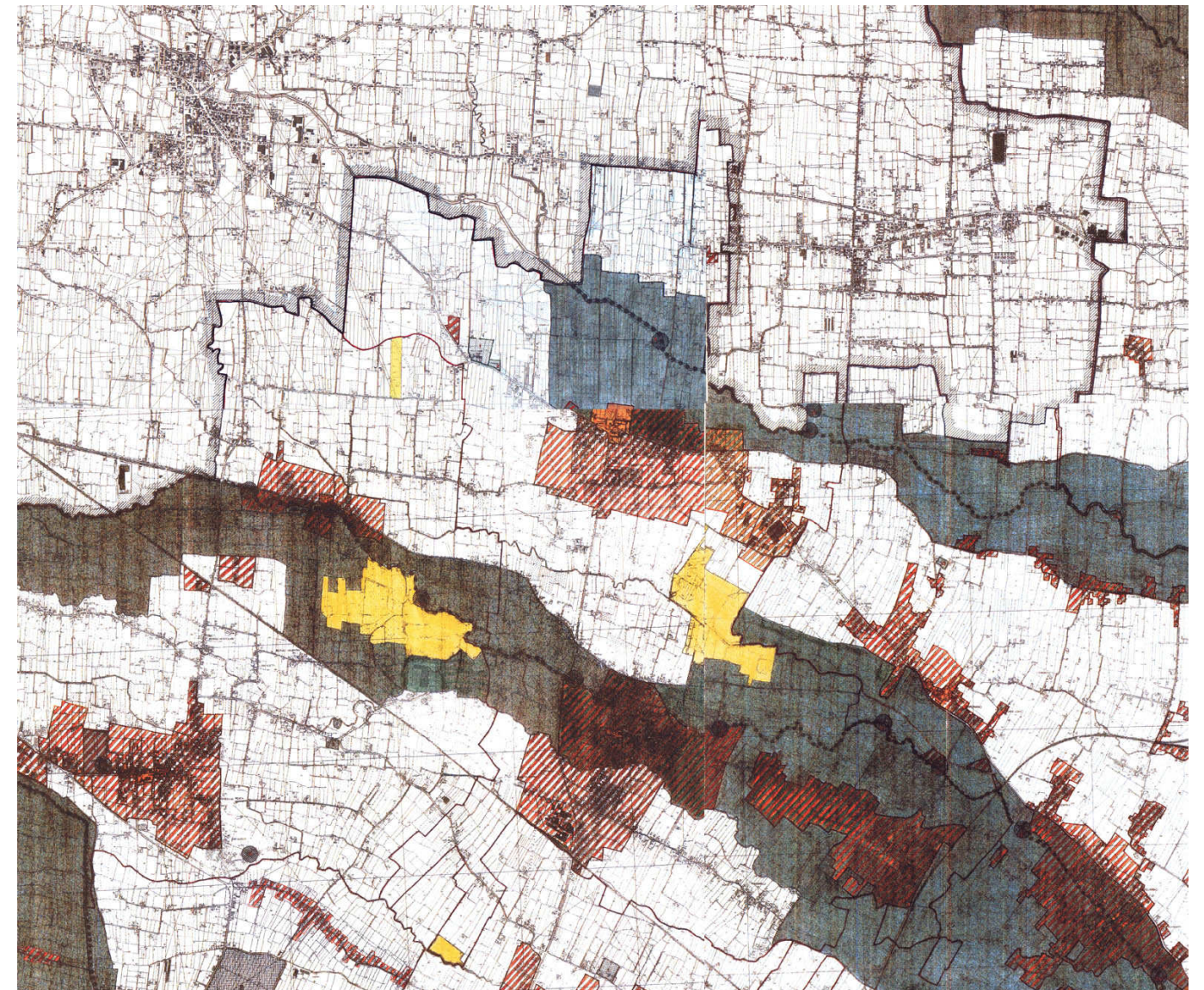
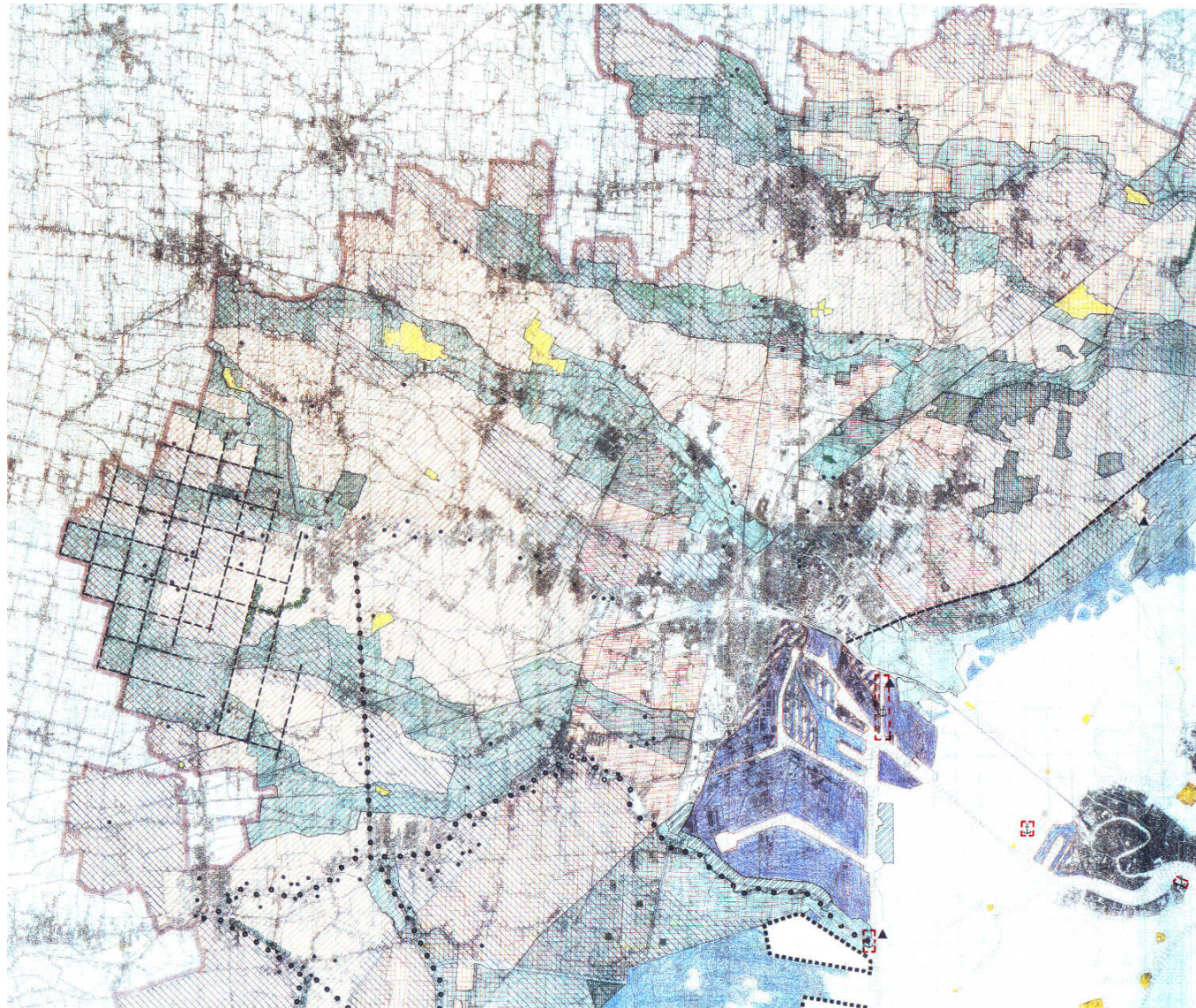
02.1 pianificazione e programmi sovraordinati IL PIANO D'AREA DELLA LAGUNA DI VENEZIA

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.

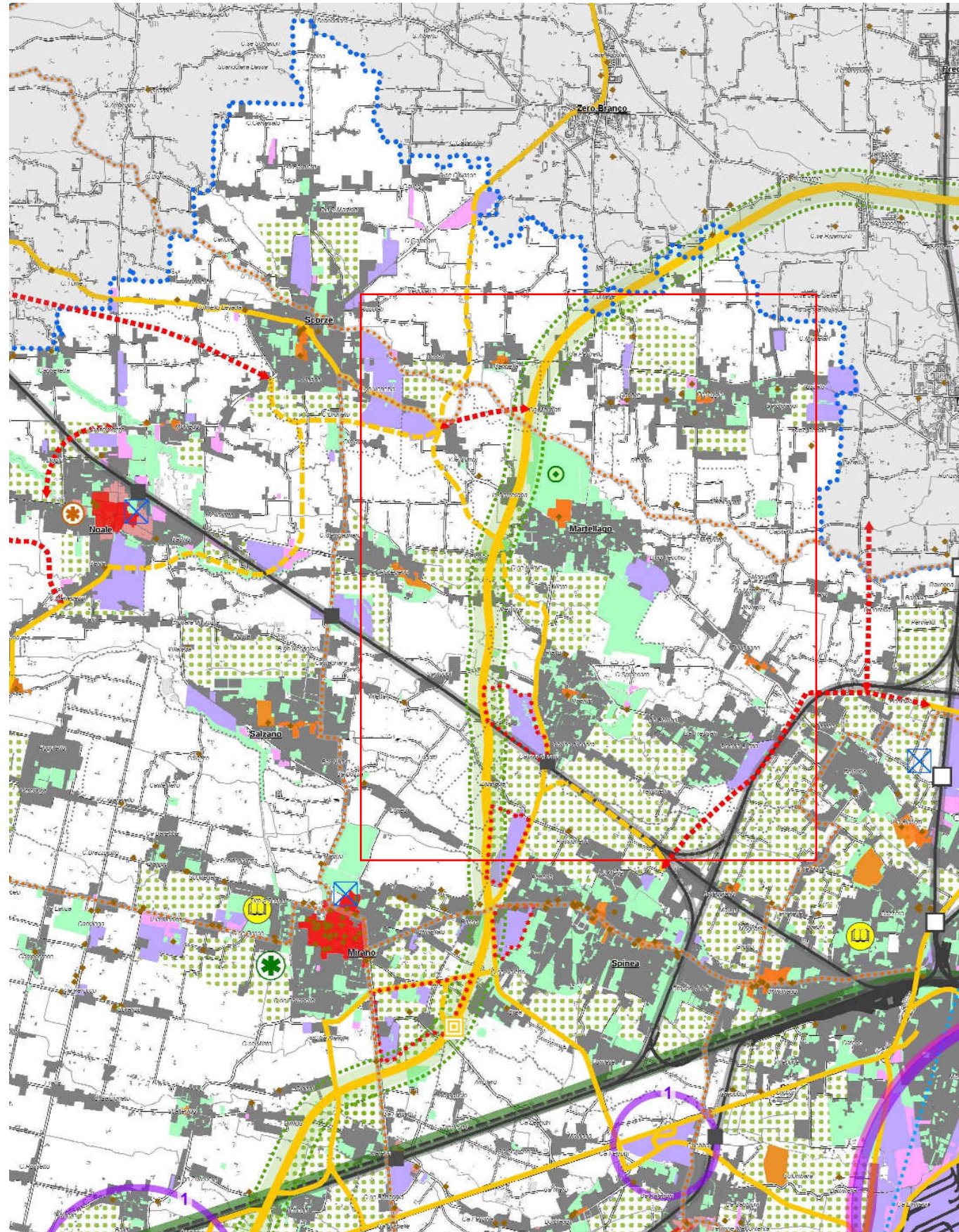
Il Piano d'Area, pur temporalmente datato, esplicita gli elementi strutturanti del sistema ambientale e le politiche di valorizzazione e di tutela da attuare finalizzate alla ricostruzione degli originari assetti naturalistici dei corsi d'acqua di preminente interesse naturalistico (Dese, Marzenego, 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



02.1 pianificazione e programmi sovraordinati PTCP DELLA PROVINCIA DI VENEZIA SISTEMA INSEDIATIVO



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 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n° 2008/104 del 05/12/2008 ed è vigente dal 7 aprile 2009.

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 permette 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 "rialineamento" delle strategie.

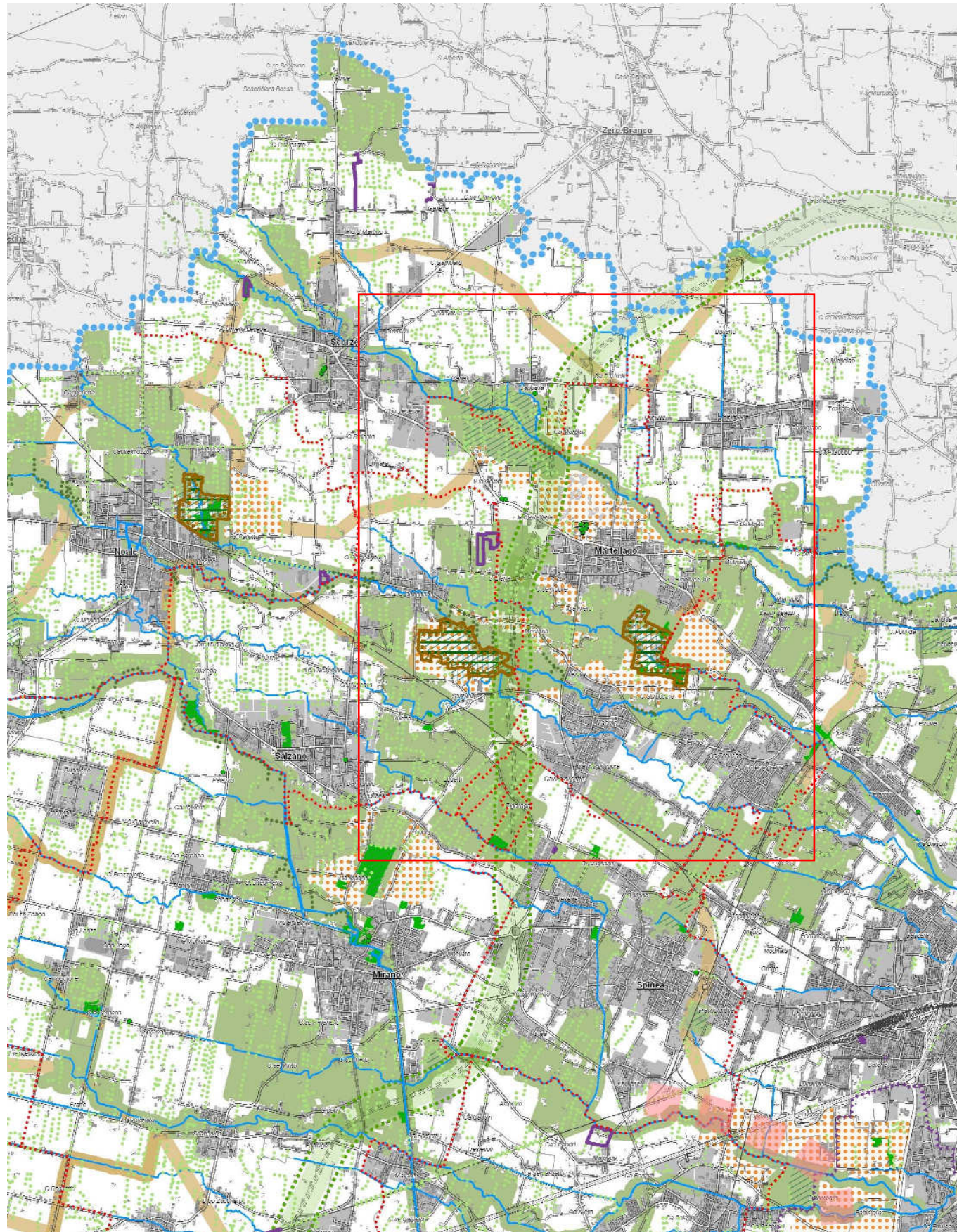
Ciascuno degli elementi che costituisce il sistema insediativo non deve essere visto esclusivamente per i suoi caratteri "urbanistici" (estensione, densità, destinazione, struttura interna, ecc.) ma, nell'approccio territoriale, come stato di una componente dinamica, parte di un sistema, costituito da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

02.1 pianificazione e programmi sovraordinati PTCP DELLA PROVINCIA DI VENEZIA SISTEMA AMBIENTALE - LA RETE ECOLOGICA PROVINCIALE



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.

