



COMUNE DI
MARTELLAGO

PUMS

MARTELLAGO

T P S PRO

Proposta di Piano – Maggio 2022

GRUPPO DI LAVORO PUMS

Comune di Martellago



Andrea Saccarola	<i>Sindaco</i>
Luca Faggian	<i>Assessore Urbanistica e Lavori Pubblici</i>
Nadia Rossato	<i>Servizio Urbanistica e Sit</i>
Lorenzo Torricelli	<i>Servizio Urbanistica e Sit</i>
Giovanni Rizzato	<i>Servizio Urbanistica e Sit</i>
Raffaella Maran	<i>Servizio Urbanistica e Sit</i>

TPS Pro



Nicola Murino
Debora Goretti
Lucio Rubini
Andrea Colovini
Ilaria Cottu
Samuel Fattorelli
Marika Moscatelli

INDICE

1	QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	4
1.1	Le Linee Guida ELTIS	4
1.2	Linee guida Eltis per i piccoli comuni	5
1.3	Le Linee Guida Nazionali per i PUMS	6
2	CARATTERI DEL PUMS DI MARTELLAGO.....	8
2.1	PUMS Metropolitano.....	8
2.2	Rapporto tra PUMS metropolitano e PUMS di Martellago.....	8
2.3	Dimensioni del Piano e raggio di azione	9
2.4	Metodo del PUMS di Martellago.....	10
2.5	Organizzazione del lavoro	10
2.6	Processo partecipativo	10
2.7	Come leggere il documento.....	11
3	ANALISI DELLO STATO DI FATTO	13
3.1	Introduzione	13
3.2	Territorio di Martellago	13
3.3	Struttura demografica.....	13
3.4	Spostamenti sistematici	14
3.5	Incidentalità stradale.....	16
3.6	Sistema della sosta	16
3.7	Conteggi di traffico	18
3.8	Impatti ambientali	18
3.9	Esito del questionario ai cittadini	19
3.10	Scenario delle trasformazioni.....	24
3.11	Analisi SWOT.....	24
3.12	Obiettivi.....	27
4	VISIONE PER LA MOBILITÀ DI MARTELLAGO.....	28
4.1	PUMS come strategia territoriale integrata	28
4.2	Visione “10-20-60 minuti”	29
5	STRATEGIA 10 MINUTI.....	31
5.1	Ambiti di intervento.....	31
5.2	Polarità del commercio e dei servizi.....	31
5.3	Moderazione del traffico e messa in sicurezza stradale.....	31
5.4	Martellago	34
5.5	Maerne.....	40
5.6	Olmo.....	46
5.7	PEBA.....	52
5.8	La Castellana di domani	53
5.9	Progetti per la scuole.....	56
6	STRATEGIA 20 E 60 MINUTI	58
6.1	Approccio 20 minuti.....	58
6.2	Approccio 60 minuti.....	58
6.3	Rete ciclopedonale	59
6.4	Azioni soft sulla ciclabilità.....	69
7	SINTESI DELLE AZIONI	72
8	ALLEGATI	73

1 Quadro normativo di riferimento

1.1 Le Linee Guida ELTIS

Il documento “Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”, comunemente conosciuto come “Linee Guida ELTIS”, è stato approvato dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea nel 2014 ed aggiornato nel 2019, con l'intento iniziale di delineare i passi principali per la definizione di politiche di mobilità che permettano di affrontare le problematiche legate ai trasporti nelle aree urbane in maniera più efficiente, attraverso il coinvolgimento attivo dei principali stakeholder.

Le linee guida introducono il concetto generale, individuano gli obiettivi, descrivono i passi e le attività essenziali per sviluppare ed implementare un PUMS, fornendo riferimenti a strumenti e risorse per l'approfondimento dei temi trattati oltre ad esempi pratici di sviluppo ed implementazione delle singole fasi.

Nella sua prima formulazione, il processo di redazione e attuazione di un PUMS, indicato dalle linee guida, è stato articolato in 11 fasi principali, a loro volta suddivise in un totale di 32 attività.

Aspetto significativo è la rappresentazione ciclica del processo, in cui emergono alcuni elementi essenziali per la redazione del PUMS:

- Visione di lungo periodo;
- Coerenza degli strumenti di Piano e coordinamento di Enti e procedure per la pianificazione e l'attuazione;
- Integrazione delle modalità di trasporto;

- Sostenibilità sociale, ambientale ed economica delle azioni intraprese;
- Approccio partecipativo che pone al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini e degli altri portatori di interesse;
- Monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi individuati volto alla ricerca di un miglioramento continuo;
- Perseguimento della qualità urbana.



Figura 1 Ciclo di Piano, prima formulazione, Linee Guida Eltis (fonte: ELTIS, 2017)

Nel 2019 l'iniziativa europea Eltis ha pubblicato la seconda edizione delle Linee Guida, introducendo, in particolare:

- Un Ciclo di Piano aggiornato e semplificato sul piano dell'operatività

- Chiara separazione della fase di pianificazione strategica (1° e 2° fase) e di quella operativa (3° e 4° fase) in cui gli obiettivi strategici hanno un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, mentre le misure possono essere aggiornate più frequentemente
- Suddivisione del ciclo PUMS in quattro fasi con tre step ciascuna, che terminano sempre con il raggiungimento di una milestone
- Ulteriore focus su settori di particolare interesse (accessibilità, salute, inclusione sociale, sicurezza stradale), corredati da numerosi esempi di città e vari approfondimenti.



Figura 2 Il Ciclo del PUMS aggiornato nel 2019 (fonte: ELTIS)

L'approccio metodologico è determinante nella caratterizzazione del PUMS che, Anche inella riformulazione del nuovo Ciclo, prevede uno sviluppo in 4 fasi consecutive:

- Fase 1. Preparazione e analisi: durante la quale si definiscono i limiti geografici di intervento tenendo conto dell'area di influenza, si procede con la ricognizione



degli strumenti di pianificazione da considerare, si verificano i dati a disposizione e quelli necessari alla ricostruzione dello stato di fatto.

- Fase 2. Sviluppo delle strategie: sulla base della ricostruzione del quadro conoscitivo e dell'analisi delle criticità, si definiscono la visione, le strategie, gli obiettivi, i target e gli indicatori per il monitoraggio del piano.
- Fase 3. Pianificazione delle azioni di piano: una volta definita la visione, le strategie e gli obiettivi, si esplorano le possibili misure che saranno valutate e finalizzate nel piano.
- Fase 4. Implementazione e monitoraggio: questa fase è la vera novità e prevede la gestione dell'implementazione del piano, cioè l'effettiva realizzazione delle azioni di Piano, dal procurement delle misure al monitoraggio e revisione del Piano stesso in funzione dei risultati ottenuti.

Un PUMS deve perseguire l'obiettivo generale di migliorare l'accessibilità e fornire alternative di mobilità sostenibili e di alta qualità per l'intera area urbana di riferimento. Per le Linee Guida, un sistema di trasporto è sostenibile quando:

- È accessibile e soddisfa le esigenze di mobilità di base di tutti gli utenti;
- Bilancia e risponde alle diverse richieste di mobilità e servizi di trasporto di residenti, imprese e industria;
- Guida uno sviluppo equilibrato e una migliore integrazione dei diversi modi di trasporto;
- Soddisfa i requisiti di sostenibilità, bilanciando la necessità di redditività economica, equità sociale, salute e qualità ambientale;

- Ottimizza l'efficienza e l'economicità;

1.2 Linee guida Eltis per i piccoli comuni

Il documento, pubblicato nel 2021 "Sustainable Urban Mobility Planning in Smaller Cities and Towns", mira a fornire delle direttive semplificate nel contesto di città e paesi di dimensioni ridotte, inferiori ai 100 mila abitanti.

Molte città più piccole hanno una minore possibilità di sviluppare i PUMS rispetto alle realtà maggiori. Inoltre, si deve considerare che le risorse limitate delle piccole realtà e le competenze spesso limitate nel tema della pianificazione strategica della mobilità e negli elenchi delle buone pratiche le città minori sono scarsamente rappresentate.

Rispetto alle città di dimensioni maggiori la dipendenza dell'automobile è molto forte e il trasporto pubblico inevitabilmente scarso, ma non per questo non si può inseguire una visione di mobilità sostenibile, facendo affidamento soprattutto sulle comunità sociali molto forti e sulle distanze compatibili con la pedonalità e la ciclabilità.

Gli otto Principi Guida del PUMS e i dodici step del cosiddetto ciclo del PUMS sono applicabili anche a contesti di città piccole e sono ugualmente importanti; tuttavia, l'intensità e i modi in cui vengono messi in pratica saranno diversi data la limitata quantità di risorse disponibili e i sistemi di trasporto presenti sul territorio.

Delle quattro fasi, le piccole città dovranno dunque valorizzare le ultime due fasi del ciclo; la parte strategica è infatti meno complessa poiché il sistema di trasporto è meno complesso, e quindi è la selezione delle azioni e delle misure la fase che occupa la maggior parte delle risorse.

Il Capitolo 5 del documento introduce un elenco di possibili azioni e misure adatte all'ambito delle città di dimensioni inferiori. Queste misure sono divise in 10 categorie:

- Scuole sicure e salubri
- Aree residenziali vivibili all'interno di una rete stradale funzionale.
- Supporto della ciclabilità come modo di trasporto quotidiano
- Supporto alla pedonalità
- Gestione della sosta per un centro città vivace
- Spazio pubblico e placemaking
- Luoghi confortevoli per il lavoro e i bisogni quotidiani
- Trasporto pubblico confortevole
- Carsharing e ridesharing su misura
- Logistica e trasporto merci sostenibile

Azioni che mirino a risolvere dei problemi molto concreti possono portare subito l'attenzione dell'opinione pubblica sul Piano e dare una spinta all'innovazione,

Le linee guida suggeriscono di iniziare con misure che portino velocemente i risultati per alimentare la consapevolezza della cittadinanza e mostrare subito l'efficacia delle misure.

In anni recenti sempre più comuni hanno iniziato a sperimentare soluzioni temporanee al fine di testarle, ottimizzarle e infine, renderle permanenti.

Il vincolo economico che contrasta le azioni dei PUMS delle piccole città suggerisce l'implementazione di questi tipi di misure:

- piccole misure a costo ridotto

- mobility management e misure legate all'organizzazione e alla comunicazione
- miglioramento dell'esistente piuttosto che nuove realizzazioni;
- misure che favoriscano l'efficienza;
- misure che si appoggino sulla attivazione delle comunità sociali;
- misure che combinano la mobilità con aspetti culturali e sociali.

1.3 Le Linee Guida Nazionali per i PUMS

Il Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5 ottobre 2017, contiene le linee guida per la redazione del PUMS su tutto il territorio nazionale, secondo quanto previsto dall'art. 3, comma 7, del Decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016. Alcune modifiche sono state introdotte poi con il D. Min. Infrastrutture e Trasp. 28/08/2019, n. 396.

Finalizzate ad omogeneizzare e coordinare la redazione dei PUMS su tutto il territorio nazionale, le linee guida nazionali definiscono il PUMS come

“Uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso al definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali”.

Le linee guida chiariscono:

- una procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS;
- le aree di interesse con i relativi macro-obiettivi di piano, le strategie di riferimento e le azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle stesse, nonché degli indicatori da utilizzare per il monitoraggio delle previsioni di piano.

Area di Interesse	Macro Obiettivi
A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento del trasporto pubblico locale; A2. Riequilibrio modale della mobilità; A3. Riduzione della congestione; A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci; A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio; A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano.
B. Sostenibilità energetica ed ambientale	B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi; B2. Miglioramento della qualità dell'aria; B3. Riduzione dell'inquinamento acustico.
C. Sicurezza della mobilità stradale;	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale; C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti; C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti; C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli.
D. Sostenibilità socio-economica	D1. Miglioramento della inclusione sociale; D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza; D3. Aumento del tasso di occupazione; D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

Figura 3 - Macro Obiettivi del PUMS secondo le Linee Guida Nazionali

Questi macro-obiettivi, per ciascuno dei quali sono identificati degli indicatori di monitoraggio, sono perseguiti attraverso strategie e azioni che vi contribuiscono in maniera integrata.

I passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del piano sono dettati dal Decreto suddetto come segue:

- Definizione del gruppo interdisciplinare/Interistituzionale di lavoro:** capace di individuare le azioni da realizzare con i relativi costi economici e ambientali e di gestire i processi di partecipazione, è indispensabile per una migliore definizione del quadro conoscitivo, degli obiettivi, delle strategie e delle azioni da realizzare con i relativi costi economici e ambientali. Tale impostazione garantisce anche una migliore gestione dei processi di partecipazione. Farà parte del gruppo di lavoro il mobility manager di area (introdotto con il decreto interministeriale «Mobilità sostenibile nelle aree urbane» del 27 marzo 1998 e richiamata dalla legge n.340/2000).
- Predisposizione del quadro conoscitivo:** rappresenta la fotografia dello stato di fatto dell'area interessata dalla redazione del Piano, e individua le sue peculiari caratteristiche orografiche, urbanistiche, socio-economiche e di strutturazione della rete infrastrutturale e trasportistica.
- Avvio del percorso partecipato:** il percorso partecipato prende avvio con la costruzione del quadro conoscitivo, concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini e portatori di interesse, e contribuisce alla successiva definizione degli obiettivi del Piano. Particolare attenzione sarà rivolta all'analisi ed alla mappatura dei portatori di interesse da includere nel processo di pianificazione della mobilità urbana sostenibile, individuando stakeholders primari (cittadini, gruppi sociali, ecc.), attori chiave (es. Comuni, istituzioni, enti, investitori, ecc.), intermediari (es. gestori servizi TPL, ecc.)
- Definizione degli obiettivi:** consentirà di delineare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione

partecipata dello scenario di Piano. All'interno del PUMS, come suggerito dal Decreto MIT 4 agosto 2017, si individueranno:

- a. macro-obiettivi che rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale ai quali verranno associati indicatori di risultato e i relativi valori target da raggiungere entro 10 anni;
- b. obiettivi specifici di livello gerarchico inferiore, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi. La gerarchia degli obiettivi permette di riconoscere e proporre strategie del Piano per gli anni di valenza dello stesso (10 anni). Gli obiettivi perseguiti dal PUMS e la relativa quantificazione (target) saranno monitorati con cadenza biennale per valutare il loro raggiungimento e confermarne l'attualità attraverso gli indicatori di cui all'allegato 2 del Decreto MIT 4 agosto 2017. Il set degli indicatori sarà restituito nei documenti tecnici del Piano.
- e) **Costruzione partecipata dello scenario di Piano:** A partire dal quadro conoscitivo e dall'individuazione degli obiettivi da perseguire, si definiscono, anche attraverso il percorso partecipato, le strategie e le azioni che costituiscono il punto di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano. I diversi scenari alternativi, costituiti da specifiche azioni e interventi, attuati in uno specifico intervallo temporale, saranno messi a confronto con lo Scenario di riferimento (SR) che si configurerebbe qualora non fossero attuate le strategie del PUMS. Dalla valutazione

comparata ex ante degli scenari alternativi, attraverso l'uso degli indicatori di raggiungimento dei macro-obiettivi, si perviene alla individuazione dello Scenario di piano (SP) che include anche gli interventi già programmati dall'Amministrazione e/o presenti in pianificazioni adottate e approvate. Lo scenario di Piano prevedrà un cronoprogramma degli interventi da attuare a breve termine e a lungo termine, nonché una stima dei relativi costi di realizzazione e delle possibili coperture finanziarie.

- f) **Valutazione ambientale strategica (VAS):** La VAS accompagnerà tutto il percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione. L'iter da seguire è regolato dalle Linee Guida Regionali per i PUMS di seguito descritte;
- g) **Adozione del Piano** e successiva approvazione;
- h) **Monitoraggio:** nell'ambito della redazione del PUMS e successivamente alla definizione dello scenario di piano, saranno essere definite le attività di monitoraggio obbligatorio da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS.

2 Caratteri del PUMS di Martellago

2.1 PUMS Metropolitan

La Città metropolitana di Venezia ha avviato nell'aprile 2020 il percorso di redazione del PUMS metropolitano Venezia 2030, con la pubblicazione del documento preliminare propeedeutico all'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Il PUMS Metropolitan è chiamato a garantire un'efficiente organizzazione della mobilità che si svolge tra i centri urbani di grandi, medie e piccole dimensioni del territorio della Città Metropolitana.

Il PUMS Metropolitan non si sostituisce alla pianificazione della mobilità in ambito urbano, che rimane di competenza di ciascun Comune, ma si occupa di agevolare gli spostamenti intercomunali dalla propria origine sino alla destinazione finale.

In questo senso è chiamato a svolgere un ruolo di coordinamento per garantire infrastrutture e servizi di trasporto pienamente integrati tra loro, che corrispondano alle esigenze degli spostamenti di residenti, non residenti e turisti, nonché del trasporto delle merci.

Per centrare questo obiettivo il PUMS ha come proprio raggio di azione la definizione di soluzioni progettuali efficaci ed efficienti in tutte le fasi dello spostamento di passeggeri e merci, dal punto di inizio del viaggio (percorso pedonale e attesa alla fermata), al percorso seguito od alla combinazione di mezzi utilizzati, alla possibilità di informarsi, prenotare ed effettuare pagamenti per l'accesso a servizi (trasporto pubblico, parcheggi, sharing mobility).

In via preliminare, le sfide individuate dal PUMS metropolitano e che sono oggetto di confronto con le amministrazioni locali, riguardano:

- **Ridurre l'utilizzo di combustibili fossili** per la mobilità di persone ed il trasporto delle merci (mobilità elettrica/idrogeno, e nuove forme di mobilità condivisa).
- **Investire in una rete di trasporto pubblico** rapido sia su ferro che su gomma in sede fissa o riservata (trasporto Rapido di Massa), sia in ambito urbano che extraurbano.
- **Realizzare "fasce di ambientazione e mitigazione"** su terra e su acqua (sistemazioni del verde complementare alla viabilità ai fini della mitigazione dell'impatto e dell'ambientazione paesaggistica dell'infrastruttura che possano ospitare percorsi ciclopeditoni, ippovie, percorsi per barche a remi/vela, ecc.) sulla viabilità extraurbana esistente o di nuova realizzazione, su alcuni canali lagunari.
- **Incentivare la transizione dall'utilizzo di mezzi di proprietà alla mobilità intesa come servizio** basato sulla possibilità di prenotare e pagare tramite APP l'utilizzo di qualunque combinazione di mezzi di trasporto: treno, bus, car sharing, bike sharing, taxi, ecc.
- **Garantire informazioni in tempo reale** sull'offerta di servizi di trasporto pubblico e sullo stato di funzionamento della rete stradale e dei parcheggi per le auto e i veicoli merci (infomobilità e gestione delle emergenze).
- **Trasferire e scambiare le informazioni e i dati** piuttosto che spostare le persone (smart working, telemedicina, accesso da remoto ai servizi della Pubblica Amministrazione, ecc.).

- **Aumentare il livello di accessibilità ai poli strategici**, ai servizi metropolitani principali e alle aree più attrattive del nostro territorio (poli produttivi e terziari, turistici, culturali e sportivi).
- **Promuovere l'educazione intergenerazionale** alla mobilità sostenibile, indirizzata sia alle nuove generazioni che agli anziani con l'obiettivo di agevolarli ad un uso corretto dei nuovi servizi di mobilità.

2.2 Rapporto tra PUMS metropolitano e PUMS di Martellago

Il PUMS di Martellago si colloca allora in questo quadro di pianificazione strategica di scala metropolitana, con questi compiti:

Dal livello metropolitano/regionale a quello comunale:

- Condividere gli obiettivi e le strategie del PUMS metropolitano.
- Assumere nel quadro di pianificazione locale le misure e le azioni di valenza regionale e metropolitana (progetti e interventi sul trasporto pubblico, la viabilità, i corridoi ciclabili, etc.).
- Cucire le linee di intervento di interesse metropolitano con la rete di mobilità locale, dimostrando come queste concorrono al raggiungimento degli obiettivi delineati dal piano metropolitano.

Dal livello comunale a quello metropolitano/regionale:

- Concorrere al raggiungimento degli obiettivi e dei target metropolitani/regionali attraverso una attività di co-pianificazione verso la realizzazione di azioni e progetti propri della dimensione locale.

- Sperimentare misure e progetti che vanno incontro ai bisogni propri della dimensione locale, in grado di essere assunte, trasferite e scalate alla pianificazione di livello più alto.
- Concorrere al periodico aggiornamento del Quadro Conoscitivo e al monitoraggio del PUMS metropolitano attraverso tecniche di raccolta dati, analisi e valutazione coerenti con quelle adottate a livello metropolitano.

2.3 Dimensioni del Piano e raggio di azione

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni). Per Martellago, l'azione di Piano agisce su tre orizzonti temporali che corrispondono a tre diverse esigenze:

- **Definisce una visione.** A partire dai temi della mobilità, mette a disposizione gli strumenti per costruire una identità condivisa del territorio per i prossimi 10 anni.
- **Struttura delle strategie e delle tattiche.** A partire dalla visione a 10 anni, identifica il come raggiungere questa visione e con quali strumenti, tempi e modalità operative.
- **Identifica le misure prioritarie,** in un orizzonte temporale di breve periodo (2 anni), medio (5 anni) e lungo periodo (10 anni).

Il PUMS di Martellago ha un carattere fortemente multi-settoriale e integrato perché fa propria la missione dei PUMS: agire sulla qualità della vita delle persone (in tutti i suoi aspetti) a partire dal loro modo di spostarsi sul territorio.

Diventa quindi in tutto e per tutto uno strumento integrato di pianificazione e di sviluppo del territorio, con un obiettivo chiaro: promuovere la qualità urbana, intesa nel suo aspetto fisico-spaziale, sociale, economico e ambientale.

A maggior ragione questa dimensione integrata trova la sua ragione in un contesto di piccolo centro cittadino, dove sono molto sovrapposti i temi materiali e immateriali che attengono la promozione e salvaguardia del territorio.

Il PUMS di Martellago consolida, infatti, i tradizionali ambiti di settore proprie della pianificazione della mobilità (assetto viario e gestione della sosta, il trasporto pubblico, la mobilità pedonale e ciclistica) trasversalmente su molti ambiti. Tra questi:

- il governo del territorio;
- il sostegno delle attività produttive ed economiche;
- la tutela degli aspetti ambientali e paesaggistici;
- lo sviluppo dei servizi alla persona considerata in tutti i suoi possibili bisogni di cura, educazione, cultura, svago e sport;
- la promozione del territorio in ottica di attrattività turistica.

Lo fa attraverso la definizione di strategie che hanno nei diversi ambiti della "città pubblica" il loro campo d'azione privilegiato: la scuola, i servizi alla persona, il commercio, il verde e lo spazio pubblico e aggregativo.

Per il caso di Martellago, il PUMS può essere allora l'occasione per agire su più piani, con obiettivi via via più ambiziosi: da piano settoriale a strategia territoriale integrata.

Da una parte, il Piano comprende il problemi attuali del contesto rispetto al sistema della mobilità e trova le soluzioni che

vanno a risolvere i problemi legati al traffico, alla sicurezza, all'inquinamento, con un raggio di azione immediato.

Dall'altra, può essere invece l'occasione per l'avvio di un percorso che promuove la crescita civica ed economica del territorio sul lungo periodo. Per tre aspetti-chiave:

- La messa a disposizione di strumenti partecipativi che, a partire dai temi della mobilità sostenibile, animano da subito un confronto cittadino per la costruzione condivisa di un futuro per questo territorio: *quale è la città che vorrei?*
- La progettazione di azioni che hanno un effetto leva sulla attrattività del territorio, in un'ottica di sostegno e valorizzazione delle attività produttive ed economiche.
- La definizione di progetti che promuovono l'attivazione e la consapevolezza dei diversi attori sociali ed economici, frutto dell'esercizio di una responsabilità condivisa nella cura degli spazi e dei luoghi. Il PUMS riconosce infatti le energie sociali del territorio (formali e informali), evidenti o ancora da esprimere, e le incanala in progetti di utilità collettiva.



2.4 Metodo del PUMS di Martellago

Il PUMS di Martellago si propone quindi come una strategia territoriale integrata. Per fare questo codifica un proprio metodo di lavoro, fatto di alcuni elementi-chiave:

- **Realizzazione iterativa delle diverse azioni** (*provare, testare, capire e riprovare*). In quest'ottica la sperimentazione e l'adozione di test temporanei sono tratti essenziali di questo approccio.
- **La dimensione temporale come elemento di forza** per costruire passo dopo passo le azioni, a partire da quelle più immediate, più efficaci e meno costose (*da subito, fare molto, con poco*) fino a interventi che richiedono più risorse e il coinvolgimento di attori istituzionali a più livelli.
- **Il riconoscimento e il coinvolgimento degli attori sociali ed economici** in grado di portare e accrescere il valore realizzativo delle diverse azioni, attraverso le metodologie e gli approcci proprie della comunicazione e della partecipazione attiva.

Questo metodo è così in grado di poter garantire efficacia, efficienza, fattibilità e sostenibilità nel tempo dell'azione di Piano.

- **Efficacia:** trova i presupposti perché gli interventi sull'assetto infrastrutturale abbiano una loro reale utilità, ovvero sappiano raggiungere davvero gli obiettivi.
- **Efficienza:** la capacità di raggiungere gli obiettivi senza dispendio di risorse e tempo.
- **Fattibilità e sostenibilità:** costruisce la fattibilità nel tempo delle misure individuate, nel caso di progetti complessi (o che contengono elementi di potenziale

confitto) che hanno bisogno di essere tradotti e compresi. E nei quali la accettazione e il coinvolgimento attivo dei diversi attori è fondamentale per la fattibilità stessa della misura.

2.5 Organizzazione del lavoro

La metodologia di lavoro per la redazione del PUMS è stata realizzata secondo una logica incrementale per fasi, ed è presentata in questo documento suddivisa per capitoli.

La prima parte (capitolo 3) illustra i contenuti più rilevanti emersi dall'attività di analisi, realizzata con diverse metodologie.

- Lettura analitica dello stato di fatto sotto, tramite raccolta dati su fonti dirette (indagine a questionario verso i cittadini) e indirette (raccolta di dati già a disposizione).
- Lettura qualitativa del contesto, realizzata tramite il percorso di partecipazione.

Il documento affronta poi la sintesi dell'analisi attraverso la messa a fuoco dei temi rilevanti (*problem setting*) e dei valori in gioco in termini di elementi di forza, debolezze, le opportunità e rischi (analisi SWOT).

L'analisi SWOT diventa punto di chiusura dell'analisi e allo stesso tempo il primo punto di avvio dell'attività di progettazione vera e propria del PUMS, con la definizione degli obiettivi generali e specifici del Piano.

Il capitolo successivo presenta la costruzione della visione PUMS per la mobilità del Comune di Martellago per l'orizzonte temporale del 2030 (capitolo 4). Questa visione generale è

poi tradotta in strategie, che trovano poi la dimensione applicativa tramite la definizione puntuale di misure realizzative (capitolo 5 e 6).

Per esplicitare l'importanza di questo metodo, il PUMS di Martellago identifica un ulteriore livello di progettazione. Di volta in volta, il Piano descrive le linee guida per realizzare le diverse misure. Una check-list di come le progettualità possono essere avviate e realizzate nel tempo, applicando i principi propri del metodo PUMS.

2.6 Processo partecipativo

2.6.1 Approccio

La finalità del processo partecipativo e della campagna di comunicazione del PUMS ha avuto cinque principali obiettivi/azioni: i) informare; ii) ascoltare; iii) confrontarsi; iv) coinvolgere attivamente v) comunicare.

Come riferimento disciplinare ci si affida ai principi generali (di valenza teorica e di portata operativa) promossi dalla "Carta della Partecipazione" (INU – Istituto Nazionale di Urbanistica, AIP2 – l'Associazione Italiana per la Partecipazione Pubblica): a) cooperazione, b) fiducia, c) informazione, d) inclusione, f) efficacia, g) integrazione costruttiva, h) equità, i) armonia (o riconciliazione), l) render conto, m) valutazione.

In coerenza con le linee guida ELTIS e Ministeriali, e ispirandosi ai principi del Patto di Amsterdam e dell'Agenda Urbana dell'Unione Europea, la proposta intende trarre il termine partecipazione con quello di "co-creazione" riconoscendo il ruolo della "società civile nel co-creare soluzioni innovative alle sfide urbane".



Per questo, come ricordano in particolare le linee guida EL-TIS, il cittadino non è più visto come un utente. Le progettualità incluse nel PUMS sono quindi accompagnate da momenti di partecipazione e confronto con la popolazione che, da un lato informino/formino sull'importanza di queste nel quadro generale del piano, e dall'altro permettano alla società civile di contribuire al successo di progetti e politiche sentendosi appunto "co-creatori".

La struttura del percorso partecipativo, calibrata su step implementali di lavoro, è condivisa nella sua applicazione operativa con l'amministrazione pubblica per:

- Non trattare questioni già affrontate in altri dibattiti pubblici e/o già risolte mediante altri piani/progetti e per evitare così la sovraesposizione di alcune tematiche.
- Delineare un'azione congiunta affine e complementare alle progettualità in corso e alle politiche urbane già attive (rif. PAES, PAT, etc.).
- Modulare la struttura del percorso partecipativo rispetto: i) alle specificità e alle caratteristiche del territorio, ii) alle evidenze e alle necessità provenienti da parte dell'amministrazione locale, iii) alle questioni di maggior interesse e conflittualità.

2.6.2 Il Questionario

Il primo momento di partecipazione si è svolto durante la fase di analisi, attraverso la diffusione di un questionario su piattaforma online, nel maggio 2021.

Lo strumento ha avuto il duplice scopo di raccogliere informazioni relative ai dati di mobilità, le indicazioni e le criticità

più rilevanti per il territorio, e allo stesso tempo di avviare la campagna di comunicazione e informazione del piano.

La promozione del questionario si è basata sullo slogan "La mobilità di domani inizia da te", ponendo l'accento sul protagonismo dei cittadini fin dalla fase di redazione del piano.

Per approfondimenti sull'analisi delle risposte al questionario e sulla campagna di comunicazione si rimanda al paragrafo dedicato (3.9).

2.6.3 Laboratorio permanente PUMS

Dal 21 al 26 giugno 2021 si sono svolti 6 giorni di sopralluoghi, analisi sul campo e ascolto costante di cittadini e attori locali.

Con base all'auditorium di Piazza Vittoria sono state intervistate più di 40 persone di cui: Associazioni di commercianti, Associazioni sportive, Associazioni culturali, Associazioni parrocchiali, Gruppo di controllo di vicinato, Carabinieri, Istituti Scolastici, cittadini.

Sono stati percorsi in bicicletta un totale di 42 km, alla scoperta del territorio, delle sue risorse e criticità, analizzando i 3 centri Martellago, Maerne e Olmo.

L'esperienza è stata importante per comprendere le piste di lavoro e le tematiche chiave, raccogliere micro-segnalazioni puntuali delle criticità, arrivare alla messa a punto dell'analisi SWOT e definire la visione generale della strategia di piano.

