

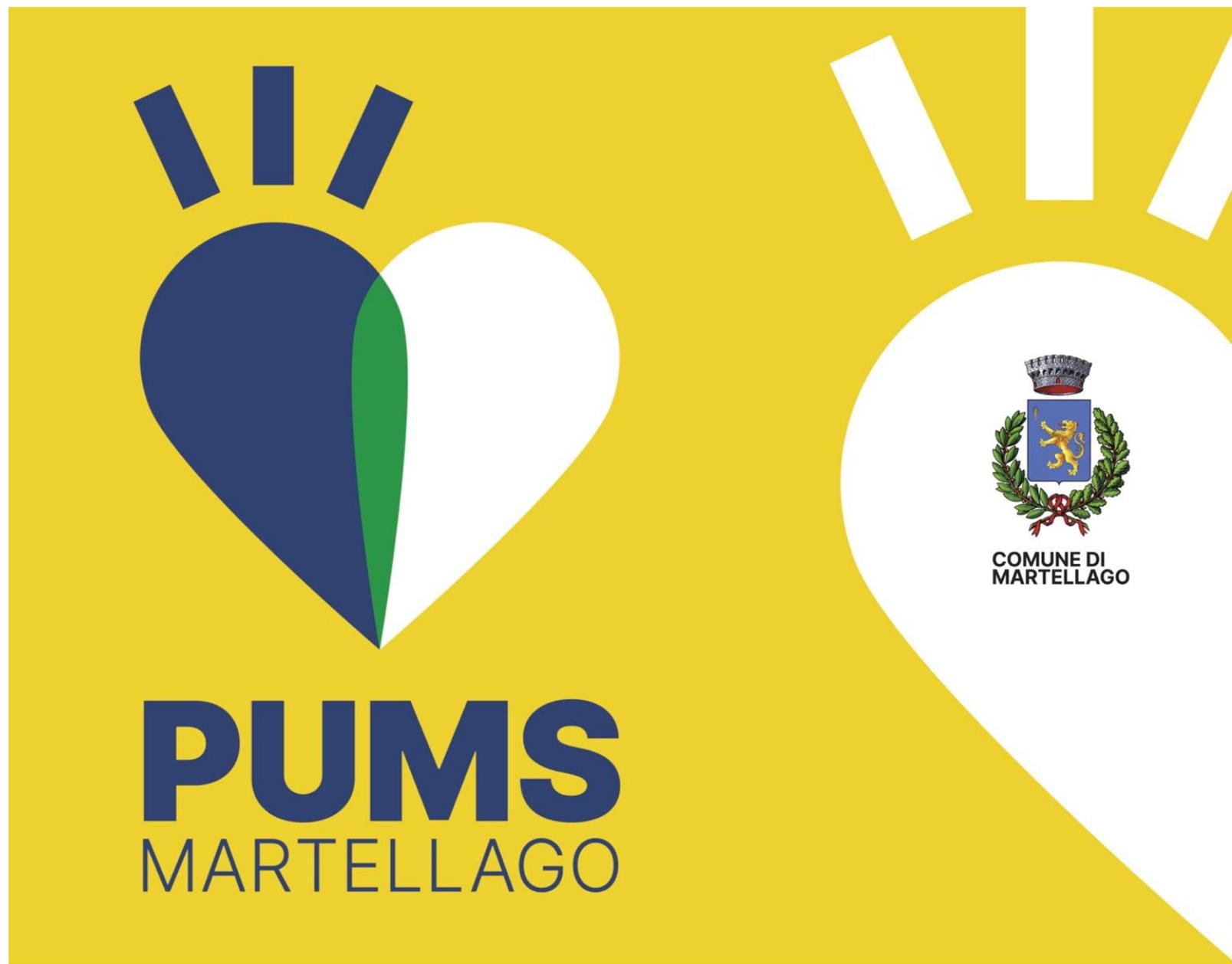
Mobility report

agosto 2021

Gruppo di lavoro:



Lucio Rubini
Ilaria Cottu
Samuel Fattorelli
Marika Moscatelli
Paolo Robazza
Andrea Colovini



Indice

<u>Premessa</u>	<u>3</u>
<u>Fondamenti e riferimenti normativi</u>	<u>5</u>
<u>Assetto del territorio</u>	<u>13</u>
<u>Struttura e dinamiche demografiche</u>	<u>17</u>
<u>Addetti</u>	<u>33</u>
<u>Commercio e servizi</u>	<u>36</u>
<u>Mobilità</u>	<u>51</u>
<u>Incidentalità</u>	<u>66</u>
<u>Traffico privato</u>	<u>72</u>
<u>Sosta</u>	<u>77</u>
<u>Ambiente</u>	<u>94</u>
<u>Allegati</u>	<u>96</u>

Premessa

Il presente documento ha lo scopo di offrire una serie di elementi di riflessione per avviare il processo partecipativo alla base dell'attività di progettazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e del Piano di Eliminazione delle barriere architettoniche del Comune di Martellago.

Il Piano, in accordo con la concezione proposta dalle Linee Guida Europee per il PUMS (ELTIS 2013 e 2019), è chiamato a costituire la sintesi di Piani e progetti esistenti e, nello specifico, a rappresentare lo strumento attuativo, a livello locale, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Venezia, anch'esso in fase di costruzione. Proprio con lo strumento riferito alla Città Metropolitana di Venezia, il piano di Martellago deve confrontarsi.

Il rapporto è strutturato in varie Sezioni di cui, nei punti seguenti, si fornisce una breve descrizione dell'organizzazione degli argomenti trattati.

Nella prima sezione viene offerta una breve descrizione dei fondamenti e del quadro normativo di riferimento per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, a partire dai principi dello Sviluppo sostenibile e dalle Linee Guida ELTIS della Comunità Europea (2013 e 2019) per la redazione dei PUMS, passando per le Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come doveroso inquadramento di supporto allo sviluppo del documento per il Comune.

La sezione successiva fa un breve riassunto dei principali elementi che compongono il quadro delle normative sulle barriere architettoniche.

In seguito si introduce il territorio di Martellago, partendo da una sintetica descrizione dell'assetto territoriale e dei piani urbanistici vigenti, in particolar modo il PAT, con lo scopo di delineare le principali linee di intervento del Comune. Di fondamentale importanza è la valutazione delle evoluzioni urbanistiche del territorio ed a tale scopo sono stati analizzati il Piano degli interventi ed il piano triennale delle opere pubbliche evidenziando solamente gli interventi collegati ai piani da costruire.

La quarta sezione ha come oggetto le dinamiche demografiche del territorio con l'analisi delle serie storiche dei movimenti demografici che interessano il comune di Martellago.

In seguito si passa all'analisi degli addetti sul territorio comunale evidenziando da un lato la loro distribuzione fra i vari settori commerciali e dall'altro la distribuzione degli esercizi commerciali sul territorio.

Le successive sezioni hanno come argomento principale la mobilità, prima in termini generali, riportando statistiche sugli spostamenti, le caratteristiche del parco circolante, le linee del Trasporto Pubblico Locale (TPL) e le infrastrutture ciclabili presenti sul territorio comunale, per passare poi ad analisi di dettaglio sull'incidentalità, le dinamiche della sosta ed i conteggi di traffico che permettono una parziale ricostruzione della domanda di mobilità sul territorio.

L'ultima sezione presenta un focus sulle emissioni inquinanti basate sui dati distribuiti da ARPAV.

