



Comune di Martellago

ALLEGATO ALLA DELIBERA 13/2023

PUNTO 6 ODG: APPROVAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) E DEL PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (PEBA).

Presidente del Consiglio Comunale Mellinato Dino

Proseguiamo il nostro lavoro, direi che stasera ce n'è parecchio da fare ancora, allora passiamo alla delibera n. 6. Sì, per una questione di delicatezza, magari la Consigliera Barbiero, visto che sono stati votati, si è già passati al... bene. Sì. La Consigliera Fusaro allora... allora continuiamo. Sì, la Consigliera Fusaro. Allora, passiamo alla delibera n. 6 che ha per oggetto "Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)". Io chiamerei il Dottor Rubini per illustrare i due progetti PUMS e PEBA. Grazie Dottore per la sua presenza.

Tecnico esterno - Dottor Rubini Lucio

Buonasera. Buonasera a tutti e a tutte. Il mio nome è Lucio Rubini, faccio parte della società TPS pro che è stata incaricata della redazione di questi due strumenti, il primo è il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, il secondo è il PEBA. Nei pochi minuti che ho a disposizione volevo illustrare il percorso che ci ha portato alla redazione di questi due strumenti, il senso complessivo di questo lavoro, alcuni, come dire, indirizzi generali su come abbiamo inteso questo lavoro e poi ovviamente, nel poco tempo che ho a disposizione, un elenco di quelle che sono le misure previste da questo strumento madre che è il PUMS (Piano Eliminazione delle Barriere Architettoniche) e si configura come un piano che va a specializzare alcuni aspetti del Piano della Mobilità. Allora, l'avvenimento importante che è utile per la nostra discussione... provo anche ad allargare lo schermo scusate un attimo... è che questo processo che ha avviato l'Amministrazione per il Comune di Martellago s'inserisce in un percorso importante di pianificazione della mobilità a livello metropolitano. Quindi la Città Metropolitana di Venezia, come credo ben sapete, negli ultimi 2 anni ha avviato un percorso di redazione di un PUMS metropolitano, che ovviamente va a toccare argomenti che interessano questo territorio in modo molto diretto e che non più tardi di 2 mesi fa ha portato in adozione questo strumento che ha da poco concluso i termini per la raccolta delle osservazioni da parte della cittadinanza. Per cui il percorso del Comune di Martellago si deve per forza inserire, si è inserito con forza all'interno di questo percorso avviato dalla Città Metropolitana. I PUMS hanno chiaramente una valenza che va a toccare alcuni argomenti perché la mobilità ovviamente ha un livello di governo del territorio che non può riguardare solo la piccola scala comunale, penso al trasporto pubblico, ad esempio, i grandi temi della viabilità. Un livello locale come quello del Comune di Martellago ha il compito di assumere gli indirizzi che un livello metropolitano indica un livello locale, farli propri e concorrere a questi obiettivi che la Città Metropolitana invita a seguire. Dall'altra però, e questo è stato anche, come dire il nostro tentativo nel lavoro fatto qui a Martellago, non è solo un'assunzione di quelli che sono indirizzi a una scala maggiore, ma anche la capacità di, come dire, anche innovare alcune di queste misure e provare anche in qualche modo la freccia che dal basso va verso l'alto, indica proprio questo, provare anche a indicare in maniera innovativa come anche il livello metropolitano può assumere alcune indicazioni arrivate da un livello comunale più basso. Quindi in tutto questo percorso che ci ha visto lavorare negli ultimi due anni, questa stretta relazione è stata, come dire, il filo rosso che ha guidato questo percorso. Allora, è stato un piano molto partecipato, perché abbiamo posto proprio in una fase iniziale un'intensa attività d'incontro con quelli che sono i cittadini, quelli che sono, come dire, gli attori sociali ed economici del territorio. La faccio molto breve, è stato un percorso molto interessante, ci ha visto molto impegnati soprattutto nella prima fase con un'intensa attività d'incontro sul territorio. Quello che... ovviamente riporto una sintesi della vasta documentazione che abbiamo prodotto però il poco tempo, volevo, appunto andare ad alcuni concetti molto chiave, ci siamo accorti, ovviamente che i problemi sono su due livelli per quanto riguarda la mobilità di questo territorio. Sono problemi che arrivano da una struttura urbana inadeguata per quanto