La settimana di Laboratorio permanente è stata inoltre necessaria per continuare a raccontare a cittadini e attori locali il percorso di redazione del PUMS, sensibilizzare alle tematiche della mobilità sostenibile e rafforzare la narrazione basata sul protagonismo dei cittadini rispetto alla costruzione condivisa e partecipata della "mobilità di domani".

2.6.4 Laboratorio con i cittadini

Il 27 ottobre 2021 si è poi svolto presso l'auditorium di Olmo l'evento di restituzione e confronto pubblico con la cittadinanza della prima fase di lavoro del PUMS.

La struttura della serata ha previsto una prima fase in plenaria di racconto della strategia del PUMS, e una seconda parte in tre tavoli di lavoro con focus specifico rispettivamente sui temi dello spazio pubblico, commercio, mobilità e della ciclabilità, qualità urbana e qualità della vita.

2.7 Come leggere il documento

Il documento è una sintesi ragionata di tutto il materiale prodotto all'interno del percorso di redazione del PUMS e permette una lettura coerente e completa di tutti i contenuti.

Per quanto riguarda gli approfondimenti, gli elaborati tecnici di dettaglio sono proposti come allegati e sono parte integrante del documento finale.



Figura 4 – Laboratorio permanente PUMS (giugno 2021)

3 Analisi dello stato di fatto

3.1 Introduzione

Nell' Allegato I si riporta il Mobility Report, parte integrante del quadro conoscitivo del PUMS di Martellago.

Il documento analizza gli elementi che potessero dare una solida base su cui costruire il processo di partecipazione sia per il PUMS che per il concomitante PEBA.

Il Piano, seguendo le linee guida comunitarie e nazionali procede partendo dalla sintesi dei piani esistenti sovraordinati, sottordinati e del medesimo livello. Nelle varie sezioni si analizzano i già citati quadri normativi e programmatori, infine le caratteristiche del territorio di Martellago vengono indagate con un approccio che muove dall'assetto territoriale e quello demografico a quello degli addetti. Le ultime sezioni indagano il tema della mobilità e degli impatti ambientali.

Nella parti che seguono si riportano i dettagli più importanti e salienti emersi dal rapporto, per le analisi più approfondite si rimanda alla lettura dell'allegato.

3.2 Territorio di Martellago

Martellago è un comune che fa parte della Città metropolitana di Venezia e si colloca nella prima cintura del comune capoluogo.

La caratteristica più importante del territorio è la grande presenza dell'acqua grazie ai corsi dei fiumi Dese, Marzenego, Rio Storto e Roviego e degli specchi d'acqua del Parco Laghetti, vero cuore del territorio.

La presenza dell'acqua e della rete dei fiumi è un elemento che trascende il piano locale e si colloca a livello di rete metropolitana in continuità con i parchi e gli specchi d'acqua che muovono dalla Laguna Veneta e gli altri poli di rango sovralocale come l'Oasi Lycaena e le cave di Naole dei comuni limitrofi.

Gli assi principali della viabilità sono la via Castellana, di rango regionale, che collega Venezia a Castelfranco Veneto, la via Olmo (SP38), la via Moglianese (SP39) che tocca marginalmente a Nord il territorio. Infine, l'altro asse principale di viabilità taglia quasi perpendicolarmente i tre assi precedenti che corrono quasi paralleli fra di loro e tendenzialmente radiali rispetto al Comune di Venezia.

Questo asse è la SP36 che collega i centri dell'area del miranese a Sud. La viabilità così descritta è emblematica della posizione di Martellago che si colloca a cavallo di due sistemi territoriali differenti.

Da un lato è integrato nel sistema veneziano, fa parte della prima cintura di Mestre e si integra, soprattutto Olmo, con il sistema mestrino. Dall'altro lato condivide in parte caratteristiche storiche, culturali ed economiche con i centri del miranese. Come i centri del miranese, infatti, mantiene una forte identità sia come Comune sia all'interno dei tre centri principali. Infatti, l'altra caratteristica distintiva del territorio di Martellago è la presenza di tre centri dalle dimensioni confrontabili e relativamente autonomi.

I tre centri principali, Martellago, Maerne e Olmo, infatti, presentano servizi autonomi come plessi scolastici, aree industriali, parrocchie e uffici, e altri servizi complementari come, per esempio, le strutture sportive. Infatti, un centro ospita la piscina, un centro ospita il campo da calcio e un centro il palasport.

3.3 Struttura demografica

La popolazione di Martellago ha visto una crescita sostenuta nei primi anni del millennio passando dai 19.500 circa del 2001 ai circa 21.500 del 2012. Dal 2012 in poi, la popolazione si è assestata attorno a quel valore. Nel 2019 la popolazione si è attestata a 21.506 abitanti (ISTAT). La popolazione di Martellago è una popolazione che invecchia con un'età media che nel 2002 si attestava a circa 41 anni per passare, nel 2020 sopra i 46 anni di media.

Distribuzione della popolazione fra le tre frazioni del Comune

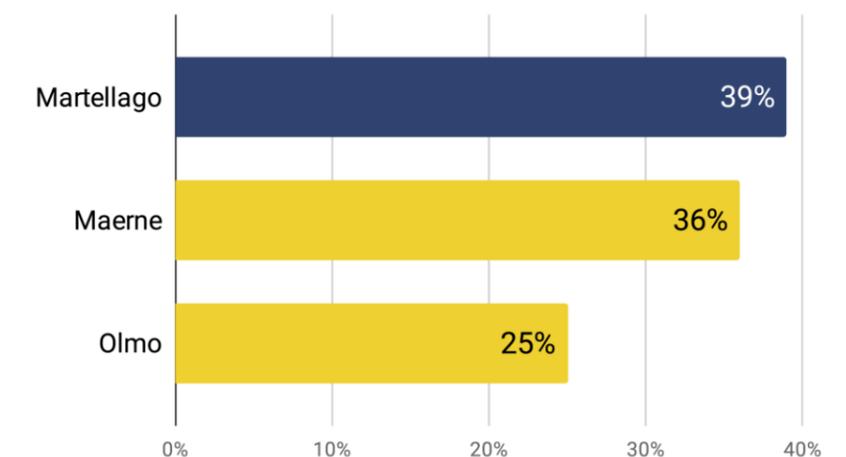


Figura 5: Distribuzione della popolazione fra le tre frazioni del Comune

La popolazione è distribuita nei tre centri principali in modo uniforme. Il capoluogo ospita circa il 39% della popolazione e Maerne circa il 36%. Olmo il restante 25%.

La tripolarità del territorio di Martellago sarà una delle principali chiavi di lettura del PUMS e delle strategie del Piano.

3.4 Spostamenti sistematici

Dall'analisi degli spostamenti secondo il censimento della popolazione di ISTAT del 2011 emerge come il Comune sia soprattutto un generatore di spostamenti.

Spostamenti Istat 2011

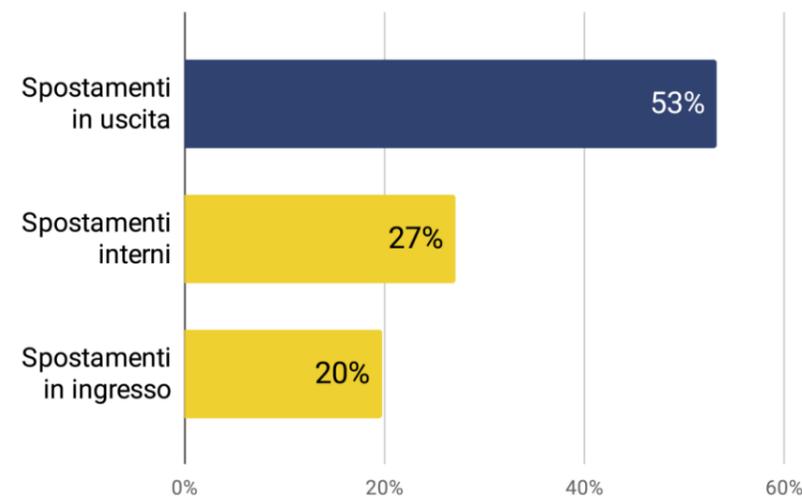


Figura 6: Spostamenti ISTAT 2011 – NB non sono riportati gli spostamenti di attraversamento

Dalla distribuzione della tipologia di spostamenti emerge che la maggior parte degli spostamenti sistematici per studio e lavoro siano spostamenti di emissione.

Pertanto, Martellago si configura principalmente come un generatore di spostamenti verso l'esterno, tuttavia la quota di spostamenti interni (27%) e attratti (20%) sono rilevanti.

Ripartizione modale degli spostamenti attratti e generati dal Comune di Martellago - Dati ISTAT 2011 - Spostamenti totali

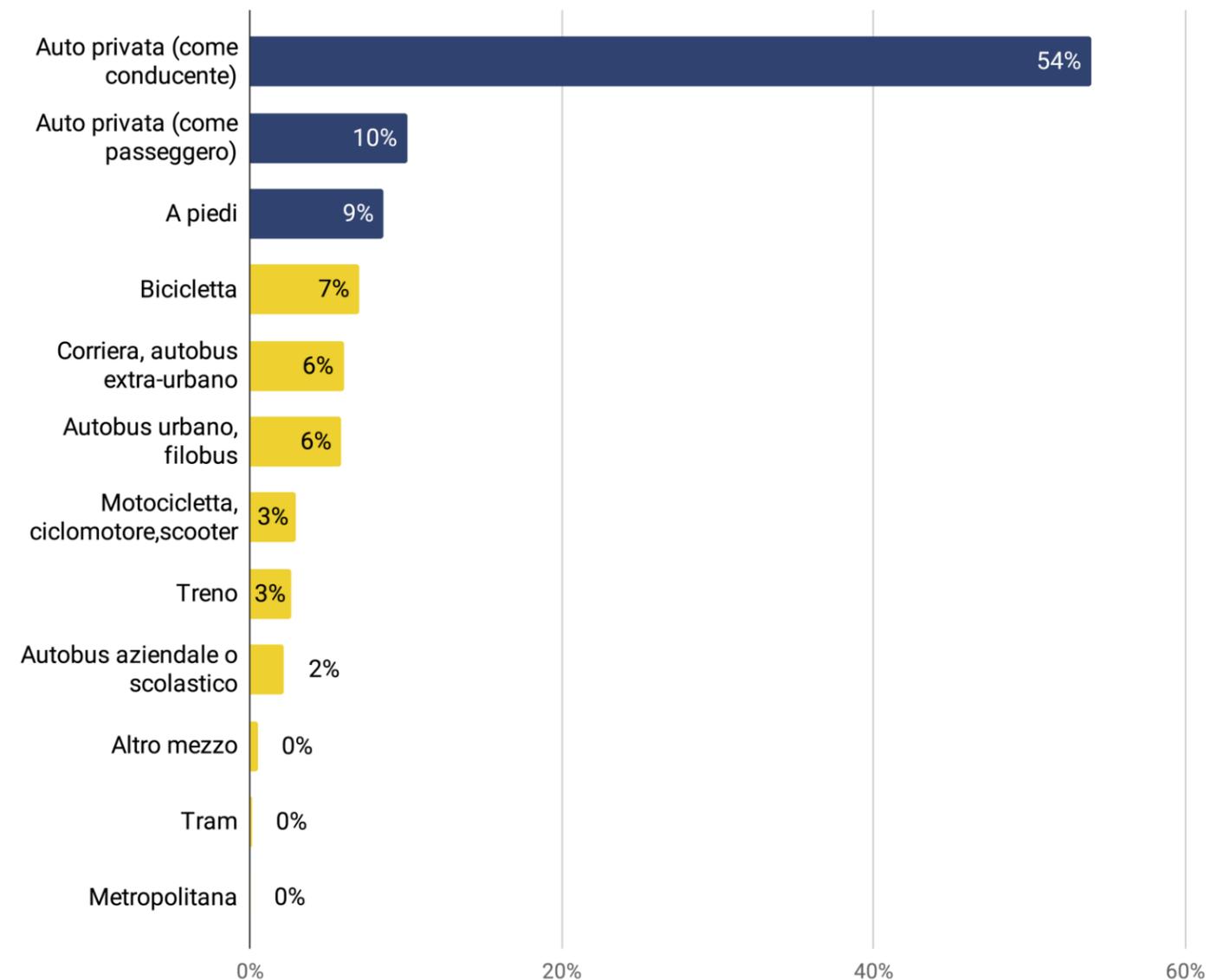


Figura 7: Ripartizione modale degli spostamenti del Comune di Martellago – Spostamenti totali - ISTAT 2011

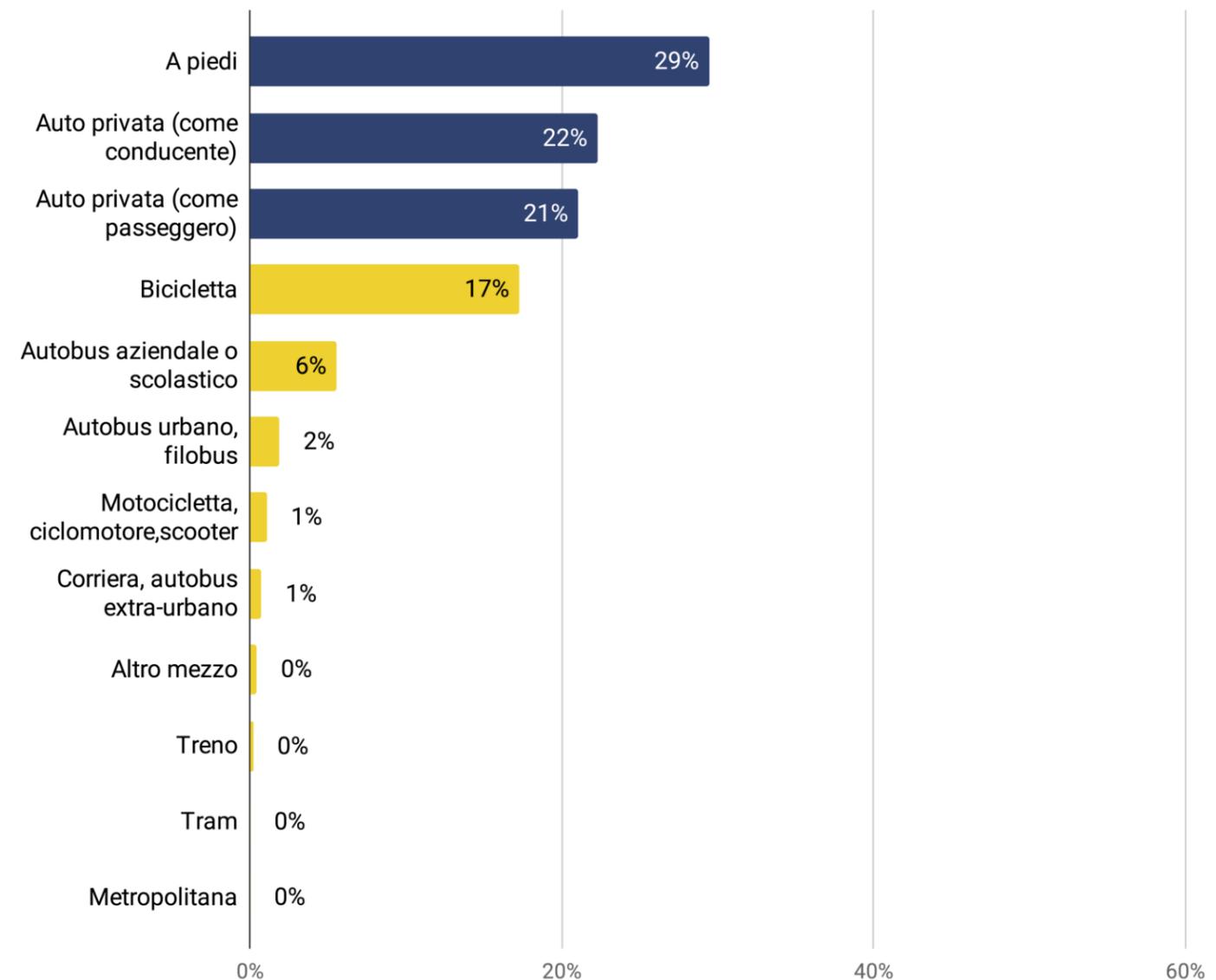
Il principale mezzo di trasporto è l'automobile privata (come conducente) che è il mezzo di oltre la metà degli spostamenti. Come emerge dai dati e dai grafici riportati nel rapporto, questa percentuale sale all'80% per gli spostamenti emessi da Martellago verso l'esterno del Comune.

Un dato molto rilevante che si riporta in questa sede è la ripartizione modale dei soli spostamenti interni.

Questa ripartizione disegna un quadro in cui, gli spostamenti sistematici interni al territorio del Comune di Martellago sono compiuti per il 47% con mezzi di mobilità attiva (a piedi o in bicicletta). Questi dati confermano la necessità di individuare un disegno della rete ciclabile e dei servizi di supporto alla ciclabilità efficace per mettere in sicurezza questi spostamenti, renderli più piacevoli e confortevoli.

Un discorso analogo si deve fare sulle infrastrutture per la mobilità pedonale dato che circa uno spostamento su tre viene compiuto a piedi.

Ripartizione modale degli spostamenti attratti e generati dal Comune di Martellago - Dati ISTAT 2011 - Spostamenti interni



. Figura 8: Ripartizione modale degli spostamenti del Comune di Martellago – Spostamenti interni - ISTAT 2011

3.5 Incidentalità stradale

Un tema critico e centrale in ogni sistema di mobilità è quello dell'incidentalità stradale. Si sono analizzati i dati ISTAT degli incidenti con danni alle persone. La serie storica riportata in tabella disegna un territorio con un numero di incidenti che va da un massimo di 61 nel 2001 fino ad un minimo di 26 incidenti nel 2011. Gli incidenti mortali sono stati in tutto 18.

Anno	Incidenti	Morti	Feriti
2001	61	0	82
2002	49	0	62
2003	37	0	60
2004	48	2	69
2005	58	3	75
2006	46	2	56
2007	35	1	46
2008	32	1	37
2009	39	0	55
2010	46	3	73
2011	26	1	35
2012	46	0	69
2013	39	0	52
2014	32	1	41
2015	37	1	48
2016	47	0	61
2017	43	1	50
2018	33	1	48
2019	43	1	49

Tabella 1: Serie storica dell'incidentalità di Martellago - ISTAT 2001-2019

Si è proceduto, in seguito, alla geolocalizzazione di tutti gli incidenti con danni a persone dal 2011 al 2019, la mappa di calore viene riportata in

Figura 9 e illustra efficacemente le aree critiche del territorio.

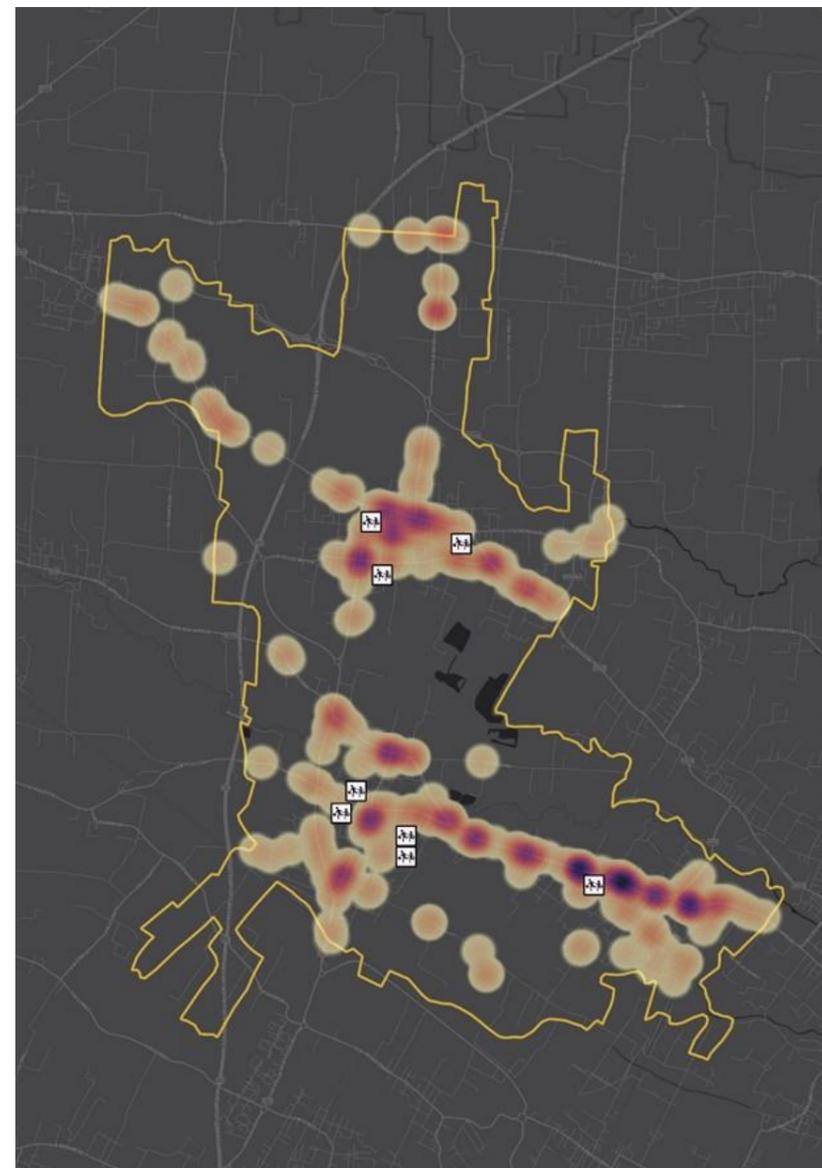


Figura 9: Mappa di calore degli incidenti sul territorio di Martellago [Fonte: ISTAT 2011-2019]

Le aree con maggiori incidenti sono i centri urbani in particolare il centro del Capoluogo e, soprattutto, Olmo. Via Olmo presenta un gran numero di incidenti e in generale, dei 5 incidenti mortali geolocalizzati, 3 sono avvenuti nell'area di Olmo.

La messa in sicurezza delle aree urbane di Martellago, Maerne e Olmo, in particolare per l'utenza debole della strada è uno dei temi cardine del Piano.

3.6 Sistema della sosta

Dalle indagini sul sistema della sosta, risalenti al 2017, non emergono particolari criticità di parcheggi per nessuno dei tre centri.

Lato offerta emerge la totale mancanza di parcheggi a pagamento e la netta predominanza della sosta libera rispetto alla sosta a disco. Circa l'80% degli stalli sul territorio sono liberi e meno di uno stallo su cinque è a disco orario.

A livello di domanda non si registrano particolari criticità. Dallo studio del 2017, commissionato dal Distretto del Commercio, emerge una situazione in cui l'offerta di sosta risulta sufficiente e in cui poche aree di parcheggio si saturano durante l'arco della giornata.

Anche l'effetto del mercato cittadino non crea fenomeni critici di congestione anche se l'effetto, in particolare nel centro capoluogo, è rilevante con alcune aree di parcheggio, in particolare l'area prospiciente alla sede del Comune, che si riempie completamente come effetto sia dell'aumento di domanda data dal mercato che per la riduzione di offerta a causa dell'occupazione dello stesso.

Distribuzione della tipologia dell'offerta di sosta per i tre centri - Studio Distretto del Commercio 2017

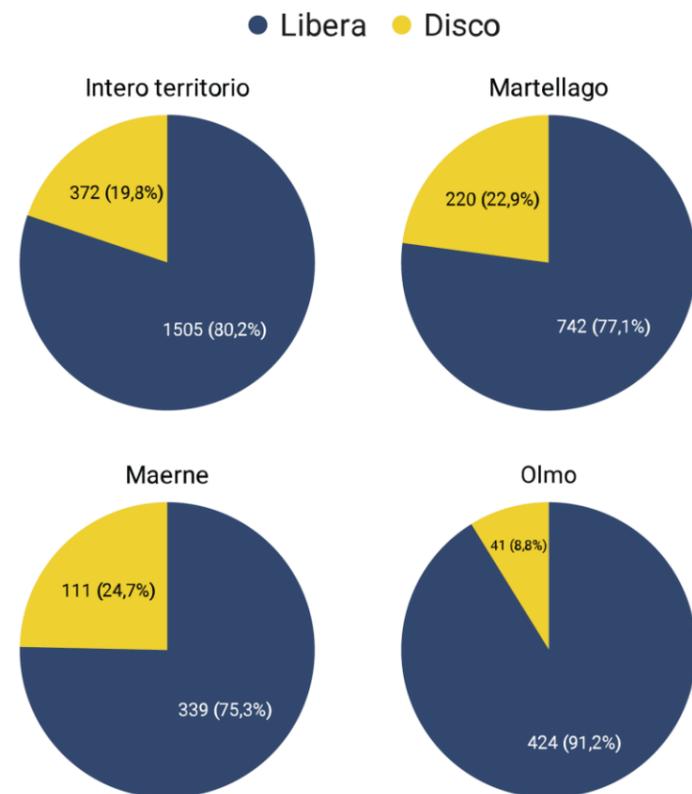


Figura 10: Distribuzione della tipologia dell'offerta di sosta per i tre centri – Studio Distretto del Commercio 2017

In Figura 11 si riporta la tavola di Martellago per il giorno feriale medio. Le analisi degli altri centri e giorni indagati sono riportate in Allegato I.

Nonostante i dati, la percezione dei problemi sulla sosta del mercato è evidente, infatti, oltre la metà delle risposte del questionario riportano che una delle criticità delle mattine del mercato è la difficoltà di trovare parcheggio perché i posti diminuiscono (Allegato II).

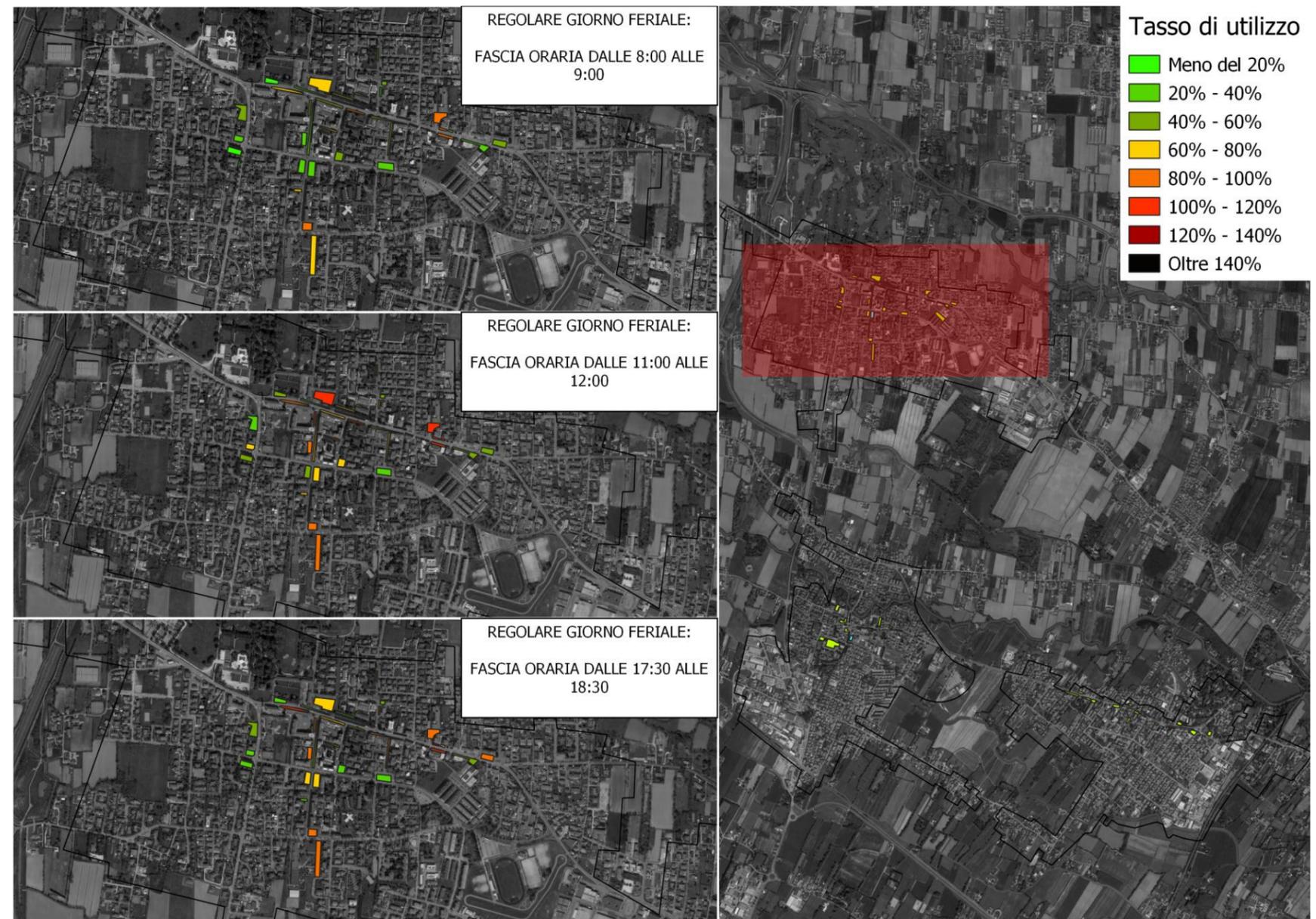


Figura 11: Congestione delle aree di parcheggio - Giorno Feriale Medio - Martellago [Fonte: Elaborazione da Distretto del Commercio (2017)]

3.7 Conteggi di traffico

Per analizzare il traffico veicolare all'interno del territorio di Martellago sono stati raccolti i dati relativi a 5 sezioni in prossimità o all'interno del territorio comunale nell'ambito del PUMS della Città metropolitana di Venezia. Nell'allegato al mobility report si riportano:

- l'anagrafica della sezione;
- le tabelle riassuntive;
- i flussogrammi;
- le composizioni veicolari;
- la distribuzione delle velocità (se disponibili).

Emerge dai conteggi effettuati lungo via Olmo, fra l'abitato di Maerne e quello di Olmo, come in direzione Venezia, nel giorno feriale medio, il flusso dell'ora di punta del mattino equivalga circa quello della sera, mentre in direzione opposta questo non avviene con un flusso serale consistentemente maggiore. In direzione Venezia, l'ora di punta vede un traffico di circa 750 veicoli l'ora e la sera di circa 700. In direzione opposta, quindi da Venezia verso Maerne, si registrano circa 550 veicoli la mattina e circa 750 la sera.

3.8 Impatti ambientali

Dalle analisi ARPAV emerge che per il territorio di Martellago, i principali contribuenti alle emissioni sono il trasporto stradale e la combustione non industriale. Il PUMS vuole limitare le emissioni del primo gruppo.