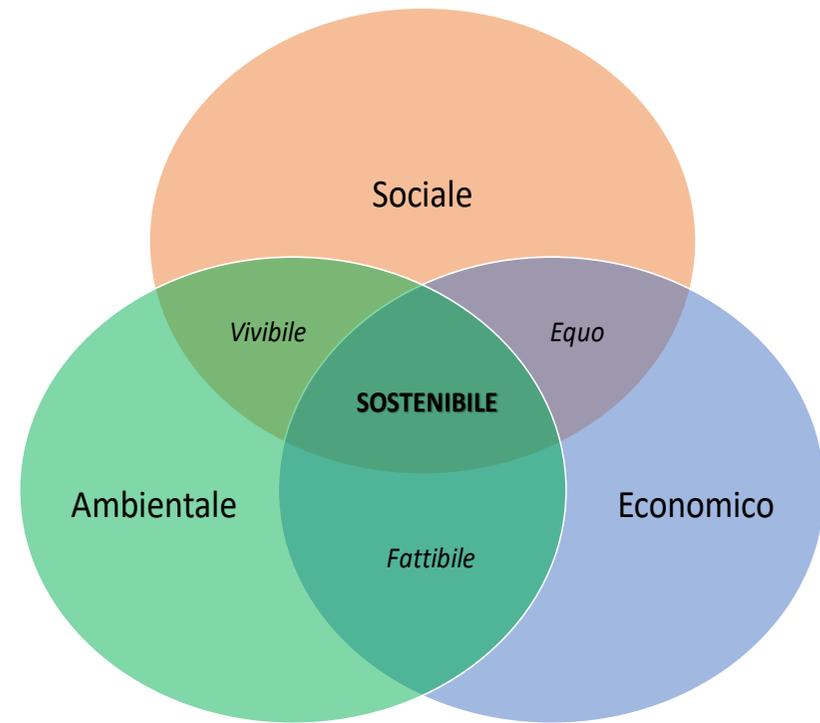
Principi e dimensioni della sostenibilità

«Lo **sviluppo sostenibile** è quello sviluppo che consente alla generazione presente di **soddisfare i propri bisogni senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri**» (rif. «Our common future» 1987 i.e. Rapporto Bruntland)

Nel 2002, con la Dichiarazione di Johannesburg sullo Sviluppo Sostenibile, vengono identificate le **tre componenti della sostenibilità**: sviluppo **sociale**, sviluppo **economico** e tutela **ambientale**.

Mobilità sostenibile significa dare alle persone la possibilità di spostarsi in libertà, comunicare e stabilire relazioni senza mai perdere di vista l'aspetto umano e quello ambientale, oggi come in futuro .
(rif. World Business Council for Sustainable Development)

Il PUMS è lo strumento per attuare i principi dello Sviluppo sostenibile nel campo della mobilità secondo modelli socialmente, economicamente e ambientalmente più sostenibili, ottenuti declinando obiettivi e strategie generali di intervento sulla base delle peculiari caratteristiche di ciascun ambito territoriale.



Caratteri di sostenibilità nelle reciproche interazioni tra i sottosistemi Sociale, Economico e Ambientale

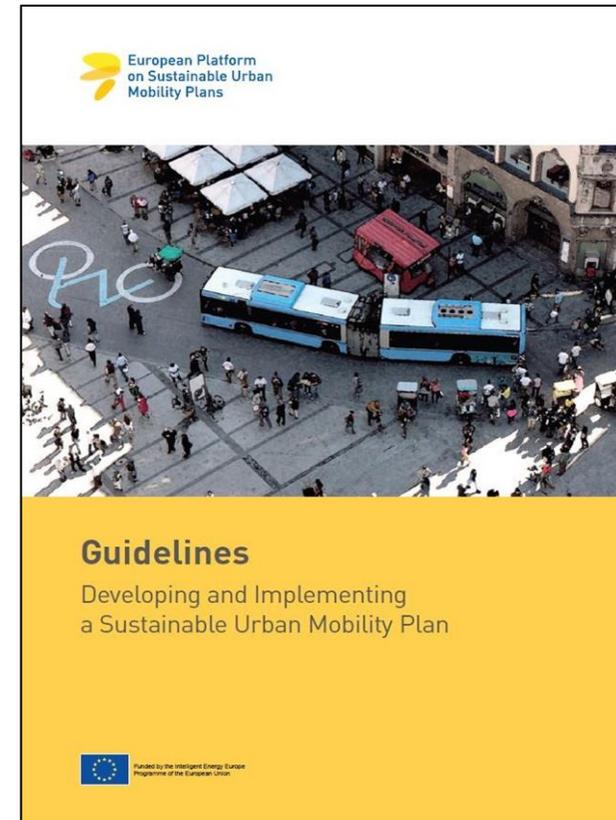
Quadro normativo di riferimento europeo

Le linee guida europee per i PUMS 1/2

Guideline. Developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Linee Guida Eltis), approvato nel 2014 dalla Direzione Generale per la mobilità e i trasporti della Commissione Europea è il riferimento principale. Gli elementi che caratterizzano il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile:

- Approccio partecipativo che coinvolge la comunità locale (cittadini e portatori di interesse) dalla fase di condivisione del quadro conoscitivo fino alla definizione degli indirizzi del Piano da cui dipenderanno le scelte del Piano;
- impegno concreto della città e dei suoi decisori per la sostenibilità del settore della mobilità in termini: economici, di equità sociale e qualità ambientale;
- approccio integrato di pianificazione per dialogare con gli strumenti di pianificazione promossi dai diversi settori (territorio, ambiente, ecc.);
- visione chiara degli obiettivi del PUMS e della loro misurabilità;
- chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici, tenendo conto delle differenti componenti incluse quelle ambientali e sociali.

Le LGE definiscono il PUMS come «piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita delle città».

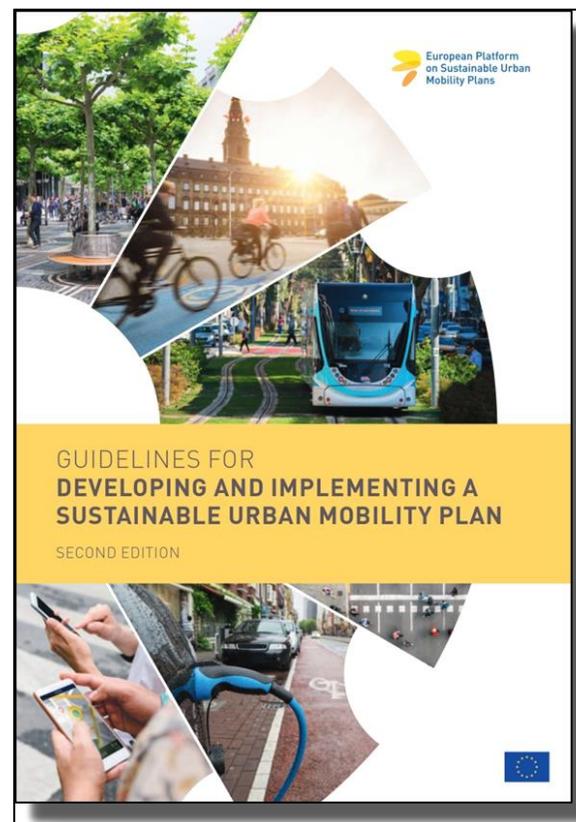


Quadro normativo di riferimento europeo

Le linee guida europee per i PUMS 2/2

La Commissione Europea ha predisposto la revisione delle Linee Guida ELTIS . Tale processo è durato circa un anno e si è reso necessario per tre ordini di motivi:

- per implementare e trasformare la ricchezza di contributi e l'esperienza acquisita nel tempo in best practice;
- per integrare le linee guida con l'ulteriore materiale proveniente dai vari progetti SUMP finanziati dall'UE e dalle singole nazioni;
- per attivare nuovi sviluppi della mobilità (tecnologie emergenti, nuove sfide e opportunità politiche) che richiedono un ripensamento ed estensione delle attuali linee guida SUMP.