02.1 pianificazione e programmi sovraordinati IL PASSANTE AUTOSTRADALE DI MESTRE



Passante Autostradale di Mestre

La finalità delle reti ecologiche provinciali è quella di integrare le due reti funzionali: territoriale ed ecologica.

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.

Accanto a questi elementi di base sono state individuate anche altre categorie e sottocategorie: sistemi lagunari, unità naturali esistenti, agroecosistemi a permeabilità residua significativa, aree con interventi di ricostruzione ambientale, nodi del sistema terrestre di connettività ecologica, principali aree tampone, corridoi ecologici, ambiti dei corsi d'acqua a riqualificazione polivalente, unità degli ambiti urbani e periurbani, elementi critici per la rete ecologica, greenways.

Il progetto di Rete Ecologica vuole funzionare come scenario di orientamento sul medio periodo e non come un nuovo strumento di pianificazione territoriale: esso può però costituire base strategica per il ripensamento delle politiche del governo del territorio organizzate all'interno del PTCP.

In questo senso le indicazioni fornite dal progetto di rete ecologica non devono intendersi di carattere prescrittivo: pur avendo riferimenti spaziali ben precisi e pur implicando modalità d'uso dei suoli devono essere intese come strumento di riferimento per decisioni con implicazioni territoriali, tenendo conto che i contenuti del progetto hanno ancora, per definizione, gradi di libertà che consentono il confronto tra possibili soluzioni alternative.

Ad esempio, il tracciato dei corridoi ecologici potrebbe anche subire modifiche in sede di progettazione di dettaglio, purché vengano mantenuti i riferimenti esterni (origine e destinazione) e caratteristiche sufficienti di continuità ecologica.

Si riportano alcuni schemi che accompagnano le analisi preliminari al PTCP in cui si evidenzia il sistema delle reti ecologiche esistenti e di progetto.

Si evidenzia la presenza di una dorsale ecologica che dalle cave di Salzano attraversa il parco dei laghetti e prosegue lungo il Dese e la presenza di due nodi ecologici uno a nord dell'abitato di Martellago e uno attestato attorno al sistema delle cave di Salzano e del parco dei laghetti.

Si evidenzia inoltre la presenza di una rete ecologica di progetto che si sviluppa lungo il fiume Dese e che l'ambito compreso tra il centro di Martellago e il fiume Dese è classificato come ambito perfluviiale prioritario.



Passante Autostradale di Mestre

02.1 pianificazione e programmi sovraordinati IL PASSANTE A MARTELLAGO

La nuova autostrada del Passante di Mestre è finalizzata a by-passare la strettoia della tangenziale di Mestre e risolvere il problema dell'attraversamento autostradale della città.

L'autostrada si innesta sull'autostrada A4 in località Roncoduro, incrocia l'autostrada A28 in prossimità della barriera di Mogliano e si innesta nuovamente sull'A4 in località Quarto D'Altino.

L'autostrada attraversa un territorio fortemente antropizzato ma anche un sistema agroambientale ricco e fortemente strutturato ponendo notevoli problemi di impatto sui sistemi insediativi, sul sistema idrogeologico e sul sistema agroambientale.

Il tracciato passa in prossimità degli abitati di Vetrego, Marano, Mirano, Spinea, Maerne, Martellago, Cappella, Campocroce, Sambughè e Bonisiolo ma anche porzioni di territori con insediamenti diffusi o sistemi urbani lineari che si sono strutturati lungo gli assi stradali.

Il tracciato interseca anche numerosi canali e corsi d'acqua intercettando trasversalmente l'intero bacino scolante della laguna di Venezia, tra i principali corsi d'acqua ricordiamo il Taglio, il fiume Marzenego, il Dese, il Rio Storto, il Cimetto, il Parauro gli scoli Cognaro e Volpino che costituiscono gli assi strutturanti della rete ecologica provinciale.

La maggior parte del tracciato è in trincea e per questa ragione la continuità è ripristinata attraverso interventi di sifonamento dei corsi d'acqua che pone problemi di connessione alle reti ecologiche esistenti e di progetto.

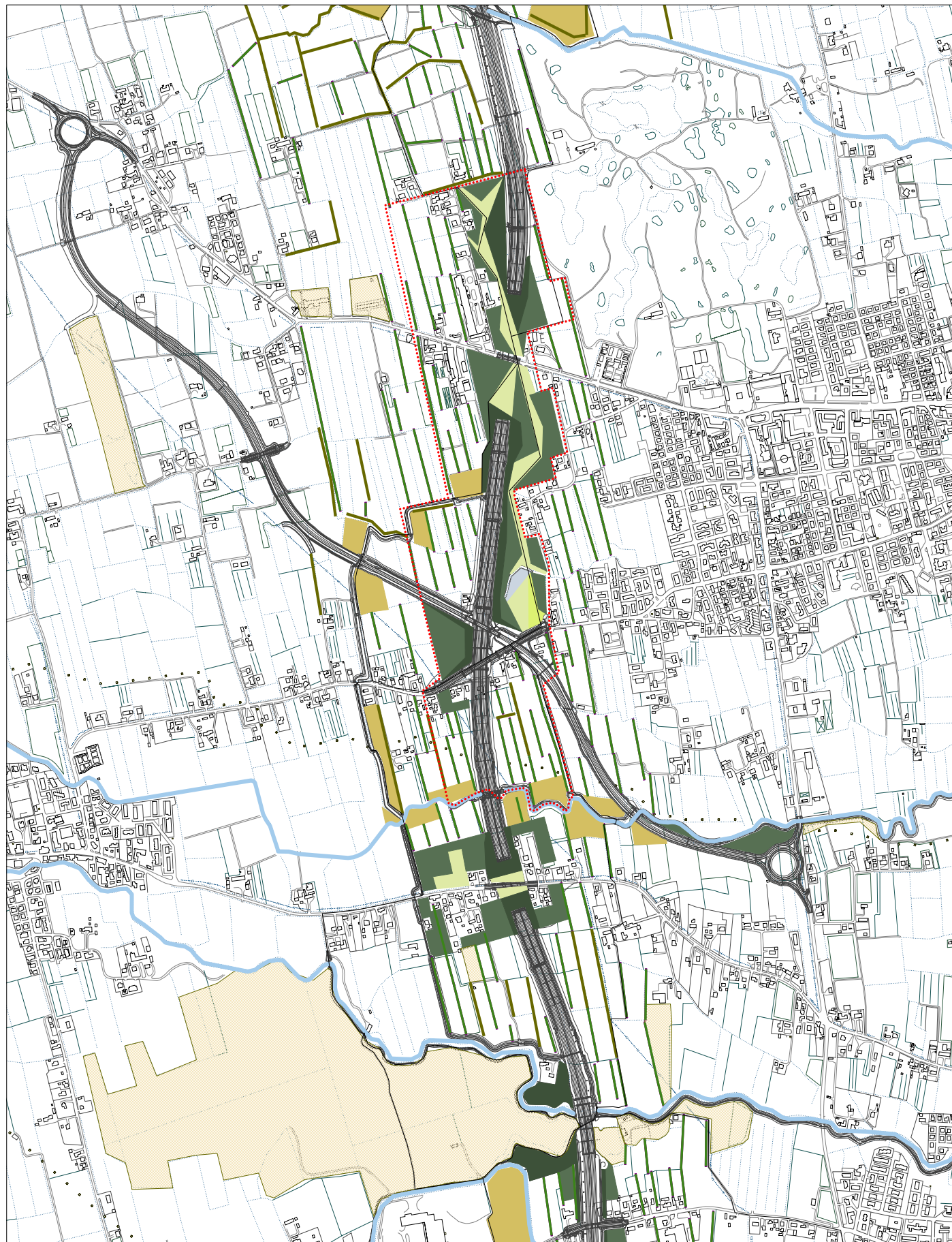
Il tracciato passa in adiacenza anche a ambiti territoriali con valenze ambientali tra questi ricordiamo il Sito di interesse Comunitario di Salzano, quello del parco Iaghetti, le cave di Olmo e di Luneo.

Il tracciato attuale prevede tre caselli di ingresso ed uscita collocati in località Mirano, Mogliano e Cappella; la localizzazione del casello di Cappella che interessa il comune di Martellago è però ancora in fase di valutazione.

La presenza dell'autostrada determina una rilevante perturbazione sull'assetto territoriale esistente i cui contorni non sono ancora chiaramente definiti, lo studio di Impatto ambientale del progetto preliminare forma un quadro di riferimento per l'analisi degli impatti sul territorio.

Lo studio di impatto ambientale del progetto preliminare del passante autostradale di Mestre mette in evidenza la complessità e l'entità del sistema degli impatti indotti dalla realizzazione dell'infrastruttura sul territorio circostante indicando al contempo interventi di mitigazione atti a contenerne l'effetto.

Lo studio di impatto ambientale e più in dettaglio il progetto autostradale pongono particolare attenzione agli impatti relativi al sistema atmosfera, al sistema idrogeologico, agli impatti acustici, all'impatto sul sistema ambientale.



LEGENDA

- - - Parco urbano del Passante Verde a Martellago
- Percorsi
- Filari
- tracce
- Barriera Boscata
- Bosco Planiziale
- Bosco Urbano
- Culture arboree
- Prati campestri
- Aree di servizio al parco
- Zone umide

Il parco urbano del Passante Verde a Martellago
Estensione delle aree interessate dal parco

Paesaggi del PV:	
Bosco planiziale	97206,24
Culture arboree	22759,71
Barriera Boscata	41178,19
Zona Umida	2694,68
Prato	46865,09
Area di servizio	4215,64
Filari	26974,32
Totale mq	241893,87

COMUNE DI MARTELLAGO
Richieste di modifiche ed integrazioni al progetto del Passante autostradale di Mestre

02.1 pianificazione e programmi sovraordinati IL PASSANTE VERDE

L'autostrada attraversa il Comune di Martellago in direzione nord-sud intersecando i principali assi della mobilità locale (via Roviego, via Cà Rossa, via delle Motte, via Castellana) e i principali corsi d'acqua che attraversano il territorio (rio Roviego, fiume Marzenego, rio Storto, fiume Dese).

L'attuale tracciato è l'esito di una variante che ha spostato il tracciato in direzione est per allontanarlo dall'area di pertinenza di villa Combi e dal SIC di Salzano. Questa variante ha significativamente avvicinato il tracciato all'abitato di Martellago. L'attuale tracciato è integrato da un by-pass che collega via Roma con la via Castellana a nord dell'abitato di Martellago e consente un accesso diretto al casello autostradale evitando il centro di Martellago.

Il tracciato dopo aver attraversato in viadotto la linea ferroviaria Venezia-Trento incrocia il rio Roviego e interrompe poi il sistema lineare di via Roviego la cui continuità è ripristinata da un sovrappasso, passa poi in adiacenza alle cave di Salzano e supera il fiume Marzenego dove sono previste alcune opere di compensazione ambientale, il tracciato interseca poi via Cà Rossa con un sottopasso e il rio storto la cui continuità è ripristinata con un sifonamento, anche lungo rio storto sono previste opere di compensazione ambientale legate al SIC del parco laghetti, l'autostrada interseca poi via delle Motte la cui continuità è ripristinata da un sovrappasso ponendo però notevoli problemi di relazione con Martellago per l'abitato lineare che si è sviluppato lungo la strada, il tracciato lambisce poi il centro di Martellago e supera la strada Castellana con un sottopasso per poi intersecare il fiume Dese in una zona con una grande valenza paesaggistica in questo punto si presume debba essere collocato il nuovo casello autostradale.

Nell'ottobre del 2006 è stato presentato da Coldiretti Venezia il progetto Passante Verde. Il progetto evidenzia la necessità di realizzare un complesso di opere di mitigazione e di compensazione ambientale finalizzato a restituire qualità al territorio attraversato dalla nuova autostrada.

Il progetto coglie l'opportunità straordinaria, offerta dalla realizzazione della nuova autostrada, di intervenire con un progetto territoriale unitario, lungo trenta chilometri di territorio intensamente antropizzato. Il progetto Passante Verde evidenzia che il progetto di mitigazione autostradale è limitato ad interventi puntuali e lascia aperto il problema della perturbazione determinata sull'assetto complessivo del territorio e pone la necessità di ridefinire il rapporto tra territorio e infrastruttura realizzando interventi di riqualificazione urbana, ambientale e paesaggistica. Il progetto definisce un sistema di interventi ambientali finalizzati a ricucire le cesure create dal manufatto autostradale e a riconnettere in una ampia fascia attrezzata con valenza ambientale il sistema delle relazioni urbane compromesse dal tracciato.

L'obiettivo è di creare un parco lineare lungo l'autostrada che si estende dal sistema del fiume Brenta con il sistema del fiume Sile. Il parco diventa l'elemento connettivo di un sistema insediativo estremamente frammentato dando nuova centralità ai sistemi urbani interessati dal tracciato collegandone il sistema dei servizi e delle attrezzature. Il progetto è inoltre finalizzato a un set di azioni specifiche attraverso la formazione di sistemi di masse arboree e fasce tampone che consentono il controllo della qualità ambientale, la mitiga-

zione degli impatti residui, il miglioramento della qualità dell'aria, dell'ambiente acustico e degli impatti visivi.

Gli interventi hanno anche una valenza paesaggistica attraverso la valorizzazione delle sequenze percettive e dell'identità dei luoghi e della qualità paesaggistica.

Martellago

Il progetto Passante Verde individua anche una serie di azioni e obiettivi che interessano in modo specifico il territorio del Comune di Martellago.

Le cave di Salzano

Favorire la formazione di relazioni ambientali tra Rio Storto e Fiume Marzenego attraverso l'intensificazione dei corridoi ambientali a ridosso dell'infrastruttura.

Rafforzare le misure di mitigazione previste dal passante rafforzando e intensificando il corridoio ecologico tra Rio Storto e Fiume Marzenego e la connessione naturalistica lungo il rio Storto con il SIC "parco Laghetti"

Valorizzare la valenza paesaggistica delle cave di Salzano.

Formazione di masse arboree per la protezione puntuale di insediamenti sparsi con particolare attenzione al nucleo di via Roviego.

via Ca' Rossa

Interventi di protezione dalle concentrazioni gassose, determinate dal sotto-passo autostradale di via Ca' Rossa, attraverso la formazione di masse arboree compatte con effetto di filtro e formazione di masse arboree con funzione di duna e di tunnel per favorire la dispersione degli inquinanti.