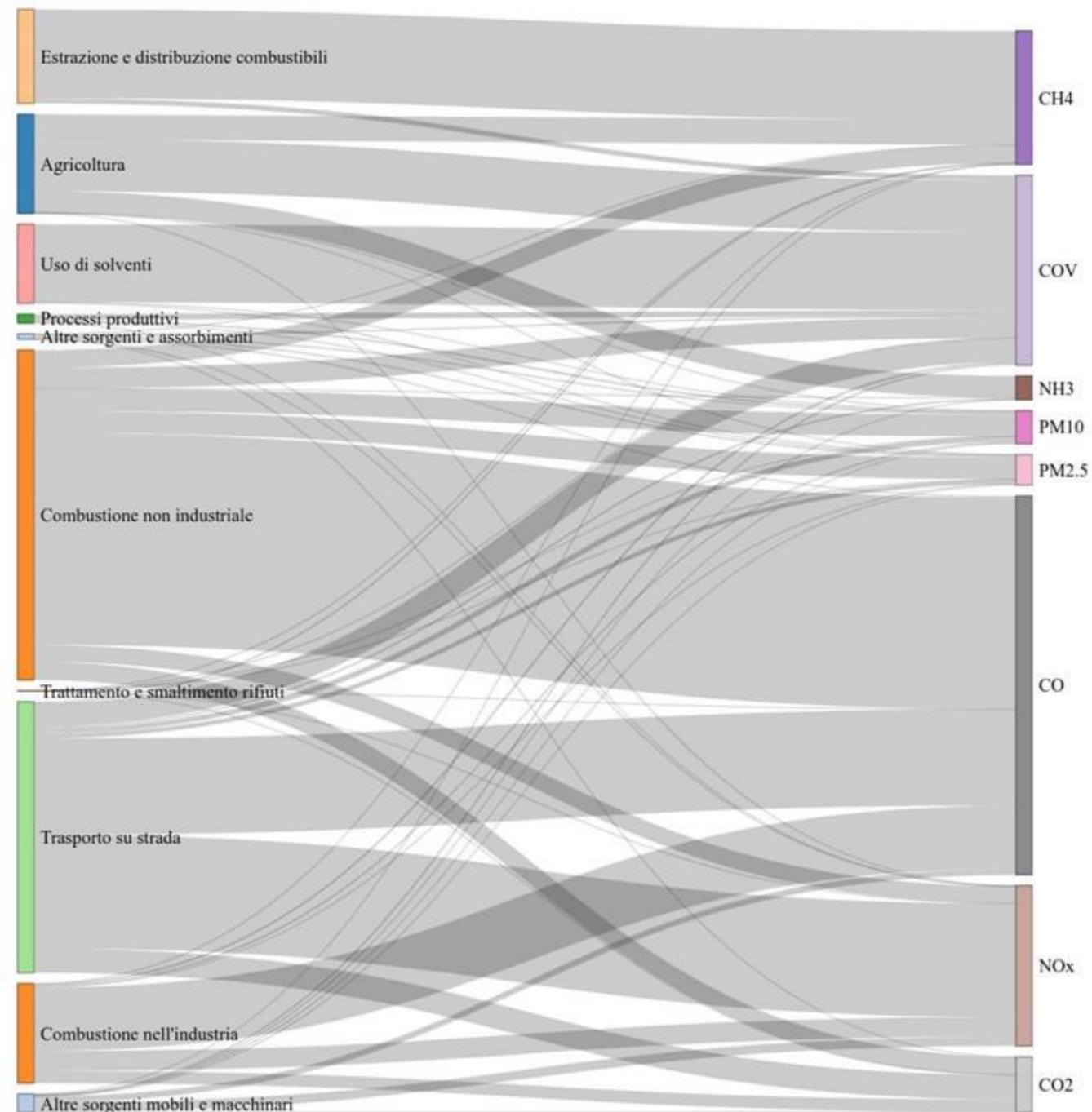


Figura 12: Principali settori contribuenti ai principali inquinanti [Fonte: ARPAV - INEMAR (205)]

3.9 Esito del questionario ai cittadini

3.9.1 Diffusione



Figura 13: Flyer promozionale

Si è sviluppato un questionario su piattaforma online per raccogliere i dati di mobilità, le indicazioni e le criticità più rilevanti per il territorio. Il questionario ha raggiunto 752 cittadini e 392 di questi hanno completato l'intero questionario.

La promozione del questionario si è basata sullo slogan "La mobilità di domani inizia da te" ed è stata portata avanti attraverso supporti fisici quali:

- Flyer in formato A5 (vedi Figura 13)
- Manifesti in formato A3
- 3 totem promozionali dislocati in punti di importante passaggio pedonale
- 3 striscioni in PVC installati al di sopra della strada carrabile in tre zone del territorio.

Lato promozione online, infine, la campagna si è distinta per un'importante azione sui profili istituzionali del Comune e sul sito web. Altri dettagli sono riportati nell'Allegato II.

Il questionario è stato organizzato in **10** blocchi tematici:

1. **Anagrafica:** il primo gruppo ha avuto il compito di raccogliere dati sul profilo del campione: età, genere, nucleo familiare e mezzi di trasporto a disposizione;
2. **Spostamenti sistematici:** in questa sezione le domande hanno indagato gli spostamenti quotidiani e quindi tipicamente quelli casa-scuola e casa-lavoro.
3. **Spostamenti sistematici con il trasporto pubblico:** la sezione era indirizzata agli utenti che hanno risposto di utilizzare il trasporto pubblico nei loro spostamenti quotidiani. In questa sezione si analizzano le criticità e i punti di forza del sistema del TPL;
4. **Spostamenti sistematici con la bicicletta:** la sezione era indirizzata agli utenti che hanno risposto di utilizzare la bicicletta o la bicicletta elettriche negli spostamenti sistematici. Le domande raccolgono le opinioni circa il sistema ciclabile.
5. **Spostamenti sistematici con l'automobile:** la sezione era indirizzata agli utenti che hanno risposto di utilizzare l'automobile. Come per i blocchi precedenti le domande raccolgono dati, criticità e punti di forza del sistema di trasporto su auto privata;
6. **Spostamenti occasionali:** in questa sezione le domande indagano gli spostamenti occasionali fuori della tipica routine casa-lavoro e casa-scuola (spostamenti per svago, spese, accompagnamento di altre persone, etc.)
7. **Proposte e suggerimenti:** sezione rivolta a tutti i partecipanti al questionario. Le domande raccolgono priorità e suggerimenti per il miglioramento dei sistemi del trasporto pubblico e del sistema ciclabile, e altre informazioni generali;
8. **Effetti della pandemia:** la sezione indaga l'effetto della pandemia sui sistemi di mobilità sostenibile. In particolare modo si cerca di verificare se, come sembra dall'opinione pubblica e diffusa, la pandemia abbia fatto scoprire forme di mobilità alternative come la bicicletta e i monopattini elettrici oltre ad altre abitudini come la vita di quartiere e lo smart working;
9. **Gli obiettivi ministeriali:** in questa le domande indagano le priorità ai macro-obiettivi che il Ministero riporta nelle Linee Guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile;
10. **PEBA:** l'ultima sezione riguarda il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche. Le domande hanno

permesso alla cittadinanza di segnalare luoghi, percorsi pedonali, edifici che presentino barriere architettoniche.

3.9.2 Sintesi delle risposte

Nell'Allegato II si riportano i risultati del questionario con un'analisi di dettaglio delle risposte di ogni domanda. Nel presente documento si riportano alcune risposte che sono considerate importanti e centrali per dare indicazioni fondamentali alle strategie del PUMS.

In linea con i dati degli spostamenti sistematici di ISTAT 2011 sono i dati del mezzo utilizzato principalmente per gli spostamenti quotidiani. Il primo mezzo è l'auto come conducente con il 74% delle risposte seguito dal trasporto pubblico e dalla bicicletta.

Per quanto riguarda il trasporto con automobile privata, la criticità principale è la congestione stradale; tuttavia, ben il 35% delle risposte sono "Nessun problema in particolare"

Le criticità nell'uso della bicicletta sono principalmente legate alla pericolosità del mezzo a causa di pochi chilometri di piste ciclabili.

Per effettuare il tuo spostamento sistematico, quale mezzo di trasporto usavi principalmente?

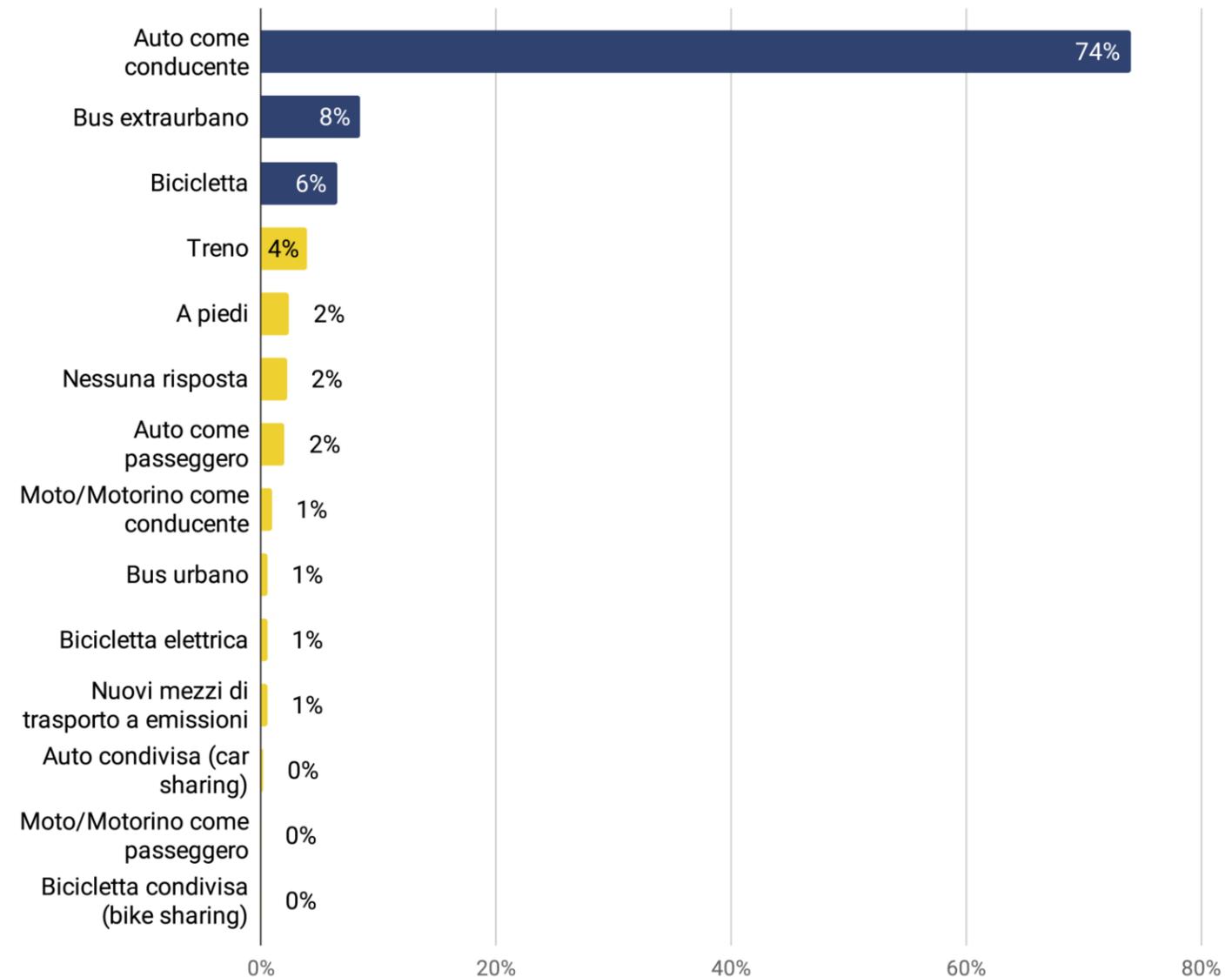


Figura 14: Per effettuare il tuo spostamento sistematico, quale mezzo di trasporto usavi principalmente?

Quali sono le principali criticità che rilevi nel tuo spostamento in auto o in moto?

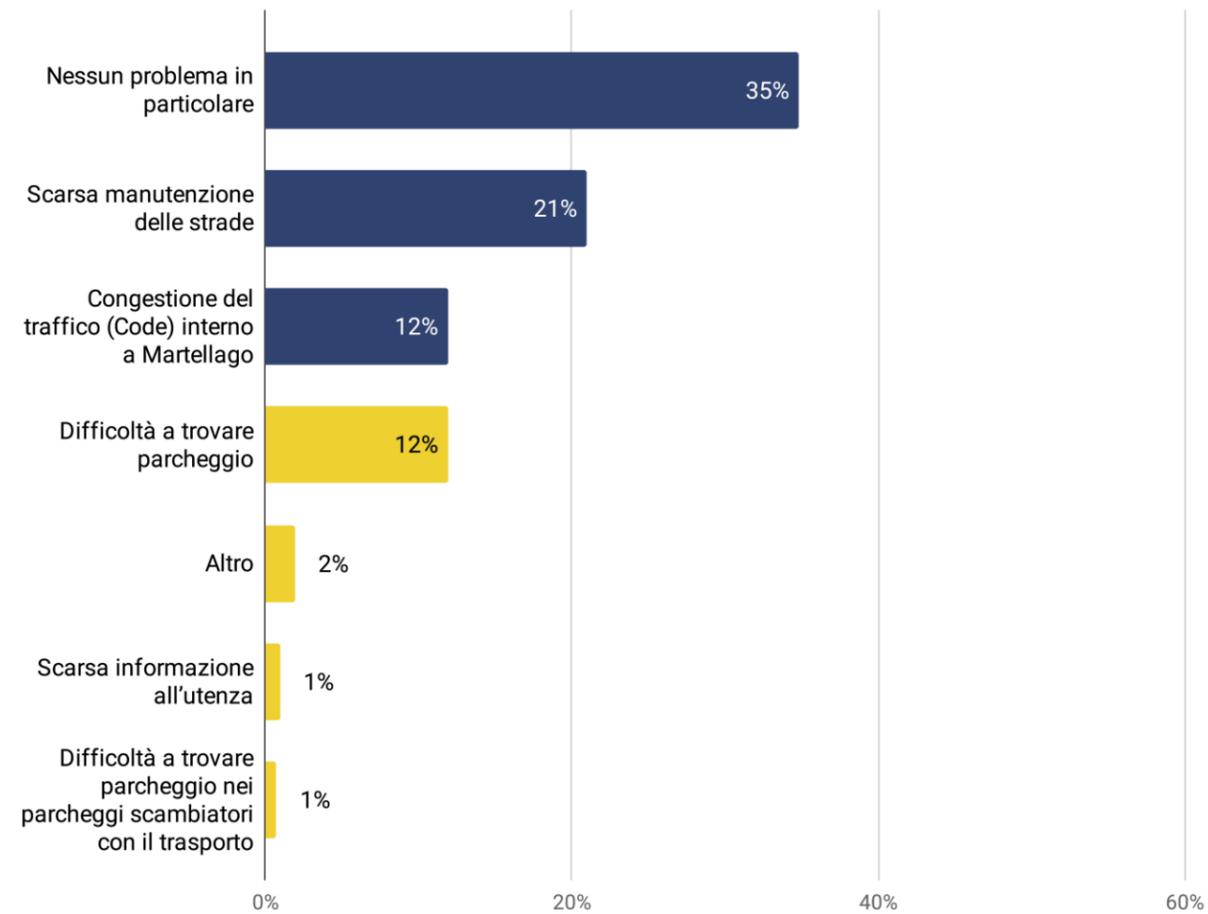


Figura 15: Criticità rilevate nell'utilizzo del trasporto su auto privata

Quali sono le principali criticità che rilevi usando la bicicletta?

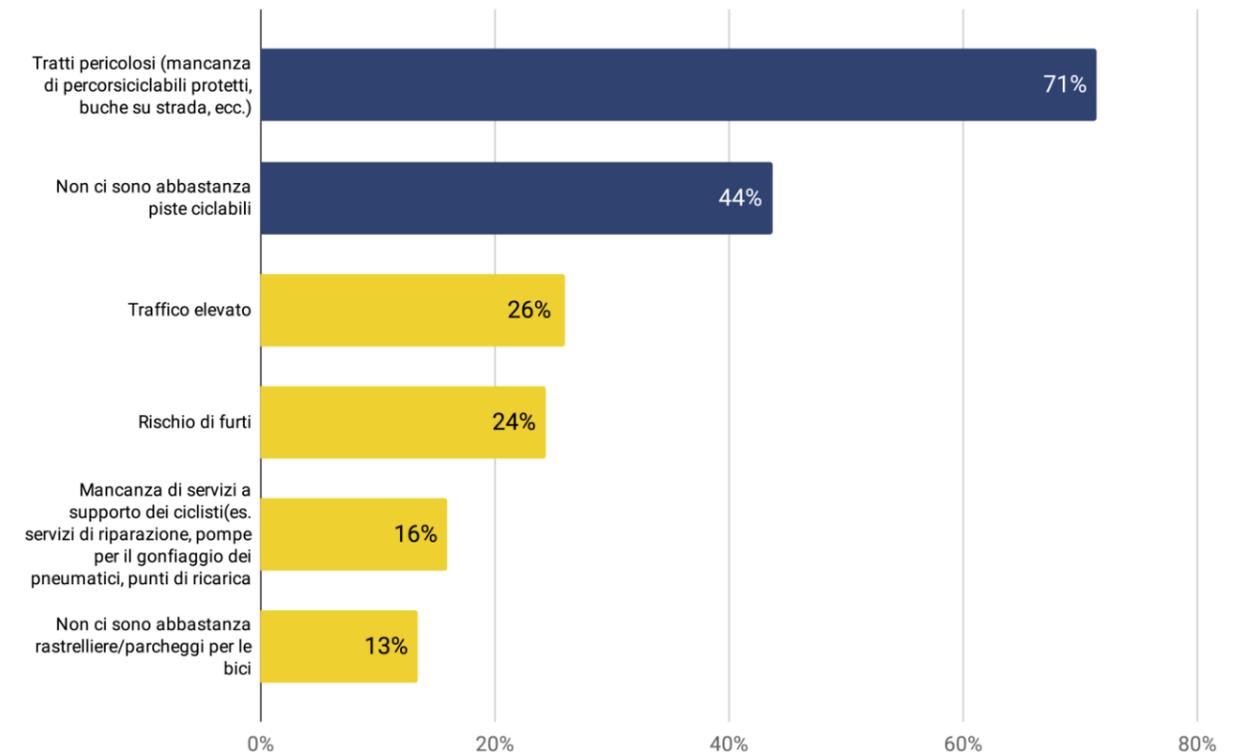


Figura 16: Criticità rilevate nell'utilizzo della bicicletta

3.9.3 Definizione degli obiettivi

In sede di questionario, sono state raccolte anche indicazioni importanti riguardo gli obiettivi secondo le linee guida ministeriali. Le preferenze espresse dalla cittadinanza hanno guidato nella costruzione delle strategie del Piano.

Verso quale sistema di mobilità sarebbe prioritario puntare con la realizzazione del PUMS? Un sistema di mobilità...

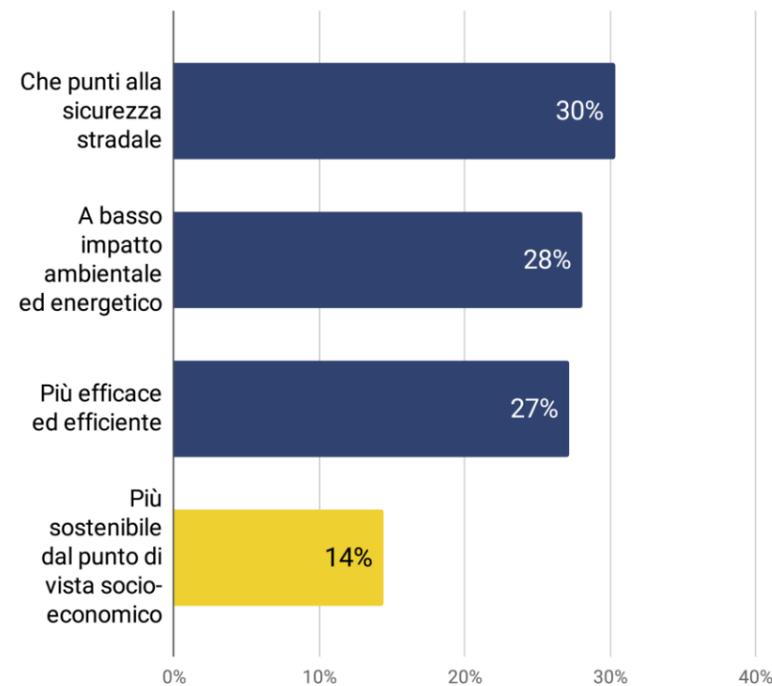


Figura 17: Verso quale sistema di mobilità sarebbe prioritario puntare?

Secondo la cittadinanza, fra le quattro macroaree di interesse del PUMS, le priorità sono molto equilibrate. Sicurezza stradale, efficacia ed efficienza e la sostenibilità ambientale sembrano prevalere sulla sostenibilità socio-economica. Si riportano ora le priorità dei macro-obiettivi delle prime tre aree, quelle più importanti secondo la cittadinanza.

Per puntare ad "un sistema di mobilità più efficace ed efficiente", qual è per te l'obiettivo più importante da raggiungere?

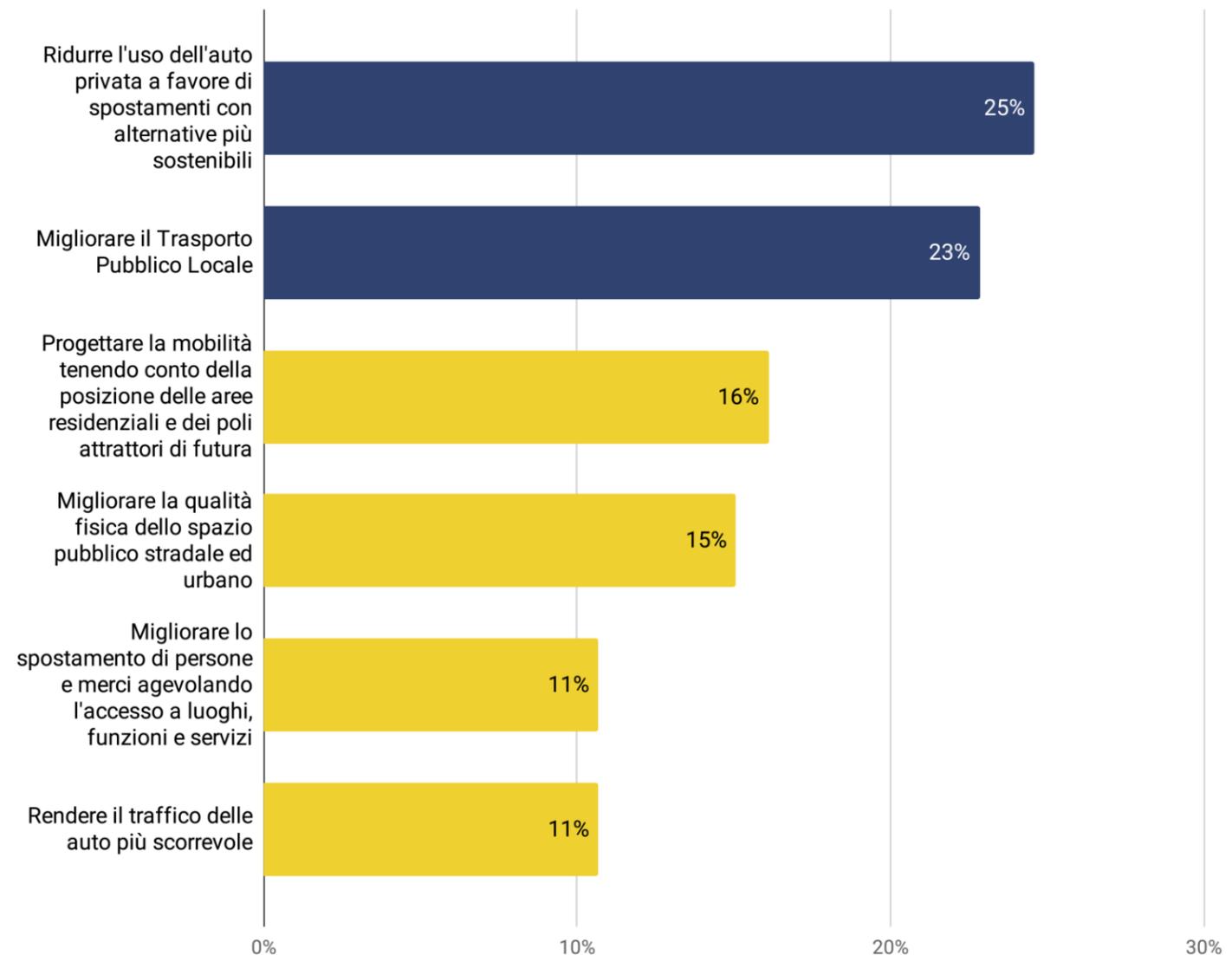


Figura 18: Per puntare ad un sistema di mobilità più efficace ed efficiente, qual è per te l'obiettivo più importante da raggiungere?

Del primo macrogruppo, efficacia ed efficienza, non c'è un obiettivo che spicca sugli altri per preferenza, ma i due obiettivi più selezionati sono "Ridurre l'utilizzo dell'auto privata a favore di spostamenti con alternative più sostenibili" e "Migliorare il trasporto pubblico locale".

Per puntare ad "un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico", qual è per te l'obiettivo più importante da raggiungere?

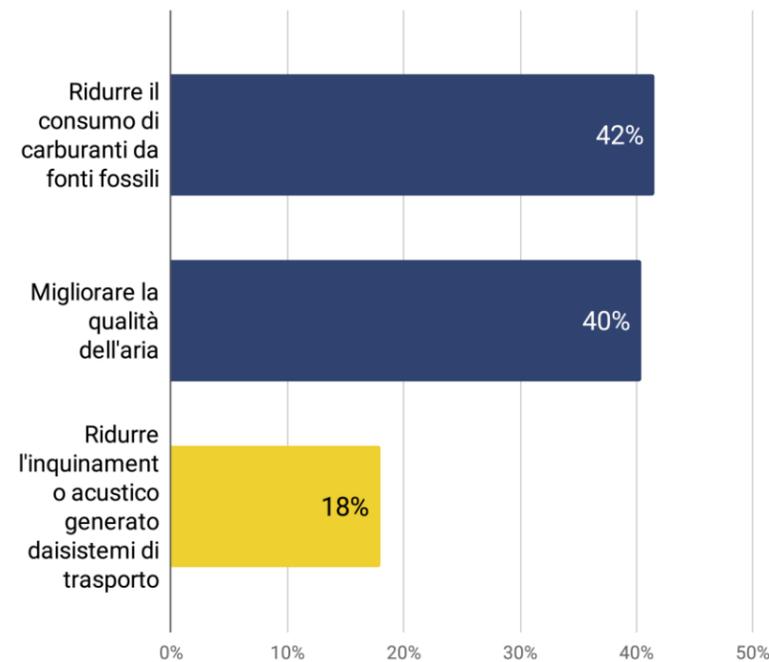


Figura 19: Per puntare ad un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico, qual è per te l'obiettivo più importante da raggiungere?

I due macro-obiettivi prevalenti sono "Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili" e "Migliorare la qualità dell'aria".

Infine, per la terza macroarea, quella della sicurezza stradale, l'obiettivo che i cittadini di Martellago ritengono più importante e cardine è la riduzione del rischio di incidenti stradali come riportato in figura qui sotto.

Per puntare ad "un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico", qual è per te l'obiettivo più importante da raggiungere?

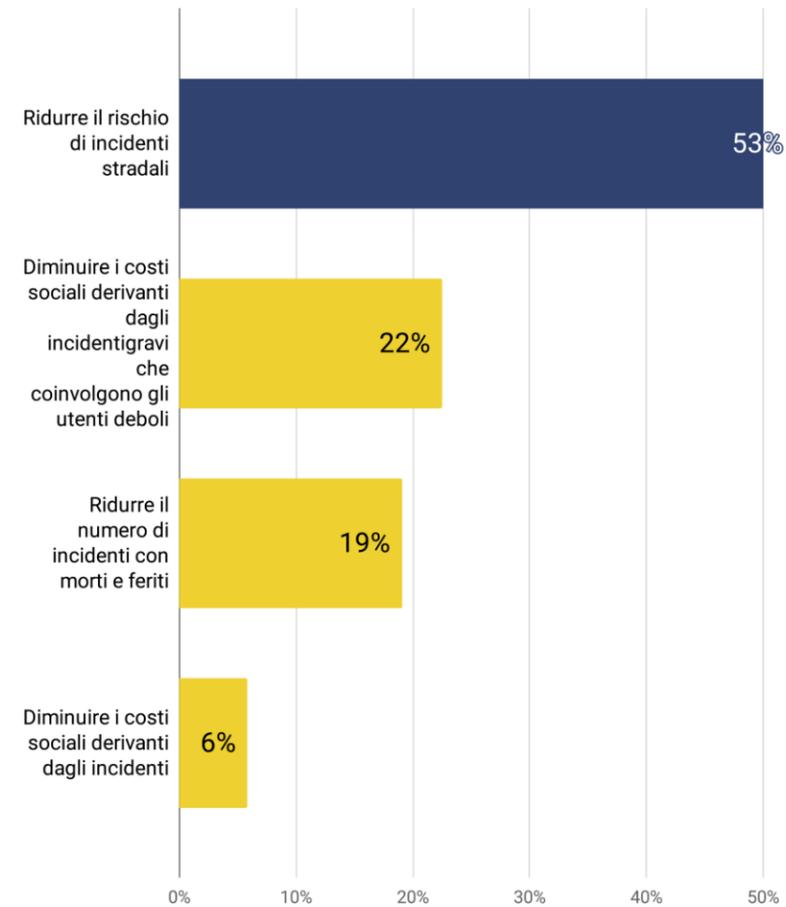


Figura 20: Per puntare ad un sistema di mobilità che punti alla sicurezza stradale, qual è per te l'obiettivo più importante da raggiungere?

3.10 Scenario delle trasformazioni

Per la restituzione dello scenario delle trasformazioni urbane, è stata elaborata una mappa di sintesi in cui vengono riportate le trasformazioni di iniziativa sia pubblica che privata.

La parte pubblica include l'avvio delle procedure di affidamento, rispetto agli interventi collegati alla mobilità previste tra il 2020 e il 2022 nel programma triennale dei LLPP. La parte privata include le informazioni raccolte attraverso le interviste ai portatori d'interesse nella prima fase partecipativa di costruzione del piano e che sono descritte in mappa.

Lo scenario verosimile delle trasformazioni è stato assunto come scenario di riferimento base per la successiva elaborazione delle strategie.

3.11 Analisi SWOT

Per comprendere quali fossero i punti di forza e debolezza, per definire opportunità e minacce percepite dagli stakeholders intervistati nella fase di partecipazione, è stata messa a punto un'analisi SWOT, riportata nella tabella a pagina seguente.

Le parole e/o i concetti chiave che ne derivano, e sui quali è stata costruita la visione del piano, sono legati ai temi dell'identità, dell'associazionismo, del fare rete e fare comunità, anche attraverso l'attenzione che il Comune e i cittadini rivolgono all'organizzazione degli eventi e alla qualità del tempo libero.