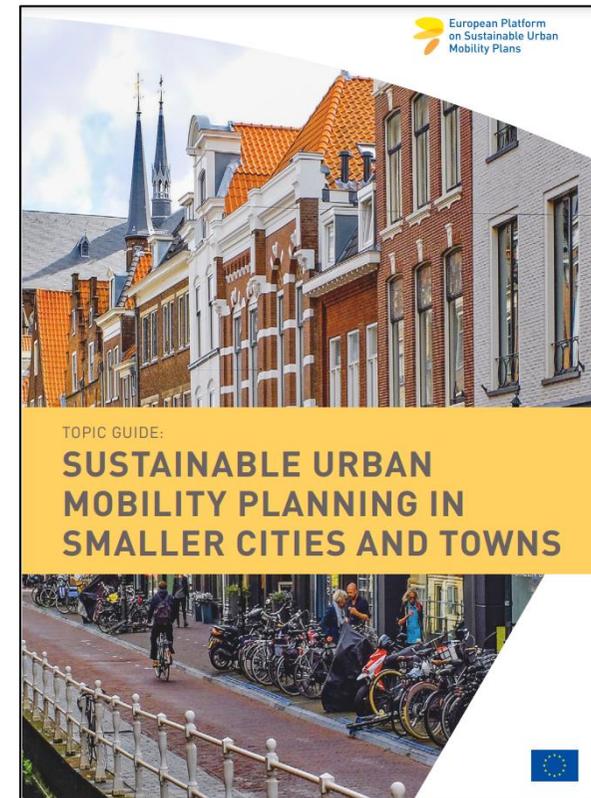
Quadro normativo di riferimento europeo

Le linee guida europee per i PUMS nelle piccole città

Nell'estate del 2021 vengono pubblicata anche le Linee Guida ELTIS per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile.

Date le dimensioni di Martellago questo è un documento particolarmente interessante a cui fare riferimento dato che è riferito alle città e ai paesi con meno di 100 mila abitanti.

Le Linee Guida non differiscono particolarmente da quelle generali ma cercano di calare i concetti ad una scala inferiore sottolineando di volta in volta quali vantaggi e quali svantaggi potenzialmente si vengono a creare per le loro caratteristiche di contesto urbano di medio-piccole dimensioni.



Quadro normativo di riferimento europeo

Le linee guida ministeriali per i PUMS (D.M. 4 Agosto 2017 e ss.mm.ii.)

Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2017 - "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257".

Il decreto, che assume come base di riferimento le linee guida europee la redazione ed approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile" e gli "Obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS".

Alcune sezioni del Decreto sono state modificate con DM n. 396 del 28/08/2019 "Modifiche delle linee guida per la redazione dei PUMS di cui al DM 397/17".

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) nella definizione formulata nel Decreto è "uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la 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".

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

1. 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.
2. 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.

3. 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.
4. Definizione degli obiettivi:
 - o 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;
 - o obiettivi specifici di livello gerarchico inferiore, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi.
5. 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. 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.
6. Valutazione Ambientale Strategica.
7. Adozione del Piano e successiva approvazione.
8. Monitoraggio. Costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione che consenta di valutare l'effettivo perseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano.

Quadro normativo di riferimento europeo

I macro obiettivi del PUMS



A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	B. Sostenibilità energetica e ambientale	C. Sicurezza della mobilità stradale	D. Sostenibilità socio economica
<p>a.1 -Miglioramento del TPL a.2 - Riequilibrio modale della mobilità a.3 - Riduzione della congestione a.4 -Miglioramento della accessibilità di persone e merci a.5 -Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) a.6 - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano</p>	<p>b.1 -Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria b.3 -Riduzione dell'inquinamento acustico</p>	<p>c.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale c.2-Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti c.3-Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti c.4 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)</p>	<p>d.1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica) d.2. Aumento della soddisfazione della Cittadinanza d.3. Aumento del tasso di occupazione d.4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)</p>

Quadro normativo di riferimento europeo

Il sistema degli obiettivi del PUMS

Sistema degli obiettivi di cui all'Allegato II del D.M. 4/08/2017 aggiornato dal D.M. n. 396 del 28/08/2019		
AREE DI INTERESSE	MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.1 - Miglioramento del TPL	a Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo c Migliorare l'efficienza economica del trasporto pubblico locale
	a.2 - Riequilibrio modale della mobilità	o Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini
	a.3 - Riduzione della congestione	e Ridurre la congestione stradale
	a.4 - Miglioramento della accessibilità di persone e merci	h Efficientare la logistica urbana
	a.5 - Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)	
	a.6 - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	g Ridurre la sosta irregolare
B) Sostenibilità energetica e ambientale	b.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	f Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
	b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria	i Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci
	b.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico	
C) Sicurezza della mobilità stradale	c.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale	m Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare n Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti
	c.2 - Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	
	c.3 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	
	c.4 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	
D) Sostenibilità socio economica	d.1 - Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	j Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta k Garantire la mobilità alle persone a basso reddito l Garantire la mobilità delle persone anziane
	d.2 - Aumento della soddisfazione della cittadinanza	
	d.3 - Aumento del tasso di occupazione	
	d.4 - Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	b Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso d Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale

Inquadramento normativo – disposizioni nazionali e regionali

La normativa italiana riguardo le barriere architettoniche si fonda sull'Articolo 3 della Costituzione Italiana che recita: Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono uguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. E' compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese

Tuttavia le prime Leggi Nazionali a riguardo risalgono agli anni '70. In particolare sono la L118/1971 e il suo regolamento di attuazione, il DPR 358/1978. Il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) viene introdotto nel decennio successivo, con la L41/1986 che impone appunto alle Amministrazioni competenti di dotarsi di questo genere di piani con l'obiettivo di monitorare gli edifici del territorio, procedendo poi ad una prioritizzazione e una pianificazione degli interventi.

La legge 104/92, all'articolo 24, integra la legge precedente imponendo che i PEBA non siano riferiti unicamente agli edifici ma anche agli «spazi urbani» aggiungendo che è necessario fare particolare riferimento all'individuazione e alla realizzazione di percorsi accessibili, all'installazione di semafori acustici per non vedenti, alla rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione delle persone.

Il Testo Unico sull'edilizia, ovvero il DPR 380/2001 all'articolo 82 riprende la legge 104 e altre leggi precedenti riportano le stesse disposizioni.

La Regione Veneto con la LR 16/2007 aveva delegato alla Giunta Regionale di preparare le disposizioni per la redazione dei PEBA. La Giunta Regionale, con la Deliberazione 841/2009 approva il testo predisposto dall'Associazione Nazionale Mutilati ed Invalidi Civili.

Queste disposizioni sono il riferimento normativo di base su cui si costruisce il Piano in esame.

Si sottolinea che i destinatari principali del PEBA sono le persone con disabilità, sia essa fisica, sensoriale o cognitiva. A questo, visto la grande importanza che ricopre l'accessibilità e la sicurezza pedonale si aggiungono in generale anche gli utenti deboli quali anziani e bambini.

Gli obiettivi:

Il PEBA garantisce l'accessibilità e la visitabilità degli edifici pubblici, l'accessibilità degli spazi urbani pubblici, costruiti o naturali e la fruizione dei trasporti da parte di tutti.