Comune di Martellago

riguarda la viabilità soprattutto per dei problemi molto evidenti. Fin da un primo sguardo che sono ovviamente gli assi viari di penetrazione di Via Castellana e Via Olmo che sono evidentemente i problemi più forte che questo territorio si trova a gestire in termini di traffico e quindi di (*incomprensibile*) negative, rumore, inquinamento, sicurezza. Ci siamo subito accorti che però la mobilità, per questo territorio è e deve essere anche un argomento per poter immaginare una crescita sociale ed economica di questi 3 centri. Quindi abbiamo provato a tenere insieme questa doppia lettura. Quindi è un piano che dal punto di vista della strategia generale, il PUMS sono piani che hanno un orizzonte di lavoro sui 10 anni, quindi hanno anche il compito di suscitare e stimolare la capacità dei cittadini d'immaginare un futuro possibile. Non sono strumenti che guardano al piccolo o al breve termine, sono strumenti che hanno nelle loro corde la necessità di guardare e pensare in grande. Per questo territorio noi abbiamo immaginato di lavorare su 3 livelli. Questa è un'immagine che esemplificava un po' il nostro ragionamento, noi abbiamo posto un cittadino al centro e abbiamo, come dire, attorno al cittadino abbiamo costruito 3 strategie... una strategia, fatta appunto di 3 livelli, fatta su 5 argomenti forti: camminare, andare in bicicletta, utilizzare il trasporto collettivo è un argomento per migliorare la salute e il benessere delle persone. Ovviamente ha delle ripercussioni positive sull'ambiente in senso più collettivo. Da un punto di vista della vitalità di questi centri, centri che permettono l'incontro e la socialità e anche la possibilità di camminare e andare in bicicletta significa supportare ad esempio il commercio di vicinato e indurre i cittadini a vivere con più consapevolezza questo territorio. Un territorio che ama in qualche modo la mobilità attiva è un territorio che è più competitivo e quindi in grado di attrarre visitatori e turisti è anche un territorio che gioca d'anticipo rispetto a quelli che sono trend inevitabili, che vanno verso una decarbonizzazione della mobilità e la mobilità attiva vista proprio come il futuro delle città. Tre assi, noi abbiamo individuato, come dire, una situazione molto chiara, quindi 3 centri che hanno bisogno di lavorare su quella che è la prossimità, quella che abbiamo chiamato anche iperprossimità, quindi quella che è la qualità di questi 3 centri al loro interno, l'abbiamo definita come la strategia dei 10 minuti che è il tempo necessario, all'interno di questi centri, andando, ovviamente... optando per andare a piedi e quindi per potersi muovere in un ambiente che è sicuro, di qualità, confortevole, trovare in 10 minuti quelli che sono i servizi che questo territorio offre. E dal punto di vista del commercio e delle attrezzature sportive è un territorio che tiene che ha anche molto da invidiare rispetto a territori vicini. Quindi la prima strategia è quella che punta a valorizzare quello che c'è dentro questi 3 centri. La seconda strategia che è quella che è la vera proposta di valore di questo piano identifica nel territorio quella dimensione ancora da scoprire. Quindi noi abbiamo definito i 20 minuti come la dimensione che in bicicletta ci permette di andare a godere di tutto quello che questo territorio offre in termini soprattutto come vi dicevo di attrezzature per lo sport, per il tempo libero e quindi è la vera proposta di valore che ci poniamo di raggiungere con questo piano. Quindi connettere maggiormente questi 3 centri attraverso una scelta consapevole di utilizzo e soprattutto della bicicletta. E infine c'è una dimensione che noi abbiamo chiamato dei 60 minuti che è la scoperta, o per meglio dire la riscoperta di una dimensione più ampia, che dialoga con un territorio più ampio e che ha anche molto a che fare con la dimensione del tempo libero. La faccio, anche qui abbastanza breve, la metodologia di lavoro per i 3 centri torniamo a quello che è la strategia dei 10 minuti, abbiamo adottato la stessa tipo di ragionamento, individuato quelle che sono due potenziali passeggiate, quindi la passeggiata dei servizi e la passeggiata del commercio come quei due temerari all'interno dei 3 centri su cui costruire, come dire, una maggiore qualità della passeggiata e una maggior sicurezza negli spostamenti. Per ogni centro, quindi a partire da queste due linee, che è quindi la passeggiata del servizio del commercio abbiamo fatto un ragionamento incrementale con l'obiettivo di fare interventi sulla moderazione del traffico e sulla messa in sicurezza, abbiamo pensato di lavorare su 3 livelli diversi. C'è un primo livello d'intervento immediato che va a risolvere puntualmente, non ho il tempo di scorrerli tutti, ma insomma m'interessa passarvi la logica, andare a intervenire puntualmente su alcune circostanze molto critiche dal punto di vista della sicurezza e quindi una, come dire, un intervento del breve termine, un secondo orizzonte che individua alcune