Intensificare le relazioni ambientali in prossimità del passaggio in trincea sotto via Ca' Rossa.

Realizzare nuovi sentieri, sul lato sud, che collegano via Zigaraga con il rio Storto, con il fiume Marzenego e via Roviego che offrano nuove modalità ed opportunità di fruizione del territorio.

Il rio Storto

Favorire la formazioni di aree boschive esondabili lungo il rio Storto e la formazione di un sistema di zone umide in prossimità dell'autostrada per aumentare la componente idrofita del sistema ambientale.

Realizzare percorsi ciclo pedonali lungo gli argini del Rio Storto

Martellago

Costituire un sistema di masse arboree compatte con funzione di filtro per la protezione delle aree abitate del centro di Martellago.

Favorire la dispersione delle concentrazioni di inquinanti determinate dalla presenza del sotto-passo di via Castellana attraverso la formazione di masse arboree con funzione di duna e per incanalare le masse d'aria.

Realizzare percorsi ciclo pedonali tra via delle Motte, via Ca' Rossa e via Castellana che possano costituire un'alternativa alla cesura determinata dal cavalcavia di via delle Motte.

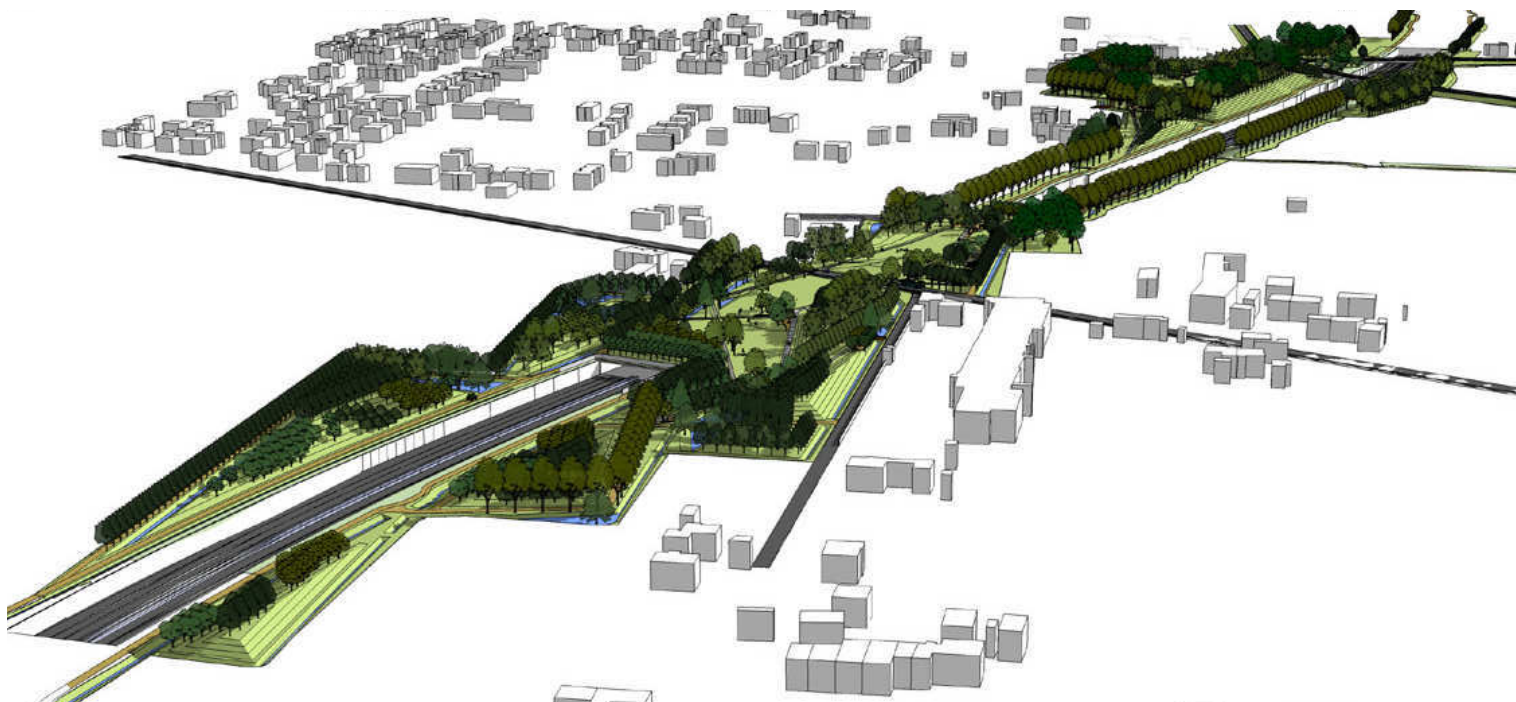
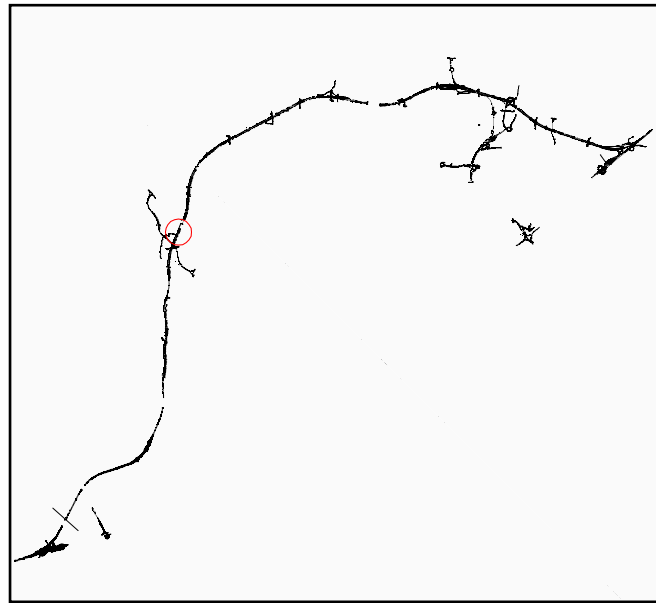
Favorire l'accessibilità e la connessione tra i sistemi ambientali intensificando il sistema dei filari esistenti.

il fiume Dese

Favorire la formazioni di aree boscate esondabili lungo il fiume Dese.

Intensificare il sistema ambientale nell'intersezione del fiume Dese con l'autostrada, a compensazione della perdita di valore ambientale dovuta all'interruzione dei collegamenti ambientali lungo gli argini.

02.1 pianificazione e programmi sovraordinati LE OPERE DI MITIGAZIONE DEL PASSANTE DI MESTRE



Il tracciato del passante autostradale di Mestre attraversa il territorio comunale di Martellago lambendo ad ovest l'abitato di Martellago e di Maerne con rilevante impatto sull'ambiente, il territorio ed il paesaggio circostante secondo diverse modalità messe in evidenza dallo studio di impatto ambientale allegato al progetto dell'opera.

Nelle fasi di definizione e approfondimento del progetto l'infrastruttura, nel territorio preso in considerazione, ha subito delle sostanziali modifiche del tracciato, che hanno portato ad un'ulteriore avvicinamento dello stesso all'abitato di Martellago, rendendo ancora più critici gli influssi sul territorio circostante.

Gli impatti maggiormente rilevanti che si attendono in questo tratto sono costituiti dall'inquinamento atmosferico veicolare e dal rumore e dalla visibilità dell'infrastruttura dal paesaggio circostante. La costituzione di fasce boscate e di movimenti terra, secondo quanto previsto dal progetto Passante Verde, può contribuire in modo significativo a mitigare gli impatti dell'infrastruttura sul territorio circostante.

Il parco di Martellago si configura come un parco lineare di circa 7 ettari che si sviluppa lungo il tracciato autostradale e si struttura su due aree centrali costituite dal nodo di via delle Motte e dal nodo di via Castellana.

I due parchi sono caratterizzati dalla presenza di dune e movimenti terra e di masse arboree che si strutturano su una rete di percorsi che in parete si appoggia sulla rete di delle strade di servizio autostradale.

I due parchi hanno dei caratteri e delle identità differenti, il parco di via Castellana, maggiormente accessibile, assumerà un carattere più urbano e sarà dotato di infrastrutture per la fruizione e il tempo libero, il parco di via delle Motte avrà invece un carattere più ameno e naturalistico legandosi al carattere prevalentemente agricolo delle

aree circostanti.

PARCO DI VIA DELLE MOTTE

Gli interventi relativi all'area di via delle Motte insistono prevalentemente su un'area di proprietà del comune di Martellago adiacente alla via delle Motte e al tracciato autostradale. In questo tratto il progetto autostradale prevede due importanti opere complementari: il sovrappasso autostradale di via delle Motte e la nuova bretella di collegamento tra via Roma e via Castellana a nord di Martellago. Tali interventi danno forma ad un nodo infrastrutturale significativo per l'impatto paesaggistico determinato sul territorio circostante dalla presenza di due cavalcata-autostrada alti circa 6\7 metri.

Gli interventi previsti assumono quindi come obiettivo primario il mascheramento e la protezione degli abitati circostanti al nodo stradale. Il progetto si prevede la formazione di una duna che corre lungo il lato est del tracciato autostradale formando una dorsale di protezione che piega in prossimità del cavalcata-autostrada dando forma ad una collina di altezza poco superiore al manufatto autostradale. Questa dorsale dà le spalle all'infrastruttura per proteggere le aree residenziali dando forma ad una zona protetta e tranquilla caratterizzata dalla presenza di un corso d'acqua, un piccolo laghetto, masse arboree ed un'altura da cui sarà possibile vedere l'infrastruttura e il parco in tutta la sua dimensione.

L'accesso al parco avverrà da via delle Motte dove verrà collocato un piccolo parcheggio per 15 auto; un altro accesso esistente è collocato presso la strada proveniente da via Castellana in prossimità del ponte esistente.

PARCO DI VIA CASTELLANA

Il parco di via Castellana si organizza su una griglia geometrica che tende a dissimulare la presenza del tracciato autostradale ricostituendo le geometrie del tessuto morfologico fondiario. Lungo queste giaciture si organizza il sistema dei percorsi, un sistema di alberature lineari e le attrezzature pubbliche e le infrastrutture di fruizione del parco.

Gli elementi che compongono il parco - percorsi, attrezzature, alberature, aree boscate, dune - pur essendo strettamente determinati dai vincoli imposti dalla presenza dell'autostrada, di fatto formano una sequenza di spazi indifferenti alla sua presenza.

Lungo via Castellana vi sarà l'ingresso principale al parco collegato alla pista ciclopedonale esistente e saranno localizzati due piccoli parcheggi per un totale di 20 posti auto.

Il progetto autostradale prevede oggi un sistema di strade di servizio che in parte si sovrappone al previsto parco. Il progetto prevede una revisione di tale schema di viabilità interna che garantisce l'accesso e la funzionalità delle strade di servizio ma limita le interferenze con gli spazi fruibili del parco.

Al di sopra del sottopasso viene rispettato il vincolo stabilito dal progetto strutturale di un metro di terreno. In tali zone verranno prevalentemente trattate come superfici erbose e con essenze di dimensioni tali da essere compatibili con l'esigua dimensione dello strato di terreno.

02.1 pianificazione e programmi sovraordinati IL NUOVO CASELLO DI SCORZE'/MARTELAGO



La modifica del tracciato del passante resasi necessaria per eliminare l'incidenza sul Sic di Salzano ha rimesso in discussione la posizione del casello di Martellago, originariamente prevista ad ovest di Martellago in località via delle Motte, e non più possibile a causa dell'avvicinamento dell'infrastruttura all'abitato.

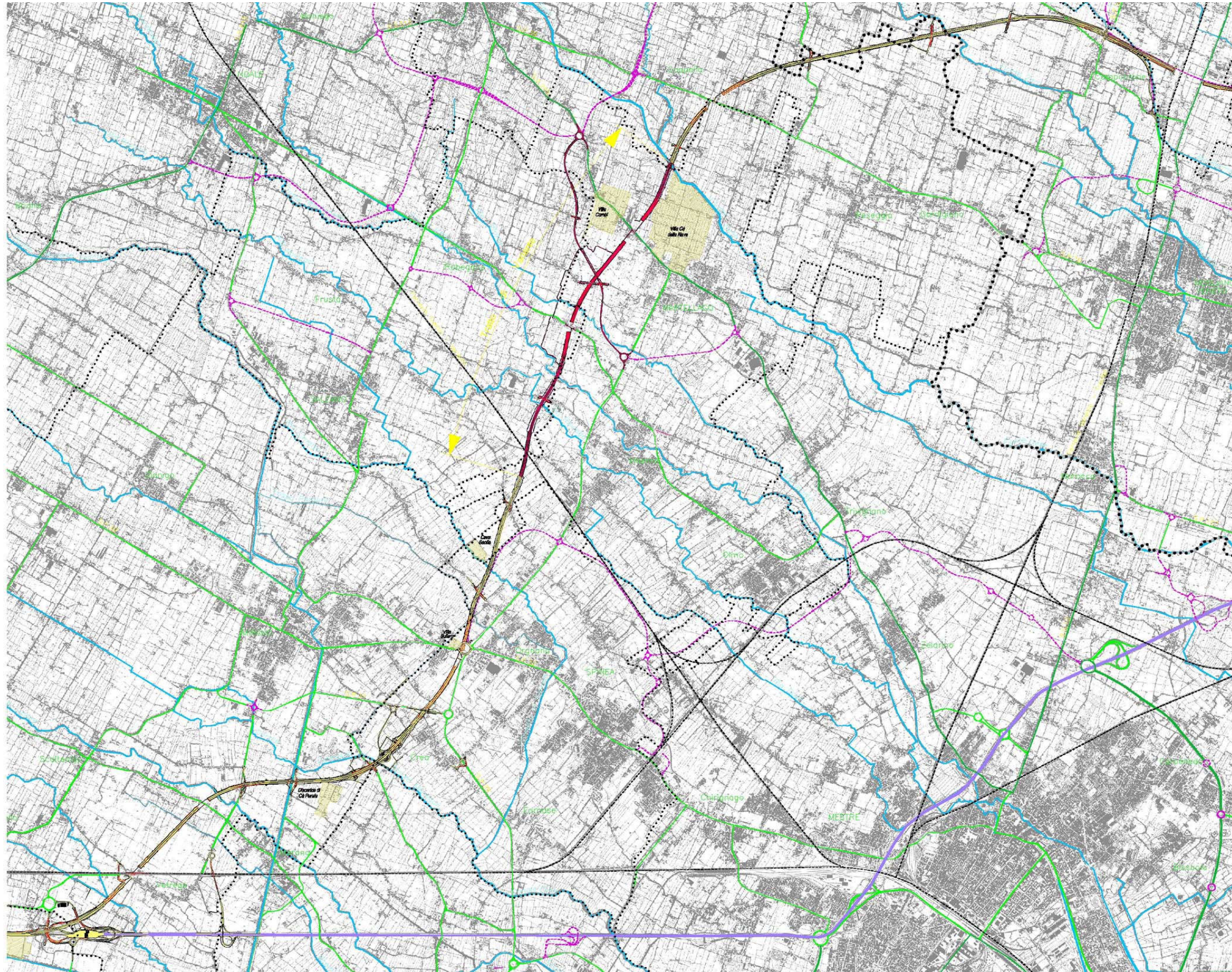
Il casello nella sua ultima formulazione, slitta verso nord e va a collocarsi a cavallo del dese in un contesto altrettanto sensibile e che necessita di un'attenta valutazione per alternative di intervento che contribuisca a focalizzare la migliore soluzione sotto il profilo dell'impatto sul territorio e sul paesaggio circostante.