La struttura e i contenuti del PEBA:

Il PEBA si può suddividere in due settori di intervento:

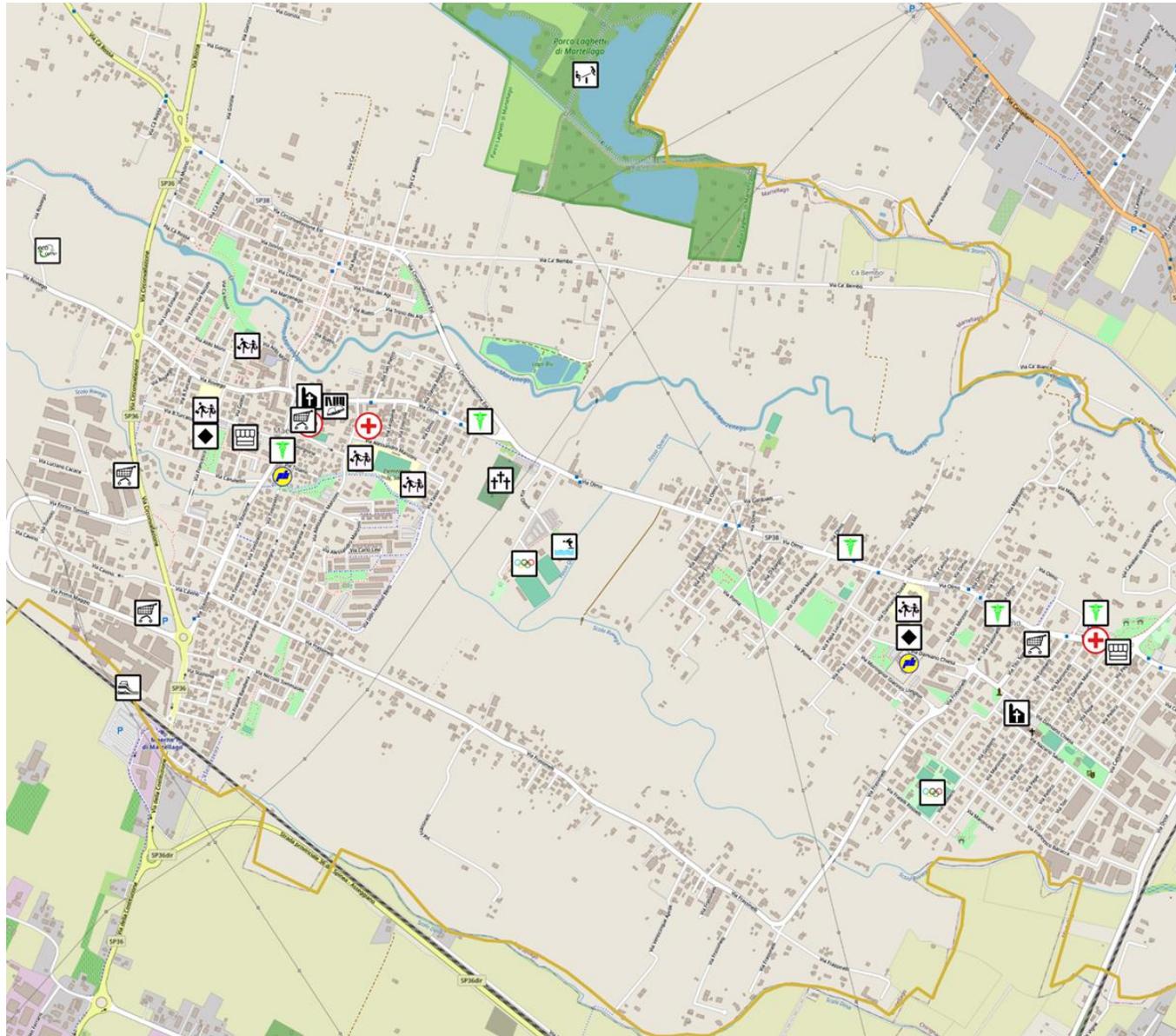
Ambito edilizio: analizza gli edifici di competenza dell'Ente, verificandone le condizioni di accessibilità e visitabilità e proponendo eventuali adeguamenti. Individua anche edifici di competenza di altri Enti o di privati considerati di primario interesse per la collettività.

Ambito urbano: analizza gli spazi pubblici di competenza dell'Ente, come ad esempio strade, percorsi pedonali, piste ciclabili, spazi aperti, aree pedonali, piazze, parchi, giardini, parcheggi ecc., verificandone le condizioni di accessibilità proponendo gli eventuali interventi di adeguamento. Individua anche spazi urbani di competenza di altri Enti o di privati considerati di primario interesse per la collettività.

La prima fase:

La formazione del PEBA ha tre fasi principali: l'analisi dello stato di fatto; la progettazione degli interventi e la programmazione degli stessi. Nella fase dell'analisi, in corso, è necessario individuare gli edifici e gli spazi urbani e verificare le relative condizioni di accessibilità. Anche il PEBA, prevede una fase di partecipazione in cui si raccolgono le criticità indicate e si discutono le strategie con gli Enti Locali, con le associazioni di categoria e rappresentanti delle fasce della popolazione con disabilità e altri stakeholder.

Individuazione degli edifici più rilevanti – Maerne e Olmo



Luoghi di primario interesse

- Ambulatori medici 
- Area sportiva 
- Auditorium 
- Autostrada 
- Biblioteca 
- Carabinieri 
- Chiesa 
- Cimitero 
- Cinema 
- Ecocentro 
- Edificio pubblico 
- Edificio scolastico 
- Farmacie 
- Golf 
- Mercato 
- Municipio 
- Museo 
- Parco 
- Piscina 
- Poste 
- Stazione Ferroviaria 
- Struttura sanitaria 
- Supermercati 
- Ufficio pubblico 

Il territorio di Martellago

Martellago è un Comune facente parte dalla Città Metropolitana di Venezia ed è posizionato alla prima cintura del Comune di Venezia lungo l'asse viario della via Castellana che collega Il Comune di Venezia al centro di Castelfranco Veneto (da cui il nome). Gli altri comuni confinanti sono quelli di Scorzè a Nord, Spinea a Sud e Salzano ad ovest.

La particolarità della struttura insediativa di Martellago è la presenza di tre centri principali: il capoluogo, Maerne e Olmo. Gli altri insediamenti si sviluppano secondo frange urbane lungo arterie stradali e altri piccoli centri urbani, il più rilevante dei quali prende il nome di Ca' Nove e si trova nella parte settentrionale del territorio comunale.

Il territorio è pianeggiante ed è dominato dalla presenza dell'acqua con i fiumi Dese e Marzenego, il Rio Storto e il Rio Roviego che corrono quasi parallelamente in direzione della Laguna Veneta. Il Parco Laghetti è l'altro elemento d'acqua presente e rilevante nel territorio comunale. Il Parco Laghetti nasce dai bacini formati attraverso l'estrazione di argilla in alcune cave, i bacini si sono poi riempiti con le acque di falda.

Oltre alla già citata Castellana la viabilità che interessa l'area è composta da via Olmo (SP38) che collega il centro di Maerne e il centro di Olmo fino a raggiungere Noale. Questa corre quasi parallelamente alla strada regionale. A Nord, anche se marginalmente, il territorio è toccato da un altro asse viario parallelo, la provinciale 39 Moglianese. Questa arteria è l'asse di collegamento fra Mogliano e Scorzè. L'altro asse di principale importanza taglia il territorio perpendicolarmente ai precedenti, da nord a sud. Questa è la SP 36, strada preferenziale per raggiungere i centri del Miranese a Sud. La struttura di questi collegamenti è emblematica della posizione di Martellago, che appartiene a due sistemi territoriali differenti.

Da un lato è integrato nel sistema Veneziano, fa parte della prima cintura di Venezia e appartiene a questo sistema. Dall'altro lato appartiene anche al sistema dei comuni del miranese a cui appartiene per caratteristiche storiche, culturali ed economiche.