Comune di Martellago

aree centrali come quelle aree da valorizzare e quindi al cui interno intervenire con una logica di moderazione diffusa del traffico e un terzo livello con orizzonte anche qui di 10 anni di un'estensione di un concetto di moderazione del traffico, su un'area residenziale molto più ampia. Questo stesso tipo di approccio lo abbiamo riproposto qui siamo a Martellago, poi lo abbiamo riproposto a Maerne, quindi qua sono i 3 livelli e l'abbiamo riproposto a Olmo. Esattamente con la stessa logica. Ci sono poi alcuni... come dire, noi li abbiamo chiamati azioni pilota o comunque azioni molto sperimentali che abbiamo anche, come dire, con molto interesse e curiosità seguito per questo lavoro, su alcuni elementi molto problematici, come ad esempio quello di Via Castellana, fatto degli affondi di ragionamento che vanno a identificare quelli che sono i poli da, appunto connettere attraverso delle passeggiate del commercio di servizi, ma soprattutto con un approccio che va a mettere assieme interventi che lavorano sull'infrastruttura, quindi che significa intervenire davvero nello spazio, ma con azioni che accompagnano i cittadini, i commercianti, gli operatori economici nella definizione di quella che può essere nuovamente questa strada. Quindi abbiamo messo in pista non solo quelli che sono interventi puntuali, ma quella che secondo noi è l'azione da avviare in questo tempo anche storico per poter, come dire, costruire assieme opzioni che possano trovare un consenso molto più ampio di quello che in passato si è cercato. E quindi abbiamo identificato... questo è un diagramma che, come dire, cerca di visualizzare questo approccio, un obiettivo del lungo periodo che è la progressiva riqualificazione di quest'asse a favore di, appunto, pedoni e ciclisti, a ritroso provare a identificare quelli che sono i passi necessari per arrivare un po' alla volta con un approccio di test, quindi di prova e soluzione nel tempo per arrivare a questi obiettivi. E questo è, come dire, è un'azione che si vedrà definita negli obiettivi, ma che ha bisogno, come dire, di un progressivo test nel tempo. Ovviamente è un piano, quello del PUMS che ha fatto, come dire, ha fatto costruire in parallelo un piano di settore che è il piano dell'eliminazione delle barriere architettoniche che è in qualche modo incastonato in questo ragionamento all'interno dei 300, sono schizzate, ovviamente mappate, qui la normativa è molto, molto stretta riguarda alla metodologia per realizzare questi piani, quindi troverete anche quelli che sono gli interventi puntuali per la messa in ordine di alcune situazioni. Qua vado più rapido, per arrivare infine a questo ragionamento qui. Come vi dicevo la vera capacità di questo piano di unire 3 centri passa attraverso un disegno di una rete ciclabile in grado di leggere i bisogni del territorio e i bisogni delle persone di spostarsi all'interno di questi 3 centri. Siamo arrivati alla definizione di una rete ciclabile, una rete ciclabile che è molto forte e molto chiara nei suoi obiettivi che poi ha bisogno nel tempo di calare nella scala progettuale e di essere definita in dettaglio in quelle che sono poi le soluzioni progettuali sul campo. Per noi era importante, condividere ovviamente, quelle che sono le linee guida in termini di obiettivo. Quindi la rete ciclabile va a connettere i 3 centri, ma va soprattutto ad agganciarsi a quelli che sono i corridoi metropolitani, le aste blu e i corridoi fluviali che questo territorio ha e che ha da riscoprire. Qua abbiamo messo alcune immagini e queste sono le dorsali, come dire, metropolitane su cui questo territorio ha la possibilità di agganciarsi. Chiudo il ragionamento con due immagini ancora, ci piaceva come logica quella d'immaginare un diagramma in cui le azioni possono essere molto costose e molto impegnative e talvolta non con grandi impatti, possono essere a basso costo, a basso... come dire, a basso... a orizzonte breve, ma con grande impatto. Quindi abbiamo provato a mettere quelle che sono le azioni molto efficaci e con, come dire, una capacità di essere avviate subito, con quelle che invece sono molto più impegnative in termini di risorse e anche di raggiungibilità. Torno su questa slide nel rapporto metropolitano perché vi ho riportato 2 tavole importanti che il PUMS metropolitano tocca per quanto riguarda questo territorio, la prima è la linea di rafforzamento della linea di trasporto pubblico attraverso la tecnologia BRT, significa fundamentalmente l'attrezzamento di bus, megabus elettrici, quindi un incrocio tra un tram e un autobus, la direttrice è quella della Castellana che unisce la linea prevista dell'area metropolitana e quella che unisce Noale con la stazione di Mestre, la linea n. 4. È ovvio che per questo territorio è un'opportunità in termini di nuovo attrezzamento di alcune fermate previste dalla Città Metropolitana. E questa, invece è la rete ciclabile metropolitana, che ovviamente batte con quella che vi ho mostrato poco fa. Qui