Il progetto preliminare configura il casello in modo non convenzionale, sdoppiando il casello in due diverse barriere di esazione, una per senso di marcia dell'autostrada, e collegandole con un lungo viadotto ed un ponte strallato nel punto di attraversamento del passante.

La configurazione è studiata per superare il principale problema di realizzazione, ovvero l'attraversamento del passante, ormai costruito e funzionante.

In questo punto la piattaforma autostradale, per consentire l'attraversamento del fiume dese, è posta ad una quota altimetrica di circa 3,5 m sul piano di campagna. Dovendo consentire un'altezza utile di attraversamento di almeno 5,5 m per gli utenti dell'autostrada, il manufatto di attraversamento dovrebbe essere impostato ad una quota altimetrica rilevante, nella migliore delle ipotesi di almeno 11 m al di sopra del piano di campagna. L'ipotesi tecnica per il nuovo casello prevede l'attraversamento dell'autostrada con un viadotto strallato dalla campata di circa 90 ml ed un pilone di sostegno di 50 ml di altezza. Nelle intenzioni di progetto tale ponte assume anche una valenza simbolica diventando un landmark a scala territoriale visibile a grande distanza e posto a segnare un'attraversamento strategico per il territorio. Il casello purtroppo va ad interessare un contesto delicato, già compromesso dalla realizzazione del rilevato autostradale e andrebbe coniugata l'esigenza di limitare al massimo l'impatto sul paesaggio rurale e sugli insediamenti abitati vicini.

02.1 pianificazione e programmi sovraordinati OPERE COMPLEMENTARI DEL PASSANTE DI MESTRE



Contestualmente alla realizzazione del Passante Autostradale di Mestre è prevista anche la costruzione di una rete viabilistica complementare di addizione ai caselli e di risoluzione di nodi problematici puntuali nel territorio interessato dall'infrastruttura.

Nel settembre 2004, a seguito di un'accordo siglato tra Commissario Governativo, Commissario straordinario per l'emergenza, Regione, Province di Venezia e Treviso e tra i 13 Comuni interessati dall'opera, vengono individuate una serie di opere viabilistiche complementari suddivise in due fasce:

Opere di Fascia A: direttamente finanziate da Regione e Stato
Opere di Fascia B: in attesa di finanziamento.

Il comune di Martellago risulta direttamente interessato dalle seguenti opere:

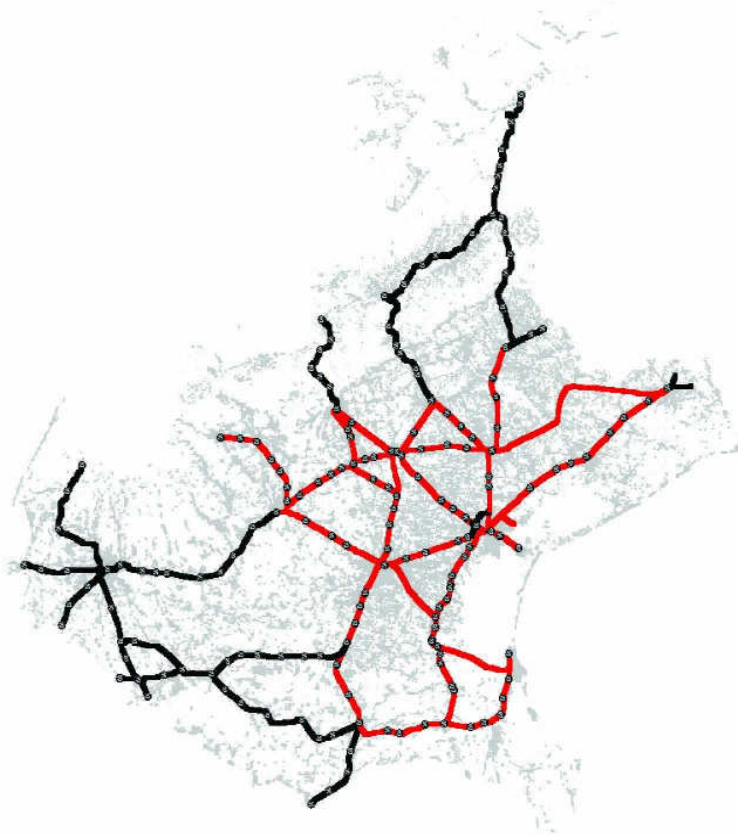
Fascia A: Circonvallazione Sud Est

Fascia B: Circonvallazione tra Salzanese e Castellana

L'insieme funzionale delle infrastrutture ha lo scopo di formare un'anello di circonvallazione a sud di Martellago innestandosi sulla Castellana in direzione Venezia in corrispondenza del polo sportivo, andando a creare un'interferenza con il vicino Sito di interesse comunitario delle ex-cave di Martellago e creando una cesura che potrebbe limitare l'accessibilità al Parco Laghetti dal Centro Abitato.

Il territorio comunale risulta inoltre interessato da una serie di Opere posta a sud della ferrovia per Castelfranco, a cavallo del confine comunale con Spinea e Venezia che ha lo scopo di creare una connessione tra l'area Miranese ed il quadrante nord del comune di Venezia, interessato dall'insediamento del nuovo polo ospedaliero Regionale, mettendo nel contempo in collegamento i nuclei di Asseggiano e Zelarino. Tale infrastruttura potrebbe giocare un ruolo importante per assicurare una maggiore connettività del territorio di Martellago in direzione di Mestre.

02.1 pianificazione e programmi sovraordinati SISTEMA METROPOLITANO FERROVIARIO REGIONALE - AV\AC



Il Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale costituisce un sistema integrato di trasporto pubblico a servizio dell'area metropolitana diffusa centrale veneta con l'obiettivo di supportare la domanda crescente di mobilità delle persone nell'area metropolitana diffusa veneta con modalità sostenibili sul piano sociale, fisico-ambientale, economico e con la finalità di potenziare i nodi di interscambio.

Il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR) del Veneto, si prefigge l'obiettivo di soddisfare a regime una domanda di traffico giornaliera, aggiuntiva rispetto all'attuale, di 120 mila persone.

La frequenza differenziata sulle diverse linee e nelle diverse fasce orarie ed un orario cadenzato, che contempera le esigenze dei treni a breve e lunga percorrenza, facilitano l'integrazione più agevole con i servizi pubblici stradali. Sono previsti interventi sulle infrastrutture ferroviarie esistenti, sia in linea (raddoppio e/o ripristino di tratte di linee, soppressione di passaggi a livello) che nelle stazioni (sistemazione dei piazzali esterni e realizzazione di nuovi parcheggi, sistemazione dei binari di attestazione nelle stazioni capolinea, realizzazione di pensiline, arredi e servizi all'utenza, nuovi sottopassi pedonali o prolungamento degli attuali, eliminazione barriere architettoniche), e la realizzazione di alcune nuove fermate.

Il sistema SMFR si integra alla rete nazionale ferroviaria e al nuovo sistema AV\AC la cui direttrice Milano-Trieste attraverserà Mestre e avrà una fermata in prossimità dell'aeroporto internazionale Marco Polo venendo a formare un nodo di interscambio primario a scala europea.

Il sistema SMFR offre significative opportunità urbanistiche ai territori interessati dagli interventi sia in termini di miglioramento della mobilità locale sia per le opportunità localizzative che la presenza della rete può offrire.

Le stazioni della SMFR costituiscono dei nodi di interscambio di rilevanza locale che possono offrire opportunità di riequilibrio e riorganizzazione urbana e possono costituire occasione per la localizzazione di nuovi servizi ed attività. La localizzazione delle stazioni, per la maggiore accessibilità che essi determinano, offre inoltre occasioni ed opportunità di valorizzazione dei sistemi urbani.

Il sistema SMFR costituisce inoltre l'ossatura di un progetto regionale finalizzato a realizzare un sistema di centri logistici diffusi che appoggiandosi alla rete ferroviaria locale si integri al sistema logistico regionale primario costituito dagli interporti di Padova e Verona.

Il sistema SFMR interessa il territorio di Martellago che è attraversato dalla linea ferroviaria Venezia-Trento che ha una fermata presso il centro di Maerne. La stazione è oggi in fase di riorganizzazione.

Il comune di Martellago sarà inoltre interessato dalla nuova linea ferroviaria che verrà realizzata sulla linea dei bivi e che passerà in prossimità del centro di Olmo dove è possibile immaginare di collocare una delle nuove stazioni metropolitane.



02.1 pianificazione e programmi sovraordinati
QUADRO DI SINTESI

	<i>Pianificazione Regionale</i>	<i>Pianificazione Provinciale</i>	<i>Progetti</i>
Territorio \ Paesaggio	R.1.1 Minimizzare il consumo di suolo R.1.2 Conservare e ripristinare l'integrità del territorio e del Paesaggio	P.1.1 Contenere il processo diffusivo P.1.2 Completare e qualificare gli insediamenti;	
Sistema ambientale	R.2.1 Superare dell'attuale sistema vincolistico R.2.2 Mobilità sostenibile per la prevenzione e riduzione delle immissioni R.2.3 Riduzione dell'inquinamento luminoso e dei consumi energetici	P.2.1 Perequare e compensare gli interventi infrastrutturali per rafforzare la rete ambientale; P.2.2 Consolidamento degli obiettivi di tutela della biodiversità; P.2.3 Integrare gli aspetti ecologici con le attività agricole; P.2.4 Migliorare il bilancio del carbonio; P.2.5 Favorire la produzione di biomasse; P.2.6 Riequilibrio ecologico a livello locale e di area vasta.	Rete ecologica Provinciale Il Passante Verde
Città	R.3.1 Aumento della qualità della vita R.3.2 Migliorare la dotazione di servizi, di aree verdi e di spazi pedonali	P.3.1 Valorizzare i centri urbani come luoghi per abitare e per soddisfare bisogni di scala urbana e metropolitana; P.3.2 Aumentare la naturalità degli insediamenti e ridurre il frazionamento ambientale;	Nuovo Ospedale di Mestre
Sistema produttivo	R.4.1 Recupero delle aree industriali sottoutilizzate o in via di dismissione R.4.2 Favorire le localizzazioni in prossimità ai nodi infrastrutturali R.4.3 Favorire una elevata densità insediativa	P.4.1 Riquilibrare le aree per insediamenti economici per creare condizioni favorevoli ad accogliere attività innovative.	
Sistema della mobilità	R.5.1 I grandi assi della mobilità devono costituire gli assi ordinatori dello sviluppo insediativo R.5.2 Favorire i collegamenti nord-sud tra la pedemontana e l'autostrada A4 R.5.3 Costituire una rete locale di interporti R.5.4 Riorganizzare in modo gerarchico il sistema di mobilità AC/AV, SMFR, gomma.	P.5.1 Ridurre gli impatti del sistema della mobilità e aumentare l'efficienza del sistema infrastrutturale; P.5.2 Salvaguardare la funzionalità delle infrastrutture viarie riorganizzando le immissioni e le intersezioni; P.5.3 Ristrutturare la rete viaria ridefinendo la "gerarchia funzionale" dei tratti impegnati dai flussi passanti e di attraversamento dei centri urbani.	Passante di Mestre Le opere complementari al Passante di Mestre SMFR

02.2 ASSETTO DEL TERRITORIO MIRANESE, TAVOLE DI SINTESI

Le seguenti tavole di sintesi costituiscono un quadro di riferimento per la collocazione del territorio comunale di Martellago nel più ampio contesto territoriale Miranese e possono costituire una sintesi grafica della contestualizzazione relativa alla pianificazione sovraterritoriale riportata precedentemente. Si evidenziano i diversi aspetti territoriali, organizzati in sistemi, utili alla piena comprensione del territorio e all'individuazione delle problematiche che hanno una connessione ed una correlazione con il territorio extracomunale.



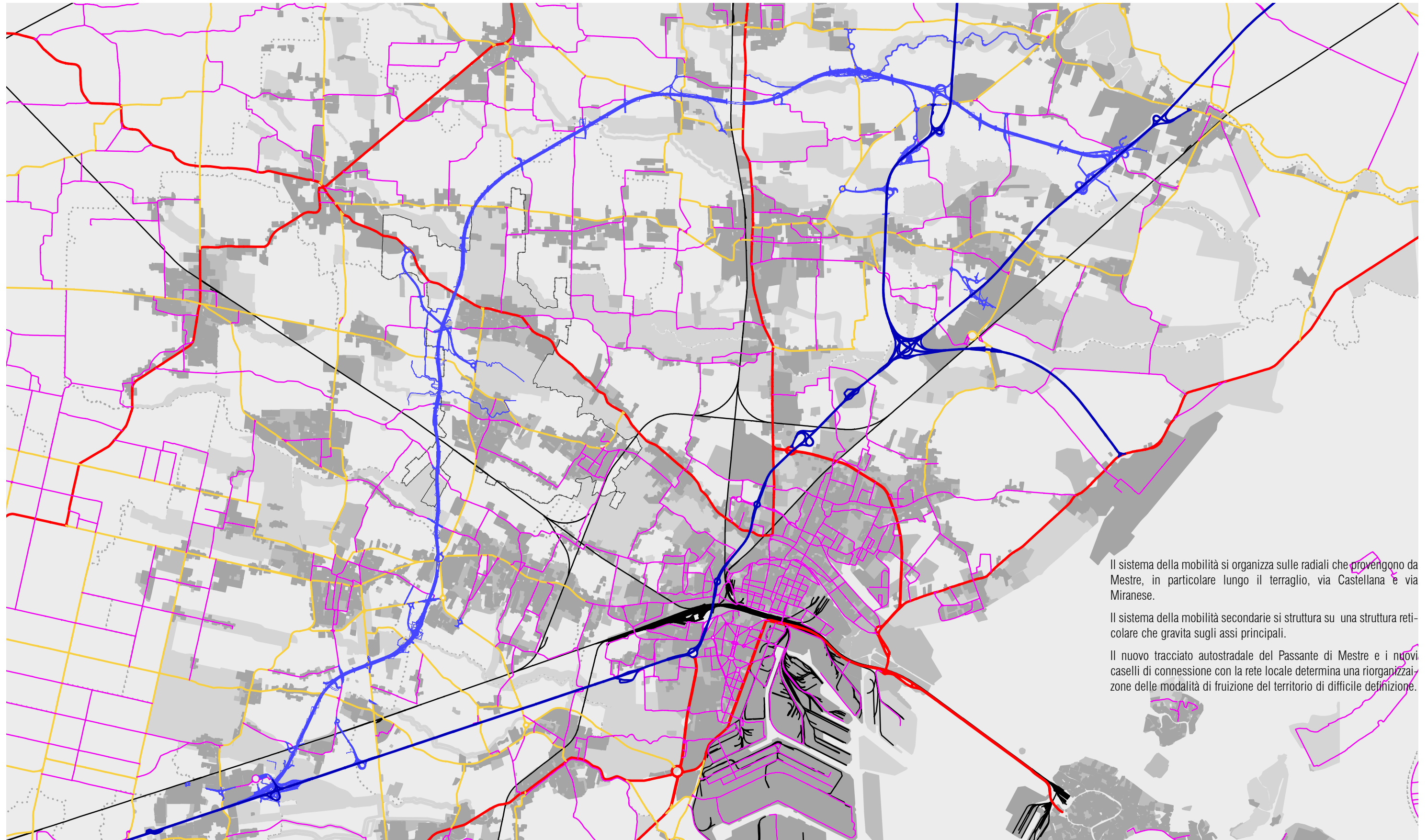
Si evidenzia l'elevato livello di frammentazione delle componenti insediative e l'elevato livello di infrastrutturazione del territorio.