Le infrastrutture stradali sono state modificate e migliorate dalle opere complementari alla realizzazione del passante di Mestre.

Il Parco Laghetti e il «Passante Verde»

Si è già detto della presenza dei fiumi e dei corsi d'acqua come caratteristica predominante sul territorio e di come essi si integrino con il Parco Laghetti. Quest'area ricopre un ruolo importante nella struttura dell'area Martellago che per quanto urbanizzata, si presenta con caratteristiche di naturalità importanti tanto che il parco è stato vincolato come area SIC/ZPS e fa parte di un sistema che comprende anche le cave di Salzano, con una storia simile a quella di quelle di Martellago.

Il PAT vigente, redatto nel 2012, pone particolare attenzione al sistema ambientale e si spinge a prevedere addirittura l'ampliamento del Parco Laghetti e delle azioni di coordinamento con da un lato il Comune di Venezia il cui confine segna anche il confine del parco e dall'altro i comuni limitrofi che condividono simili infrastrutture verdi come le cave di Noale o l'oasi Lyceana. Il PAT considera che la rete ecologica del comune importante e completata dalla realizzazione del «Passante Verde».

Il «Passante Verde» è un progetto nato nel 2006, ideato come parco lineare lungo il nuovo tracciato autostradale e che interessa fortemente il territorio comunale dato che il passante tocca il confine comunale e ne interessa alcune molto importanti.

Il «Passante Verde» è stato concepito ed è nato per mitigare gli effetti della nuova infrastruttura, esso si configura come un lungo parco che mette in comunicazione le aree ambientali collegate alla Brenta con le aree del fiume Sile.

Il tracciato dell'autostrada, tagliando trasversalmente tutto il bacino scolante della Laguna Veneta, interrompe i corridoi ecologici e lo scopo del «Passante Verde» è di cercare di mantenere questi corridoi collegati.

L'evoluzione del territorio

Il piano degli interventi

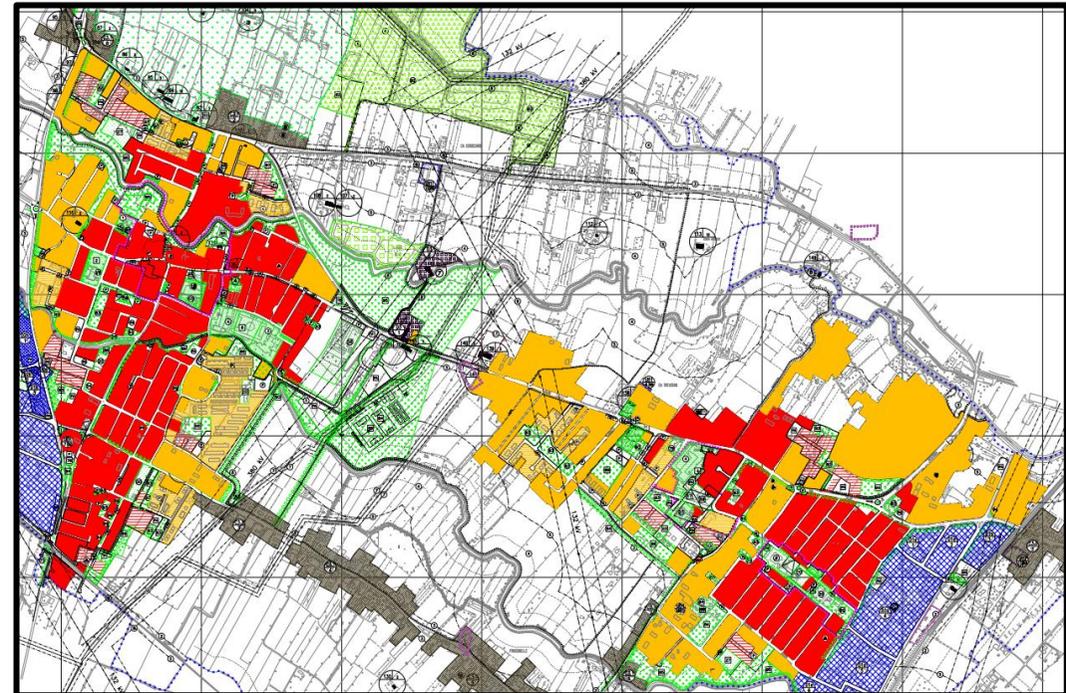
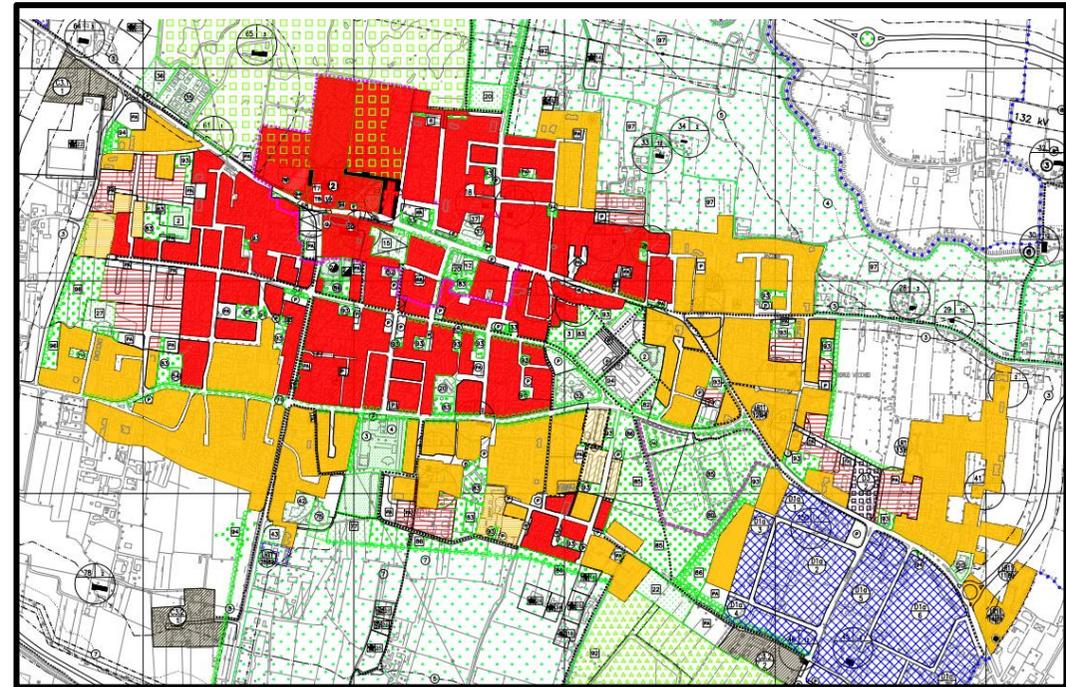
Il territorio comunale presenta caratteristiche di residenzialità poco densa e gli strumenti urbanistici prevedono la possibilità di espansioni dell'esistente in molte aree dei centri abitati (Zone C1 – Gialle nella mappa). Dalle NTO si legge:

Sono le parti di territorio nelle quali l'edificazione preesistente non raggiunge i limiti di superficie coperta e di densità territoriale di cui alla precedente Zona Territoriale Omogenea B.

Lo stesso documento lascia alcune possibilità di ampliamento e nuova costruzione nelle suddette aree.

Le vere aree di espansione residenziale sono quelle classificate come C2, nella mappa presentano un retino rosso tratteggiato. Si nota che le aree di espansione sono tutte a ridosso dei centri abitati e si inseriscono all'interno dell'abitato già esistente. Sono presenti in tutti e tre i centri abitati ma si osserva che gli interventi più rilevanti di nuova residenzialità sono previsti nell'area Ovest del capoluogo con due grandi lottizzazioni.