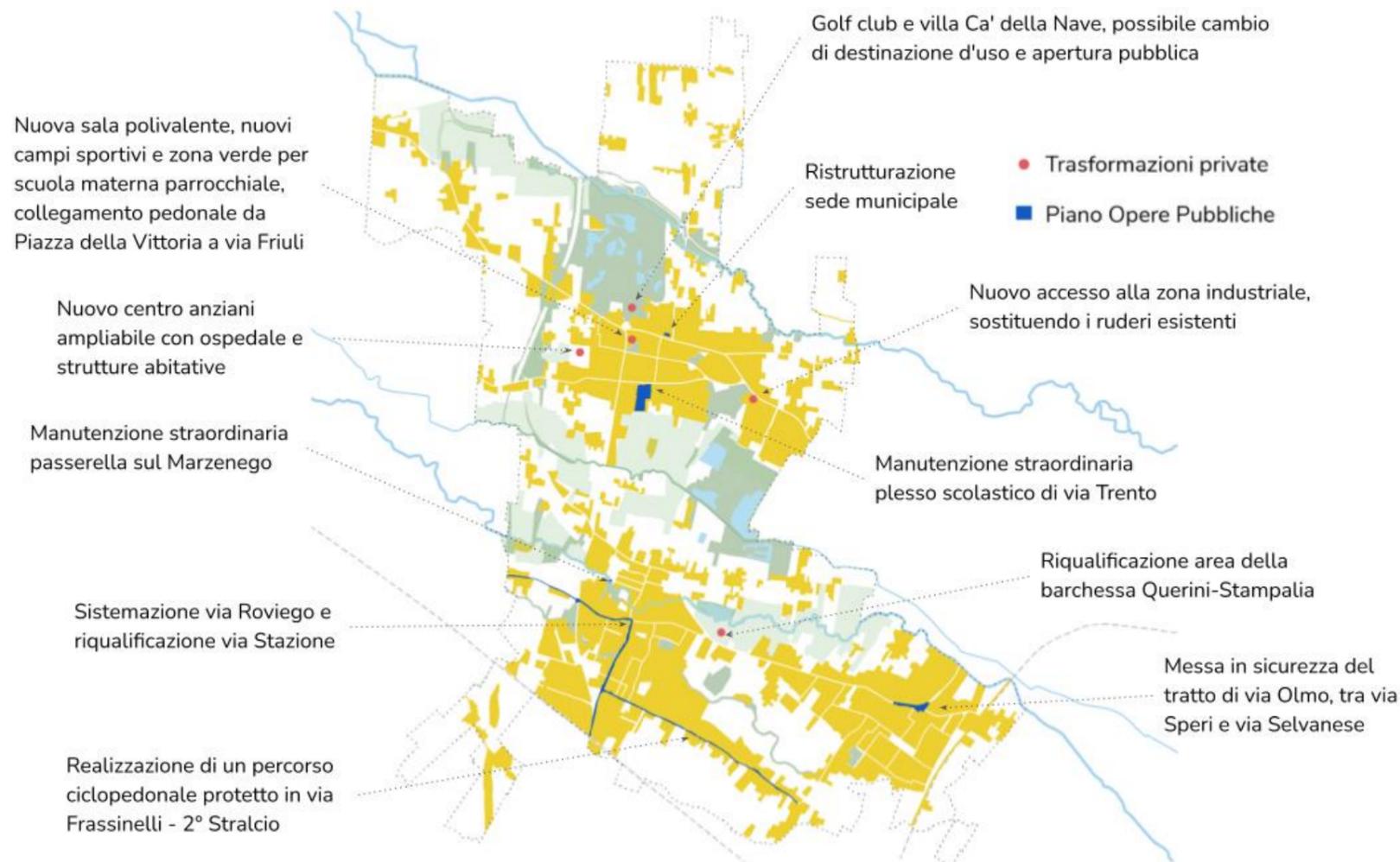


Figura 21: Mappa dello scenario delle trasformazioni

Rispetto ai temi ricorrenti emersi nella fase delle interviste, emerge un chiaro riferimento ai tre centri come entità separate, l'importanza del Parco Laghetti, l'attenzione alla qualità del tempo libero (sport e benessere, natura e paesaggio, identità storica territoriale), così come al commercio di vicinato.

Con riferimento ai temi della mobilità, grande attenzione è rivolta alla mobilità ciclabile, alla mobilità scolastica, alla sicurezza stradale e all'accessibilità.

Dall'analisi quali-quantitativa emergono quindi due ordini di problemi, afferenti a diversi livelli:

- Il primo, di carattere prettamente morfologico, riguarda la struttura urbana: storicamente, non ha aiutato la definizione di spazi urbani di qualità, con un traffico di attraversamento improprio (Castellana, via Olmo) che porta problemi di sicurezza e inquinamento.
- Il secondo livello riguarda la crescita sociale ed economica dei tre centri.

In questo contesto, il PUMS si propone da un lato di risolvere problemi puntuali, dall'altro di diventare l'occasione per una crescita civica della comunità, a partire dai temi della mobilità. Perché la sfida emergente è il cambiamento culturale dei comportamenti, ed è la prima sfida con cui confrontarsi per dare continuità ed efficacia alle strategie di piano.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> • Parco Laghetti, come luogo di aggregazione e come punto di incontro tra Martellago Maerne e Olmo • Sport e società sportive molto forti e con attrattività anche sull'esterno del comune • Golf Club • Parrocchia come luogo aggregativo e identitario di Martellago • Piscina • Associazionismo e comitati dei genitori • Eventi e fiere • Rete di cittadini tramite gruppo di controllo di vicinato 	<ul style="list-style-type: none"> • Assi viari principali trafficati • Identità del comune frammentata sui tre centri • Piazze che non assolvono alla reale funzione di centro • Vie commerciali altamente trafficate e con difficoltà di attraversamento • Centro di Martellago sulla Castellana • Non esistono itinerari di passeggiate pedonali nei tre centri • Non esistono itinerari di passeggiate del commercio nei tre centri • Servizio mezzi pubblici inadeguato, tra i tre centri e verso l'esterno • Integrazione con Golf Club/comunicazione • Comunicazione e promozione della rete dell'attrattività • Accessibilità pedonale • Carenza spazi per attività culturali (es. teatro, centro aggregativo giovanile, sala prove...) • Mancata percezione dei beni culturali e della memoria storica del comune • Segnaletica assente o poco chiara
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> • Forte socialità organizzata (eventi e associazionismo) • Nascita e sviluppo di numerose progettualità spontanee (progetto parrocchia, progetto piste ciclabili, progetto fiume...) • Sinergia tra scuola e centri sportivi per la promozione di attività didattiche ed educative • Attenzione per il prodotto del territorio e l'artigianato • Rete collaborativa tra commercianti • Collegamenti ferroviari 	<ul style="list-style-type: none"> • Comune vissuto solo in fasce orarie specifiche (si lavora e si passa il tempo libero fuori) • Abitudini di mobilità strettamente legate all'automobile e alla presenza di parcheggi • Campanilismo e rivalità tra Martellago, Maerne e Olmo

Figura 22: Analisi SWOT partecipata

Citazioni da interviste

“

La percezione è quella che **“l'auto è l'aria del commercio”**

Il comune di Martellago vive sempre di più in **fasce orarie specifiche**, nel week end o in orari tardo pomeridiani/serali

Per i **giovani** non ci sono effettivi **luoghi di aggregazione o di passeggio**, ci spostiamo quasi sempre fuori dal comune

A Olmo stiamo provando ad attuare una idea di centro commerciale all'aperto, di **co-marketing**

Per chi sta in centro la macchina non sarebbe indispensabile, è tutto ben collegato, ma è un problema di **abitudine**

Ci piacerebbe ci fosse la presenza di **trasporti organizzati** per accogliere l'utenza scolastica e di persone anziane

Piazza Bertati non richiama frequentazione, se non ci sono **manifestazioni o eventi** la gente non trova occasione di uscire, preferisce **spostarsi fuori comune**

I genitori usano il **pedibus** per avere convenienza di orario per la partenza per il lavoro, i bambini apprezzano l'**autonomia**, la **socializzazione** e l'**esperienza all'aria aperta**

Si potrebbe **lavorare sui fronti scolastici**, impedendo ai genitori di accompagnare i figli fino al cancello con l'auto, così anche al centro sportivo

A livello di accessibilità, la miglioria più grande che si può fare a Martellago è **l'accesso ai negozi**

”

Figura 23: Analisi SWOT partecipata - citazioni dalle interviste con attori sociali ed economici

3.12 Obiettivi

Approccio

Dopo aver analizzato il contesto e aver compreso gli elementi di forza e di debolezza, opportunità e rischi del sistema territoriale per quanto riguarda i temi della mobilità e dell'accessibilità, il percorso progettuale mette a fuoco gli obiettivi del PUMS di Martellago.

In relazione al cornice pianificatoria di livello metropolitano (vedi capitolo 2), il PUMS di Martellago ha due compiti:

- 1 Concorrere al raggiungimento degli obiettivi e dei target metropolitani attraverso una attività di co-pianificazione verso la realizzazione di azioni e progetti propri della dimensione locale.
- 2 Sperimentare misure e progetti che vanno incontro ai bisogni propri della dimensione locale, in grado di essere assunte, trasferite e scalate alla pianificazione di livello più alto.

Obiettivi del PUMS Metropolitano

Per questo livello, gli obiettivi che sono ricondotti dal PUMS Metropolitano dentro il raggio d'azione del PUMS di Martellago sono:

- Ridurre l'utilizzo di combustibili fossili per la mobilità di persone ed il trasporto delle merci.
- Realizzare "fasce di ambientazione e mitigazione" su terra e su acqua (sistemazioni del verde complementare alla viabilità ai fini della mitigazione dell'impatto e dell'ambientazione paesaggistica dell'infrastruttura che possano ospitare percorsi ciclopedonali, ippovie,

percorsi per barche a remi/vela, ecc.) sulla viabilità extraurbana esistente o di nuova realizzazione, su alcuni canali lagunari.

- Aumentare il livello di accessibilità ai poli strategici, ai servizi metropolitani principali e alle aree più attrattive del nostro territorio (poli produttivi e terziari, turistici, culturali e sportivi).
- Promuovere l'educazione intergenerazionale alla mobilità sostenibile, indirizzata sia alle nuove generazioni che agli anziani con l'obiettivo di agevolarli ad un uso corretto dei nuovi servizi di mobilità.

Obiettivi del Pums di Martellago

Per il livello locale legato al raggio di azione del Pums di Martellago, la cornice di analisi porta a individuare 11 obiettivi specifici (OBS):

- **OBS1:** valorizzare la specificità di ciascun centro, con una particolare attenzione alla prossimità e all'identità.
- **OBS2:** valorizzare la dotazione di servizi all'interno del Comune, migliorando la connessione e la permeabilità tra i tre centri.
- **OBS3:** ridurre l'inquinamento dell'aria, l'inquinamento acustico e l'incidentalità lungo le direttrici viarie più trafficate (via Castellana a via Olmo).
- **OBS4:** riqualificare lo spazio pubblico lungo le direttrici principali più trafficate e in corrispondenza delle piazze.
- **OBS5:** ridurre il traffico improprio dalle zone residenziali e rendere sicuro e confortevole il muoversi a piedi

e in bicicletta al loro interno anche per bambini, anziani, persone con mobilità ridotta.

- **OBS6:** ridurre l'uso delle auto negli spostamenti di breve raggio (sotto i 2 km), in particolare, per i percorsi casa-scuola.
- **OBS7:** migliorare gli accessi ai plessi scolastici, per renderli più sicuri, confortevoli e belli.
- **OBS8:** valorizzare e mettere in connessione il tessuto sociale ed economico locale attraverso progetti di mobilità sostenibile.
- **OBS9:** valorizzare lo spazio pubblico stradale per rendere più attrattive e accessibili le attività commerciali di prossimità.
- **OBS10:** connettere e valorizzare le risorse territoriali e paesaggistiche in un'ottica di promozione del territorio.
- **OBS11:** connettere le reti di mobilità ciclabile di scala metropolitana e regionale con il tessuto urbano locale.



4 Visione per la mobilità di Martellago

4.1 PUMS come strategia territoriale integrata

Dall'analisi dei dati statistici e dalle voci raccolte, emergono delle priorità alle quali il PUMS si propone di dare risposta attraverso una **strategia territoriale integrata**.

L'approccio al piano prevede la costruzione di una visione identitaria per il futuro del territorio martellacense, utilizzando la mobilità come strumento di sviluppo sostenibile, su questi ambiti:

- **Agire sulla qualità della vita delle persone**, facendo riferimento ad ambiti diversi e connessi tra loro: gli spostamenti individuali e collettivi, la qualità e la vivibilità degli spazi pubblici, il commercio, i servizi, l'ambiente.
- **Integrare la visione locale con quella metropolitana e regionale** (e viceversa),
- **Dialogare, supportare e tenere insieme tutte le azioni di programmazione e pianificazione avviate dal Comune** (Piano degli Interventi - Documento del Sindaco, PAES).
- Realizzare uno **schema generale con strumenti diversificati di azione**, che di volta in volta possono essere presi e progettati in dettaglio.

A partire da questo quadro, il piano muove dai bisogni rilevati formulando una proposta di valore per il Comune di Martellago, i cui effetti positivi contribuiscono alla crescita sociale, economica e civica dei cittadini.

Gli assunti sui quali poggiano gli obiettivi specifici di piano sono:

- **Una cittadina camminabile, ciclabile** e con un servizio di trasporto collettivo efficace può avere effetti positivi sulla salute e il benessere fisico delle persone;
- **Indurre comportamenti responsabili** e più sostenibili nei cittadini può produrre un ambiente più sano in cui muoversi ed abitare;
- Dalla dotazione di spazi pubblici sicuri e confortevoli si avranno **centri vitali e vissuti**, che supportano il commercio di vicinato e inducono i cittadini a vivere il territorio e a sentirsi parte di una comunità;
- **Un territorio accogliente** per la mobilità attiva lo renderà più attrattivo per visitatori e turisti, incrementando il commercio locale e la crescita economica più in generale;
- Puntando da subito sulle infrastrutture per la mobilità attiva, si creerà l'occasione per **sperimentare un nuovo modo di vivere il territorio**, giocando d'anticipo sulla costruzione della città del futuro.

A partire da valori individuati e condivisi, è stata messa a punto la visione generale, che proietta la cittadina in uno scenario futuro in cui la visione identitaria si realizza e rende possibile la soddisfazione dei bisogni dei cittadini e dell'ambiente in cui vivono.

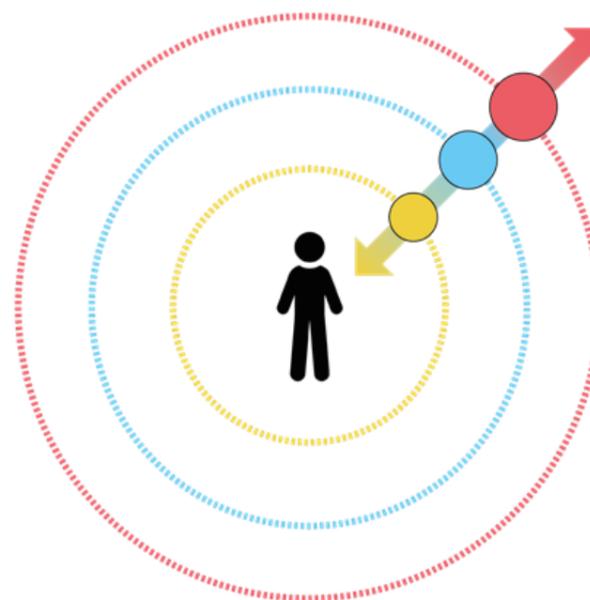
4.2 Visione “10-20-60 minuti”

Nella visione generale, il benessere del cittadino e le sue relazioni sono al centro. I suoi bisogni (di servizi, di socialità, di svago) possono essere soddisfatti su tre livelli, che corrispondono al tempo necessario per essere raggiunti attraverso una scelta consapevole di mobilità attiva.

La somma di questi bisogni definisce una visione identitaria su questi tre livelli. Si è scelto di calibrare la visione (e quindi la strategia) rispetto ai tempi di percorrenza o di utilizzo (a piedi o in bicicletta) di servizi e spazio pubblico.

Le tre strategie, costruite sulle tre visioni, restituiscono un sistema di mobilità e spazio pubblico integrato e sostenibile.

Attraverso un approccio interconnesso, la scala locale è legata alla scala metropolitana e viceversa. Un sistema graduale di soglie, definite da azioni materiali e immateriali, pongono il cittadino al centro del progetto.



Il cittadino è al centro.

I suoi bisogni (di servizi, di socialità, di svago) sono su tre livelli, che corrispondono al tempo necessario per soddisfarli attraverso una scelta consapevole di mobilità attiva.

La somma di questi bisogni definisce una visione identitaria su tre livelli.

10 minuti:

Mi riconosco nel mio paese

Camminare

valorizzare le specificità dei tre centri

20 minuti:

Posso riconoscermi alla scala cittadina

Pedalare

connettere i centri

60 minuti:

Mi possono riconoscere nel sistema territoriale

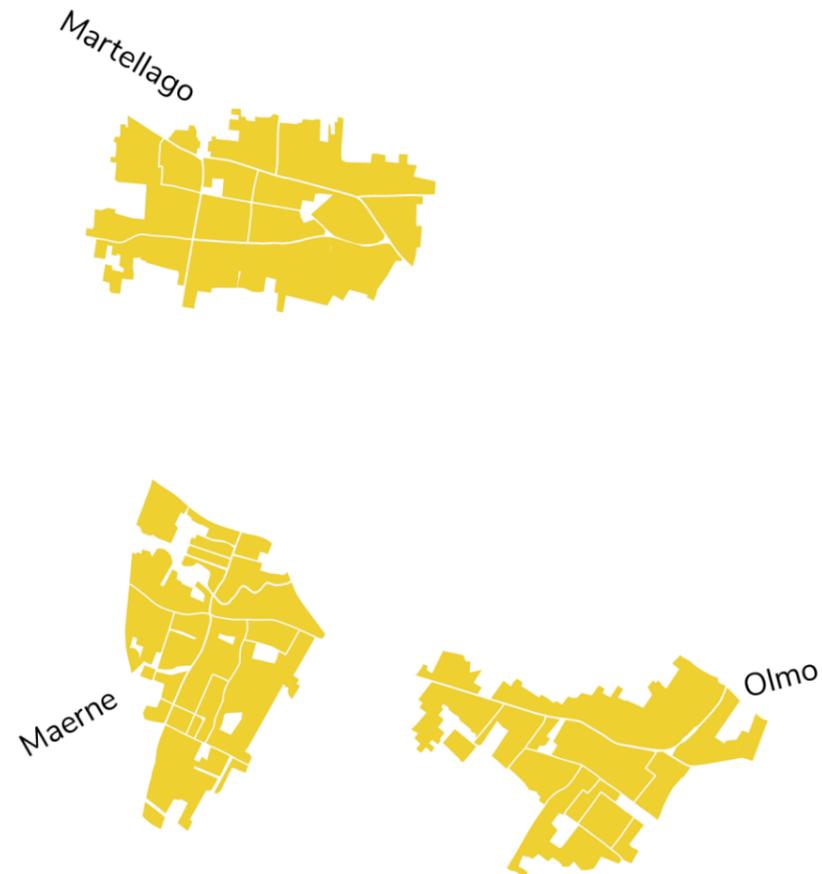
Pedalare / esplorare

connettere il Comune all'area metropolitana

Figura 24: La visione “10-20-60 minuti”

VISIONE 10 MINUTI

La prossimità e l'identità dei tre centri - *mi riconosco nel mio paese*



In 10 minuti, si valorizza la specificità di ciascun centro, con una particolare attenzione alla prossimità e all'identità in cui ciascun cittadino di Maerne, Martellago o Olmo può riconoscersi.

In questa visione, ognuna delle tre realtà ha un centro dotato di servizi minimi e commercio di qualità. Ci si sposta a piedi o in bicicletta in un ambiente sano, sicuro, confortevole, e che stimola la socialità. La voglia di incontrarsi per strada vivacizza l'attività commerciale. Come se ci fosse mercato tutti i giorni.

VISIONE 20 MINUTI

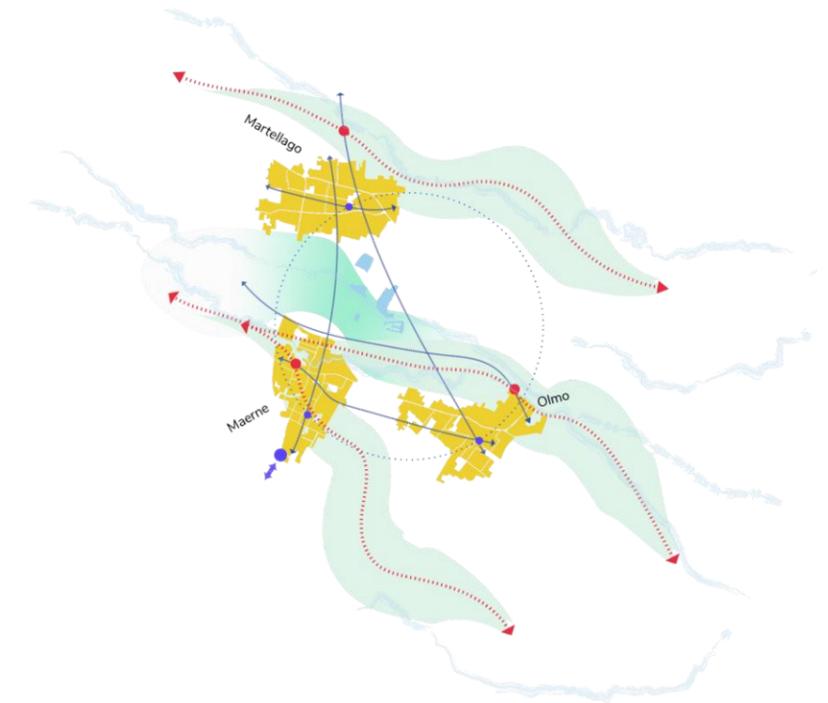
Un valore condiviso – *posso riconoscermi nel mio Comune*



In 20 minuti, i valori dei tre centri possono essere condivisi e il cittadino si riconosce ad una scala più ampia. In bicicletta è possibile spostarsi facilmente all'interno di un territorio comunale dotato di servizi di eccellenza (soprattutto per lo sport) e di spazi verdi piacevoli. In 20 minuti è possibile raggiungere le stazioni del trasporto pubblico per i collegamenti quotidiani verso il luogo del lavoro. Il cuore di questa strategia è il Parco Laghetti, connettore - anche identitario - di questo sistema, il vero spazio pubblico e di incontro di questa comunità.

VISIONE 60 MINUTI

La qualità del tempo libero per vivere l'area metropolitana - *Mi possono riconoscere nel sistema territoriale*



In 60 minuti, l'infrastruttura storico-naturalistica diventa l'occasione per vivere l'area metropolitana, aumentando la qualità del tempo libero.

In pochi minuti, in bicicletta o a piedi, si ha accesso ad un sistema di parchi costruiti sulle dorsali dei corridoi blu, ad alto valore ambientale, storico, paesaggistico, per praticare sport o per una passeggiata nel tempo libero.

Questi parchi possono essere utilizzati quotidianamente da centinaia di persone, anche dal territorio metropolitano, e da visitatori e turisti.



5 STRATEGIA 10 MINUTI

5.1 Ambiti di intervento

La strategia 10 minuti si riferisce distintamente ai tre centri di Martellago, Maerne e Olmo.

Facendo leva sulla valorizzazione delle specificità di ciascun luogo, il PUMS agisce con azioni materiali e immateriali per il ridisegno dei percorsi pedonali, la risignificazione dello spazio pubblico e di progetti per la partecipazione della cittadinanza su tre temi:

- Commercio
- Servizi
- Scuola

Queste azioni diventano strumento di costruzione da cui partire per restituire un progetto identitario e sostenibile, dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

5.2 Polarità del commercio e dei servizi

La valorizzazione dell'identità dei tre centri e delle sue dinamiche di prossimità parte inevitabilmente dall'analisi del commercio e dei servizi minimi presenti.

La strategia "10 minuti" incentiva il cittadino a stare e vivere il proprio centro investendolo di una nuova identità; per questo è stata individuata una **passeggiata del commercio e dei servizi** per ognuno dei tre centri: Martellago, Maerne e Olmo, un percorso che mette a sistema le aree verdi di carattere ludico e sportivo e i punti di interesse con servizi di prossimità e fronti commerciali (vedi figure 30, 34 e 38)

La promozione di queste passeggiate favorisce un nuovo immaginario di centro che, anche grazie a misure quali interventi di pedonalizzazione, istituzione di zone 30, messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, stimola la socialità e definisce un ambiente in cui è possibile spostarsi a piedi o in bicicletta in un contesto sicuro e confortevole.

5.3 Moderazione del traffico e messa in sicurezza stradale

Il PUMS di Martellago propone gli interventi di moderazione del traffico come un sistema per migliorare la mobilità sostenibile all'interno del tessuto urbano. Gli interventi di questo genere concorrono a costituire delle aree in cui il traffico è scarso e la velocità moderata; si recupera in questo modo spazio della sede stradale per altre modalità di trasporto e altre funzioni, incoraggiando, eventualmente, anche la promiscuità.

Un altro scopo di questi interventi è scoraggiare l'utilizzo della viabilità locale per il traffico di attraversamento che invece si mantiene sulla viabilità principale. Questo fenomeno, da scoraggiare, è presente soprattutto nel centro di Olmo in cui, a causa della congestione su via Olmo, accade spesso che il traffico locale penetri all'interno dell'abitato del paese e utilizzi la viabilità locale, via Chiesa, via Dosa, via Frassinelli, come bypass per la congestione. Questo genere di manovre aumenta notevolmente il traffico in un'area residenziale e destinata al gioco dei bambini.

Il PUMS propone tre scenari per ogni centro che possono essere considerati come tre proposte progressivamente più strutturate sulla moderazione del traffico; si possono considerare anche come tre scenari successivi di breve, medio e lungo tempo.

Nelle mappe si riportano anche gli interventi già esistenti di moderazione del traffico, per la maggior parte dotti in corrispondenza degli attraversamenti.

5.3.1 Scenario 1

Lo scenario 1 raccoglie gli interventi più urgenti e importanti per il territorio. Per ogni centro sono quindi individuati i punti in cui sono presenti i nodi in cui esiste già una storia di pianificazione e progettazione per la messa in sicurezza.

Questi interventi non sono strettamente collegati all'ambito della moderazione del traffico, ma sono nodi in cui si registrano criticità di sicurezza stradale. A questi interventi si aggiungono interventi fondamentali per la sicurezza degli attraversamenti e altre aree critiche. Infine, si selezionano alcuni interventi bandiera per ogni centro che mirano a mitigare le criticità principali del centro analizzato.

5.3.2 Scenario 2

Lo Scenario 2 introduce le zone 30 e quindi gli interventi di moderazione del traffico ad esse complementari. È importante sottolineare che le zone 30 non possono essere concepite come aree in cui il limite di velocità è 30 km/h imposto solo attraverso la segnaletica orizzontale o verticale. Deve essere un'area in cui, attraverso il disegno della sezione stradale, l'automobilista si accorge di entrare in un'isola ambientale in cui la velocità è moderata e lo spazio pubblico è condiviso.

La velocità di 30 km/h deve essere indotta attraverso la disposizione dell'arredo urbano e gli interventi di moderazione mantenendo comunque elevati livelli di sicurezza. Le zone 30 sono state perimetrate cercando di individuare l'area centrale

dei paesi, quella da valorizzare per il commercio e la vivibilità urbana.

Gli interventi puntuali per ogni centro si concentrano sui varchi alle zone 30. Il varco è un elemento fondamentale della zona 30 in quanto serve a identificare l'accesso ad un'area differente, deve risultare un effetto "porta" che sia naturalmente percepibile dall'automobilista e ciò deve avvenire attraverso una segnaletica efficace ed evidente.

Il PUMS propone varie tipologie di varco:

- **Varco rialzato con cambio di pavimentazione** (sanpietrini o altro): si intende alzare l'attraversamento pedonale sulla via di accesso con una modifica della pavimentazione. Il tratto rialzato a livello del marciapiede può essere limitato allo spazio necessario per l'attraversamento pedonale, oppure per un tratto di strada più lungo. Questa seconda soluzione è consigliata dal PUMS
- **Varco rialzato con cambio di colorazione:** come la soluzione precedente, ma la pavimentazione viene mantenuta in conglomerato bituminoso con una colorazione in pasta; anche in questo caso si consiglia che la colorazione e la sopraelevazione venga mantenuta per un tratto superiore al semplice attraversamento pedonale
- **Varco non rialzato con cambio di pavimentazione:** stesso del primo esempio ma non a livello del marciapiede
- **Varco non rialzato con cambio di colorazione:** come il secondo esempio ma non a livello del marciapiede
- **Semplice segnaletica verticale:** in ingressi meno trafficati o in cui la sezione stradale naturalmente si

presta ad una moderazione della velocità, può essere sufficiente la segnaletica verticale

- **Altre tipologie:** altre soluzioni progettuali che possano contribuire a raggiungere gli obiettivi di questi interventi.

Ogni tipologia di varco identificata deve completarsi da un'adeguata segnaletica verticale ed orizzontale. La scelta progettuale di un tipo di varco rispetto all'altra sarà presa in sede di progettazione.



Figura 25: Esempio di varco di accesso rialzato e con sanpietrini per l'accesso ad una zona 30 a Trento [Fonte: Google Maps]



Figura 26: Varco di ingresso di una zona 30 rialzato con colorazione a Mestre [Fonte: Google Maps]



Figura 27: Varco di uscita di una zona 30 con colorazione a Trento [Fonte: Google Maps]



Figura 28: Altra tipologia di varco, rialzato con isola spartitraffico nel bresciano
[Fonte: Google Maps]

Il PUMS individua i varchi di progetto, ma sottolinea che, la realizzazione di una zona 30 offre l'occasione di realizzare interventi diffusi di moderazione del traffico per il ridisegno della sezione stradale e dello spazio pubblico. Gli interventi diffusi di moderazione del traffico seguiranno le occasioni presenti sulla base di fondi o di interventi su determinate aree legati ad altro genere di pianificazione come, per esempio, la manutenzione stradale o il riordino dei marciapiedi.

5.3.3 Scenario 3

Lo scenario di lungo periodo viene costruito inserendo gli ultimi interventi di moderazione del traffico e allargando le zone 30 all'interno territorio urbano verso il concetto di "città 30".



5.4 Martellago

5.4.1 Scenario 1

Fare riferimento alle mappa di figura 30

Gli 8 interventi proposti riguardano gli incroci più pericolosi e, compatibilmente con le risorse economiche disponibili, più urgenti su cui intervenire. Il PUMS individua questi punti, rimandando a pianificazioni e progettazioni puntuali. In alcuni casi, esistono già progetti per alcuni di questi nodi, in altri casi sono ancora da definire.