Comune di Martellago

l'opportunità è enorme e ovviamente anche in questi giorni ne avete discusso in termini di occasioni, anche per lo sviluppo di questo territorio. Queste sono sostanzialmente le sfide, vi mostro poi come abbiamo concluso, questa era una presentazione di sintesi, il documento invece lo apro qui, questa è la relazione finale del piano che si conclude con la lista delle azioni, che come vedete è una tabella molto dettagliata, cioè ogni scenario che lavora sui 3 centri ha poi una lista, appunto dei singoli interventi. Ovviamente da normativa il piano poi si pone dei target di raggiungibilità, io vi leggo... ecco, ho appena chiuso, insomma, volevo leggere quelli che erano i valori che si pone come obiettivo questo piano, sono ovviamente posti alla fine. Valorizzare le specificità di ciascun centro con una particolare attenzione alla prossimità e all'identità, qui ovviamente uno degli indicatori sono i flussi di biciclette e pedoni conteggiati lungo... in aumento lungo le reti locali; la seconda è migliorare la connessione e la permeabilità tra i 3 centri ovviamente qui batte fondamentalmente sullo stesso ragionamento; obiettivo 4, ridurre l'incidentalità, in particolare lungo le direttrici di Via Castellana e Via Olmo e qui, come dire l'indicatore sta proprio nel conteggio degli incidenti conferiti, ridurre il traffico improprio nelle zone residenziali e rendere sicure e confortevoli il muoversi a piedi e in bicicletta. Qui l'indicatore va sulla diminuzione dei flussi veicolari. Qui c'è un obiettivo n. 6 che è ridurre l'uso delle auto negli spostamenti di breve raggio sotto i 2 km. Obiettivo 7, valorizzare e mettere in connessione il tessuto sociale ed economico locale. Obiettivo 8, valorizzare lo spazio pubblico stradale per renderlo più attrattivo e accessibile alle attività commerciali di prossimità. Obiettivo 9, connettere le reti di mobilità ciclabile e di scala metropolitana e regionale con il tessuto urbano. Quindi questa è anche un adempimento di tipo, come dire previsto dalla norma, l'identificazione dei 7 obiettivi con gli indicatori previsti e il modo per misurarli. Questa è in estrema sintesi il lavoro che abbiamo fatto, sta molto nella relazione, come vi dicevo tra quello che la dimensione locale è in grado di assorbire su alcune sfide lanciate ovviamente da un governo del territorio più ampio e viceversa la capacità di, come dire, influenzare quella che è appunto un'area metropolitana che ha bisogno di un test anche a livello locale. Grazie.