Per quanto riguarda le aree produttive, quelle esistenti sono, come storicamente accade, a ridosso di ogni centro abitato. Le future espansioni riguardano solamente l'area di Maerne e sono piccole porzioni di territorio ad essere interessate. A queste si aggiunge, all'estremo Nord Ovest del territorio un'ampia area di futura espansione produttiva, nei pressi del casello autostradale. Si prevede che sarà costruito un ampio centro logistico, strategico per le aree industriale della zona.



L'evoluzione del territorio

Il programma triennale delle opere pubbliche

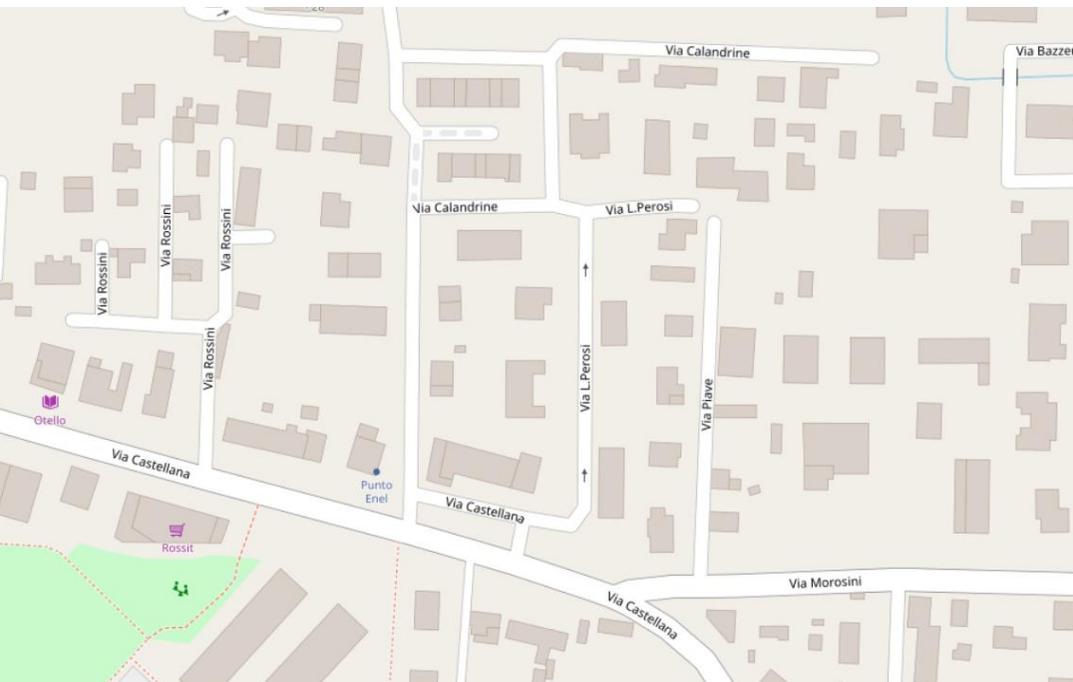
Annualità nella quale si prevede di dare avvio alla procedura di affidamento	Responsabile del procedimento (4)	Tipologia	Settore e sottosettore intervento	Descrizione dell'intervento
2020	Callegher Fabio	04 - Ristrutturazione	01.01 - Stradali	Sistemazione Via Roviego e riqualificazione Via Stazione
2020	Callegher Fabio	07 - Manutenzione straordinaria	01.01 - Stradali	Manutenzione straordinaria passerella sul fiume Marzenego
2021	Callegher Fabio	07 - Manutenzione straordinaria	01.01 - Stradali	Asfaltatura di alcune strade comunali
2021	Callegher Fabio	04 - Ristrutturazione	01.02 - Aeroportuali	Messa in sicurezza del tratto di Via Olmo compreso tra via Speri e Via Selvanese
2021	Callegher Fabio	04 - Ristrutturazione	01.01 - Stradali	Interventi di messa in sicurezza dell'utenza debole: realizzazione di un percorso ciclopedonale protetto in Via Frassinelli - 2° Stralcio
2022	Callegher Fabio	07 - Manutenzione straordinaria	01.01 - Stradali	Asfaltatura di alcune strade comunali

Si riportano ora gli interventi previsti nel programma triennale dei LLPP previsti fra il 2020 e il 2022 per quanto riguarda gli interventi collegati alla mobilità del territorio comunale. Si osserva dall'analisi che gli interventi sono unicamente di manutenzione dell'esistenze o di adeguamento.

Il territorio di Martellago

Il programma triennale delle opere pubbliche

Ad un'analisi del programma triennale si riscontra che gli interventi previsti dal programma sono in fasi di progettazione più o meno avanzata. Alcuni interventi, come il rifacimento della passarella sul fiume Marzenego in via Isonzo, sono stati spostati agli anni successivi.



Al di fuori del programma triennale dei LLPP si sottolinea un intervento, previsto in località Martellago, per la creazione di una viabilità passante per unire via Piave e via Perosi, ad oggi vicoli ciechi. L'intervento è collegato ad un esproprio ed è di piccolo impegno economico, per cui non appare nel piano.

Bretellina del casello

Un importante intervento stradale che esula dagli interventi di livello Comunale e che interessa il territorio di Martellago è la bretellina che collega il casello autostradale con via Moglianese.

L'opera, appartenente a quelle complementari del Passante di Mestre, era prevista già in origine tanto che si era scelta la geometria ovoidale per il nodo di Martellago, ma posticipata per non rallentare le altre opere.

Il tracciato si manterrà il più possibile adiacente al tracciato autostradale e confluirà in una nuova rotatoria in via moglianese.

L'opera prevista già nel 2012 ha avuto un iter travagliato tanto che ad ora, con costi lievitati rispetto alle previsioni originali, non è ancora cantierizzata e a fine 2020 le amministrazioni comunali coinvolte erano ancora in fase di consultazione con gli enti interessati.



N.B.

Il dato tra parentesi tonde (xx) si riferisce al corrispondente valore per l'intera Città metropolitana

Per la definizione degli indicatori vedi pagina seguente

- Residenti 21'506 [Donne 11'022; Uomini 10'484 di cui stranieri: 1'317 - 6,1% del totale]
- Saldo naturale: -50
- Saldo migratorio totale: +5

Indicatori

- Età media: 46,3 (47,1)
- Indice di vecchiaia: 178,8 (199,2)
- Indice di dipendenza strutturale: 59,0 (58,5)
- Indice di ricambio della pop. attiva: 126,7 (146,5)
- Indice di struttura della pop. Attiva: 164,6 (159,4)
- Indice natalità: 5,9 (6,3)
- Indice mortalità: 8,2 (10,9)