I nuclei urbani si sono sviluppati lungo le strutture del sistema insediativo e gravitano prevalentemente sul sistema urbano di Mestre.



Anche il sistema produttivo e commerciale presenta un elevato grado di frammentazione e di diffusione a questo fenomeno si accompagna un processo di specializzazione e di concentrazione di servizi in alcune aree definite.

Il sistema aeroportuale, il nuovo polo ospedaliero e le aree commerciali di Marcon e dell'Auchan ne sono un esempio.



Il sistema della mobilità si organizza sulle radiali che provengono da Mestre, in particolare lungo il terraglio, via Castellana e via Miranese.

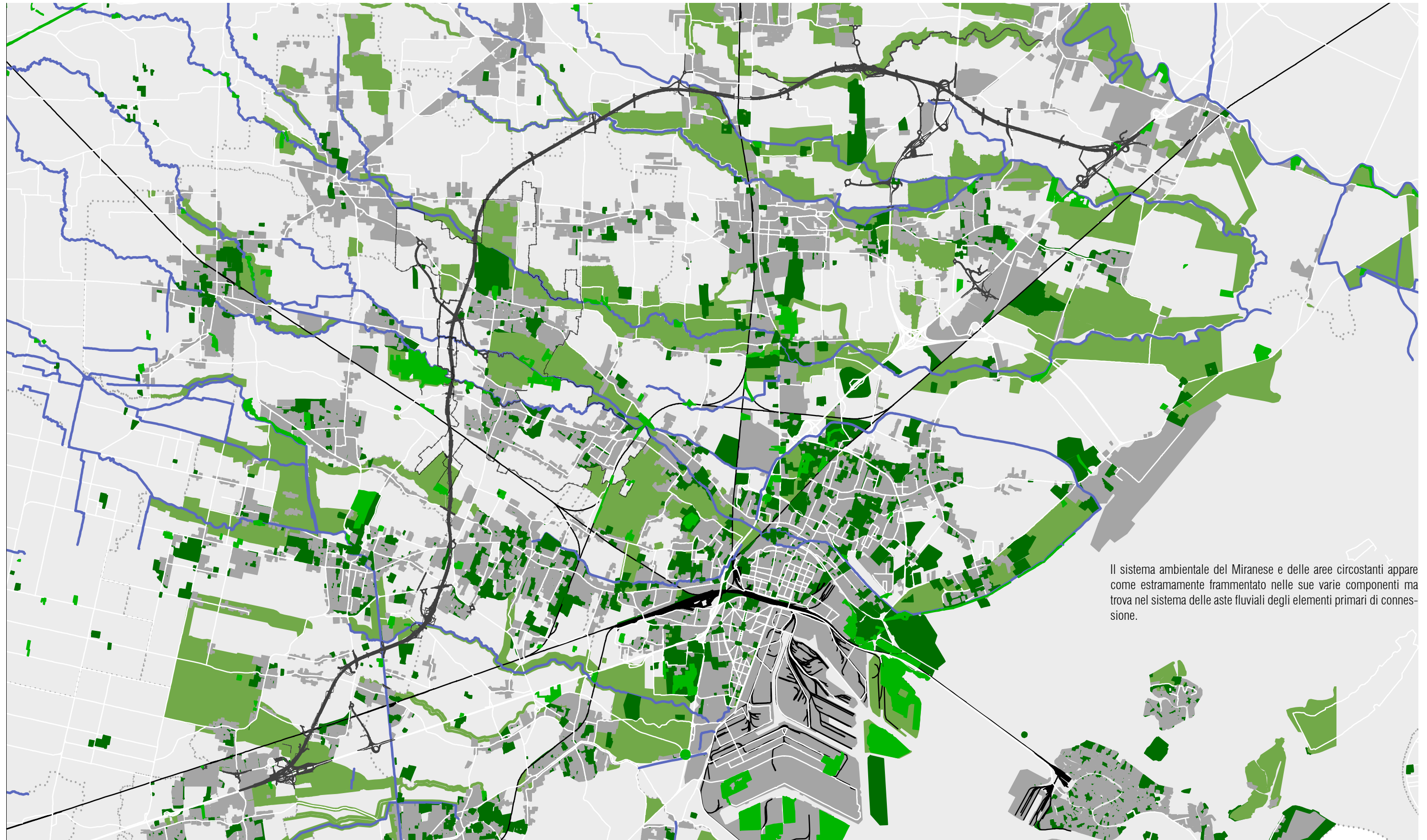
Il sistema della mobilità secondarie si struttura su una struttura reticolare che gravita sugli assi principali.

Il nuovo tracciato autostradale del Passante di Mestre e i nuovi caselli di connessione con la rete locale determina una riorganizzazione delle modalità di fruizione del territorio di difficile definizione.



Il sistema SFMR costituisce uno dei principali progetti di riorganizzazione delle modalità di accesso e di mobilità pubblica del territorio.

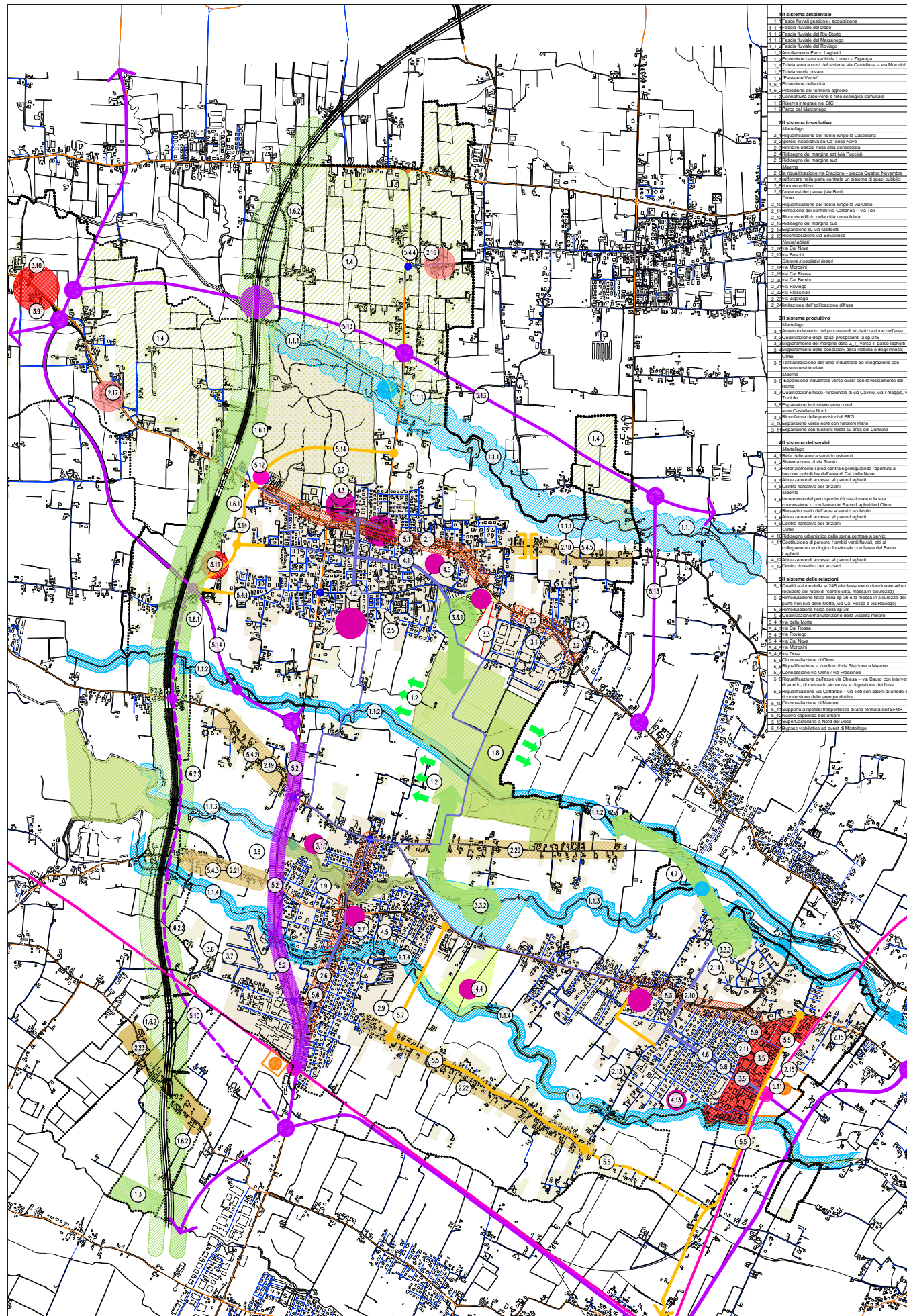
La localizzazione e la rilocalizzazione delle stazioni ferroviarie determina la formazione di microcentralità funzionali sul territorio.



Il sistema ambientale del Miranese e delle aree circostanti appare come estremamente frammentato nelle sue varie componenti ma trova nel sistema delle aste fluviali degli elementi primari di connessione.

02.3 ITER DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

02.2 iter del piano di assetto del territorio DOCUMENTO PRELIMINARE SCHEMA DIRETTORE



ITER DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO COMUNALE DI MARTELLAGO

Elaborazione del Documento preliminare ai sensi della LR11/2004	Marzo 2005
Prima attività di Concertazione con i soggetti competenti in materia ambientale	Marzo 2005
Trasmissione del Documento preliminare al Consiglio comunale	Marzo 2005
Proposta di Accordo di Pianificazione con Regione Veneto	Marzo 2005
Proposta di accordo di pianificazione con la Provincia di Venezia	Giugno 2006
Elaborazione del rapporto ambientale preliminare (cd. relazione ambientale)	Maggio 2007
Parere di positivo di compatibilità ambientale della Commissione regionale VAS	Febbraio 2008
Elaborazione della bozza di Piano	Maggio 2007
prima Valutazione delle azioni di piano	Maggio 2007
Seconda attività di Concertazione con i soggetti competenti in materia ambientale	Giugno 2010
elaborazione della Proposta di Piano di assetto del Territorio	Settembre 2010
Elaborazione della proposta di Rapporto Ambientale	Settembre 2010

IL DOCUMENTO PRELIMINARE

Il documento preliminare definisce le scelte strategiche e gli obiettivi di sostenibilità che il PAT del Comune di Martellago dovrà sviluppare compiutamente, nel rispetto dei principi informatori della disciplina urbanistica regionale e delle indicazioni programmatiche definite dall'amministrazione comunale. Il documento preliminare è il risultato di un processo di elaborazione e di approfondimento che si è svolto tra il 2005 e il 2006. Questo percorso si è articolato a partire dal documento preliminare approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 88 del 17.03.2005 e che è stato successivamente integrato con i contributi e delle osservazioni derivati dalla attività di concertazione.

Il documento preliminare e le integrazioni derivate dai contributi partecipativi ha costituito guidato un processo di studio e riflessione sul territorio di Martellago che si è svolto nel corso del 2006 e che ha visto coinvolti la giunta comunale e l'ufficio di piano. Questa attività di studio ed analisi del territorio comunale, del vigente PRG, dell'attività di pianificazione sovraterritoriale, dei progetti sovramunicipali in corso di realizzazione, ha consentito di dare forma al documento preliminare attraverso uno schema direttore e una griglia di obiettivi di piano.

La griglia di obiettivi di piano e lo schema direttore fa sintesi dei molti contributi di questa fase iniziale di elaborazione e recepisce le indicazioni della giunta, le indicazioni derivate dal processo di partecipazione, gli indirizzi derivati dalla pianificazione sovraterritoriale fornendo un quadro unitario e sintetico per l'elaborazione del PAT

A. SISTEMA AMBIENTALE

1. Il Comune di Martellago ritiene il sistema ambientale elemento ordinatore delle scelte pianificatorie per l'uso e l'assetto del territorio, da consolidare e da potenziare rispetto alle condizioni esistenti utilizzando modelli di coesistenza tra sistema insediativo, infrastrutturale e ambientale.
2. Solo facendo sistema tra gli elementi naturalistici e paesaggistici del territorio possono essere esaltate le loro potenzialità.
3. Da questo discende che il Parco Iagheti diventa il nucleo centrale unificatore dei centri urbani, con temi che il piano dovrà sviluppare in ordine ai collegamenti con l'abitato, all'accessibilità ed alle situazioni di bordo.
4. Un altro elemento da progettare risiede nelle relazioni tra il sistema del Parco ed altri sistemi ambientali prossimi (ad esempio le cave esistenti nel Comune di Salzano).
5. Tale approccio diventa tanto più rilevante alla luce della prevista realizzazione del Passante di Mestre che creerà una linea di cesura in direzione nord-sud da ricomporre, per quanto possibile, attraverso ricuciture in direzione est-ovest, dei territori attraversati.
6. I collegamenti a scala territoriale potranno avvenire attraverso la rete esistente degli elementi naturalistici quali i corsi d'acqua che collegano tra loro i siti (fiume Marzenego e Rio Storto) e gli elementi di paesaggio e architettonici che con essi interagiscono.
7. Analogo ragionamento di valorizzazione potrà svolgersi nei confronti del Fiume Dese che rappresenta un corridoio di possibile riqualificazione e di connessione intercomunale (Scorzè e Mogliano Veneto).

B. SISTEMA INSEDIATIVO

1. Il PRG vigente aveva individuato le espansioni dell'organismo urbano con la prevalente funzione di ricucitura del paesaggio urbano.
2. Il dimensionamento era basato su un incremento volumetrico residenziale di circa 615.000 mc che allo stato attuale risulta attuato per circa il 50% con una previsione di ulteriore attuazione nel corso dell'anno 2005 (fino al raggiungimento di circa l'80%).
3. Eventuali ulteriori fabbisogni, che dovranno essere determinati sulla base delle prospettive di sviluppo socio-economico, saranno soddisfatti con scelte urbanistiche coerenti con i seguenti principi:
4. - mantenimento dell'attuale fisionomia policentrica del sistema urbano;
5. - riqualificazione e ristrutturazione delle aree già urbanizzate con eventuale densificazione dell'utilizzo;
6. - conferma sostanziale delle previsioni del PRG vigente nelle parti non attuate;
7. - intervento sulle aree di completamento.
8. Il programma integrato, in ragione dei risultati qualitativi che consente di raggiungere, sarà uno degli strumenti più idonei all'attuazione di tali principi.

02.3 iter del piano di assetto del territorio ESITO DELLA CONCERTAZIONE

CONSULTAZIONI CONCERTAZIONE ED EVENTI PUBBLICI

Il percorso partecipativo (cfr. direttiva 2001/42/CE articolo 6) innestato nella costruzione di un Piano di Assetto del Territorio offre la possibilità di creare un'idea condivisa della città, dei valori che la caratterizzano il suo sviluppo e la sua identità. Attraverso la partecipazione, che andrebbe intesa in un'ottica che va ben oltre l'applicazione di una norma, è possibile far colloquiare in maniera costruttiva il sapere tecnico con il sapere comune.