- **1** – Intervento di moderazione del traffico. Sul territorio è già presente un segnalatore di velocità. Tale elemento ha lo scopo di indurre la riduzione di velocità da parte degli automobilisti grazie alla migliore consapevolezza della velocità tenuta e della segnalazione luminosa.
- **77, 81, 82** – Interventi per la messa in sicurezza. Tali interventi fanno riferimento all'introduzione di intersezioni a circolazione rotatoria nei punti più pericolosi della rete stradale urbana di Martellago.
- **80** – Intervento di moderazione del traffico. Si registra dall'analisi dell'assetto infrastrutturale ciclabile e pedonale come il quartiere compreso fra la Castellana e via Morosini sia collegato inadeguatamente con il resto della città. Pertanto, risulta fondamentale progettare un attraversamento sicuro, eventualmente rialzato o semaforizzato per collegare le due parti del paese.
- **83** – Intervento per la messa in sicurezza. L'area è attualmente gestita da un impianto semaforico con telecamera, per regolamentare i flussi di traffico veicolare

da nord -sud nonché da est-ovest, particolarmente critici in determinati momenti della giornata. L'intersezione è strategica perché costituisce un nodo di smistamento, per raggiungere le varie destinazioni extra comunali e connette due ambiti urbani densamente abitati e dotati di servizi (scuola, palestre, presidio sanitario, uffici pubblici, negozi, etc). L'obiettivo è migliorare l'accessibilità al centro urbano di Martellago, riducendo l'incidentalità stradale, creando una coesistenza tra diverse tipologie di mobilità (veicolare/ciclabile/pedonale), raggiungendo una maggiore sostenibilità ambientale.

- **84** – Intervento per la messa in sicurezza. Si tratta di un nodo particolarmente delicato per la natura di veicoli che gravitano sullo stesso. Infatti, sulla direttrice Castellana, si innestano, da nord una strada a servizio di un esteso quadrante residenziale, mentre a sud una strada a servizio della zona industriale esistente; le strade confluiscono sulla Castellana con un punto di immissione leggermente sfalsato e pertanto molto critico in determinati momenti della giornata. È opportuno, perciò, governare la mobilità da tali confluenze perché il punto costituisce un nodo di smistamento per raggiungere le varie destinazioni comunali ed extra comunali. L'obiettivo è migliorare l'accessibilità al centro urbano di Martellago, riducendo l'incidentalità stradale, creando una coesistenza tra diverse mobilità (di mezzi pesanti / autoveicoli / mezzi pubblici / biciclette / pedoni), raggiungendo una maggiore sostenibilità ambientale.

Lo Scenario 1 si concentra anche su due ulteriori ambiti di intervento: il tratto via Castellana/via Fapanni e l'asse di via

castellana per tutto l'attraversamento del centro di Martellago.

Tratto via Castellana-via Fapanni

Il PUMS propone di migliorare l'area relativa al primo tratto, fra l'incrocio della Castellana e via Fapanni in corrispondenza della fine della Piazza. Una delle criticità dell'area, individuata in sede di quadro conoscitivo, è il sottoutilizzo di Piazza Bertati; questo porta a concentrare la "via del commercio" e la vita cittadina lungo l'asse della Castellana, che viene quindi vissuta a tutti gli effetti come piazza diffusa lineare.

L'obiettivo di questa azione è intervenire a livello di sezione stradale per contribuire ad unire la piazza diffusa della Castellana a Piazza Bertati.

Si propone quindi di costituire una piastra rialzata a livello del marciapiede, costituita con la pavimentazione della piazza per dare continuità allo spazio da un punto di vista visivo. Sempre da un punto di vista percettivo e visivo, allo stato attuale la piazza risulta nascosta dai parcheggi a spina di pesce e delle alberature. Per quanto riguarda i parcheggi, la proposta è di rimuovere i primi verso via Castellana con lo scopo di aprire un accesso alla piazza più largo e confortevole.

Alcuni dei parcheggi possono essere recuperati portando la sosta a pettine non a spina dopo una valutazione della larghezza della corsia carrabile. Nella nuova organizzazione della sede stradale la corsia riservata al traffico veicolare dovrà essere portata al minimo della larghezza consentita, tenendo anche in considerazione il passaggio degli autobus.

Via Castellana

Si rimanda al paragrafo 5.8.

5.4.2 Scenario 2

Fare riferimento alle mappa di figura 31

Per quanto riguarda il centro di Martellago si individua la zona 30 come l'area centrale a sud di via Castellana dove si concentrano i servizi e il commercio.

I varchi sono posti in modo da recintare la zona 30 di progetto. A questi si aggiunge il varco **2** che è posto al di fuori della zona 30, sulla rotatoria di ingresso all'abitato di Martellago. Questo varco non separa la zona 30 dal resto, ma cercherà di visivamente introdurre la realtà urbana rispetto alla viabilità extraurbana. In particolare, il varco **52** è un intervento che ricalca quello già individuato per via Fapanni.

5.4.3 Scenario 3

Fare riferimento alle mappa di figura 32

Lo scenario tre prevede l'allargamento della zona 30 a tutto l'abitato. In queste zone 30 si considerano prioritari unicamente i varchi nei punti **69**, **70** e **71** riportati sulla mappa in qualità di interfacce fra la viabilità più importanti e le zone 30.

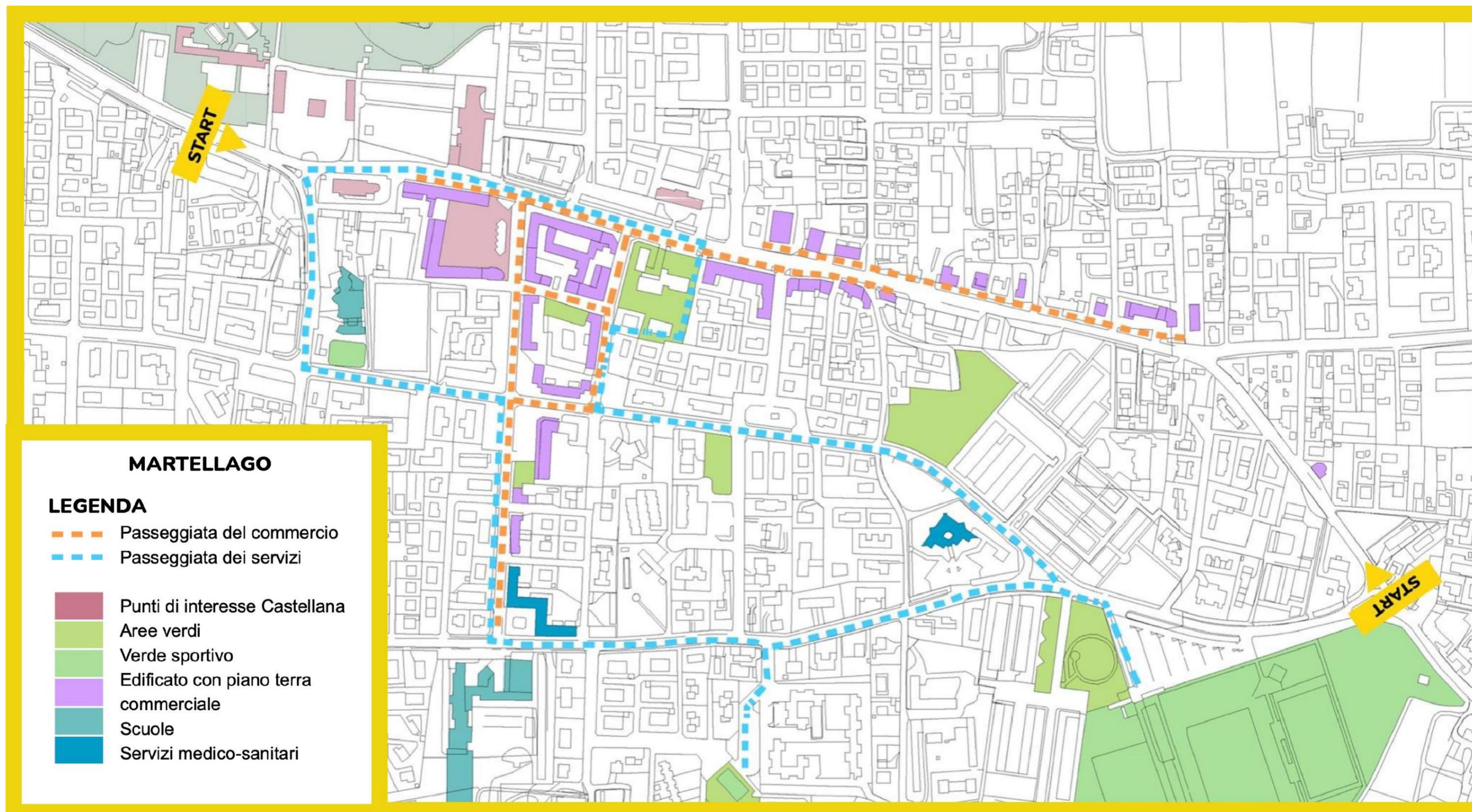


Figura 29: Martellago, passeggiate del commercio e dei servizi

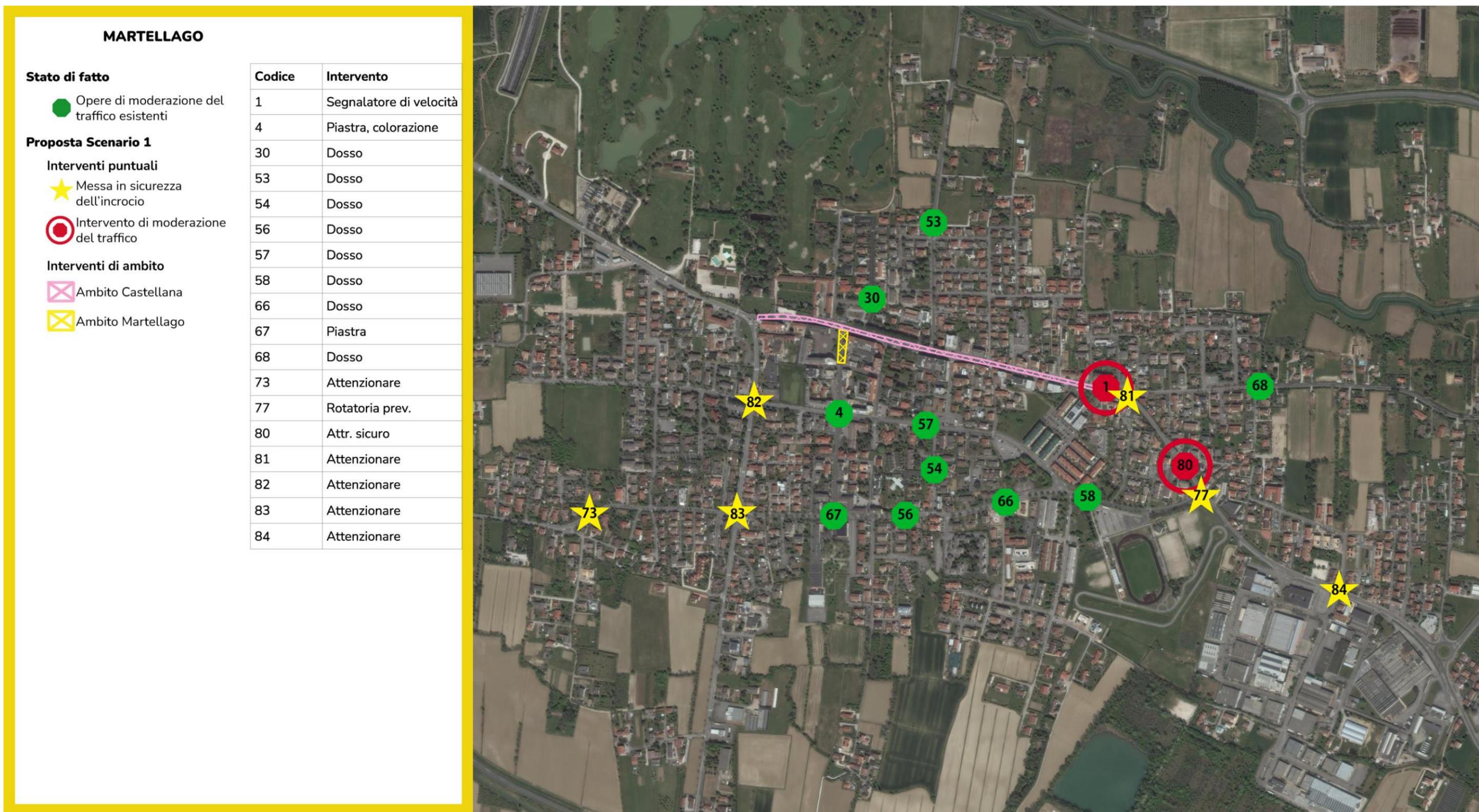


Figura 30: Martellago, proposta di interventi di moderazione del traffico - SCENARIO 1

MARTELLAGO

Stato di fatto

- Opere di moderazione del traffico esistenti

Proposta Scenario 1

Interventi puntuali

- ★ Messa in sicurezza dell'incrocio
- ⊙ Intervento di moderazione del traffico

Interventi di ambito

- ⊠ Ambito Castellana
- ⊠ Ambito Martellago

Proposta Scenario 2

Interventi puntuali

- ⊙ Varchi di ingresso Zona 30

Interventi di ambito

- ▨ Zona 30

Codice	Intervento
1	Segnalatore di velocità
2	Varco
3	Varco
4	Piastra, colorazione
5	Varco
6	Varco
7	Varco
8	Varco
30	Dosso
36	Varco
52	Varco
53	Dosso
54	Dosso
56	Dosso
57	Dosso
58	Dosso
66	Dosso
67	Piastra
68	Dosso
73	Attenzionare
77	Rotatoria prev.
80	Attr. sicuro
81	Attenzionare
82	Attenzionare
83	Attenzionare
84	Attenzionare

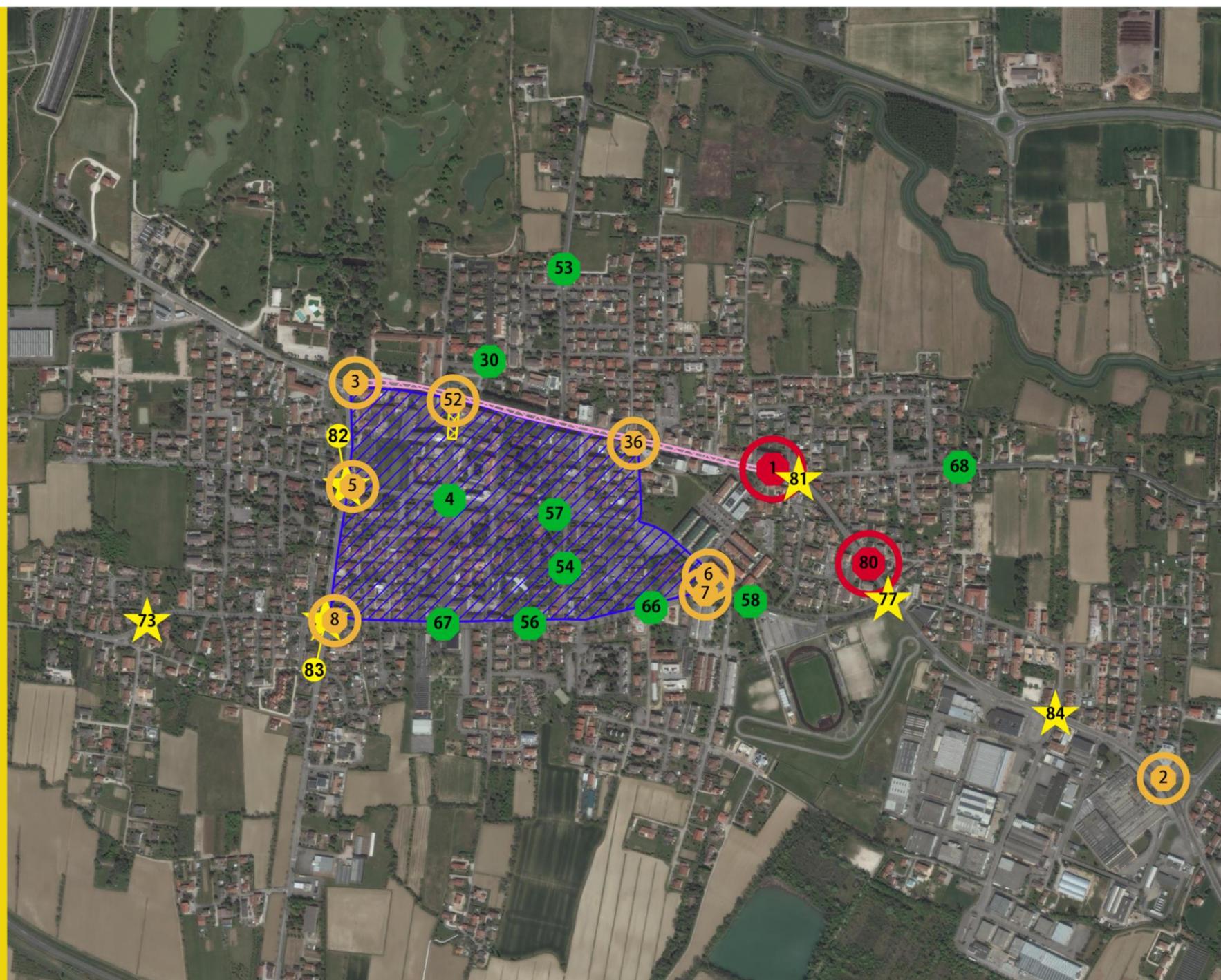


Figura 31: Martellago, proposta di interventi di moderazione del traffico - SCENARIO 2

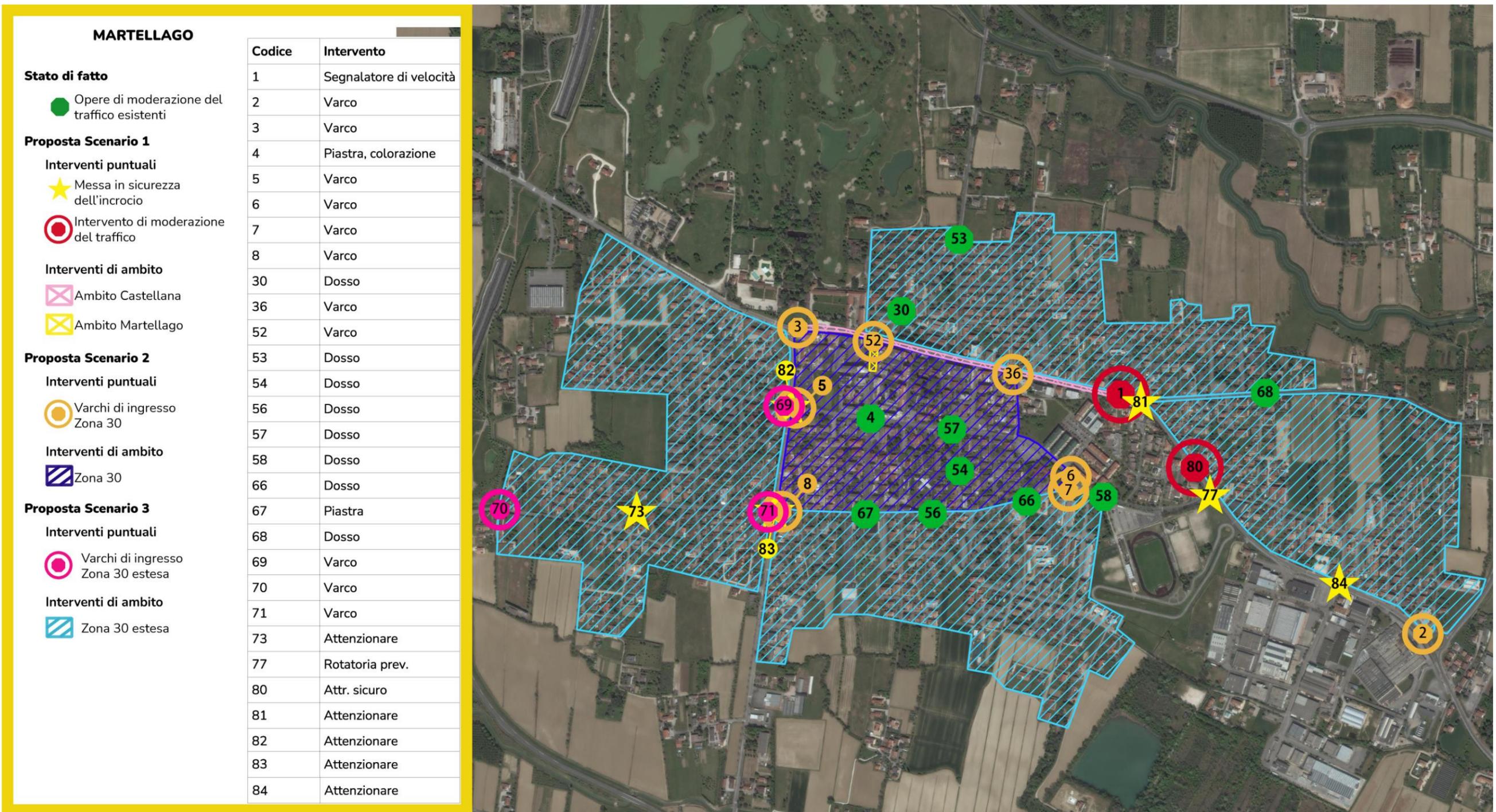


Figura 32: Martellago, proposta di interventi di moderazione del traffico - SCENARIO 3

5.5 Maerne

5.5.1 Scenario 1

Fare riferimento alle mappa di figura 34

Per Maerne, la pianificazione degli interventi segue lo stesso approccio del centro di Martellago. Si individuano e riportano pertanto gli interventi già esistenti (cerchiati in verde nelle mappe) e si propongono nuovi interventi su delle aree critiche. A questi si aggiungono interventi presso degli attraversamenti in cui è fondamentale e urgente intervenire.

Maerne centro

L'area antistante la Piazza è già stato oggetto di intervento di moderazione del traffico, con la realizzazione di una nuova pavimentazione e arredo. Il PUMS propone di aumentare l'area interessata dalla moderazione del traffico con interventi sulla viabilità che andranno studiati in dettaglio in fase progettuale, per quanto riguarda le soluzioni di materiali, segnaletica, arredo. L'area individuata dal PUMS si prolunga lungo via Olmo e tutta l'area della piazza. Verso sud si allunga fino al rio Roviego.

Maerne Nord

Via Ca' Bembo è una via locale e senza uscita e pertanto a completo servizio delle residenze lungo la via, delle poche attività commerciali, ma soprattutto del Parco Laghetti, la cui entrata da sud si trova su questa via.

Il parco è considerato già nella visione del PUMS come elemento fondamentale e rappresentativo del territorio. L'accesso al parco è attualmente scarsamente visibile e valorizzato. Il tratto fra l'accesso al parco e l'incrocio fra via Ca'

Bembo e via Circonvallazione deve essere valorizzato promuovendo la ciclabilità, la pedonalità e la promiscuità di usi. In questo modo si desidera portare a livello visivo la "porta" del parco più vicino al centro del paese e renderla più visibile, promuovendo l'arrivo a piedi in sicurezza, in modo piacevole e confortevole.

Si sottolinea, inoltre, che il nodo è attualmente pericoloso ed individuato come punto dove intervenire a favore della sicurezza.

Interventi puntuali

- **74 e 75** – Intervento di moderazione del traffico e messa in sicurezza. Si ritiene fondamentale mettere in sicurezza gli attraversamenti in questi punti. Il PUMS mette in cima alle priorità questi attraversamenti in quanto di collegamento fra il paese e i servizi commerciali dal lato opposto dell'arteria provinciale. Le soluzioni andranno studiati e approfonditi in fase di progettazione.
- **76** – Intervento di moderazione del traffico. Questo attraversamento fa parte della pista ciclabile che, lungo via dei Ronconi, collega Maerne a Martellago. Per questo motivo è centrale e prioritario che questo attraversamento presenti le caratteristiche di sicurezza massime.

5.5.2 Scenario 2

Fare riferimento alle mappa di figura 35

I varchi previsti a Maerne circoscrivono la zona 30 e la loro realizzazione deve seguire le soluzioni previste ed integrarsi con gli altri interventi. Per esempio, il varco posizionato sull'at-

traversamento del fiume Marzenego, nel punto **27**, si dovrà integrare con le soluzioni realizzate su Piazza IV Novembre ed individuate nello Scenario 1. Nelle figure i varchi di accesso alla zona 30 assumono la numerazione dal numero **22** al **29** e il numero **31**. Per la realizzazione di tali varchi il PUMS propone le tipologie proposte in precedenza.

Altri interventi

- **84** – L'attraversamento individuato è strategico per collegare la parte commerciale del paese con l'area del centro.
- **Da 19 a 29** – Sono varchi previsti per separare l'area urbana a Nord di Maerne con la viabilità principale. Questi varchi non separano una zona 30 ma possono essere interventi utili per segnalare comunque una differenza fra l'area urbana, residenziale e relativa al centro cittadino e la viabilità principale.
- **20** – Si propone l'inserimento di un segnalatore di velocità come mezzo dissuasivo. L'intervento ricalca quelli già previsti o esistenti in altri centri.
- **15** – Tale nodo è individuato come strategico e potenzialmente da migliorare.
- **18** – L'attraversamento in questa area è strategico perché collega la ciclopedonale tra le scuole alla ciclopedonale lungo l'argine che porta alla piscina. Si ritiene importante un disegno migliore dell'attuale, per assicurare la sicurezza e la corretta divisione degli spazi e la continuità fra i due percorsi ciclopedonali.

5.5.3 Scenario 3

Fare riferimento alle mappa di figura 36

Per quanto riguarda l'area 30, nello scenario di lungo periodo, viene allargata all'area nord. I varchi per questa nuova sezione di zona 30 erano già previsti nello scenario di medio periodo.

Via Guardi

Via Guardi è una strada in direzione Nord Sud di viabilità locale ma presenta una sezione molto ampia che invita a tenere una velocità molto sostenuta.

Essendo, questa via, adiacente ad abitazioni e soprattutto un parco, il PUMS propone di porre un'attenzione al riordino di questa viabilità, con l'utilizzo di arredo urbano e intervento di traffic-calming quali chicanes, isole spartitraffico e arredo urbano. Questi interventi dovranno integrarsi con il verde del parco e cercare, visivamente di allargare il parco.

MAERNE

LEGENDA

-  Passeggiata del commercio
-  Passeggiata dei servizi
-  Punti di interesse
-  Aree verdi
-  Verde sportivo
-  Edificato con piano terra commerciale
-  Scuole
-  Servizi

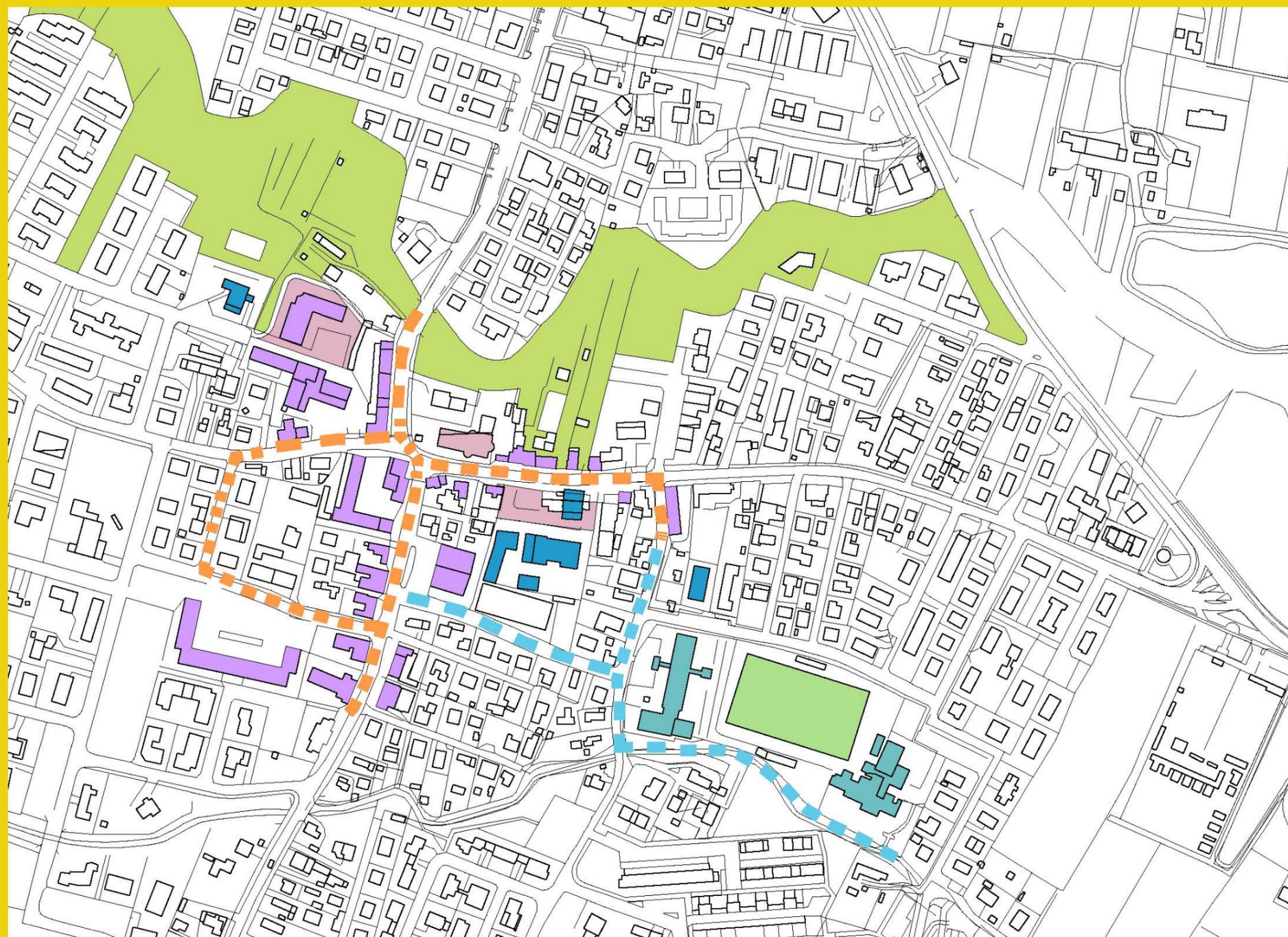


Figura 33: Maerne, passeggiate del commercio e dei servizi

MAERNE

Stato di fatto

- Opere di moderazione del traffico esistenti

Proposta Scenario 1

Interventi puntuali

- ★ Messa in sicurezza dell'incrocio
- ⊙ Intervento di moderazione del traffico

Interventi di ambito

- ▨ Ambito Maerne Nord
- ▨ Ambito Maerne Centro

Codice	Intervento
35	Dosso
38	Dosso
39	Dosso
40	Minirotatoria
43	Dosso
44	Dosso
59	Dosso
64	Isola spartitraffico
65	Dosso
74	Attr. sicuro
75	Attr. sicuro
76	Attr. sicuro
78	Incrocio previsto
82	Rotatoria prev



Figura 34: Maerne, proposta di interventi di moderazione del traffico - SCENARIO 1

MAERNE

Stato di fatto

- Opere di moderazione del traffico esistenti

Proposta Scenario 1

Interventi puntuali

- ★ Messa in sicurezza dell'incrocio
- Intervento di moderazione del traffico

Interventi di ambito

- ▨ Ambito Maerne Nord
- ▨ Ambito Maerne Centro

Proposta Scenario 2

Interventi puntuali

- Varchi di ingresso Zona 30
- Intervento di moderazione del traffico

Interventi di ambito

- ▨ Zona 30

Codice	Intervento
15	Minirotoratoria
18	Attraversamento
19	Varco
20	Segnalatore di velocità
21	Segnalatore di velocità
22	Varco
23	Varco
24	Varco
26	Varco
27	Varco
29	Varco
31	Varco
35	Dosso
38	Dosso
39	Dosso
40	Minirotoratoria
43	Dosso
44	Dosso
59	Dosso
64	Isola spartitraffico
65	Dosso
74	Attr. sicuro
75	Attr. sicuro
76	Attr. sicuro
78	Incrocio previsto
82	Rotatoria prev
84	Attr. sicuro