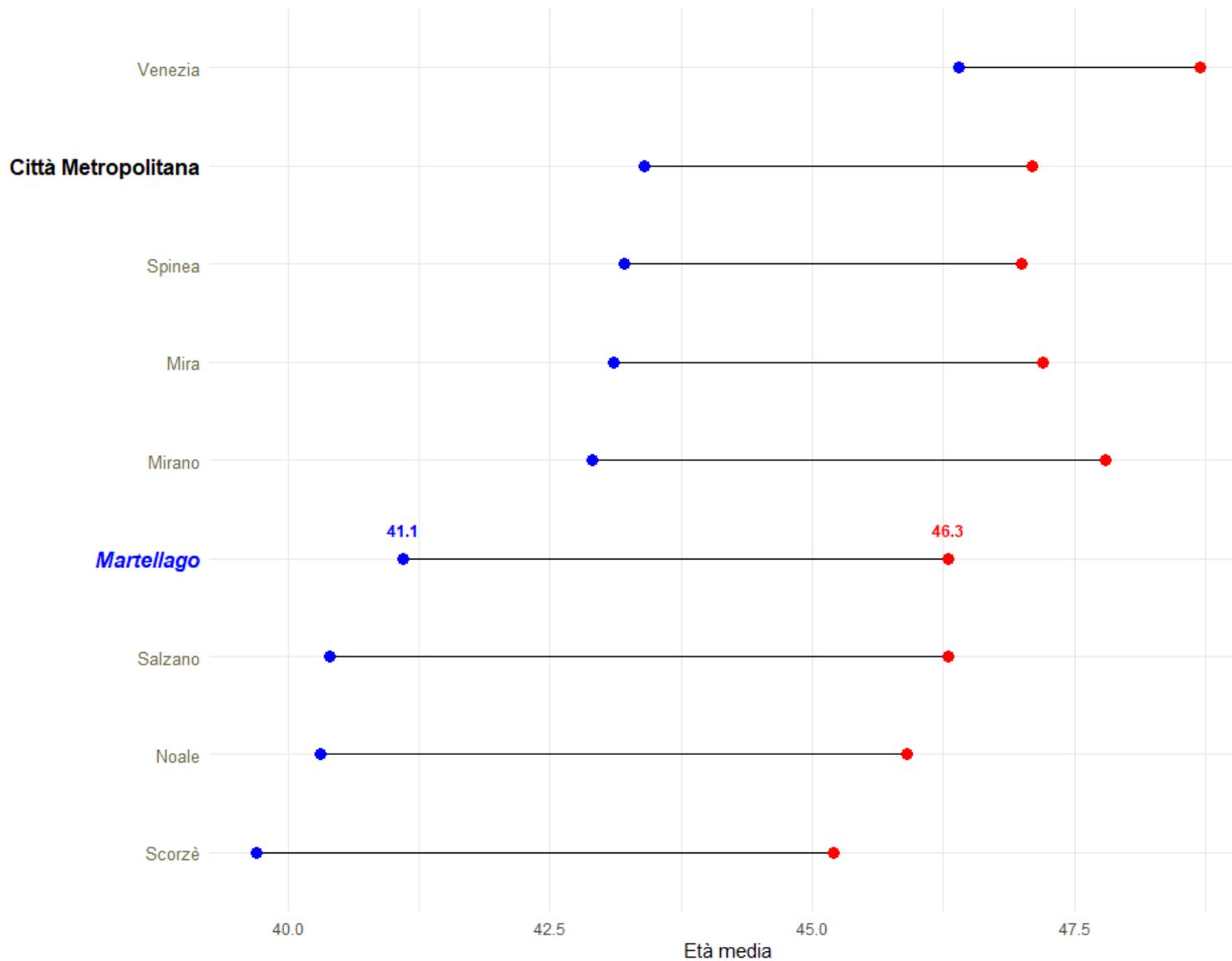
- **Età media** - È la media delle età di una popolazione, calcolata come il rapporto tra la somma delle età di tutti gli individui e il numero della popolazione residente. Da non confondere con l'aspettativa di vita di una popolazione.
- **Indice di vecchiaia** - Rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni. *Ad esempio, nel 2020 l'indice di vecchiaia per il comune di Martellago dice che ci sono 178,8 anziani ogni 100 giovani.*
- **Indice di dipendenza strutturale** - Rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni). *Ad esempio, teoricamente, a Martellago nel 2020 ci sono 59,0 individui a carico, ogni 100 che lavorano.*
- **Indice di ricambio della popolazione attiva** - Rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100. *Ad esempio, a Martellago nel 2020 l'indice di ricambio è 126,7 e significa che la popolazione in età lavorativa è abbastanza anziana.*
- **Indice di struttura della popolazione attiva** - Rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni)
- **Carico di figli per donna feconda** - È il rapporto percentuale tra il numero dei bambini fino a 4 anni ed il numero di donne in età feconda (15-49 anni). Stima il carico dei figli in età prescolare per le mamme lavoratrici.
- **Indice di natalità** - Rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni mille abitanti.
- **Indice di mortalità** - Rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni mille abitanti.

Una popolazione che invecchia

Confronto fra il Comune di Martellago e i comuni limitrofi

Età media nei comuni della zona, evoluzione dal 2002 al 2020

Dati Istat



Andamento della popolazione residente

Comune di Martellago e Città metropolitana di Venezia – 2001-2019

Città Metropolitana di Venezia



Andamento della popolazione residente
CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA - Dati ISTAT al 31 dicembre - Elaborazione TUTTITALIA.IT
(*) post-censimento

Comune di Martellago



Andamento della popolazione residente
COMUNE DI MARTELLAGO (VE) - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT
(*) post-censimento

Struttura per età della popolazione

Comune di Martellago e Città metropolitana di Venezia – 2001-2019

Città Metropolitana di Venezia



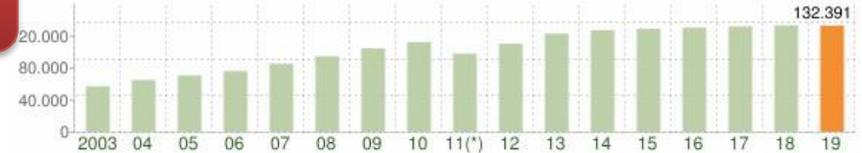
Comune di Martellago



Andamento della popolazione straniera

Comune di Martellago e Città metropolitana di Venezia – 2001-2019

Città Metropolitana di Venezia

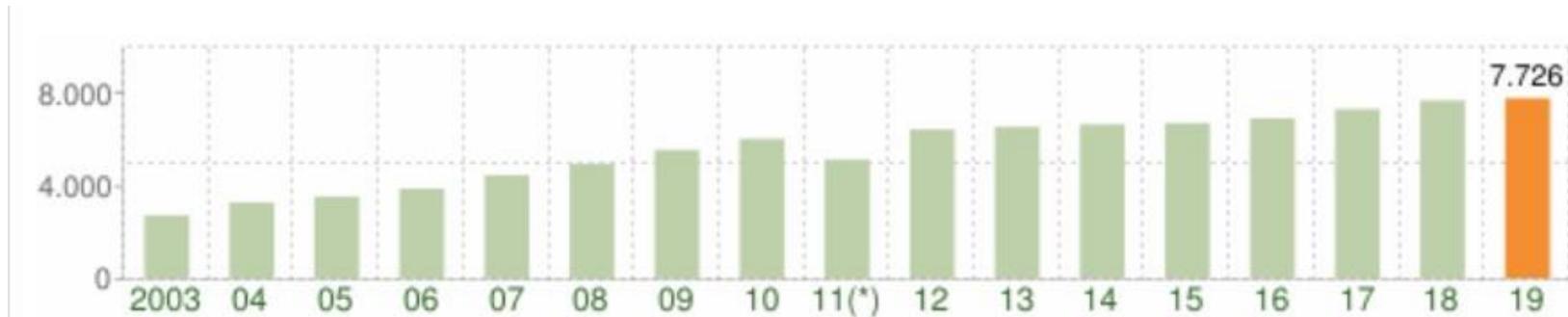


Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - 2019

CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE - Dati ISTAT 31 dicembre 2019 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(*) post-censimento

Comune di Martellago



Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - 2019

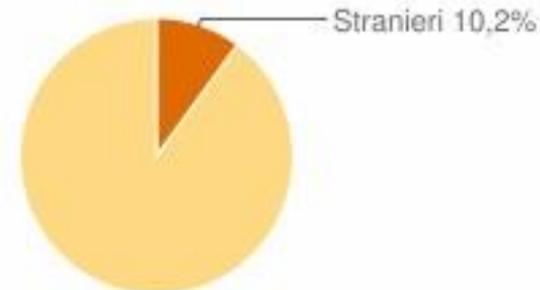
COMUNE DI EMPOLI (FI) - Dati ISTAT 31 dicembre 2019 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(*) post-censimento