Un processo partecipativo, in generale, dovrebbe sempre avere come obiettivi:

il rafforzamento del senso di appartenenza;

l'aumento della responsabilità dei cittadini nei confronti della società;

l'aumento della consapevolezza dei reali bisogni della città;

l'incremento della consapevolezza degli abitanti circa i meccanismi di fattibilità con i quali ogni progetto deve sottostare.

In quest'ottica quindi ogni fase della realizzazione del piano deve essere finalizzata alla creazioni di occasioni di conoscenza e confronto chiari e trasparenti in contesti concreti che mettano in relazione la società civile, le istituzioni, l'amministrazione e i tecnici.

Gli stakeholders

L'individuazione dei principali stakeholders si basa sul rilevamento delle diverse componenti sociali, economiche, culturali, politiche, ecc. presenti sul territorio e dei diversi enti che in qualche modo possono essere coinvolti nel processo di piano.

La consultazione si è svolta sostanzialmente in due fasi.

PRIMA FASE 2005

La prima fase, che si è articolata nel periodo di giugno 2005, ha trattato la discussione e la verifica dei contenuti del Documento Preliminare, l'esposizione di piani e programmi vigenti o in fase di studio da parte degli enti e amministrazioni coinvolti e la raccolta di indicazioni, proposte e pareri.

La raccolta di pareri e indicazioni si è svolta in un ampio bacino di stakeholders (i cui dati riportiamo nelle seguenti tabelle) e con una riunione finale di confronto in data 29.06.2005.

Area Istituzionale				
ente	tipo consegna (a mano / raccomandata)	data consegna	presente alla riunione (si / no / giustificato)	consegna documento
Presidente della Regione Veneto	a mano	08/06/2005	giustificato	
Assessore all'Urbanistica della Regione Veneto	a mano	08/06/2005	no	
Unità Complessa per la Pianificazione della Regione Veneto	a mano	08/06/2005	no	
Genio Civile Regionale	a mano	08/06/2005	no	si successivam ente alla riunione
Direzione infrastrutture di trasporto della Regione Veneto	a mano	08/06/2005	no	
Presidente della Provincia di Venezia	a mano	07/06/2005	no	
Assessore all'Urbanistica della Provincia di Venezia	a mano	07/06/2005	no	
Settore Pianificazione Territoriale della Provincia di Venezia	a mano	07/06/2005	si	
Settore Protezione Civile della Provincia di Venezia	a mano	07/06/2005	no	
Settore Viabilità della Provincia di Venezia	a mano	07/06/2005	no	

Sindaco del Comune di Venezia	a mano	08/06/2005	giustificato	
Sindaco del Comune di Mirano	a mano	07/06/2005	no	
Sindaco del Comune di Spinea	a mano	07/06/2005	no	
Sindaco del Comune di Scorzè	a mano	07/06/2005	no	
Sindaco del Comune di Noale	a mano	07/06/2005	no	
Sindaco del Comune di Salzano	a mano	07/06/2005	si	
Settore Gestione del territorio del Comune di Martellago	a mano	08/06/2005	no	
Settore Edilizia Privata del Comune di Martellago	a mano	08/06/2005	no	
Comando Polizia Municipale del Comune di Martellago	a mano	16/06/2005	no	
Settore Affari Generali – Servizio Attività produttive del Comune di Martellago	a mano	10/06/2005	si	si
Prefettura di Venezia	a mano	09/06/2005	no	
Soprintendenza Beni Ambientali e del Veneto Orientale	a mano	08/06/2005	no	
Consorzio di Bonifica Dese Sile – Mestre	a mano	09/06/2005	si	si
Consorzio di Bonifica Sinistra Medio Brenta – Mirano	a mano	10/06/2005	no	
ARPAV	raccom. A.R.	10/06/2005	no	si successivam ente alla riunione
Azienda Sanitaria Locale n. 13 Dipartimento di prevenzione Veneto Strade	a mano	14/06/2005	no	
Veneto Strade	a mano	07/06/2005	no	
Ferrovie dello Stato – RFI spa Rete Ferroviaria Italiana	a mano	09/06/2005	si	
A.C.T.V. s.p.a.	a mano	09/06/2005	si	
Comando Militare Regione Nord	raccom. A.R.	10/06/2005	no	
Camera di commercio	a mano	07/06/2005	giustificato	

Associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi

ente/associazione	tipo consegna (a mano / raccomandata)	data consegna	risposta
UNINDUSTRIA - VENEZIA	raccomandata A.R.	10/06/2005	si
CONFESERCENTI - NOALE	raccomandata A.R.	10/06/2005	
CONFCOMMERCIO - MESTRE	raccomandata A.R.	10/06/2005	
ASCOM - MIRANO	raccomandata A.R.	09/06/2005	si
CONFARTIGIANATO - MARTELLAGO	raccomandata A.R.	09/06/2005	si
CONFEDERAZIONE NAZIONALE ARTIGIANI - MARGHERA	raccomandata A.R.	10/06/2005	si
UNIONE PROVINCIALE AGRICOLTORI - MESTRE	raccomandata A.R.	09/06/2005	
COLDIRETTI - PADOVA	raccomandata A.R.	09/06/2005	
CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI - MARGHERA	raccomandata A.R.	10/06/2005	
A.N.C.E. - VENEZIA	raccomandata A.R.	10/06/2005	
WWF – SPINEA	raccomandata A.R.	09/06/2005	si
LEGAMBIENTE - MESTRE	raccomandata A.R.	10/06/2005	
FAI – MESTRE	raccomandata A.R.	21/06/2005	

Gestori di servizi pubblici e di uso pubblico

ente/associazione	tipo consegna (a mano / raccomandata)	data consegna	risposta
A.C.M. Consorzio del Mirese	raccomandata A.R.	09/06/2005	si
ENEL Rete Gas S.p.a.	raccomandata A.R.	10/06/2005	
ENEL zona di Mestre	raccomandata A.R.	13/06/2005	
TELECOM ITALIA S.p.a.	raccomandata A.R.	13/06/2005	
TIM INVESTOR RELATIONS	raccomandata A.R.	14/06/2005	
VODAFONE	raccomandata A.R.	10/06/2005	
WIND Telecomunicazioni s.p.a.	raccomandata A.R.	13/06/2005	si
H3G s.p.a.	raccomandata A.R.	10/06/2005	
AIPA s.p.a.	raccomandata A.R.	10/06/2005	

Ordini professionali

ente/associazione	tipo consegna (a mano / raccomandata)	data consegna	risposta
Ordine Ingegneri della provincia di Venezia	raccomandata A.R.	13/06/2005	si
Ordine dei dottori Agronomi e dottori Forestali	raccomandata A.R.	15/06/2005	

Ordine Architetti della provincia di Venezia	raccomandata A.R.	13/06/2005	
Collegio dei Geometri della Provincia di Venezia	raccomandata A.R.	10/06/2005	
Ordine dei Geologi	raccomandata A.R.	13/06/2005	
Ordine dei Periti	raccomandata A.R.	17/06/2005	

Rappresentanze economico-sociali

partito	risposta
DEMOCRAZIA È LIBERTÀ - LA MARGHERITA	
FIAMMA TRICOLORE	
COMUNISTI ITALIANI (lista No al Passante)	si
ALLEANZA NAZIONALE	
7ª ONDA	
FORZA ITALIA	
DEMOCRATICI DI SINISTRA	
LISTA BIASON	
LISTA DI PIETRO - ITALIA DEI VALORI	si
LEGA NORD-LIGA VENETA-PADANIA	
SINISTRA DI PROGRESSO	
IMPEGNO COMUNE INSIEME PER IL NORD EST	
UDC LIBERTAS	
LISTA BELLATO GASTONE - RINNOVAMENTO NELLA CONTINUITÀ	

associazioni locali	risposta
IPLA Insieme per l'altro	si
Circolo ACLI - Martellago	si

parrocchie	risposta
Martellago	
Maerne	
Olmo	si

associazioni riconosciute	risposta
ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA	
F.I.A.B. - Federazione Italiana Amici della Bicicletta - Onlus	

ESITI DEL PROCESSO DI CONSULTAZIONE 2005

Questioni di carattere generale

Sul piano generale alcune osservazioni hanno evidenziato delle questioni che superano i confini del territorio comunale.

Le tematiche sulle quali occorre un approfondimento intercomunale potranno essere le seguenti:

- l'ampliamento dell'ambito del Parco laghetti verso est, nel territorio del Comune di Venezia;
- la ricerca di un corridoio di collegamento ambientale tra le zone umide lungo il Rio Storto (il parco Laghetti in Comune di Martellago) ed il Fiume Marzenego (le Cave Villetta in Comune di Salzano);
- la localizzazione di un'area attrezzata di sosta dei mezzi pesanti e

impropri, al di fuori dei centri abitati (ad esempio lungo la direttrice castellana tra Martellago e Scorzè).

4. L'inquadramento del PAT comunale sul disegno di scala più ampia avverrà, inoltre, tramite l'attento studio dei piani territoriali in corso di definizione a livello regionale (il nuovo PTRC e, per gli effetti conseguenti, il nuovo PRS) ed a livello provinciale (il nuovo PTCP).

Sistema ambientale

1. Quanto al sistema ambientale, il Parco Laghetti è stato oggetto di numerosi interventi. Ogni iniziativa inerente il parco ipotizzata nel DP PAT segue l'idea che ha ispirato questa Amministrazione, come le precedenti, nella attuazione e gestione del parco stesso, e cioè quella di conciliare da una parte la conservazione naturalistica delle zone più significative (nel rispetto delle disposizioni di tutela sopravvenute agli interventi di recupero e conservazione attuati dal Comune – ad esempio l'individuazione del SIC e ZPS), dall'altra la possibile fruizione da parte dei cittadini.

2. Nell'ottica di una valorizzazione del Parco Laghetti sarà opportuno verificare il potenziamento delle aree pre-parco, attraverso le quali ipotizzare l'ampliamento dei confini e ottenere una "attrazione d'uso" all'esterno del parco stesso.

3. Il ruolo delle varie porzioni del parco potrà essere aggiornato / rinnovato, dopo una valutazione di sistema sulle specializzazioni degli altri siti di rilevanza territoriale recentemente realizzati o in corso di progettazione dei comuni limitrofi.

4. Così pure gli elementi diffusi del sistema ambientale dovranno concorrere alla valorizzazione dei corridoi ambientali, ma separando quelli dove è possibile il percorso ciclo-pedonale delle persone da quelli riservati alle sole dinamiche naturali.

5. Per quanto attiene alla difesa del suolo emerge l'esigenza di giungere alla predisposizione del Piano delle Acque, verificando le problematiche della risorsa acqua sia in termini di quantità che di qualità, sia a livello locale che di bacino, anche a seguito delle conseguenze determinate dalla realizzazione del progetto autostradale che interessa il territorio.

Sistema paesaggistico

1. Il territorio rurale ed i centri storici sono stati al centro delle considerazioni sugli aspetti paesaggistici del DP PAT.

2. Per quanto attiene il territorio rurale si condivide l'esigenza di un rigoroso controllo delle trasformazioni, finalizzato al mantenimento delle caratteristiche paesaggistiche tuttora presenti, le quali devono essere riconosciute come valore aggiunto alla produzione agricola primaria, da patrocinare e difendere in un'ottica di sviluppo sostenibile; anche l'inserimento di destinazioni non propriamente rurali ma compatibili con il contesto rurale (vedi destinazione turistico-ricettiva) può concretizzare interventi di recupero in quegli ambiti dove le caratteristiche paesaggistiche del territorio rurale e dell'edilizia tradizionale si sono compromesse o perdute.

3. Per quanto riguarda i centri storici, in continuità con le indicazioni del PRG vigente, sarà confermata la loro vocazione commerciale anche al fine di valorizzarne le valenze architettoniche. In particolare per quanto riguarda Ca' della Nave, viene richiesto di renderla parte integrante del sistema paesaggistico territoriale.

Sistema insediativo

1. Il sistema insediativo tocca direttamente l'interesse di tutti in quanto determina le condizioni di vita di ognuno: nel nuovo Piano di Assetto del Territorio troveranno spazio i temi della qualità della vita e l'aspetto estetico della costruzione urbana ed edilizia, quali paradigmi della produzione architettonica e urbanistica.

2. La " città bella" potrà recuperare e mettere in atto tutte quelle idee che ne esaltino i requisiti e siano funzionali, oltre che alle esigenze proprie, anche a garantire le migliori condizioni di salubrità e qualità ambientale; ad esempio:

gli spazi verdi;

le fonti di energia rinnovabile (recupero e riutilizzo dei mulini e salti d'acqua anche come testimonianza di archeologia industriale) i viali alberati e le alberature urbane, sia nelle zone già insediate che in quelle da progettare.

3. Dovranno essere create le condizioni per sperimentare nuovi modelli abitativi (quali le residenze per anziani), per incentivare l'edilizia sociale e per accompagnare la creazione di nuove attività innovative.

4. Viene confermata l'idea di concentrare gran parte dell'edificabilità connessa alle future esigenze insediative all'interno delle aree urbane esistenti, anche al fine di far ricadere nelle zone consolidate gli effetti positivi conseguenti le azioni di recupero e ammodernamento urbano. Contemporaneamente si dovrà procedere a rivedere alcune previsioni del PRG vigente, con assegnazione di volumi anche consistenti, che stentano a partire o non appaiono per nulla attuabili nel prossimo futuro.

5. Quanto alle ricadute del Passante sul sistema insediativo viene chiesto al PAT di governare le aree intorno al casello di progetto, verso il quale si chiede di orientare nuove attività produttive o direzionali/terziarie.

6. In relazione ai poli funzionali il PAT dovrà approfondire quali destinazioni siano più coerenti e attuabili tra quelle possibili, con particolare attenzione a quelle proposte, fortemente orientate agli aspetti culturali: la formazione universitaria, la musica, lo sport e le attività ricreative, la formazione innovativa.

Sistema della mobilità

1. Preliminarmente ad ogni scelta sulla viabilità e mobilità sarà una dettagliata analisi dei dati, sia locale che comprensoriale, coinvolgendo e collaborando con gli enti istituzionalmente competenti o comunque interessati al tema per motivi diversi. Andranno individuati i flussi presenti e potenziali, quindi sia in senso est – ovest così come in senso nord – sud.

2. D'altronde, il sistema della mobilità non potrà essere subordinato ad un territorio concepito semplicemente come varco di passaggio e attraversamento.

3. Nell'ottica dello sviluppo dell'intermodalità dei trasporti, sarà opportuno agire su più fronti:

verificare la fattibilità di una nuova stazione ferroviaria a Olmo e la riorganizzazione di quella di Maerne, risolvendo il problema del sottopasso;

verificare l'utilità di un nuovo capolinea per trasporto pubblico su gomma, adeguato ai nuovi servizi connessi al SFMR;

prevedere la sistematizzazione della rete delle piste ciclabili, con speciale riferimento al collegamento delle tratte esistenti.

4. Quanto alle infrastrutture di collegamento di nuova previsione o da migliorare, sono emerse le seguenti considerazioni: valutare comparativamente le soluzioni possibili con adeguamenti della viabilità esistente o d realizzare; incrementare l'utilizzo delle rotatorie per la soluzione delle intersezioni.

SECONDA FASE - 2010

La seconda fase, che si è articolata nel periodo di giugno/luglio 2010, ha riguardato la presentazione della Proposta di Piano e la raccolta di eventuali proposte e pareri.