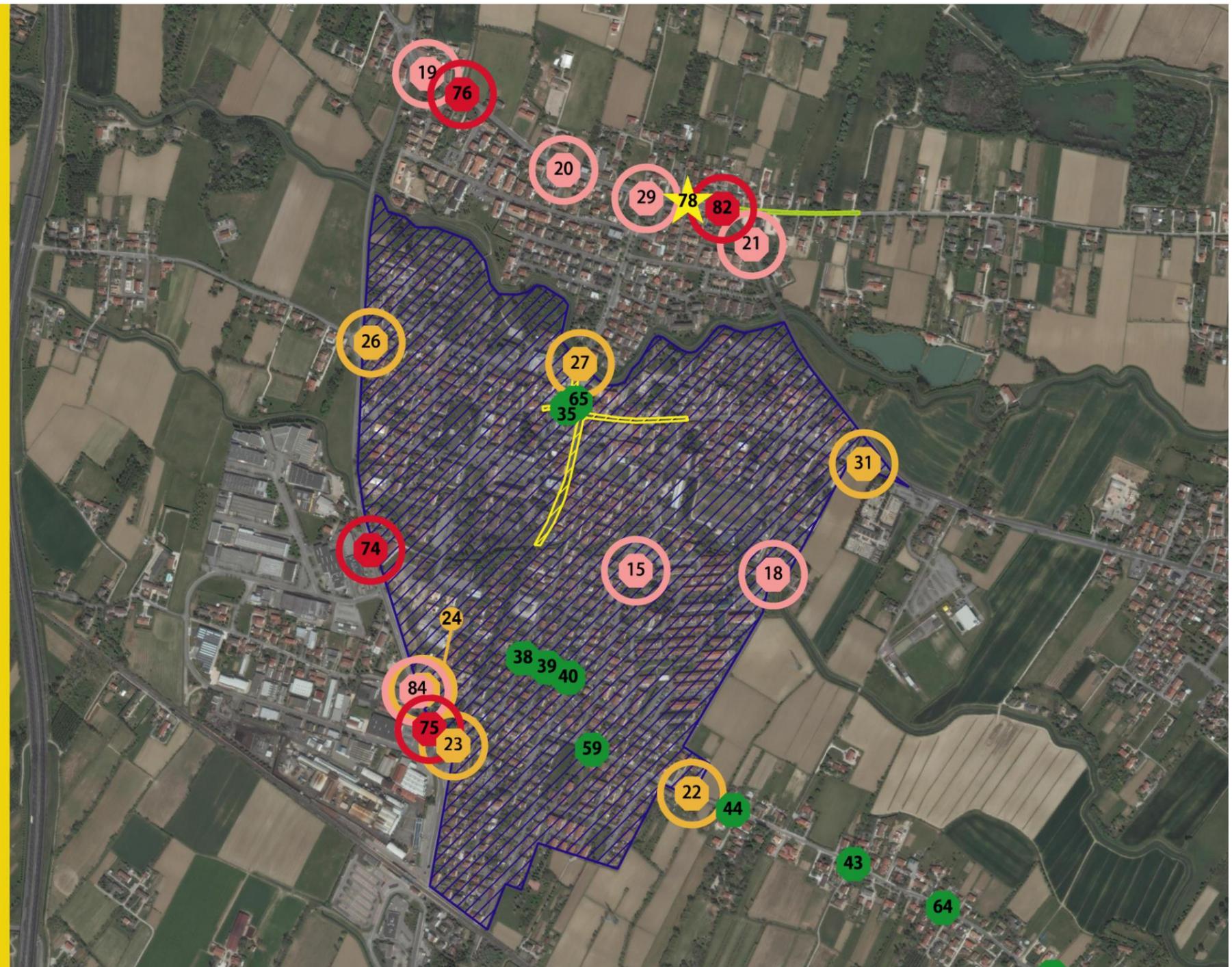


Figura 35: Maerne, proposta di interventi di moderazione del traffico - SCENARIO 2

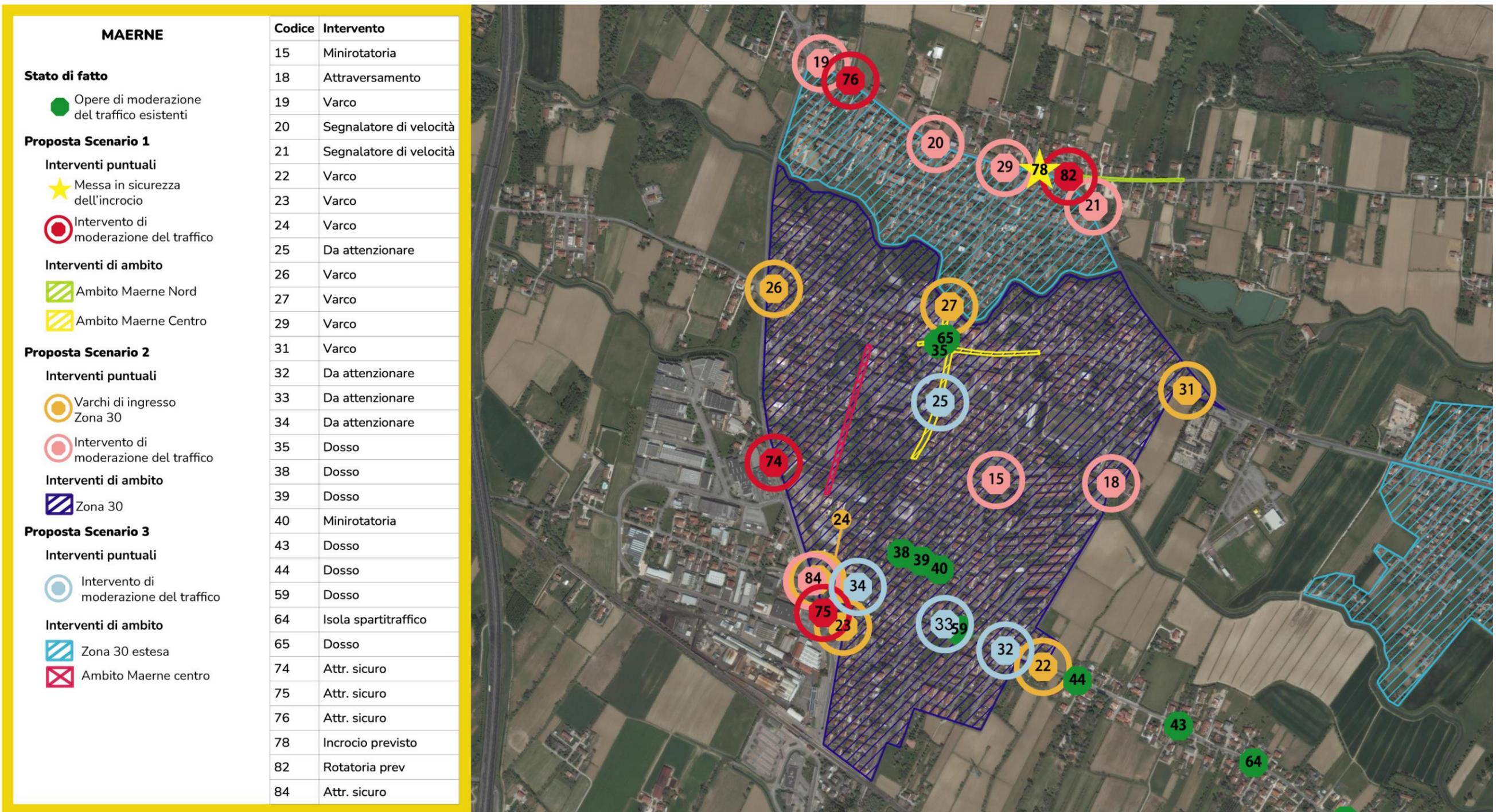


Figura 36: Maerne, proposta di interventi di moderazione del traffico - SCENARIO 3

5.6 Olmo

5.6.1 Scenario 1

Fare riferimento alle mappa di figura 39

Il centro di Olmo vede già presenti numerosi interventi di moderazione del traffico, la maggior parte dotti lungo via Frassinelli. È da menzionare la chiusura della strada presso la scuola che va, così, a creare una sorta di zona a traffico limitato scolastica. Anche in questo caso lo Scenario 1 cerca di dare risposta al punto più critico della città, ovvero via Olmo.

Via Olmo

Via Olmo presenta una molteplicità di problematiche difficilmente risolvibili nel breve periodo. I problemi sono legati soprattutto alla condizione dei marciapiedi e degli spazi destinati alla mobilità dolce. I costi di intervento per il ridisegno della sezione stradale sono molto elevati a causa della lunghezza del tratto interessato e della presenza della necessità di spostare pali della luce ed eventualmente alberi. Nello scenario di breve periodo, pertanto, il PUMS individua come fondamentale ragionare sugli attraversamenti e sugli incroci per aumentare la complessiva sicurezza di pedoni e ciclisti. Via Olmo, infatti, è una delle strade in cui si concentra la maggior parte degli incidenti stradali come analizzato in sede di quadro conoscitivo.

Interventi puntuali

- **37** – Intervento di moderazione del traffico. Si propone l'inserimento di un pannello di segnalazione della velocità mantenuta da porre sul lato sud della provinciale per avvertire dell'ingresso al centro abitato, come

strumento di dissuasione a tenere comportamenti pericolosi.

- **79** – Intervento di messa in sicurezza e moderazione del traffico nel tratto di via Olmo, dagli innesti da sud di via Mameli e via Papa Luciani. Si ritiene importante intervenire per migliorare gli attraversamenti pedonali, attraverso un ridisegno della sezione stradale di via Olmo in corrispondenza di questi due punti, per favorire gli attraversamenti pedonali in sicurezza su via Olmo e sulle due vie laterali.
- **82** – Intervento di moderazione del traffico. Il nodo in esame è da considerarsi come porta del paese e si ritiene importante caratterizzare a livello infrastrutturale, di gestione e di segnaletica questo incrocio.

5.6.2 Scenario 2

Fare riferimento alle mappa di figura 40

Il sistema di varchi di Olmo segue le indicazioni e le valutazioni relativi agli altri centri.



Figura 37: Esempio di utilizzo di baie di parcheggi per la realizzazione di chicane per la moderazione del traffico a Milano [Fonte: Google Maps]

Olmo centro

Per mitigare il problema del traffico di attraversamento il PUMS propone di intervenire su via Tito Speri e sull'anello della chiesa costituito da via Damiano Chiesa e da via Nazario Sauro. Per via Speri si propone una riorganizzazione della sede, restringimento della carreggiata attraverso baie di parcheggi e arredo urbano alternativamente ai lati della carreggiata, per realizzare delle chicane che inducano la moderazione della velocità.

5.6.3 Scenario 3

Fare riferimento alle mappa di figura 41

Anche per Olmo, infine, la zona 30 viene allargata a tutta l'area urbana, ma non si individuano nuovi varchi da realizzare dato che il traffico in tali aree è ridotto trattandosi di aree soprattutto residenziali.

Via Frassinelli

A fianco di via Tito Speri, già segnalata nello Scenario 2, si individua la parallela via Frassinelli come altre aree in cui intervenire con interventi analoghi a quelli previsti per via Tito Speri.

Via Fratelli Rosselli e via Francesco Baracca

Queste vie presentano caratteristiche analoghe a quelli di via Guardi analizzata già per Maerne. Queste vie, inoltre, sono prossime al campo sportivo e quindi vedono la presenza di ragazzi e utenti deboli sulla strada. Gli interventi di moderazione del traffico si concentreranno quindi sul miglioramento della sezione stradale per moderare la velocità e migliorare la qualità dello spazio urbano con elementi di verde e di arredo urbano.



Figura 38: Olmo, passeggiate del commercio e dei servizi

OLMO

Stato di fatto

- Opere di moderazione del traffico esistenti
- ▲ Zona traffico limitato esistente

Proposta Scenario 1

Interventi puntuali

- ★ Messa in sicurezza dell'incrocio
- Intervento di moderazione del traffico

Interventi di ambito

- Ambito Via Olmo

Codice	Intervento
37	Segnalatore di velocità
41	Dosso
42	Dosso
48	Dosso
49	Dosso
55	Dosso
60	Dosso
61	Dosso
62	Isola spartitraffico
63	Dosso
72	Strada chiusa
79	Riorganizz. prev.
82	Punto dove intervenire



Figura 39: Olmo, proposta di interventi di moderazione del traffico - SCENARIO 1

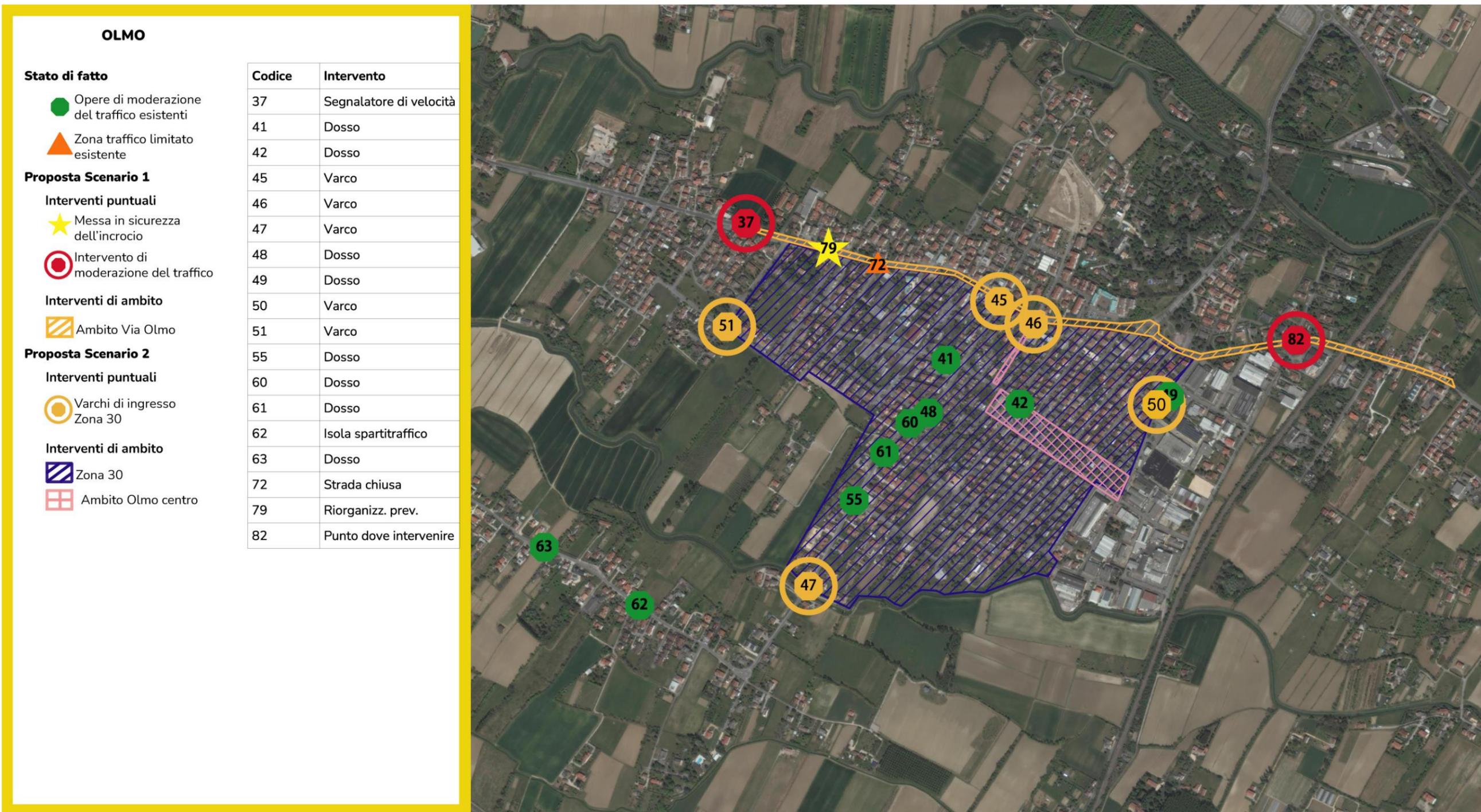


Figura 40: Olmo, proposta di interventi di moderazione del traffico - SCENARIO 2

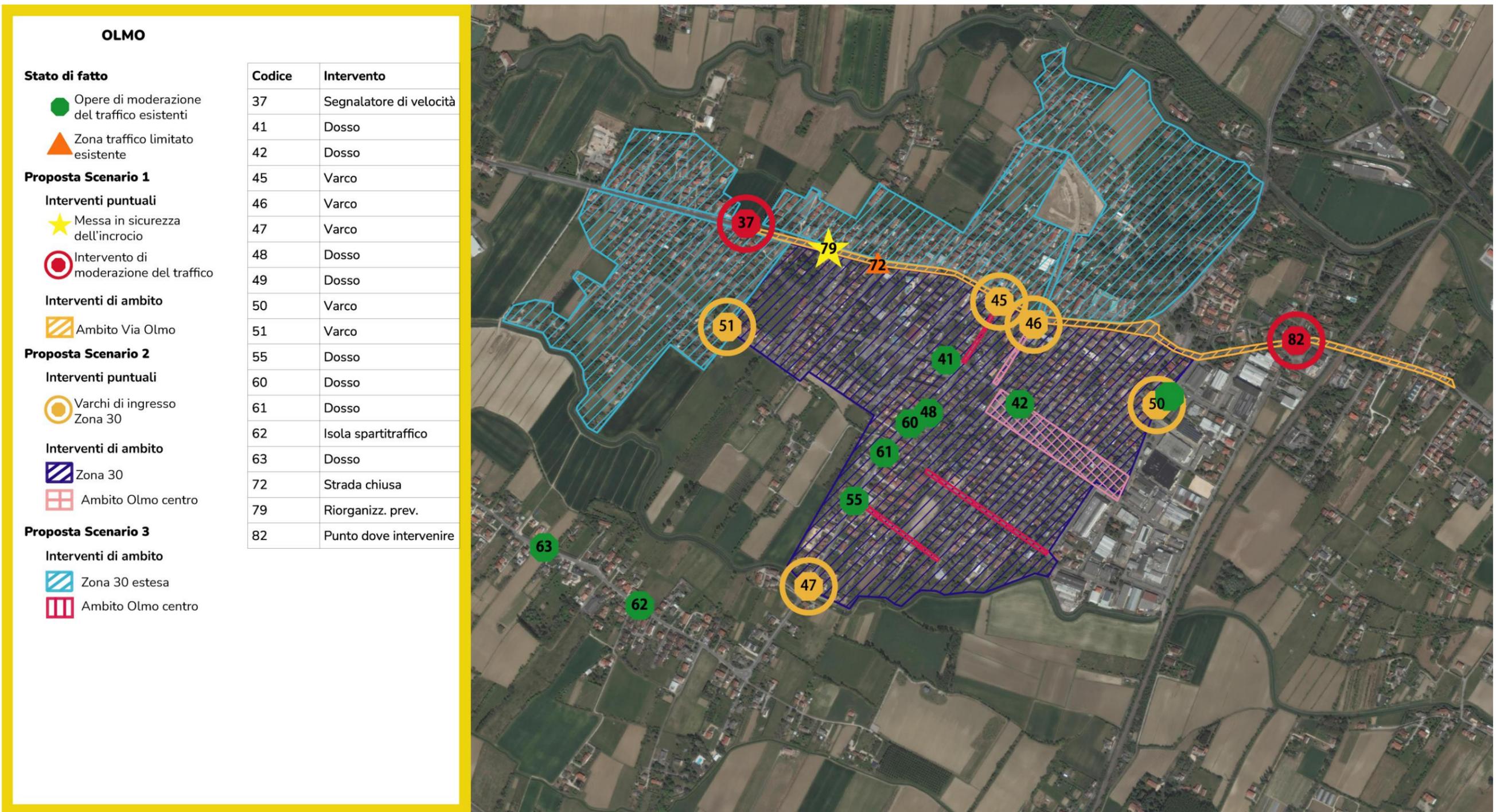


Figura 41: Olmo, proposta di interventi di moderazione del traffico - SCENARIO 2

5.7 PEBA

In concomitanza con il processo di redazione del PUMS, il Comune di Martellago ha avviato la progettazione del PEBA, Piano Eliminazione Barriere Architettoniche, strettamente integrato al percorso PUMS. Per la lettura completa del piano, si rimanda alla relazione tecnica.

Il PEBA è uno strumento di monitoraggio e programmazione dei lavori pubblici con il fine di migliorare la qualità dello spazio pubblico e la qualità della vita di tutti.

La pianificazione degli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche nei percorsi pedonali nell'abitato dei tre centri del Comune di Martellago, si integra con la pianificazione della mobilità pedonale del PUMS.

Il PEBA, infatti, mira ad individuare i percorsi e i servizi della città in modo che siano accessibili a tutti partendo dal presupposto che uno spazio accessibile ai disabili è uno spazio migliore per tutti. Si osserva, infatti, che il PEBA non è un piano destinato unicamente alle persone disabili ma anche alle fasce deboli della popolazione quali bambini e anziani e che tutti, nell'arco della propria vita, possono incontrare difficoltà nel muoversi nella città a causa di una disabilità temporanea o a difficoltà di mobilità per le diverse ragioni: si pensi ad una persona anziana che torna dalla spesa oppure ad una coppia di genitori che spingono un passeggino.

Per il contesto di Martellago, il PEBA persegue questi obiettivi specifici:

- Consentire il collegamento dei principali poli di interesse presenti sul territorio con percorsi pedonali accessibili e sicuri.

- Consentire la fruizione delle vie più importanti per la socialità e il commercio da parte di tutti i cittadini e i visitatori.
- Permettere la fruizione degli spazi verdi e degli spazi dedicati allo sport da parte di tutti i cittadini e i visitatori quali luoghi fondamentali per la riabilitazione e l'inclusione sociale.
- Fornire uno strumento per la pianificazione della manutenzione delle infrastrutture pedonali più frequentate.

5.7.1 Riepilogo delle priorità di intervento

Le analisi realizzate per il PEBA hanno riguardato il rilievo sul campo dei percorsi pedonali principali riconosciuti come i più rilevanti per connettere i servizi, le attività commerciali, gli accessi scolastici e gli spazi pubblici dei tre centri. Si sono quindi prodotte tre tavole, una per ogni centro, per classificare su vari livelli di accessibilità i percorsi secondo tre dei temi più importanti dell'accessibilità:

- La larghezza del percorso pedonale
- Le condizioni della pavimentazione
- La presenza di rampe e scivoli per accedere al percorso pedonale.

In seguito, sono state messe a sistema le criticità per le varie vie dei centri urbani per individuare quali interventi andassero realizzati secondo un metodo di prioritizzazione, con l'attribuzione di punteggi su questi criteri:

- Quantità e presenza dei poli di interesse serviti immediatamente dal percorso
- Larghezza del percorso

- Condizione della pavimentazione.
- Rampe e scivoli per l'accesso ai percorsi pedonali.

Questa attività di analisi ha portato a individuare questi ambiti di intervento, rappresentati nella figura sotto.

Via	Località	Punteggio
Via Olmo - Olmo	Olmo	17
Via Olmo - Maerne	Maerne	16
Piazza IV Novembre - Stazione	Maerne	15
Via Chiesa	Olmo	15
Via Manzoni	Maerne	14
Piazza IV Novembre	Maerne	10
Castellana	Martellago	10
Piazza Vittoria	Martellago	10
Via Liguria	Martellago	8
Via Trento	Martellago	8
Via delle Pree	Martellago	8
Via Fratelli Rossetti	Olmo	8
Via Olmo - Piscina	Maerne	6
Via Roma	Martellago	5
Via Fapani	Martellago	5
Argine e ciclopedonale	Maerne	5
Via Frassinelli	Olmo	4
Via Friuli	Martellago	2

Figura 42: PEBA – ambiti prioritari di intervento

A questa valutazione, il PEBA aggiunge una valutazione circa la presenza di parcheggi riservati ai disabili e propone interventi per i disabili sensoriali e una proposta di diverse progettualità nell'ambito dell'accesso alle pratiche sportive.

5.8 La Castellana di domani

5.8.1 Approccio

È importante sottolineare che, parallelamente agli interventi fisici messi in campo per la riduzione del traffico e la pedonalizzazione, la strategia per la Nuova Castellana prevede un approccio tattico basato sui concetti di sperimentazione, reversibilità, confronto diretto e costante con cittadini e stakeholders.

Il percorso può prevedere sperimentazioni per fasi quali:

- realizzazione di eventi per sensibilizzare la cittadinanza sui temi della sicurezza pedonale, della qualità dello spazio pubblico;
- realizzazione di eventi e iniziative per pedonalizzare temporaneamente la strada;
- realizzazione di interventi temporanei di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali esistenti e previsione di nuovi.

Pensare gli interventi per fasi permette di testare le azioni lavorando dal micro al macro: partendo da sperimentazioni in ambiti spaziali puntuali e prototipazioni temporanee, low budget, fino a raggiungere nel tempo configurazioni definitive con un maggior investimento di energie e risorse economiche solo una volta verificata l'effettiva validità dell'intervento.

Il confronto costante con stakeholder e cittadinanza è fondamentale per creare buone pratiche condivise, sensibilizzare al cambiamento, mitigare i conflitti e consolidare i risultati delle azioni messe in campo, favorendo la creazione di reti sociali solide e proattive.

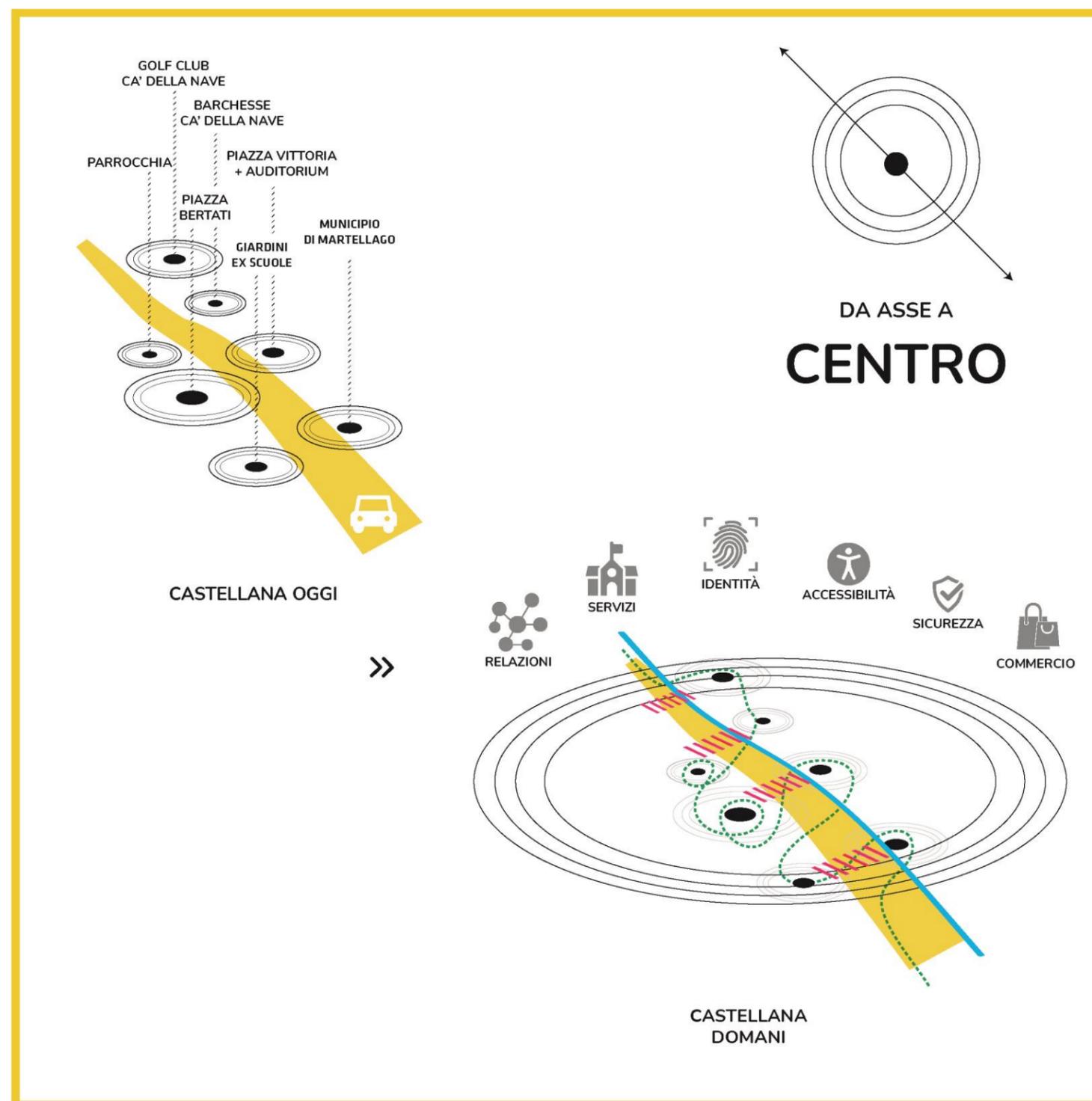


Figura 43: La Castellana di domani: schema di analisi e visione futura

Il nuovo scenario previsto per la Castellana, che si inserisce all'interno della Strategia 10 minuti prevedendo la valorizzazione dell'identità del centro di Martellago, mette in campo una visione processuale che tramite azioni graduali e reversibili mira a trasformare la Castellana da asse viario trafficato e poco vivibile a "centro", uno spazio pubblico di qualità e di valore, capace di restituire importanza al commercio e ai servizi di prossimità.

Aumentando la dotazione di spazio pubblico ad uso informale si contribuisce a generare indotto sul commercio e a ridurre l'utilizzo di veicoli privati per i piccoli spostamenti, accrescendo la sicurezza per gli attraversamenti pedonali e innescando un cambio di prospettiva attraverso la valorizzazione del paesaggio urbano.

Il ripensamento della Castellana e il suo graduale passaggio a centro di socialità dal carattere identitario di Martellago, passa attraverso azioni mirate alla valorizzazione del commercio locale, che diventa innesco per il miglioramento dello spazio pubblico e il contestuale ripensamento della sezione stradale.