Presidente del Consiglio Comunale Mellinato Dino

... per il suo intervento. Se c'è qualche intervento da parte dei Consiglieri. Allora, Consigliere Boscolo.

Consigliere Comunale Boscolo Alessio

Sì, allora, sono due strumenti importanti ed è bene che siano stati prodotti, che siano stati realizzati, perché com'è stato ricordato anche recentemente sono comunque degli strumenti che permetteranno eventualmente, oltre che di ridisegnare ci si augura, il nostro territorio, il nostro Paese migliorandolo, e questo penso che sia lo scopo di tutti, permetteranno anche di accedere probabilmente, ci si augura a dei finanziamenti di tipo nazionale, piuttosto che europeo, se non regionale. Quindi sono strumenti che sicuramente hanno un valore e che andavano fatti. L'unico rammarico è, per esempio per il PEBA, che non fu colto ancora 3 anni fa, direi un piccolo incentivo, non grande cosa da parte della Regione Veneto che metteva a fondo perduto una certa quota proprio a favore dei Comuni che decidevano di portarla avanti. È stato deciso di farlo più tardi, si è iniziato il percorso, se non ricordo male nel 2021, fine 2021 e si è portato a compimento nel 2022. Quindi bene che sia stato fatto, probabilmente se avessimo, non sto parlando chiaramente al tecnico, sto parlando alla parte politica evidentemente, se si fosse iniziato prima forse anche gli ultimi 2 anni di quest'Amministrazione potevano essere caratterizzati in maniera leggermente diversa, però col senno del poi, come al solito è sempre facile e quindi aver preso magari delle decisioni diverse e su indicazione di questi piani che indubbiamente saranno utili e anche per il... sicuramente saranno utili anche per il futuro.

Presidente del Consiglio Comunale Mellinato Dino

Grazie Consigliere Boscolo. Ci sono altri interventi? Consigliere Barbiero.



Comune di Martellago

Consigliere Comunale Barbiero Monica

Quando la visione di un lavoro ha una visione lunga e ha una visione che non è solo del nostro Comune ma di tutto il territorio, ovviamente i tempi non possono che essere lunghi, ma sono importanti, quindi grazie del lavoro fatto, di com'è stato fatto, ho guardato tutte le aree e indubbiamente pensare a una mobilità migliore, che produce un rapporto diverso fra le persone e che ha tutte le attenzioni, come il PEBA per chi si deve muovere con le difficoltà di un mezzo, insomma, all'interno del paese, sono importanti, quindi questo mi sembra un punto di partenza, per un percorso che chi continuerà ad amministrare dovrà avere come punto del lavoro, insomma, che dev'essere fatto. Credo che siano degli aspetti fondamentali che ormai tutte le Amministrazioni cominciano a studiare e a realizzare, mi auguro davvero che ci ridiano un... dei luoghi vivibili sani e dove possiamo muoverci e incontrare con maggiore sicurezza e vivere nel territorio. Quindi, insomma, plauso al lavoro con le osservazioni fatte anche dal Consigliere Boscolo prima di me.

Presidente del Consiglio Comunale Mellinato Dino

Grazie. Altri interventi? Consigliere Favaron.