La raccolta di pareri e indicazioni si è svolta in un ampio bacino di stakeholders (i cui dati riportiamo nelle seguenti tabelle) e con riunioni finali di confronto rivolte specificatamente agli stakeholders di diversa natura in data 08.07.2010.

Questioni di carattere generale

Il PAT deve tendere ad un'efficienza di area vasta, fuori dai ristretti ambiti amministrativi ed inquadrare le politiche industriali ed infrastrutturali fuori da logiche di protezionismo e competitività. La competitività territoriale deve essere di area vasta. Le imprese altrimenti pagano costi altissimi per l'inefficienza del sistema (Confindustria)

Sistema ambientale

Nel pat del comune di Venezia in corso di elaborazione nelle aree adiacenti al parco laghetti è previsto un ambito di riforestazione, ovvero aree in cui è assicurata una premialità edificatoria in caso di piantumazione di alberature. Quindi Il parco laghetti tende ad essere consolidato anche verso il territorio di Venezia. (Comune di Venezia)

Sistema paesaggistico

Per valorizzare il territorio ed il paesaggio non è necessario trasformare tutto in un parco ma bisogna invece valorizzare il settore agro-ambientale e lasciare agli operatori agricoli il ruolo di custodi del paesaggio (Coldiretti); Il paesaggio agricolo è una cosa rara da salvaguardare insieme all'unità delle aziende agricole che tendono a frazionarsi. (confagricoltori) Valorizzare il sistema dei Mulini (Amici della Bicicletta)

Sistema insediativo

E' necessario salvaguardare l'enorme investimento in termini di attrezzature di servizio che i comuni nel contesto di martellago hanno fatto. Bisogna inoltre verificare il modello di espansione per classi di età in modo da verificare se l'esigenza di servizio pubblico è soddisfatta in modo rispondente alle necessità ed in modo capillare. (Comune di Salzano); Il territorio negli ultimi anni è stato edificato in modo ridondante e caotico. D'ora in poi la pianificazione deve puntare sulla riqualificazione dell'esistente e soprattutto riusare la volumetria artigianale ed industriale non occupata. (Coldiretti); Vicino al polo logistico previsto in località via boschi all'innesto tra castellana e viabilità di innesto con il nuovo casello esiste un'area inutilizzata in territorio di scorze destinata allo stesso scopo. (Coldiretti); Bisogna incentivare la trasformazione e la valorizzazione dei centri e disincentivare le nuove espansioni. (Confesecenti Ascom); Bisogna disincentivare le medie superfici di vendita che svuotano le botteghe ed incentivare il piccolo commercio nei centri che è in grado di dare vitalità e rendere accoglienti le città (Ascom); Bisogna recuperare i centri industriali dismessi per nuovi servizi e commercio (Confagricoltori)

Sistema della mobilità

Non disponibile a prendere in considerazione la previsione di una viabilità complanare al Passante autostradale di Mestre anche parzialmente solo sul territorio comunale di Salzano. (Comune di Salzano); Il pat del comune di Venezia prevede l'estensione del sistema Tramviario fino a Zelarino. Risulta quindi realistico il prolungamento dello stesso fino al centro di Martellago lungo via Castellana. (Comune di Venezia)

02.3 iter del piano di assetto del territorio ESITI DELLA CONCERTAZIONE E PRESCRIZIONI DELLA COMMISSIONE VAS

ottemperamento delle stesse.

Fare emergere con chiarezza il ruolo che la VAS deve svolgere durante la fase di elaborazione del PAT in ordine all'individuazione degli eventuali scostamenti delle dinamiche in atto rispetto alle previsioni del Documento Preliminare stesso, fornendo indicazioni circa le alternative possibili quali esiti del pubblico confronto e degli approfondimenti conoscitivi. (Vedi R. Amb. Capitolo 4.1)

Effettuare prima dell'adozione del Piano un'attenta verifica delle eventuali variazioni di destinazione, rispetto al vigente strumento urbanistico comunale, delle aree cui siano in corso autorizzazioni regionali e/o provinciali.

Individuare gli obiettivi di sostenibilità economica e sociale del PAT. (Vedi R. Amb. Capitolo 5)

Sviluppare adeguatamente i capitoli relativi alle varie componenti ambientali, confrontandoli con quelli sviluppati con l'elaborazione del PAT e, ove necessario, in relazione alle criticità presenti ed a quelle derivanti dalle scelte di Piano, approfondirli ulteriormente (Vedi R. Amb. Capitolo 3.2) .

Individuare le nuove zone destinate ad insediamenti escludendo quelle sottoposte a rischio idrogeologico ed esondazione.(Vedi R. Amb. pag 87)

Individuare puntualmente le azioni concrete finalizzate al raggiungimento degli obiettivi indicati, anche in relazione ad intese con gli Enti sovra-ordinati e/o con gli Enti/Aziende gestori dei servizi pubblici. (Vedi R. Amb. Capitolo 5)

Redigere, ai sensi della DGR 3137 del 10.10.2006, la Valutazione di Incidenza Ambientale dei SIC/ZPS presenti sull'ambito territoriale in parola e di quelli eventualmente interessati. (vedi rel. Valutazione incidenza ambientale) (Vedi R. Amb. pag 109)

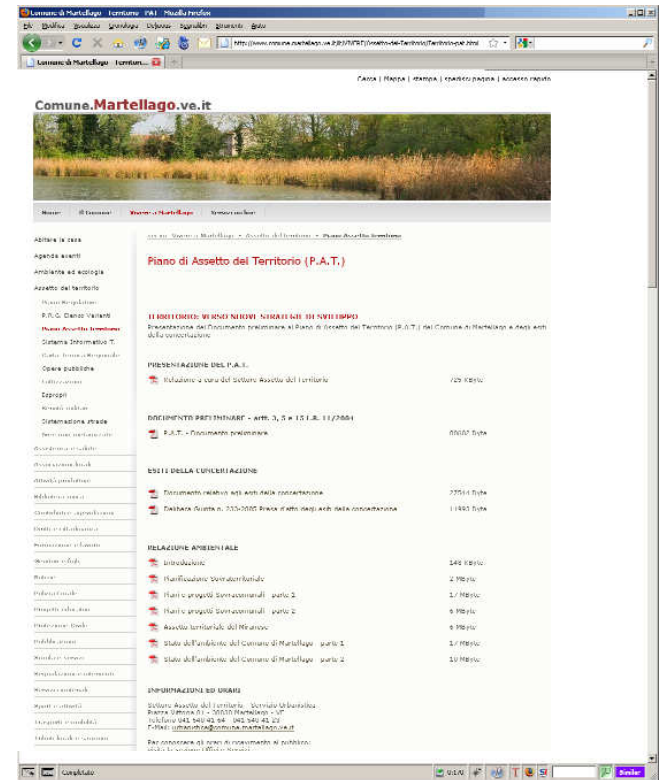
Verificare l'attuale zonizzazione acustica ai sensi della Legge 447/1995 e smi nonché lo stato dell'inquinamento luminoso con riferimento alla LR 22/1997. (Vedi R. Amb. pag 111)

Essere accompagnato da un elaborato grafico, in scala adeguata, con evidenziato l'uso attuale del territorio relativamente alle tematiche trattate, suddiviso con le relative destinazioni (abitative, produttive, infrastrutture e servizi), quello derivante dalla scelta di Piano nonché l'uso attuale del territorio dei Comuni limitrofi limitatamente alla fascia interessata. (vedi allegati)

Accompagnare il provvedimento di approvazione del Piano con una dichiarazione di sintesi che precisi: le modalità con le quali le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano stesso, come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale redatto ai sensi dell'articolo 5 della Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001, i pareri espressi ai sensi dell'articolo 6 della medesima Direttiva, i risultati delle consultazioni avviate, le ragioni per le quali è stato scelto il Piano, anche rispetto alle alternative possibili che erano state individuate, le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10 della Direttiva 2001/43/CE.

La previsione di una nuova viabilità a sostegno della SP 36 Camionabile per Spinea in località Maerne è compatibile con le previsioni infrastrutturali regionali e provinciali e risulta essere fattibile nel medio periodo secondo le modalità presentate dal comune di Martellago (Ufficio del Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale della viabilità di Mestre); Si propone di affiancare al passante la nuova viabilità alternativa alla camionabile per Spinea per non frazionare eccessivamente il territorio. (Coldiretti e Confagricoltori); Eliminare il traffico dal centro di Martellago è preliminare ad ogni politica di rinnovamento urbano (Confagricoltori); Aprire via Ca Bembo verso Venezia come corridoio ciclabile e di Slow Mobility (Amici della Bicicletta); Impedire la bretella stretta di raccordo con il Casello (all'interno del comune di Martellago) che è troppo vicina al centro abitato. Prevedere invece quella larga, posta in comune di Venezia che è meno impattante sui centri abitati (Amici della bicicletta); Incentivare le zone 30 all'interno dei centri abitati (Amici della bicicletta)

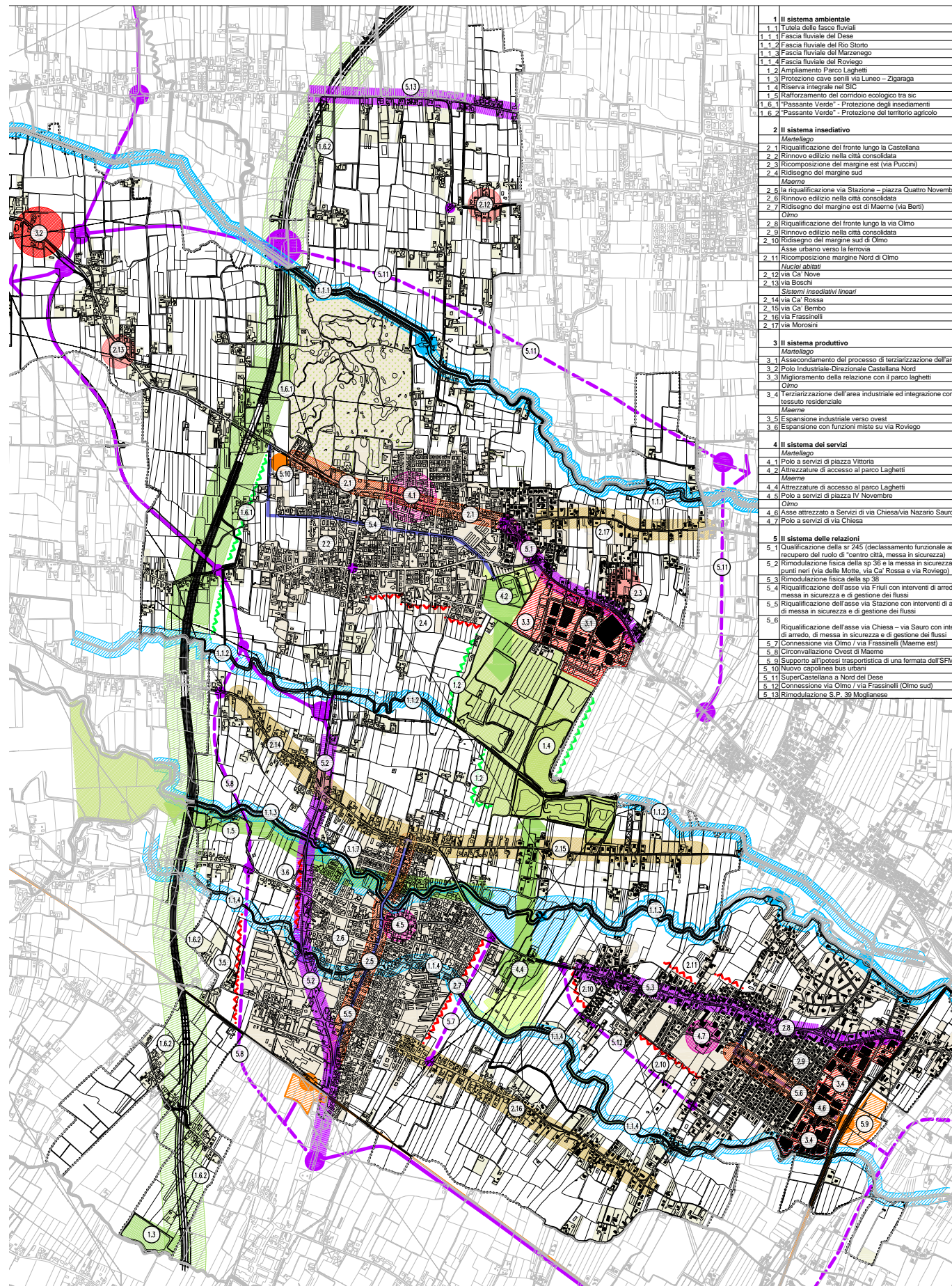
Il comune di Martellago ha predisposto un opportuno spazio web nel quale reperire tutta la documentazione relativa al PAT ed alla VAS <http://www.comune.martellago.ve.it/it/VIVERE/Assetto-del-Territorio/Territorio-pat.html>



PRESCRIZIONI DELLA COMMISSIONE VAS

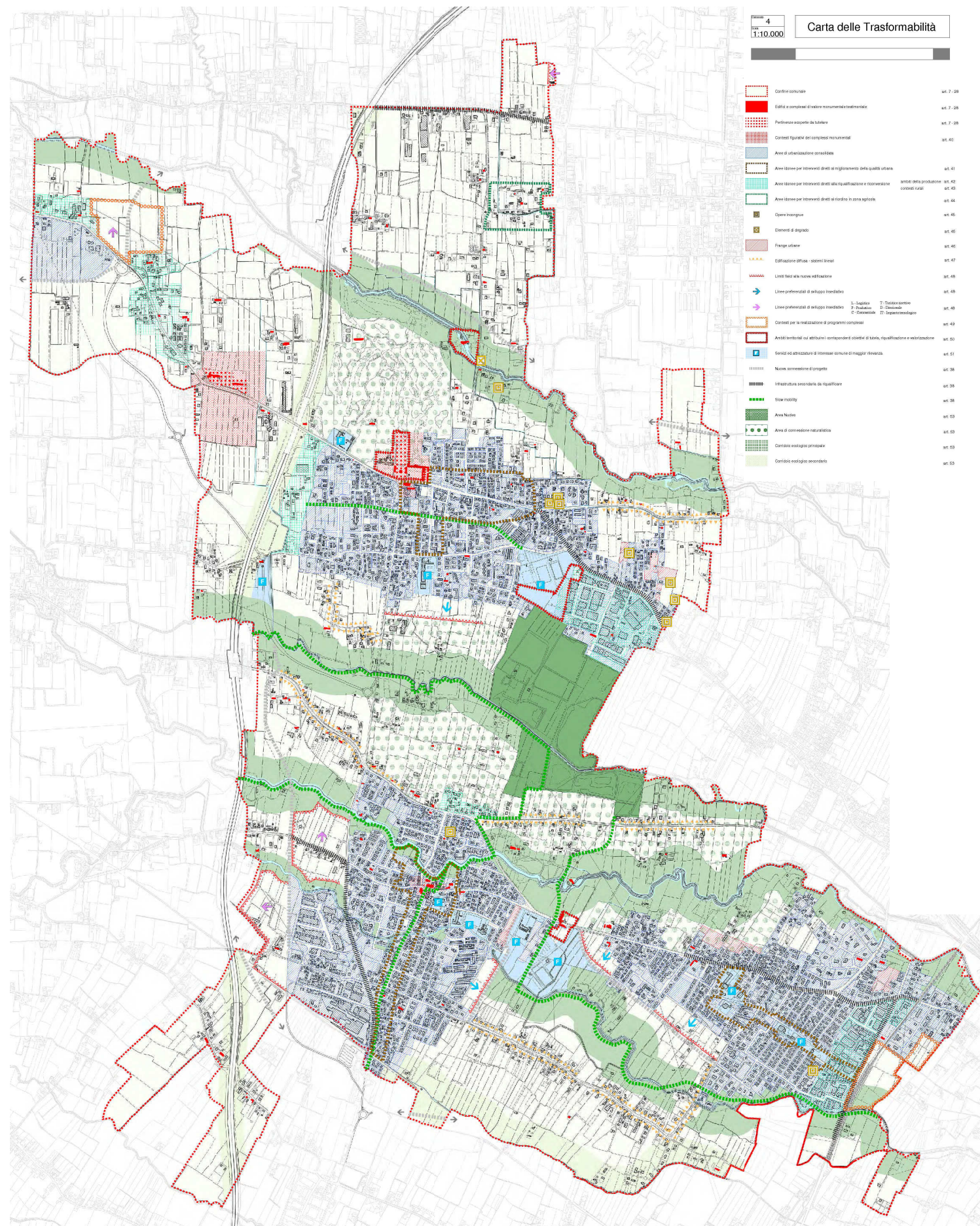
Con il parere n. 100 del 18 settembre 2007 la Commissione VAS ha espresso giudizio positivo di compatibilità al Piano di Assetto del Territorio del Comune di Martellago definendo le prescrizioni che si riportano di seguito insieme alle indicazioni relative alle modalità di