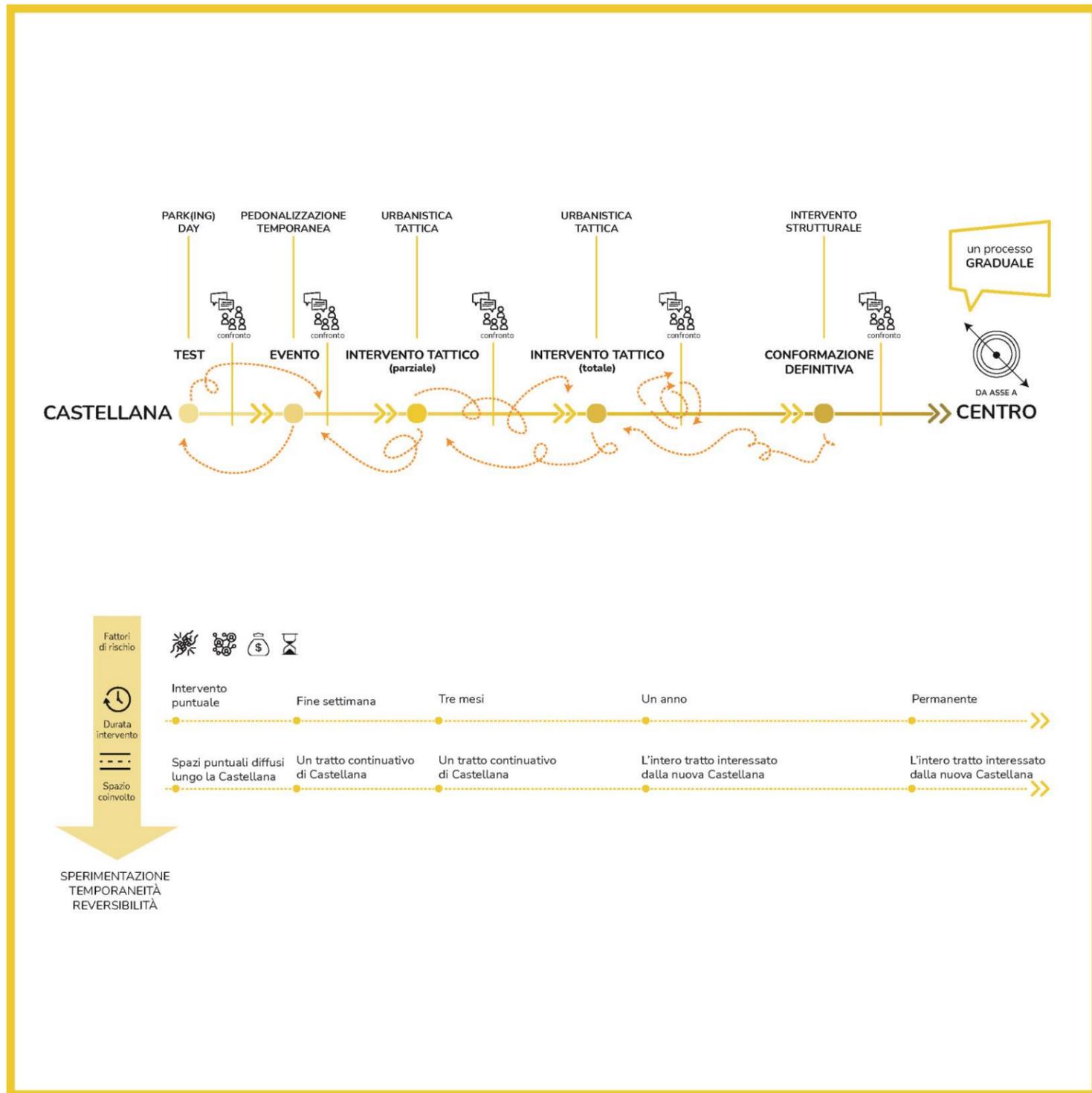


Figura 44: La Castellana di domani: metodo e approccio di intervento

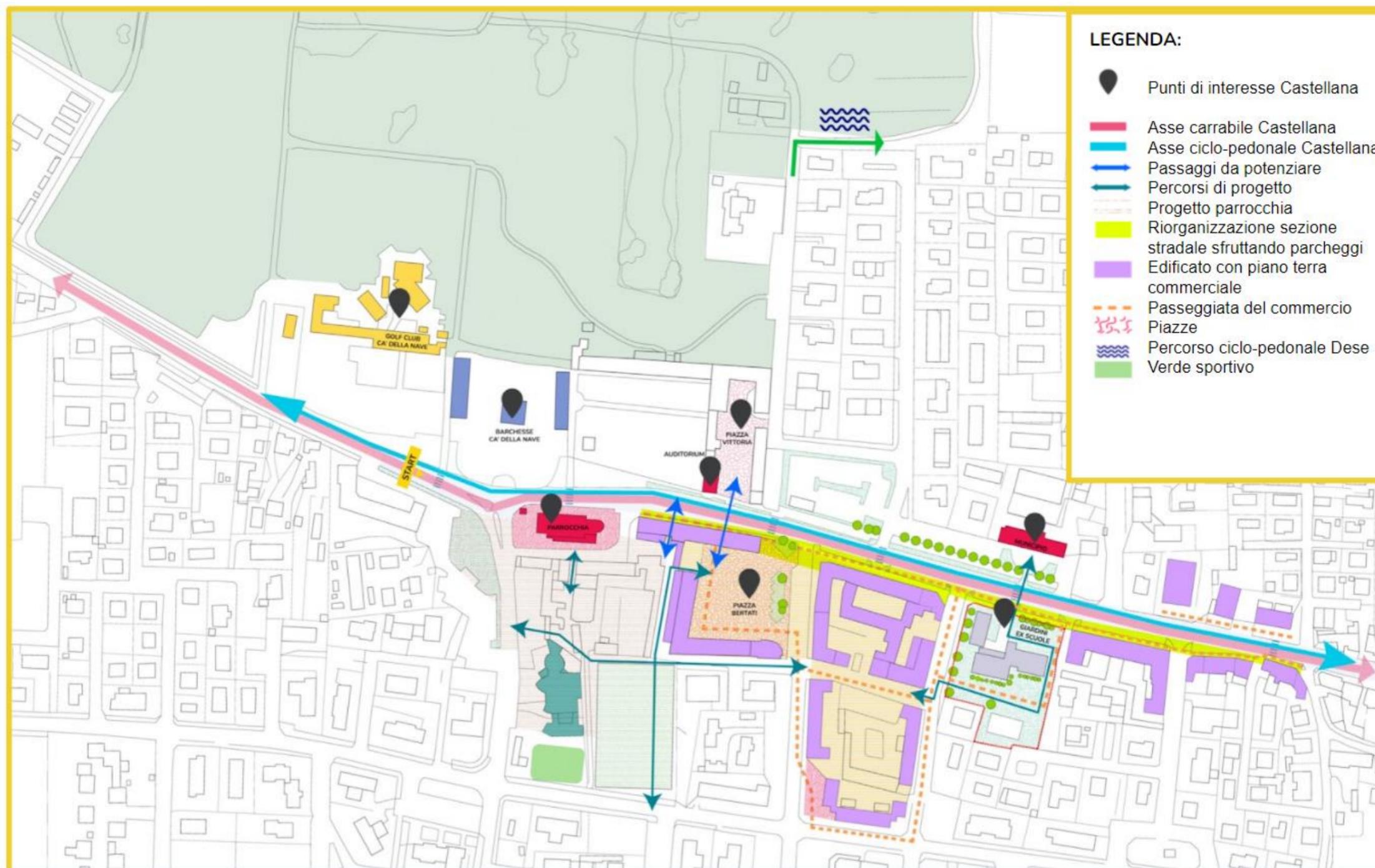


Figura 45: La Castellana di domani: metodo e approccio di intervento: le polarità e lo schema di riassetto

5.8.2 Progetto sperimentale “Castellana di Domani”

Cos'è: una visione processuale e graduale che mira a trasformare lo spazio pubblico di Martellago da asse sviluppato lungo la Castellana a vero e proprio centro identitario, valorizzandone l'attrattività e le dinamiche di prossimità, partendo dal commercio e dai servizi minimi presenti.

A chi è rivolto: cittadini di Martellago;

Stakeholders individuati: Uffici Tecnici, Associazioni di commercianti, Associazioni culturali, Associazioni parrocchiali;

Linee guida per l'attivazione:

- a) Organizzazione di tavoli di lavoro e laboratori rivolti ai commercianti per avviare il dialogo sul ripensamento degli spazi pubblici del centro di Martellago a partire dai luoghi del commercio.
- b) Laboratori di co-progettazione per la definizione di azioni tattiche test volte a migliorare i fronti degli esercizi commerciali, per ripensare la relazione tra l'area pedonale e via Castellana e definire una passeggiata del commercio attrattiva e di qualità (come la sperimentazione avvenuta a giugno 2021 con il test Martellago +).
- c) Promozione di un dialogo e confronto costante tra stakeholders locali, uffici tecnici e amministrazione per monitorare i risultati raggiunti e le criticità da affrontare.
- d) Attivazione di laboratori di co-progettazione per la prototipazione di azioni volte allo spostamento del mercato rionale.
- e) Laboratori di co-progettazione rivolti agli stakeholders locali per l'organizzazione di un evento pubblico

quale il Park(ing) day, allo scopo di riappropriarsi dello spazio pubblico solitamente dedicato all'uso esclusivo dell'automobile al fine di restituire vitalità alla Castellana, per dimostrare alle persone come lo spazio destinato al parcheggio potrebbe accogliere altre funzioni più utili e più piacevoli per la comunità.

- f) Attivazione di azioni test e laboratori di co-progettazione dell'identità visiva dei percorsi dedicati alla passeggiata del commercio e dei servizi, tramite la costruzione di segnaletica collaborativa e azioni di wayfinding.
- g) Sperimentazione di una Zona 30 tramite interventi di urbanistica tattica, realizzando tavoli di lavoro per la comunicazione e la sensibilizzazione al tema, proposte di progetto, sperimentazione delle soluzioni a basso costo, verifica degli effetti e del consenso, progressiva realizzazione degli interventi previsti.
- h) Realizzazione di interventi fisici di moderazione del traffico.
- i) Interventi per la riqualificazione dello spazio pubblico a partire dagli spazi dedicati agli stalli per automobili, tramite azioni di urbanismo tattico capaci di integrare i posteggi auto al disegno complessivo del nuovo spazio pubblico.
- j) Dotazione di nuovo arredo urbano per migliorare la qualità della strada come spazio pubblico, trasformandola da solo asse di scorrimento del traffico veicolare a spazio di relazione tra una pluralità di utenti.

5.9 Progetti per la scuole

5.9.1 Approccio

Tra gli assi di intervento della strategia 10 minuti rientra anche il tema delle scuole, che interessa indistintamente i centri di Martellago, Maerne e Olmo.

La strategia prevede azioni mirate a costruire un immaginario condiviso sui temi della mobilità dolce ed ecologica, valorizzando e sostenendo la mobilità scolastica, in particolare il pedibus, attraverso la sensibilizzazione dei genitori alle iniziative e ai circuiti già in essere.

Sono di fatti già attive sul territorio linee di pedibus e iniziative promosse in collaborazione tra i comitati di genitori e le scuole, allo scopo di incentivare la mobilità sostenibile e la conseguente sicurezza davanti ai fronti scolastici.

La strategia, che adotta anche in questo caso un approccio tattico, prevede misure mirate allo sviluppo delle linee dei pedibus, alla progettazione di uno spazio sicuro e di relazione nell'area antistante ai fronti scolastici e azioni mirate all'educazione alla mobilità sostenibile.

Gli stakeholders da coinvolgere saranno: le associazioni di genitori, i plessi scolastici di Martellago, Maerne e Olmo, il personale scolastico e docente già attivo sui temi della mobilità e gli uffici tecnici.

In un arco temporale di breve termine la strategia si pone l'obiettivo di proseguire progetti educativi e di partecipazione con genitori ed insegnanti, per ampliare il numero di linee e di genitori volontari coinvolti, a partire dalla “settimana del pedibus”.

Parallelamente, nel medio-lungo termine si prevede l'avvio di laboratori creativi per il miglioramento estetico e funzionale degli spazi di ingresso e uscita alle scuole e la realizzazione di interventi per il miglioramento e la messa in sicurezza degli accessi scolastici.

L'impatto desiderato nel tempo è uno scenario che vede nuovi utenti per il pedibus – bambini, volontari e personale scolastico- e l'attivazione di un nuovo servizio di mobilità scolastica di tipo attivo e sostenibile.

5.9.2 Progetto sperimentale di sostegno ai Pedibus

Cos'è: un servizio organizzato di spostamento da e per la scuola a piedi, già attivo sul territorio e sviluppato su più linee, in cui un gruppo di bambini si sposta in autonomia accompagnato da genitori e volontari lungo percorsi prestabiliti e sicuri;

A chi è rivolto: Scuola primaria, genitori e famiglie, insegnanti e volontari;

Stakeholders individuati per l'attivazione del pedibus: associazioni di genitori, i plessi scolastici di Martellago, Maerne e Olmo, il personale scolastico e docente già attivo sui temi della mobilità e gli uffici tecnici;

Linee guida per l'attivazione del progetto

- Istituzione di un mobility manager scolastico.
- Attivazione di una campagna di sensibilizzazione sui vantaggi della mobilità attiva sui bambini, sottolineandone i benefici per la salute e per l'ambiente e lavorando sull'indipendenza dei bambini.
- Utilizzare la "settimana del pedibus", pratica già attiva e partecipata, come gancio per coinvolgere nuovi utenti e stakeholders.

- Organizzazione di laboratori e progetti educativi e di partecipazione rivolti parallelamente a bambini e a genitori ed insegnanti, per ampliare il numero di linee di pedibus e aumentare il numero di genitori e volontari coinvolti.
- Predisporre un'analisi e una mappatura dei nuovi percorsi, con successiva verifica della sicurezza degli stessi.

5.9.3 Laboratori di Mobilità Scolastica Sostenibile

Cos'è: Il progetto è un pacchetto di attività che hanno il fine di promuovere la mobilità scolastica sostenibile tramite un forte coinvolgimento e partecipazione attiva della comunità scolastica (studenti, insegnanti, genitori, personale scolastico) e la compartecipazione del Comune attraverso i diversi settori competenti (mobilità, LLPP, Polizia Municipale, Verde).

L'attività prevede una serie di azioni quali analisi del contesto di riferimento, laboratori creativi e di sensibilizzazione come ad esempio: indagine sui comportamenti, progetti di educazione alla sostenibilità, laboratori creativi per il miglioramento estetico e funzionale degli ingressi alla scuola, definizione condivisa di un Piano di mobilità con un set di interventi low-cost (da realizzare tramite laboratori) e un set di interventi infrastrutturali "high budget".

A chi è rivolto: Uffici, Scuola primaria, genitori e famiglie, insegnanti e volontari;

Stakeholders individuati: associazioni di genitori, i plessi scolastici di Martellago, Maerne e Olmo, il personale scolastico e docente già attivo sui temi della mobilità e gli uffici tecnici;

Linee guida per l'attivazione del pedibus

- Istituzione di un mobility manager scolastico;

- Avvio di laboratori creativi per il miglioramento estetico e funzionale degli spazi antistanti all'ingresso e all'uscita delle scuole attraverso pratiche di urbanismo tattico; (low budget)
- Avvio di laboratori creativi per la messa in sicurezza e il miglioramento della segnaletica dei percorsi attraversati dalle linee di pedibus grazie ad azioni di wayfinding; (low budget)
- Realizzazione di interventi fisici per il miglioramento e la messa in sicurezza degli accessi scolastici, aumentandone le dotazioni di arredo urbano e dello spazio sicuro dedicato all'uso ludico-ricreativo; (high budget).



Figura 46: Esempio di intervento di riqualificazione degli accessi al plesso scolastico

6 STRATEGIA 20 e 60 MINUTI

6.1 Approccio 20 minuti

La strategia 20 minuti è la proposta di valore per il Comune di Martellago. La strategia si sviluppa con la connessione dei tre centri abitati attraverso una rete ciclopedonale che consente di muoversi nel territorio comunale secondo un uso allargato degli spazi pubblici, dei corridoi ambientali e delle dorsali che lo attraversano.

Al centro della strategia ci sono la salute e il benessere fisico delle persone. Le azioni della strategia sono rivolte a migliorare la qualità urbana e la vivibilità del territorio comunale.

Per farlo incentivano la mobilità attiva e offrono la possibilità di avere ampio accesso a beni e servizi. La strategia 20 minuti investe sullo sviluppo di un ambiente più sano, favorisce il commercio di vicinato, rendendo i centri abitati più vitali e vissuti, induce i cittadini a vivere maggiormente il territorio e a sentirsi parte di una comunità.

La ricucitura e l'adeguamento dei percorsi ciclopedonali, resi riconoscibili e sicuri, è uno strumento prezioso per lo sviluppo della socialità e della vita collettiva, così da rafforzare i legami di vicinato.

Spostandosi, passeggiando e pedalando, si vive un territorio più complesso, ricco e articolato, si aumentano le possibilità di incontro e di scambio con le altre persone, si gode di maggiori relazioni in un ambiente di qualità.

La rete ciclopedonale mette in relazione i servizi, i luoghi del commercio e gli ambiti di attrazione a scala comunale. PUMS e PEBA sono gli strumenti che studiano la rete per incentivare gli spostamenti interni al territorio comunale e dal comune

verso l'esterno, con attenzione alla sostenibilità ambientale, sociale e all'accessibilità per tutti i cittadini.

La maggiore dotazione di percorsi ciclopedonali dedicati a pedoni e ciclisti agisce favorevolmente rispetto al benessere di chi abita e frequenta il territorio comunale, consente ai cittadini di spostarsi in modo sicuro e piacevole e riduce la congestione stradale.

Grazie all'implementazione delle infrastrutture per la mobilità attiva si agirà contemporaneamente alla riduzione dell'uso dei veicoli privati, spesso utilizzati da un solo passeggero negli spostamenti a breve raggio, e alla conseguente riduzione delle emissioni in atmosfera.

6.2 Approccio 60 minuti



Figura 47: itinerario ciclabile lungo il Parco del Passante Verde

La strategia 60 minuti mira alla valorizzazione dei percorsi ciclopedonali per il tempo libero, facendo leva sul sistema naturale, storico e paesaggistico del Comune.

Mettendo a sistema percorsi ludico-ricreativi a servizio della cittadinanza e percorsi sovramunicipali dedicati a cicloturismo e slow-tourism, il paesaggio diventa soglia con l'esterno, capace di aumentare l'attrattività del Comune. Il progetto dei percorsi, messo a terra attraverso gli strumenti di piano, potrà essere integrato con azioni di marketing territoriale per sviluppare una ricezione turistica sostenibile e di qualità.

Gli assi di intervento riguardano:

- **Mulini, ville, argini e slow tourism:** migliorare l'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio, aumentando l'attrattività e la fruibilità dei percorsi storico-naturalistici al fine di generare un indotto derivante dal cicloturismo e dal turismo lento.
- **Parco del Passante Verde:** Valorizzare il Parco del Passante Verde mettendolo a sistema con la rete ciclopedonale esistente e di progetto, attraverso azioni di ricucitura e integrazione funzionale con il territorio. Migliorandone gli accessi e la qualità della fruizione, il Parco del Passante si configura come leva da cui partire per prototipare un esempio virtuoso di valorizzazione territoriale in ottica sostenibile.

6.3 Rete ciclopedonale

6.3.1 Rete attuale

La rete ciclabile comunale consente di muoversi facilmente all'interno del territorio, in 20 minuti connette le tre frazioni tra loro, consente di raggiungere in modo sicuro e piacevole i principali servizi, le attrezzature pubbliche e i centri del commercio di vicinato.

Il territorio comunale è dotato di servizi di eccellenza, soprattutto per lo sport - la piscina, i campi sportivi, il ciclodromo - e di corridoi ambientali, il Parco Laghetti in primis e le dorsali lungo i corsi d'acqua, dei fiumi Dese e Marzenego dove si affaccia il diffuso sistema dei mulini, e i due rii Storto e Roviego.

Gli ambiti naturali, i servizi collettivi per l'attività ricreativa e benessere possono essere raggiunti attraverso la cucitura della rete ciclopedonale esistente, talvolta frammentata, con l'aggiunta di nuovi tratti o tramite l'apertura, e riapertura, di alcuni tracciati minori. Tali percorsi, comunemente intesi come secondari, svolgono un ruolo importante nella rete ciclopedonale, spesso coincidono con le vie di comunicazione largamente utilizzate fino a pochi decenni fa. Questi, messi in connessione alle direttrici longitudinali principali, collegano trasversalmente le frazioni lungo strade che attraversano le aree agricole e i corsi d'acqua. I percorsi che seguono le cosiddette "infrastrutture blu" permettono di attraversare il territorio su tracciati in contesti paesaggistici di pregio, lontani dal traffico veicolare, lungo i quali è possibile raggiungere i servizi e i centri abitati delle frazioni e dei comuni limitrofi.

Il cuore della rete ciclopedonale è il Parco Laghetti, connettore - anche identitario - del sistema di percorsi che attraversano

sano il territorio comunale. Il parco è il vero grande spazio pubblico e punto d'incontro della comunità, attraverso diversi percorsi vi si accede dalle tre frazioni,



Figura 48: collegamento ciclabile su via dei Ronconi tra i centri di Martellago e Maerne

Percorrendo le strade bianche e i sentieri di campagna, i trossi, si entra negli ambiti fluviali lungo il Dese e il Marzenego.

Lungo le strade alzaie e gli attraversamenti dei corsi d'acqua ci si può immergere in un ambiente naturalistico dove trascorrere piacevoli passeggiate o svolgere percorsi in sicurezza per raggiungere i comuni limitrofi.

In 20 minuti inoltre è possibile accedere alle reti territoriali lunghe. Si può raggiungere la stazione ferroviaria di Maerne, fermata del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale sulla linea Bassano-Venezia che consente il collegamento verso il luogo di studio o di lavoro.

6.3.2 Proposte PUMS

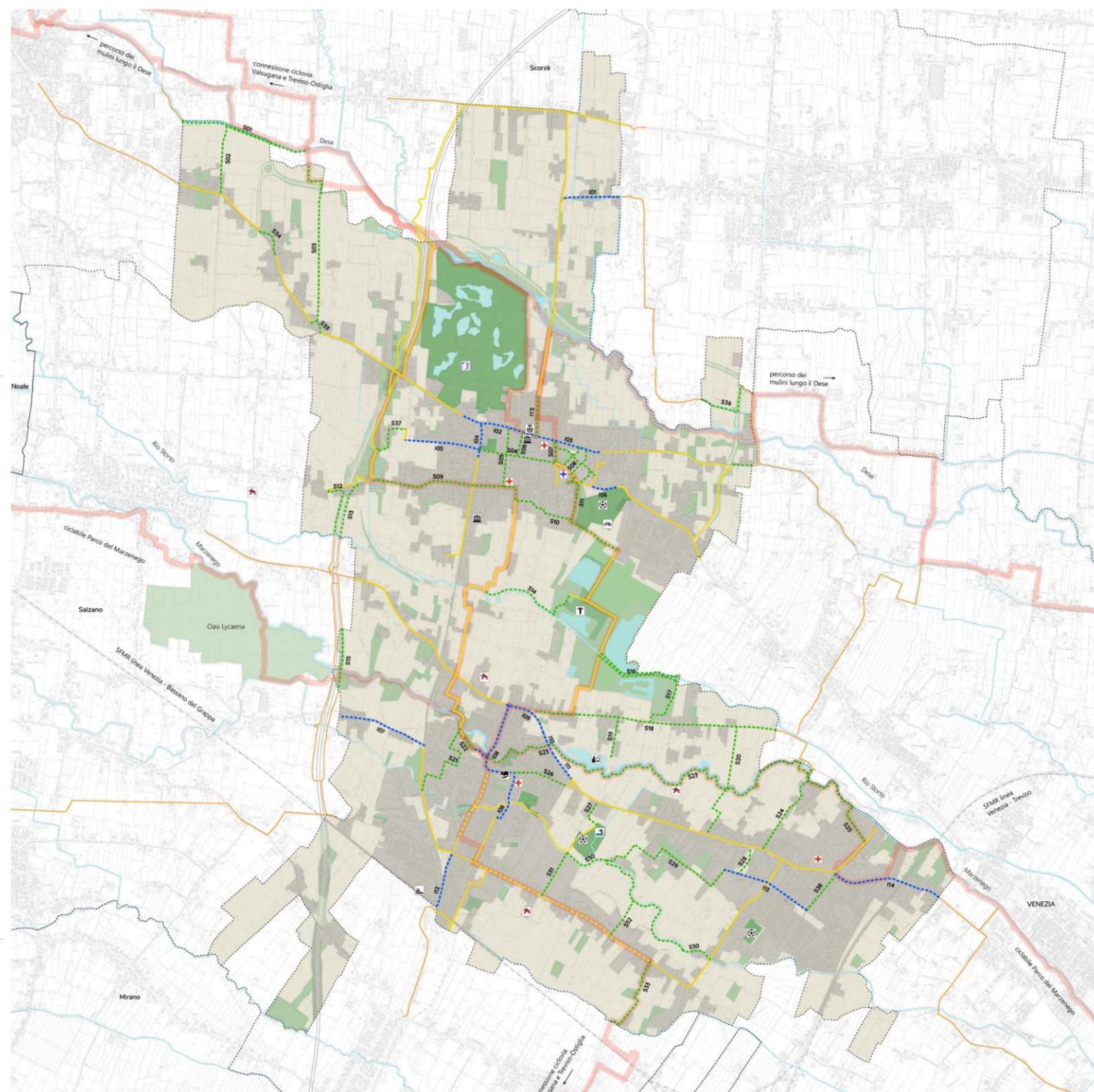
Gli interventi per la realizzazione della rete ciclabile comunale comprendono le trasformazioni urbane previste riguardanti la mobilità nei progetti e obiettivi strategici del Programma Triennale dei Lavori Pubblici e il Piano Comunale per la Ripresa e la Resilienza del Comune di Martellago 2021-2026. La novità del PUMS rispetto la pianificazione comunale consiste nell'operazione di cucitura dell'esistente attraverso il riconoscimento di punti attrattori, valori territoriali e dorsali delle infrastrutture verdi e blu presenti nel Comune di Martellago.

Per la strategia 20 e 60 minuti vengono individuati due tipi di interventi principali:

- nuove infrastrutture, progetto di percorsi ciclopedonali di connessione con la realizzazione di nuove sedi dedicate o la manutenzione e adeguamento delle esistenti;
- sistemazione segnaletica e apertura passaggi, progetto di percorsi ciclopedonali di connessione su sedi

già esistenti, da consentire attraverso operazioni tattiche di riconoscimento e di fornitura di indicazioni per la messa a sistema con l'intera rete.

Le proposte sono rappresentate sulla Mappa della rete ciclabile del PUMS (Allegato III), e descritte nei paragrafi che seguono.



Legenda

Percorsi ciclabili

- Percorsi ciclabili esistenti
- - - Percorsi ciclabili programmati
- Percorsi ciclabili nei comuni confinanti
- - - Progetto percorsi ciclabili di connessione previsti dal PUMS - infrastruttura
- - - Progetto percorsi ciclabili di connessione previsti dal PUMS - sistemazione segnaletica
- Pianificazione di percorsi ciclabili per il tempo libero (prolungamento Parco Marzenego, Progetto FIAB Treviso/Ostiglia - Valsugana)

Poli Attrattori

-  Biblioteca
-  Centro clinico
-  Municipio
-  Golf Club
-  Impianti sportivi
-  Maneggio
-  Pesca sportiva
-  Stazione di Maerne
-  Distretto sanitario
-  Uffici comunali
-  Ciclodromo
-  Parco Calisthenics
-  Piscina

Figura 49: Mappa della rete ciclopedonale PUMS

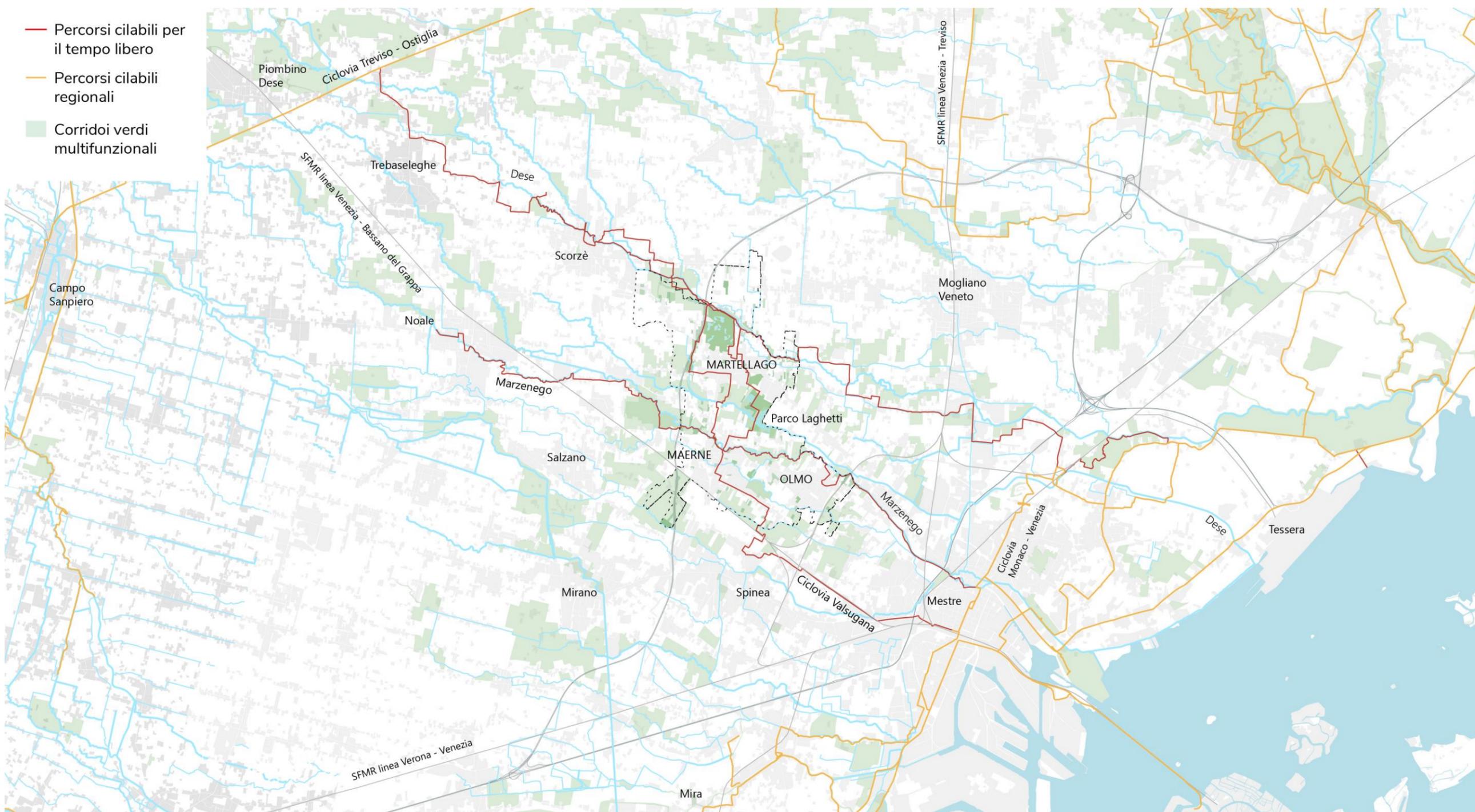


Figura 50: Mappa dei percorsi ciclabili PUMS del tempo libero e corridoi verdi multifunzionali– scala metropolitana

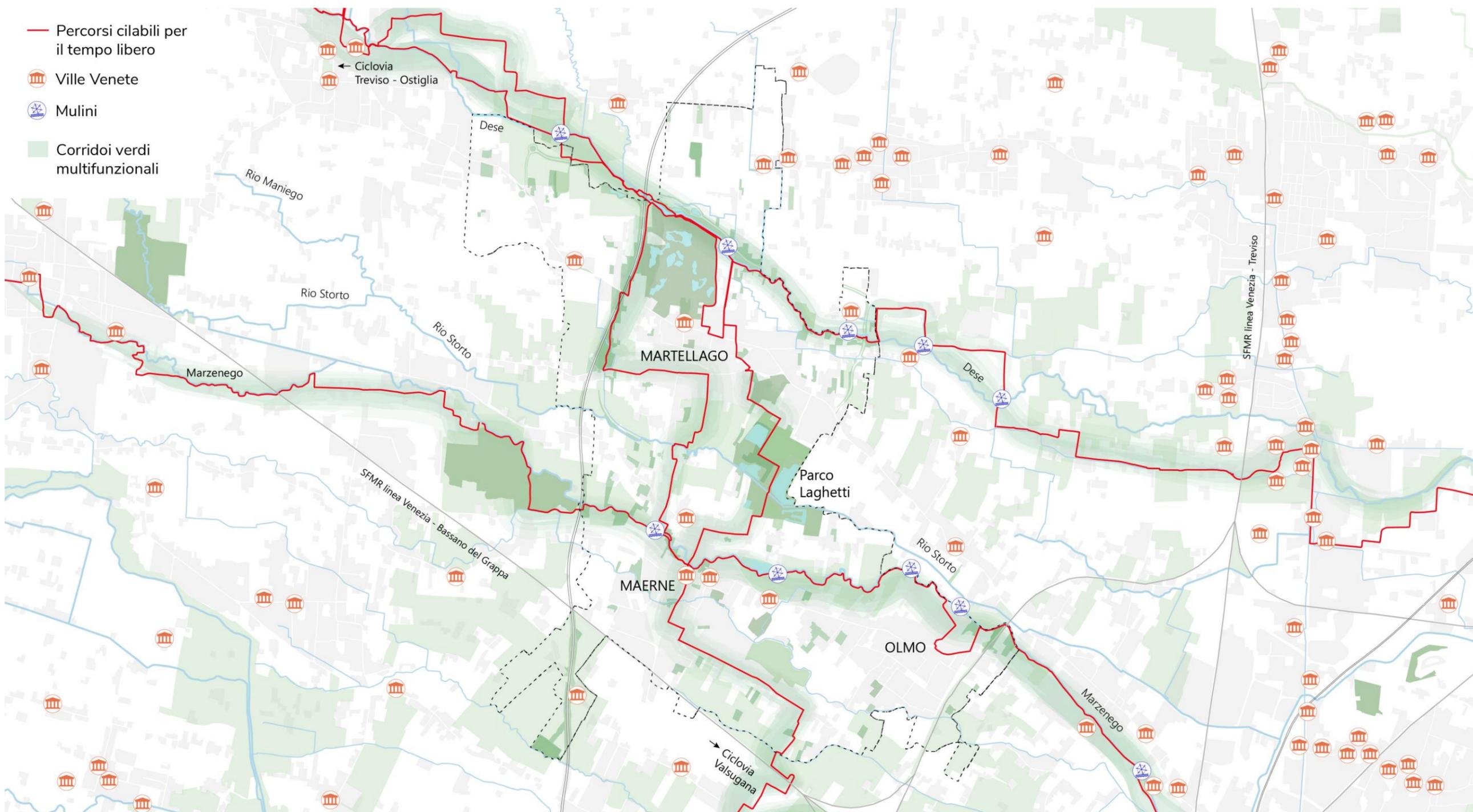


Figura 51: Mappa dei percorsi ciclabili PUMS del tempo libero e corridoi verdi multifunzionali – scala comunale

6.3.3 Infrastrutture ciclopedonali di progetto

Fare riferimento alle mappa di figura 48 o alla Tavola allegato III

I01 via Ca' Nove - Martellago

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale in continuità con il tratto esistente di ciclopedonale tra via Ca' Nove in uscita da Martellago e via Volta, per la connessione alla ciclopedonale di Scorzè, larghezza adeguata per prevedere l'allargamento della carreggiata.