Consigliere Comunale Favaron Valerio

Anch'io volevo manifestare compiacimento per il lavoro fatto per il PUMS e per il PEBA. E vedo che sta, insomma crescendo, è cresciuta e si sta radicando in tante Amministrazioni quest'attenzione al territorio, al suo sviluppo sostenibile e alle, così coinvolgimento per la gestione del territorio dell'ambiente secondo dei criteri appunto d'inclusione, di partecipazione e di sostenibilità. Sono contento perché alla base e queste osservazioni erano anche alla base dell'avvio che ancora qualche anno fa, insomma è stata fatta con il distretto del commercio della precedente Amministrazione che quest'Amministrazione ha portato avanti e mi pare che ci si debba muovere secondo queste indicazioni. Per cui questo è un tema che nei prossimi anni sicuramente vedrà tutti impegnati nello sviluppo, nell'implementazione e anche nel, insomma coinvolgimento, nell'adesione da parte dei cittadini a delle proposte che sicuramente vedranno la necessità di un cambiamento negli stili di vita e nella gestione proprio della propria esperienza anche quotidiana. Questo è sicuramente l'obiettivo più importante che può determinare lo sviluppo anche di nuove opportunità, sia abitative che lavorative, che occupazionali per tutti quanti. Penso, com'è già stato detto, appunto anche prima, in particolare al tema della risorsa turistica che in un ambiente come il nostro si fa fatica ancora a intravedere, ma che con la gestione anche delle indicazioni che mi sembrano cogliere in questo piano può risultare invece una prospettiva sicuramente valida e importante. Quindi anche da parte mia valuto molto positivamente il lavoro svolto.

Presidente del Consiglio Comunale Mellinato Dino

Grazie, grazie Consigliere. Altri interventi? Secondo intervento Consigliere Boscolo.

Consigliere Comunale Boscolo Alessio

Sì, mi è tornata in mente una cosa che avevo visto un po' di tempo fa sulla... a pagina 94 di 96 della relazione completa, viene riportato il quadro economico delle opere nei 3 centri. Allora, questa valutazione è una stima immagino, presumo, è di Maggio 2022, quindi neanche tanto, diciamo passata e il costo complessivo per quanto riguarda gli interventi per tutti e 3 i centri è di 258.000€. Allora sicuramente ci saranno stati e ci devono essere e ci saranno degli adeguamenti, temo, penso a rialzo, però non potrà essere diciamo una cifra stravolta rispetto a questa, anche se abbiamo avuto sorprese nel recente passato, diciamo, però 258.000€ effettivamente sono una bella cifra, però non sono una cifra impossibile e quindi mi riallaccio a quello che avevo detto prima, è un peccato perché se fosse stato approntato prima forse questi 300.000€ probabilmente con un adeguamento in un certo senso si riuscivano a trovare. E quindi va bene, se ne occuperà la



Comune di Martellago

prossima Amministrazione sicuramente perché abbiamo tutti a tema... abbiamo tutti a cuore questo tema e la cifra non era così stravolgente diciamo da non poterla prendere in considerazione anche in questi ultimi anni. Quindi mi conferma quella cifra comunque? Tranne qualche variazione, sono stime.

Tecnico esterno - Dottor Rubini Lucio

Sono stime parametriche, quindi non sono frutto di progettazione, per cui è, come dire un abaco d'interventi che hanno dei valori economici parametrici fatte con delle assunzioni, sì.

Consigliere Comunale Boscolo Alessio

Sì, quindi l'ordine di grandezza è quello comunque. La ringrazio.

Presidente del Consiglio Comunale Mellinato Dino

Grazie per la precisazione. Altri interventi? Il Sindaco allora.

Sindaco Saccarola Andrea

Faccio una piccola rettifica da quanto detto dal Consigliere Boscolo, perché noi per il PEBA abbiamo ricevuto un finanziamento dalla Regione, quindi non so se sia lo stesso che diceva lei... ok, comunque abbiamo usufruito anche noi di questo beneficio.

Consigliere Comunale Boscolo Alessio

Sì, sì, ce n'era uno precedente nel 2019, ne avevamo parlato in Consiglio Comunale. Poi avete sfruttato quello successivo.