02.3 iter del piano di assetto del territorio PROPOSTA DI PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO



Descrizione	N.T.A. articoli	estratto NTA
1 Il sistema ambientale		
1.1 Tutela delle fasce fluviali	53	<i>Il PI disciplina il miglioramento delle aree interessate da processi di rinaturalizzazione spontanea, la conservazione e potenziamento della naturalità nelle aree rurali (siepi, filari, aree boscate, ecc.), gli interventi di ricostruzione delle parti mancanti della rete ecologica, con particolare riferimento alle aree urbane, la tutela, la riqualificazione e il miglioramento del verde urbano, in particolare di quello inserito nella rete ecologica; inoltre indica gli interventi atti a consentire la connessione dei corridoi ecologici in presenza di barriere di origine antropica.</i>
1.1.1 Fascia fluviale del Dese	53	
1.1.2 Fascia fluviale del Rio Storto	53	
1.1.3 Fascia fluviale del Marzenego	53	
1.1.4 Fascia fluviale del Roviego	53	
1.2 Ampliamento Parco Laghetti	10	<i>Nell'ambito dei siti di importanza comunitaria e nella fascia di prossimità definita in sede di Piano di Gestione, tutti gli interventi ammessi sono subordinati alla preventiva valutazione di incidenza ai sensi delle direttive 79/409/CEE Uccelli e 92/43/CEE Habitat,</i>
1.3 Protezione cave senili via Luneo – Zigaraga	53	<i>Fino all'approvazione del Piano di Gestione è vietato porre in essere comportamenti o atti in contrasto con gli obiettivi di valorizzazione e tutela di cui ai precedenti commi.</i>
1.4 Riserva integrale nel SIC	10	
1.5 Rafforzamento del corridoio ecologico tra sic		<i>Obiettivi specifici per l'area di via delle Motte – via Santo Stefano sono la creazione di un organico tessuto insediativo, con una riduzione dello spreco di suolo, un miglioramento dell'assetto viabilistico ed un aumento del livello di servizio locale, introducendo azioni di rinnovo delle strutture e di riduzione di conflitti con attività non compatibili con il contesto; particolare attenzione dovrà essere posta nella riduzione dell'impatto del Passante non solo in funzione di qualità locale ma anche complessiva, con la realizzazione di idonee, specifiche mitigazioni / compensazioni.</i>
1.6.1 "Passante Verde" - Protezione degli insediamenti	53	
1.6.2 "Passante Verde" - Protezione del territorio agricolo	52	<i>Come 1.1 Tutela delle fasce fluviali</i>
2 Il sistema insediativo		
<i>Martellago</i>		
2.1 Riqualificazione del fronte lungo la Castellana	41	<i>Obiettivi generali sono identificati nell'adeguamento delle aree centrali alle nuove mutate esigenze urbane ed abitative, permettendo la riqualificazione delle stesse attraverso una diversa strutturazione, con il miglioramento degli standard insediativi. Obiettivi specifici sono la creazione di un diverso rapporto con la viabilità principale, che permetta non solo un miglioramento della qualità formale (adeguata al ruolo di "aree centrali"), ma anche una migliore protezione dalle condizioni del traffico ed un aumento del livello di servizio. Importante appare la dotazione di infrastrutture e servizi necessari a promuovere la civile convivenza, capaci di creare occasioni di vita civile.</i>
2.2 Rinnovo edilizio nella città consolidata	40	<i>Il PI può indicare, per le parti di territorio che ritiene di trasformare all'interno delle aree ad urbanizzazione consolidata, gli strumenti attuativi e le modalità di trasformazione urbana garantendo il coordinamento degli interventi urbanistici, disciplinando le destinazioni d'uso e valutando anche le possibilità di operare con programmi complessi, o di applicare gli strumenti della perequazione urbanistica, del credito edilizio e della compensazione urbanistica, definendone gli ambiti e i contenuti</i>
2.3 Ricomposizione del margine est (via Puccini)	46	<i>Obiettivi specifici per le aree in via Puccini – via Cimarosa sono la creazione di una identità per questi nuclei storicamente consolidati, con un potenziamento dei servizi ed un miglioramento della viabilità esistente, oltre alla qualificazione dell'interfaccia con la sr 245 Castellana.</i>
2.4 Ridisegno del margine sud	48	<i>Il PI, all'interno dei limiti individuati dal PAT, precisa ed articola gli ambiti nei quali è possibile attuare nuovi interventi, distinguendo quelli riservati all'incremento delle attività residenziali e/o produttive e delle attività ad esse connesse, da quelli riservati all'insediamento di attrezzature e servizi a supporto e complemento dei singoli sistemi insediativi e dei diversi ambiti funzionali</i>
<i>Maerne</i>		
2.5 la riqualificazione via Stazione – piazza Quattro Novembre	41	<i>come 2.1 "Riqualificazione del fronte lungo la Castellana"</i>
2.6 Rinnovo edilizio nella città consolidata	40	<i>come 2.2 "Rinnovo edilizio nella città consolidata"</i>
2.7 Ridisegno del margine est di Maerne (via Berti)	48	<i>come 2.4 "Ridisegno Margine ..."</i>
<i>Olmo</i>		
2.8 Riqualificazione Asse urbano verso la ferrovia	41	<i>come 2.1 "Riqualificazione del fronte lungo la Castellana"</i>
2.9 Rinnovo edilizio nella città consolidata	40	<i>come 2.2 "Rinnovo edilizio nella città consolidata"</i>
2.10 Ridisegno del margine sud di Olmo	48	<i>come 2.4 "Ridisegno Margine ..."</i>
2.11 Ricomposizione margine Nord di Olmo	48	<i>come 2.4 "Ridisegno Margine ..."</i>
<i>Nuclei abitati</i>		
2.12 via Ca' Nove	44	<i>Obiettivi generali sono la rifunionalizzazione ed il ridisegno complessivo dell'area, in modo da favorire un corretto utilizzo degli spazi e l'aumento della qualità insediativa locale. Obiettivi specifici per l'area sono la soluzione dei problemi idraulici legati allo scolo consortile, la formazione di un corretto rapporto con la viabilità passante e la costituzione di funzioni atte ad aumentare il livello di servizio dell'area.</i>
2.13 via Boschi	43	<i>Obiettivi specifici per le aree di via Boschi sono la mitigazione dei conflitti con le aree produttive limitrofe, la qualificazione dell'interfaccia con la sr 245 Castellana, l'eliminazione delle funzioni incompatibili allocate, la rivisitazione della funzione dei contenitori a servizi e commercio, allo scopo di aumentare il livello di servizio, la qualità insediativa ed il rinnovo delle strutture / attività.</i>
<i>Sistemi insediativi lineari</i>		
2.14 via Ca' Rossa	47	<i>Il PI individua specifici ambiti all'interno delle succitate zone (anche su proposta dei singoli proprietari) all'interno dei quali avviare le indicate politiche di qualificazione dei fronti, proponendo abachi di interventi puntuali a bassa densità, da avviarsi attraverso azioni di compensazione ambientale che prevedano cessioni di aree utili alla formazione delle reti ecologiche (fasce fluviali, fasce tampone boscate, aree di mitigazione dei conflitti) e delle reti di connessione ciclopedonale, limitando comunque la realizzazione di nuove uscite, promuovendo una riqualificazione dell'asse stradale principale e organizzando l'eventuale seconda fila con un'accessibilità secondaria</i>
2.15 via Ca' Bembo	47	
2.16 via Frassinelli	47	
2.17 via Morosini	47	

02.3 iter del piano di assetto del territorio PROPOSTA DI PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO



Descrizione	N.T.A. articoli estratto NTA
3 Il sistema produttivo	
<i>Martellago</i>	
3_1 Assestamento del processo di terziarizzazione dell'area	42 <i>Obiettivi specifici per l'area di Martellago sono la sua integrazione con il complesso sistema di servizi esistenti nel contesto (Parco Laghetti, polo sportivo), oltre che con il sistema relazionale (in primis con la Castellana), svolgendo in modo più qualificante il ruolo di "porta urbana" del capoluogo.</i>
3_2 Polo Industriale-Direzionale Castellana Nord	49 <i>Relativamente gravante sulla sr 245 "Castellana" gli obiettivi proposti sono: (aumento del livello di servizio alle attività produttive dell'area, attraverso l'insediamento di attività complementari e funzionali alle stesse (logistica, direzionale, alberghiera ed assimilabili); qualificazione fisico - funzionale del fronte lungo la Castellana; corretto inserimento ambientale e qualificato rapporto con l'area rurale circostante; mitigazione degli impatti nei confronti della residenza esistente.) Tali obiettivi possono essere raggiunti a discapito delle attuali funzioni allocate, ma nel rispetto delle valenze storico - ambientali del contesto.</i>
3_3 Miglioramento della relazione con il parco laghetti	42 <i>come 3_1</i>
<i>Olmo</i>	
3_4 Terziarizzazione dell'area industriale ed integrazione con tessuto residenziale	42 <i>Relativamente all'ambito di via Selvanese gli obiettivi proposti sono: (aumento del servizio di trasporto pubblico, con la realizzazione delle funzioni ad esso allocate, quali stazione, terminal, interscambio modale ed assimilate; costituzione di una località centrale e fuoco urbano a sostegno dell'insediamento di Olmo, con la possibilità di allocazione di attività ad essa connessa, quali servizi, commercio ed assimilabili; recupero e valorizzazione delle aree di frangia ed il ridisegno del rapporto rurale, anche con nuovo insediamento residenziale e rilocalizzazione delle attività ritenute non compatibili con il nuovo assetto; adeguamento / potenziamento degli assi viari esistenti, come via Dosa, a sostegno delle nuove funzioni e del nuovo ruolo assegnato all'area; costituzione di una area ambientale - naturalistica a fruizione pubblica lungo il Rio Roviego.)</i>
<i>Maerne</i>	
3_5 Espansione industriale verso ovest	48 <i>come 2_4 "Ridisegno Margine ..."</i>
3_6 Espansione con funzioni miste su via Roviego	48 <i>come 2_4 "Ridisegno Margine ..."</i>
4 Il sistema dei servizi	
<i>Martellago</i>	
4_1 Polo a servizi di piazza Vittoria	51 <i>Relativamente al sistema delle aree centrali, obiettivo del PAT è un loro potenziamento ed interconnessione, in modo da realizzare un sistema di piazze / servizi adatto alle esigenze della civile convivenza; tale obiettivo potrà essere raggiunto anche attraverso la rilocalizzazione di volumi previsti e non realizzati, in modo da acquisire nuovi spazi e/o funzioni pubbliche o potenziare / confermare le esistenti;</i>
4_2 Attrezzature di accesso al parco Laghetti	51 <i>Relativamente ai centri sportivi di Martellago e di Maerne, oltre ad una loro conferma e potenziamento (da ottenersi attraverso l'acquisizione di nuove aree disponibili) si sottolinea il loro ruolo di connessione ecologica e di slow mobility tra i nuclei urbani, i corridoi ecologici del Marzenego e del Rio Storto, e l'area del Parco Laghetti;</i>
<i>Maerne</i>	
4_4 Attrezzature di accesso al parco Laghetti	51 <i>Come 4_2</i>
4_5 Polo a servizi di piazza IV Novembre	51 <i>Come 4_1</i>
<i>Olmo</i>	
4_6 Asse attrezzato a Servizi di via Chiesa/via Nazario Sauro	51 <i>Come 4_1</i>
5 Il sistema delle relazioni	
5_1 Qualificazione della sr 245 (declassamento funzionale ad un recupero del ruolo di "centro città, messa in sicurezza)	38 <i>In questo contesto, il P.I. individua le strategie e le modalità di attuazione degli obiettivi rilevati per ogni singolo sistema suindicato; in particolare detta le regole e le azioni per: gli interventi sulle infrastrutture da riqualificare, avendo attenzione alle sinergie con gli interventi al contorno; la soluzione dei nodi viabilistici e dei punti critici; la realizzazione degli interventi per la mobilità lenta, eventualmente integrando i percorsi individuati con ulteriori previsioni, avendo attenzione alla sicurezza stradale e la valorizzazione del contesto paesaggistico ambientale; la realizzazione degli interventi di nuova viabilità; avendo attenzione alla sicurezza stradale e la valorizzazione del contesto paesaggistico ambientale; la realizzazione degli interventi relativi al potenziamento dei servizi ferroviari ed alla realizzazione del SFMR.</i>
5_2 Rimodulazione fisica della sp 36 e la messa in sicurezza dei punti neri (via delle Motte, via Ca' Rossa e via Roviego)	38 <i>Come 5_1</i>
5_3 Rimodulazione fisica della sp 38	38 <i>Come 5_1</i>
5_4 Riqualificazione dell'asse via Friuli con interventi di arredo, di messa in sicurezza e di gestione dei flussi	38 <i>Come 5_1</i>
5_5 Riqualificazione dell'asse via Stazione con interventi di arredo, di messa in sicurezza e di gestione dei flussi	38 <i>Come 5_1</i>
5_6 Riqualificazione dell'asse via Chiesa - via Sauro con interventi di arredo, di messa in sicurezza e di gestione dei flussi	38 <i>Come 5_1</i>
5_7 Connessione via Olmo / via Frassinelli (Maerne est)	38 <i>Come 5_1</i>
5_8 Circonvallazione Ovest di Maerne	38 <i>Come 5_1</i>
5_9 Supporto all'ipotesi trasportistica di una fermata dell'SFMR	49 <i>Come 3_4</i>
5_10 Nuovo capolinea bus urbani	49
5_11 SuperCastellana a Nord del Dese	38 <i>Come 5_1</i>
5_12 Connessione via Olmo / via Frassinelli (Olmo sud)	38 <i>Come 5_1</i>
5_13 Rimodulazione S.P. 39 Moglianese	38 <i>Come 5_1</i>