I02 Piazza della Vittoria - Martellago

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale lungo la carreggiata in continuità con il tratto esistente di ciclopedonale a ovest dell'ingresso di Ca' della Nave, da proseguire sul fronte commerciale su via Castellana fino all'incrocio con via Ca' Nove, larghezza adeguata per prevedere la realizzazione di due corsie a senso unico o una corsia a doppio senso di marcia sul fronte sud della piazza.

I03 via Castellana – Martellago

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale lungo la carreggiata, prolungamento verso Piazza della Vittoria del tratto di ciclopedonale previsto per via Morosini, connessione del percorso su via Castellana con il percorso di via Morosini verso il Comune di Venezia.

I04 Piazza della Vittoria – Martellago

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale a doppio senso di marcia su sede propria, da realizzarsi sul lato ovest a connessione

da Piazza della Vittoria al tratto di ciclopedonale di via Roma. Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti.

I05 via Friuli – Martellago

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale su via Friuli in connessione tra il percorso ciclopedonale di via Roma e il percorso d'accesso sterrato al Passante Verde in corrispondenza di una delle aree di sosta. Il percorso viene previsto a ragione del nuovo centro anziani in programma di realizzazione, con annesso ospedale e strutture abitative dedicate, su un lotto affacciato in via Friuli.

I06 via Trento – Martellago

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale a doppio senso di marcia su sede propria, da realizzarsi sul lato nord a connessione del tratto di ciclopedonale di via Trento con la via Castellana. L'allargamento della sede del percorso pedonale è da prevedere sul lato nord di via Trento, si prevede un nuovo attraversamento ciclabile in corrispondenza del Campo Sportivo.

I07 via Roviego - Maerne

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale a doppio senso di marcia a lato della carreggiata, da realizzarsi sul lato nord a connessione del tratto di ciclopedonale esistente di via Circonvallazione con il Passante verdeAe sul confine con il Comune di Salzano.

I08 via Rialto, Piazza IV Novembre – Maerne

Nuovo tratto di corsie ciclopedonali da realizzarsi per il collegamento tra sud e nord del centro di Maerne a connessione del tratto di ciclopedonale esistente di via A. Marconi e via Circonvallazione Est.

Si prevede una soluzione mista di interventi: su via A. Marconi si prevedono due percorsi ciclopedonali monodirezionali dall'intersezione con via A. Mantegna e l'accesso alle scuole; il tratto successivo presenta un restringimento della carreggiata, si prevede l'uso promiscuo della strada con bike lane dall'accesso alla scuola secondaria Matteotti a Piazza IV Novembre; su Piazza IV Novembre si prevede la revisione dell'ingombro del marciapiede e dei parcheggi rivolti sul lato nord per realizzare un percorso ciclopedonale a doppio senso di marcia in connessione tra via A. Marconi e la piazza; nel tratto prospiciente il sagrato della Chiesa di Maerne si prevede l'inserimento di due percorsi monodirezionali che collegano la piazza a via Rialto, lungo la quale si prevedono adeguamenti ai percorsi pedonali esistenti al fine dell'uso ciclabile. Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti.

I09 via Circonvallazione Est – Maerne

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale su via Circonvallazione per risolvere la discontinuità tra il centro di Maerne con via Olmo. Si prevede la realizzazione del percorso ciclopedonale a doppio senso di marcia sul lato sud di via Circonvallazione, realizzando un terrapieno a raggiungimento dell'argine del fiume Marzenego.



I10 via Circonvallazione Est – Maerne

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale su passerella dedicata a connessione degli argini del fiume Marzenego, da prevedersi sul lato ovest dell'attraversamento stradale, per il collegamento di via Circonvallazione con via Olmo.

I11 via Circonvallazione Est - Maerne

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale a doppio senso di marcia sul lato sud-ovest di via Circonvallazione per risolvere la discontinuità tra l'attraversamento del fiume Marzenego dal centro di Maerne con il via Olmo.

I12 via Stazione, via Circonvallazione - Maerne

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale a doppio senso di marcia sul lato est di via Circonvallazione dalla rotatoria di intersezione con via Primo Maggio e la Stazione di Maerne, per risolvere la discontinuità tra il progetto di riqualificazione in programma di via Stazione e la stazione stessa. Si prevede l'adeguamento del marciapiede pedonale esistente.

I13 via D. Chiesa - Olmo

Tratto di via D. Chiesa per cui si prevede l'istituzione di una zona 30 in ragione della presenza di diversi servizi pubblici e attrezzature collettive. Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti.

I14 via Selvanese - Olmo

Nuovi tratti di corsie ciclopedonale monodirezionali sui lati di via Selvanese da Piazza Donatori di sangue al confine con il Comune di Venezia. Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti.

I15 via Ca' Nove - Martellago

Nuovo tratto di corsia ciclopedonale a doppio senso di marcia da prevedere sul lato est di via Ca' Nove come connessione tra il tratto di ciclopedonale esistente e Piazza della Vittoria. Si prevede l'adeguamento del marciapiede pedonale esistente.

6.3.4 Segnaletica ciclopedonale di progetto

S01 argine destro Dese - Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale su tracciato sterrato lungo l'argine destro del fiume Dese, attraversamento di via Moglianese nei pressi del Mulino Cosma.

S03 vicolo del Mulino - via Boschi – Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale su tracciato sterrato che raggiunge l'argine del fiume Dese e collega il Mulino Cosma alla deviazione ciclabile di via Boschi.

S04 via Friuli – Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclabile su carreggiata in via Friuli classificata come zona 30, per la quale si prevede l'uso promiscuo di biciclette e automobili in entrambi i sensi di

marcia. Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti.

S05 via Fapanni - Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclabile su carreggiata in via Fapanni, si prevede di classificarla zona 30. Si prevede l'uso promiscuo di biciclette e automobili in entrambi i sensi di marcia nel tratto compreso tra via Trento e via Friuli, monodirezionale invece tra via Friuli e via Castellana. Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti.

S06 via Grimani – Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclabile su carreggiata in via Grimani, si prevede di classificarla zona 30. Si prevede l'uso promiscuo di biciclette e automobili nel senso di marcia nel tratto compreso tra via Friuli e via Castellana. Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti

S07 via dei Cazzari – Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclabile su carreggiata in via dei Cazzari classificata come zona 30, per la quale si prevede l'uso promiscuo di biciclette e automobili nel senso di marcia. Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti.

S08 via Veneto, via Bambane, via Castellana - Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale su sede dedicata nei percorsi attorno agli edifici e lungo i giardini compresi tra via Veneto, via Bambane e via Castellana. Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti.

S09 via delle Motte, via Trento – Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclabile su carreggiata in via delle Motte dove si prevede di estendere la zona 30 (estesa) in continuità con via Trento, per le quali si prevede l'uso promiscuo di biciclette e automobili in entrambi i sensi di marcia. Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti.

S10 via Trento, via dei Ronconi, via dei Marchi, Parco Laghetti - Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclabile su carreggiata in via Trento, via dei Ronconi, via dei Marchi e via delle Pree, tali vie hanno traffico moderato e possono essere classificate come zone 30 in continuità con via Trento: Si prevede per le stesse l'uso promiscuo di biciclette e automobili in entrambi i sensi di marcia. Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale sterrato in connessione tra via delle Pree e il Parco Laghetti nello spazio retrostante il Ciclodromo. Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti.

S11 via Trento, via delle Pree - Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclabile su carreggiata in via Trento dalla rotatoria in direzione di via delle Pree, si prevede possa essere utilizzato il percorso all'interno dei giardini pubblici e in via Trento su sede promiscua per le biciclette, per la quale si prevede l'estensione della zona 30 (estesa). Si prevede l'integrazione di attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni stradali dove non presenti.

S12 via Bembetti - Passante Verde - Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale su percorso sterrato da via Bembetti in direzione sud lungo il Passante autostradale. Si prevede l'integrazione di un attraversamento ciclabile in corrispondenza dell'intersezione stradale.

S13 via delle Motte - Passante Verde – Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale su percorso sterrato da via delle Motte in direzione sud lungo il Passante autostradale. Si prevede l'integrazione di un attraversamento ciclabile in corrispondenza dell'intersezione stradale.

S14 argine sinistro Rio Storto - Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale su percorso sterrato lungo l'argine sinistro del Rio Storto per connettere il percorso ciclopedonale esistente di via dei Ronconi con il Parco Laghetti.

S15 Passante Verde est su Marzenego – Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale su percorso sterrato lungo il Passante autostradale che attraversa il fiume Marzenego, come connessione di via Ca' Rossa e via Roviego.

S16 Parco Laghetti argine destro Rio Storto – Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale su percorso sterrato lungo l'argine destro del Rio Storto a connessione del percorso ciclopedonale esistente di via dei Ronconi con il Parco Laghetti.

S17 Parco Laghetti argine sinistro Rio Storto - via Ca' Bembo - Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale su percorso sterrato lungo l'argine sinistro del Rio Storto a connessione del percorso ciclopedonale esistente di via dei Ronconi con il Parco Laghetti e proseguendo in direzione sud via Ca' Bembo.

S18 via Ca' Bembo – Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclabile su carreggiata a uso promiscuo lungo via Ca' Bembo a connessione di via Circonvallazione Est con gli argini del Rio Storto e del Marzenego.

S19 via Ca' Bembo - Molino Benvegnù – Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclabile su carreggiata a uso promiscuo di via Ca' Bembo a connessione del Molino Benvegnù. Si ipotizza un futuro attraversamento del fiume Marzenego a connessione con il percorso ciclopedonale sterrato sull'argine destro.

S20 via Ca' Bembo - via Olmo - Olmo

Nuova segnalazione del percorso ciclabile su tracciato sterrato e attraversamento di passerella sul Marzenego a connessione di via Ca' Bembo e via Olmo. Si prevede l'apertura del percorso lungo i confini degli appezzamenti agricoli e in collaborazione con il Consorzio di Bonifica.

S21 via Circonvallazione, via B. Turcato, via Roviego, via A. Moro, via Ca' Rossa - Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale a connessione del percorso ciclopedonale esistente lungo via Circonvallazione attraversando via B. Turcato, via Roviego, via A. Moro e via Ca' Rossa, con il percorso ciclopedonale esistente del Parco Ilaria Alpi. Si prevede che il percorso ciclabile usi in modo promiscuo nei tratti su carreggiata.

S22 Parco Ilaria Alpi, via A. Moro - Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale nel Parco Ilaria Alpi a connessione del percorso ciclopedonale esistente di via Ca' Rossa con via A. Moro per collegare Piazza IV Novembre con via Roviego sul retro di Piazza Ilaria Alpi. Si prevede che il percorso ciclabile usi in modo promiscuo la carreggiata di via A. Moro.

S23 argine destro Marzenego - Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale lungo il fiume Marzenego a connessione di Maerne con Olmo. Si prevede l'uso dell'argine destro del fiume così da intercettare altri percorsi trasversali a connessione verso via Ca' Bembo e via Olmo.

S24 via Matteotti - Olmo

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale di via Matteotti a connessione di via Ca' Bianca e l'attraversamento sul Marzenego con via Olmo. Si prevede che il percorso usi sia il tracciato sterrato, sia la carreggiata in modo promiscuo con le automobili.

S25 via Cavalieri di Vittorio Veneto - Olmo

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale da via Cavalieri di Vittorio Veneto a connessione del percorso ciclopedonale previsto lungo l'argine del Marzenego. Si prevede che il percorso ciclabile utilizzi la carreggiata in modo promiscuo con le automobili, per l'accesso all'argine del Marzenego è prevista la realizzazione di un breve tracciato sterrato.

S26 via Olmo - Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale di via Olmo a connessione del percorso ciclopedonale previsto su via Circonvallazione Est e Piazza IV Novembre di Maerne. Si prevede che il percorso ciclabile utilizzi la carreggiata in modo promiscuo con le automobili.

S27 via Olmo campo sportivo - Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale di via Olmo a connessione del percorso ciclopedonale esistente con le piscine e gli impianti sportivi. Si prevede che il percorso ciclabile utilizzi la carreggiata in modo promiscuo con le automobili.

S28 via U. Bassi - Olmo

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale di via U. Bassi a connessione del percorso ciclopedonale esistente di via Olmo con via D. Chiesa. Si prevede che il percorso utilizzi il tratto pedonale a fianco al Centro Civico.

S29 argine Roviego, via Poma, via Pio X - Olmo

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale su percorso sterrato a connessione dell'argine sinistro del Roviego con via D. Chiesa attraverso via Poma e via Pio X. Si prevede che il percorso utilizzi sia la carreggiata in modo promiscuo, sia il tracciato sterrato dall'intersezione con via Menotti in direzione sud.

S30 argine sinistro Roviego - Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale lungo gli argini del Roviego a connessione del Campo Sportivo di Maerne con via Frassinelli. Si prevede che il percorso utilizzi il tracciato sterrato e l'attraversamento del canale.

S31 argine Roviego - via Frassinelli ovest - Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale del tracciato sterrato a connessione di via Frassinelli con l'argine del Roviego in corrispondenza dell'attraversamento verso il Campo Sportivo di Maerne.

S32 argine Roviego - via Frassinelli est – Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale del tracciato sterrato a connessione di via Frassinelli con il percorso ciclopedonale previsto lungo l'argine destro del Roviego.

S33 via Venticinque Aprile - Maerne

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale di via Venticinque Aprile a connessione di via Frassinelli con l'argine sinistro del canale Dosa.

S34 via Boschi ovest - Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale lungo via Boschi a connessione del tratto discontinuo di percorso ciclopedonale esistente.

S35 via Boschi est - Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale lungo via Boschi a connessione del tratto discontinuo di percorso ciclopedonale esistente.

S36 via Astori - Martellago

Nuova segnalazione del percorso ciclopedonale di via Astori lungo il fosso Torù, a connessione dei tratti della variante alla Strada Castellana. Si prevede che il percorso ciclabile sia su tracciato promiscuo.

S37 via S. Stefano - Martellago

Nuova segnaletica del percorso su carreggiata a uso promiscuo in continuità con il percorso ciclopedonale sterrato esistente che prosegue da via Friuli, fino all'accesso al Passante verde in una delle aree di sosta del parco. Si prevede di aprire il passaggio in accesso al parco rimuovendo la sbarra e consolidando il tracciato sterrato.

S38 via Pepe - Olmo

Nuova segnalazione del percorso ciclabile su carreggiata in via Pepe, si prevede di classificarla zona 30. Si prevede l'uso promiscuo di biciclette e automobili in entrambi i sensi di marcia a connessione di via D. Chiesa e via Selvanese.



6.4 Azioni soft sulla ciclabilità

6.4.1 Approccio

Al fine di incoraggiare la mobilità attiva, si ritiene di fondamentale importanza coinvolgere cittadini e stakeholders locali in processi di partecipazione atti alla conoscenza, promozione e consapevolezza dei benefici che un diverso modo di spostarsi, più attivo e sostenibile, può portare al singolo cittadino e alla collettività.

L'utilizzo della bicicletta, infatti, può diventare un'alternativa valida ed efficace per contrastare l'utilizzo dell'auto privata, contribuendo alla riduzione del traffico e delle emissioni in atmosfera.

Le misure che il piano intende adottare per favorire la ciclabilità sono: azioni di urbanismo tattico e guerrilla wayfinding applicate alla ciclabilità e attivazione di progetti di bike to school.

In particolare, l'approccio tattico alla realizzazione partecipata delle piste ciclabili consente di co-progettare e testare i nuovi percorsi con il contributo della cittadinanza, condividendo gli obiettivi e incoraggiando l'utilizzo delle ciclabili esistenti, prima che le nuove tratte vengano infrastrutturate in maniera irreversibile.

Questo approccio consente di individuare itinerari ciclabili "di test" in sola segnaletica, abbattendo tempi e costi, e con un altissimo grado di reversibilità.

Gli stakeholders privilegiati individuati per questa azione sono: Associazioni ciclistiche, Associazioni sportive, Plessi scolastici, Associazioni di genitori, Uffici tecnici.

Quest'azione sarà in grado di attivare le comunità rispetto al tema della mobilità ciclabile e della sicurezza stradale, attraverso la riappropriazione dei percorsi nella fase sperimentale e di test del progetto.

In una seconda fase, potranno essere implementate la qualità e la sicurezza dei circuiti ciclabili di connessione individuati durante i test attraverso interventi definitivi, aumentando l'accessibilità e l'uso delle ciclabili sui tratti di medio raggio.

L'obiettivo a lungo termine è quello di far entrare i nuovi circuiti nell'uso quotidiano, incentivando nuove abitudini in tema di mobilità.

6.4.2 Progetto sperimentale di Bike to school

Concetti generali

Andare in bicicletta permette di sviluppare numerose competenze: è ottimo per la salute e per l'ambiente, e può essere associata ad una attività ludico-ricreativa: per questo, può essere molto indicata per i giovani.

Inoltre, stimola le qualità motrici, la concentrazione, l'indipendenza, il senso di responsabilità e le competenze in tema di circolazione stradale, ottime capacità da acquisire in età scolare.

La misura del *bike to school* consentirà nel tempo di adattare le strutture, gli areali e i fronti scolastici a luoghi per la mobilità ciclabile, in maniera semplice e progressiva.

Questa misura può essere considerata come un'attività conseguente a quella del pedibus, molto attivo nel Comune. Gli stakeholders individuati per co-progettare e animare il bike to school sono: le associazioni ciclistiche, le associazioni genitori, i plessi scolastici di Maerne, Martellago e Olmo, il personale

scolastico e personale docente già attivo sui temi della mobilità scolastica, e gli uffici tecnici.

Una prima forma di ingaggio può essere attivata in concomitanza della "settimana del pedibus", a cui può unirsi la "settimana del bike to school".

Certamente, perché l'iniziativa abbia successo e sia continuativa nel tempo, è importante coinvolgere gli alunni in attività scolastiche rivolte al mondo del ciclismo. La bicicletta è un eccellente punto di partenza per singole unità di insegnamento, per settimane di progetto o - per ottenere un impatto ancora maggiore - come tema annuale o semestrale.

Rispetto ai percorsi, è importante proporre una rete ciclabile adatta anche ai più giovani, affinché possano utilizzare la bicicletta.

L'analisi dei percorsi costituisce la prima tappa per garantire accesso alle scuole in sicurezza e mettere in opera le misure necessarie per renderlo tale. Quest'ultima può essere inizialmente considerata come una strategia di engagement, in cui vengono coinvolti gli stakeholders privilegiati insieme agli studenti; per una prima fase di test, i "cammini scolastici" possono essere messi in evidenza attraverso pratiche di urbanismo tattico.

L'obiettivo di questa misura è mirare alla consapevolezza sui temi della sostenibilità dei più giovani, contribuire alla riduzione di emissioni in atmosfera e aumentare il benessere collettivo incentivando la mobilità attiva.

Realizzazione

Cos'è: un servizio organizzato di spostamento da e per la scuola in bicicletta, in cui un gruppo di bambini si sposta in autonomia accompagnato da genitori e volontari lungo percorsi prestabiliti e sicuri, segnalati con scritte al suolo e facilmente riconoscibili, sia dai bambini sia dagli automobilisti;

A chi è rivolto: Scuola primaria, genitori e famiglie, insegnanti che desiderano attivare il bike to school nella loro scuola.

Stakeholders individuati per l'attivazione del bike to school: associazioni ciclistiche, associazioni genitori, plessi scolastici di Maerne, Martellago e Olmo, personale scolastico e personale docente già attivo sui temi della mobilità scolastica, uffici tecnici del comune.

Linee guida per l'attivazione del bike to school

- a) Attivazione di una campagna di comunicazione e sensibilizzazione sulla mobilità attiva rivolta a scuole, genitori e famiglie;
- b) Istituzione di un mobility manager scolastico, insegnante con il compito di promuovere la mobilità casa-scuola con particolare attenzione a sostenibilità e sicurezza. Svolge i compiti di:
- c) ascoltare e mettere in relazione le difficoltà legate alla mobilità casa-scuola di famiglie, plessi scolastici e pubblica amministrazione;
- d) proporre attività ludico-didattiche finalizzate all'educazione alla mobilità sostenibile;

- e) partecipare ad un coordinamento tra istituti scolastici e Comune per condividere e monitorare obiettivi e progetti di mobilità sostenibile.
- f) Organizzazione di laboratori sulla mobilità e uscite scolastiche;
- g) Interventi su areali e fronti scolastici per adibirli a luoghi per la mobilità ciclabile (ad esempio con la dotazione di rastrelliere, disegni al suolo per rendere riconoscibili i fronti scolastici, messa a disposizione di dotazioni minime per il mantenimento delle biciclette ecc.). Questa attività può essere svolta in maniera laboratoriale con il coinvolgimento di studenti della scuola e genitori attraverso interventi di urbanismo tattico.
- h) Istituzione della settimana del bike to school, preferibilmente in concomitanza con la settimana del pedibus;
- i) Laboratori di co-progettazione per l'analisi collettiva dei percorsi attraversati nella settimana dedicata al bike to school, volti all'emersione di criticità, risorse, punti di forza e punti di debolezza;
- j) Co-costruzione dei percorsi del bike to school attraverso forme di urbanismo tattico (ad esempio con l'uso del colore e/o con la costruzione di segnaletica collaborativa - guerrilla wayfinding). Questa attività è rivolta a tutti gli stakeholders individuati;
- k) Istituzione e regolamentazione dei "cammini scolastici", ovvero strade in prossimità di una scuola in cui viene interdetto il passaggio degli autoveicoli per il tempo necessario all'ingresso e all'uscita degli studenti, rendendo l'area sicura per l'attraversamento in

bici o a piedi. Per la sua attuazione, si prevede la collaborazione tra Polizia Locale e volontari del bike to school.

- l) Strutturazione del servizio bike to school attraverso l'ingaggio delle associazioni ciclistiche e delle associazioni dei genitori;

6.4.3 Progetto sperimentale di ciclabile tattica

Cos'è: approccio che prevede azioni sullo spazio fisico di tipo temporaneo, reversibile e low budget, con lo scopo di migliorare e testare i percorsi ciclabili nel brevissimo periodo e contestualmente incentivare la mobilità attiva.

Può essere sia di iniziativa pubblica che attraverso il coinvolgimento della cittadinanza. Le azioni possono essere ricondotte a: disegno al suolo per circoscrivere gli ambiti ciclabili, segnaletica temporanea sia orizzontale che verticale (vedi wayfinding), dotazione lungo i percorsi di attrezzature per la bicicletta come rastrelliere ecc.

A chi è rivolto: cittadini per gli spostamenti all'interno del territorio comunale, giovani under 18, cicloamatori.

Stakeholders individuati per la co-progettazione di una ciclabile tattica: associazioni ciclistiche, associazioni sportive, associazioni culturali, plessi scolastici, associazioni di genitori, cittadini attivi, uffici tecnici.



Figura 52: corsie ciclabili separate dalle corsie veicolari tramite dispositivi e segnaletica temporanea omologata. Fonte: Strade Aperte 2020

Linee guida per la realizzazione di una ciclabile tattica con la partecipazione dei cittadini:

- Attivazione di una campagna di comunicazione e sensibilizzazione sulla mobilità attiva rivolta ai cittadini, e in particolare ai cittadini attivi;
- Organizzazione di laboratori di co-progettazione per individuare:
 - su quale percorso intervenire
 - quali sono le criticità, le risorse, le opportunità e le minacce del percorso individuato
- Interventi fisici sui percorsi individuati (ad esempio con la dotazione di rastrelliere, disegni al suolo per rendere riconoscibili le piste tattiche, messa a disposizione di dotazioni minime per il mantenimento delle biciclette ecc.). Questa attività può essere svolta in maniera laboratoriale con il coinvolgimento attivo degli stakeholders, oppure può essere un intervento di iniziativa pubblica. Nel secondo caso, si consiglia di attivare una fase di ascolto prima della trasformazione.
- Organizzazione di eventi legati al circuito tattico (eventi sportivi, competizioni non agonistiche, giornate di sensibilizzazione alla ciclabilità e alla mobilità attiva ecc.)
- Coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholders in una successiva fase di valutazione dell'intervento.

Un esempio: il Guerrilla wayfinding

L'azione si ispira al progetto Walk [Your City], che sviluppa campagne partecipate di segnaletica pedonale e ciclabile che mostrano la distanza, nell'arco di pochi minuti, dai servizi quotidiani.



Figura 53: Guerrilla wayfinding a Bergamo. Fonte: bikeitalia

Walk [Your City] mette in evidenza le molteplici opportunità per le persone di camminare o andare in bicicletta per raggiungere destinazioni utili nelle vicinanze, lavorando sulla percezione che le persone hanno della distanza, che spesso è maggiore della distanza fisica reale.

Il progetto consiste nel progettare e realizzare insieme alla comunità locale una campagna di segnaletica stradale tramite una cartellonistica chiara e semplice che viene installata nei punti strategici della città, informando sul minutaggio necessario per raggiungere servizi e luoghi di interesse. Il progetto ricorda ai cittadini che la posizione in cui si trovano non è mai troppo lontana dai luoghi che visitano ogni giorno, stimolandoli e incoraggiandoli all'utilizzo della mobilità lenta.

7 SINTESI DELLE AZIONI

Strategia	Ambito	Centro	Proposta PUMS	Note
Strategia 10 minuti	Interventi di moderazione del traffico e messa in sicurezza stradale	Martellago-Maerne-Olmo	Realizzazione interventi scenario 1	Vedi descrizione in relazione – Tavola Allegato n-IV
			Realizzazione interventi scenario 2 - Zona 30	
			Realizzazione interventi scenario 3 - Zona 30 - Estesa	
	Azioni soft, partecipazione, comunicazione e coinvolgimento dei cittadini	Martellago-Maerne-Olmo	Progetto sperimentale "Castellana di Domani"	
			Progetto sperimentale "Bike-to-School"	
			Progetto di sostegno ai Pedibus	
			Laboratori di Mobilità Scolastica Sostenibile	
Strategia 20 e 60 minuti	Completamento della rete ciclabile comunale	Martellago-Maerne-Olmo	Completare la rete ciclopedonale comunale attraverso la realizzazione di interventi di connessione	Vedi Tavola Ciclabilità (Allegato III) e descrizione in relazione
		Martellago-Maerne-Olmo	Interventi di segnaletica orizzontale e verticale, creativa e originale per promuovere l'uso della rete pedonale	
	Azioni soft, partecipazione, comunicazione e coinvolgimento dei cittadini	Martellago-Maerne-Olmo	Realizzare una campagna di comunicazione verso i cittadini per promuovere l'uso della ciclabilità per muoversi tra i tre centri (es: la mappa "ciclopolitana")	Vedi descrizione in relazione
			Progetto sperimentale di ciclabile tattica	
			Progetto sperimentale "Bike-to-School"	

8 ALLEGATI

- Allegato I: Mobility Report
- Allegato II: Risultati del Questionario
- Allegato III (Tavola grafica): Rete ciclabile PUMS
- Allegato IV (Tavola grafica): Scenari di progetto, moderazione del traffico e zone 30 per i centri di Martellago, Maerne e Olmo