Sindaco Saccarola Andrea

Esatto. Nel 2019 erano pochi mesi che eravamo qua, presumo che non fosse stato semplice gestire tutta la cosa. Comunque come ha visto dopo siamo riusciti a portare a casa un po' di soldini lo stesso, per fare questo strumento che è fondamentale, perché è uno strumento che per i prossimi 10 anni ci dà una via per le piste ciclabili e per la mobilità sostenibile del nostro territorio. Una pianificazione che è giusto che venga fatta e quindi da oggi in poi chi amministrerà avrà sicuramente uno strumento in mano che potrà usufruire per rendere ai nostri cittadini una vita sicuramente migliore. Diciamo che Lucio ha fatto un grande lavoro, perché? Perché non ha coinvolto solo l'Amministrazione ma ha coinvolto anche associazioni del nostro territorio, ricordo benissimo gli incontri fatti in chiesetta, dove anche con la Proloco avete fatto dei bei giri in bicicletta per il nostro territorio e dove il supporto di queste associazioni è servito ed ha aiutato a fare questo e sviluppare questo lavoro. Non nascondo che visto che stiamo qui parlando, anche il lavoro, visto che sono dipendente dell'IPA, il lavoro che hai fatto con l'Istituto di Mirano, venerdì scorso, dei ragazzi casa-scuola, dove hai toccato anche Martellago, quindi era giusto fare un riconoscimento anche per il lavoro che hai svolto, hai prestato un progetto dove i nostri ragazzi lamentano che con i mezzi pubblici trovano difficoltà ad arrivare a Mirano, e alla cittadella scolastica, che loro sono disposti ad andare in bicicletta in gruppo, che mi ha stupito questa cosa qua, tipo un pedibus in bicicletta, però sicuramente, grazie adesso ai progetti che presenteremo in Regione grazie all'IPA abbiamo inserito anche questo, quindi molto probabilmente da Scorzè a Mira per arrivare a Mirano c'è la possibilità di arrivare in bicicletta. Quindi capiamo che se c'è un lavoro di tutti quanti sicuramente la mobilità sostenibile nei prossimi anni la vedremo molto attiva nel nostro territorio. Tralascio un attimo il discorso di Via Frassinelli perché guarda, in 2 secondi mi sono arrivate delle cose spiacevoli e mi dispiace dirlo in Consiglio Comunale però non trovo giusto il modo che si sta usando, volantini, WhatsApp che girano riguardo alla presentazione dell'altro giorno, che era una presentazione rivolta da Venezia a Treviso all'Ostiglia dove all'interno si passava anche per Via Frassinelli è spiegato un attimino come il progetto potesse interessare i nostri cittadini, dove abbiamo risposto anche ai cittadini, però vedo che comunque si continua a



Comune di Martellago

fare una campagna elettorale scorretta e questo mi dispiace molto perché comunque io ritengo che ci stiamo comportando bene, noi come maggioranza, al contrario di qualcun altro che continua a inviare con i simboli anche di partito, volantini in giro inesatti e anche offensivi.

Presidente del Consiglio Comunale Mellinato Dino

Grazie, grazie Consigliere. Grazie Sindaco. Io passerei... ah, scusa l'Assessore Faggian, scusa, scusa, il diretto interessato. Assessore Faggian.

Assessore Faggian Luca

Va beh allora prendiamo atto della campagna e non importa. Due cosette, insomma, la prima ringraziare Lucio, ma abbiamo, credo seminato, abbiamo messo dei piccoli semi per terra, li abbiamo sotterrati, speriamo che questi semi diventino piante, no. Si comincia così, così è stato anche il percorso urbanistico dei nostri Piano degli Interventi. Io guardo il bicchiere mezzo pieno quando sento dire "Ma si doveva far prima" "Ma si poteva far prima" ma si poteva anche non fare, si poteva avere l'idea quando ce l'abbiamo avuta noi, quest'idea qua non sapeva nessuno cos'era. Oggi tutti ne parlano perché con la Nadia ci siamo molto confrontati quando io le ho detto "Facciamo un PUMS" e mi ha guardato così, perché era una cosa nuova. E allora andiamo a vedere 2 dati dell'osservatorio PUMS non sono nostri, al Novembre 2022 ci sono attivi, diciamo chiusi o comunque in itinere, 206 Piani di Mobilità, aggiorniamo con un altro 10%, arriviamo a 220 in tutta Italia. Di questi 220 in Veneto ad oggi sono 9, aggiungiamone un po' sono 12-13. Bene, su 540 Comuni noi siamo uno di quelli... di quei 12 che ha un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile. Io direi che tutto il Consiglio Comunale deve andar fiero di questo, di un'Amministrazione che in generale ha saputo programmare, vedere, anche prima di altre, Lucio, Venezia arriva adesso, Spinea un po' prima, ma insomma, noi c'integriamo in un lavoro più breve il nostro, più lungo quello di Venezia, ma è bene che ci sia stata questa integrazione, perché senno' quando si lavora in maniera sbagliata e due strade che attraversano i due Comuni magari non s'incontrano perché i 2 Comuni non si sono parlati questo è grave. Quindi io sarei più che altro per guardare il bicchiere mezzo pieno in questo caso e quindi... tra l'altro manca il terzo piano che completa questa visione, perché questa visione di programmazione non è una visione di chi fa le cose a caso. Abbiamo parlato di PUMS, abbiamo parlato di PEBA e parliamo anche di Biciplan perché Martellago ha anche un Biciplan. Quindi è una terza parte di questa grande torta, di questo grande concetto che è un po' la mobilità sostenibile all'interno di un'urbanistica che ha conosciuto tantissime cose. Prima, giustamente Malaspina ricordava, insomma, ci sono state 5 varianti con quest'Amministrazione. Oggi chiudiamo questo percorso, direi nella maniera migliore io spero che il Consiglio Comunale, naturalmente, ma lo do per scontato, voti favorevole e quindi oggi sarà il secondo applauso, quindi la standing ovation n. 2 di questo Consiglio Comunale e ringrazio Lucio e penso che per il futuro Martellago abbia molto da fare con tutti i piani che ci sono. Grazie.

Presidente del Consiglio Comunale Mellinato Dino

Passiamo alla votazione, se non ci sono altri interventi.

Consigliere comunale Boscolo Alessio

La dichiarazione di voto. Posso?

Presidente del Consiglio Comunale Mellinato Dino

Per dichiarazione di voto.

Consigliere comunale Boscolo Alessio

Grazie. allora, va beh dichiaro che il voto sarà favorevole perché come ho detto prima, sono strumenti utili ed essenziali e serviranno sicuramente a chiunque ci possa essere nelle prossime Amministrazioni, ma non parlo soltanto dei prossimi 5 anni, parlo anche di una prospettiva ben più



Comune di Martellago

lunga. Sono piani che immagino siano comunque dinamici, nel senso che poi andranno ulteriormente sviluppati, perché andranno a toccare anche altre parti dei nostri paesi. Diciamo che se nel 2018, o meglio se nel 2022 avete tirato fuori la questione del PUMS... iniziato, meglio la questione del PUMS e quindi affidato i lavori, in realtà però Assessore, è dal 2017 che sono usciti i decreti da parte del Ministero che parlavano proprio del PUMS, quindi non credo che fosse una novità assoluta nel 2022. Il primo decreto è del 2017. Quindi... in cui si definivano i PUMS. Ce l'ho qui davanti, se volete, ma non appesantiamo ulteriormente la discussione. Io direi dichiaro... prego? Sì, sì, no, ma non è una novità assoluta del 2022, nel 2017 sono venuti fuori, poi ogni Comune ha agito con la tempistica che ha ritenuto. Detto questo, quindi ribadisco, il nostro voto sarà favorevole.

Presidente del Consiglio Comunale Mellinato Dino

Altre dichiarazioni di voto? Passiamo alla votazione. allora, delibera n. 6 "Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)". Voti favorevoli? Voti contrari? Voti astenuti? All'unanimità. Ringraziamo il Dottor Rubini.

Applausi