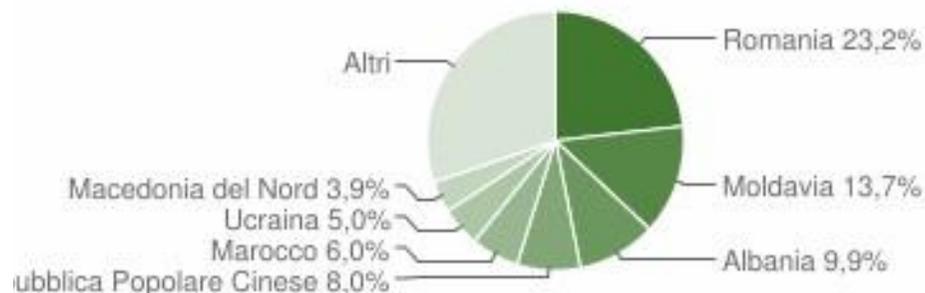
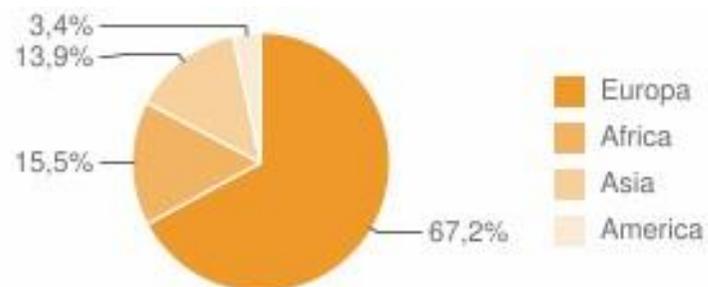
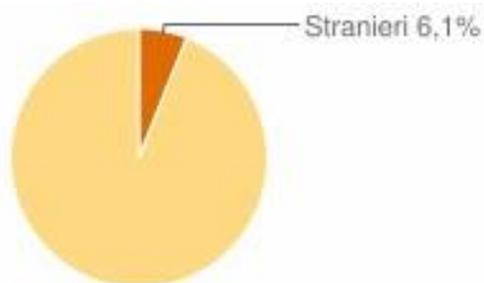
Andamento della popolazione straniera

Comune di Martellago e Città metropolitana di Venezia – 2020

Città Metropolitana di Venezia

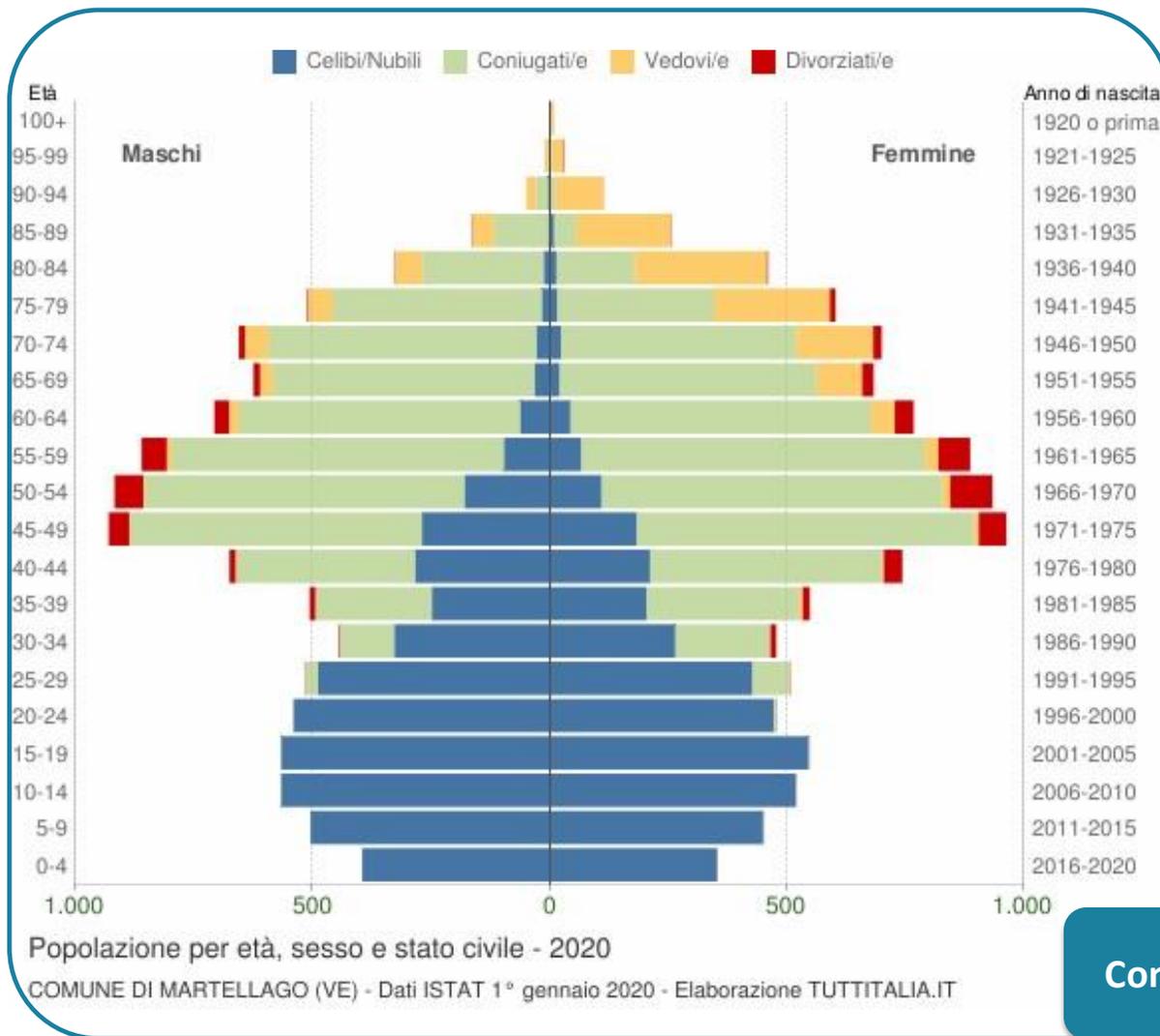


Comune di Martellago

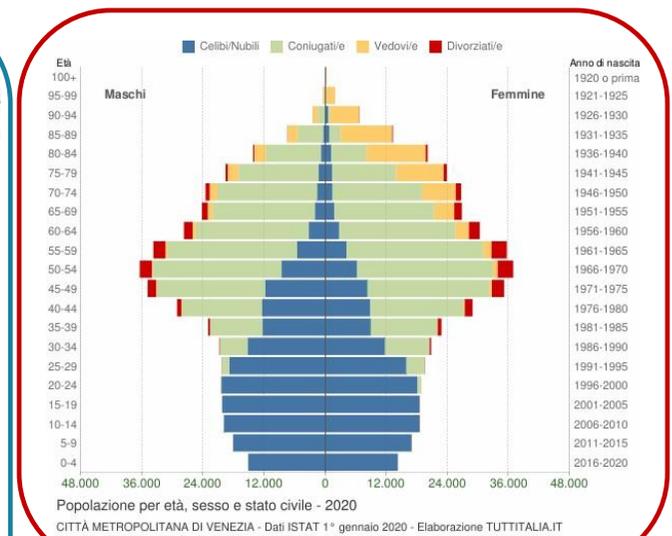


Popolazione per età e sesso e stato civile

Comune di Martellago e Città metropolitana di Venezia - 2020



Comune di Martellago

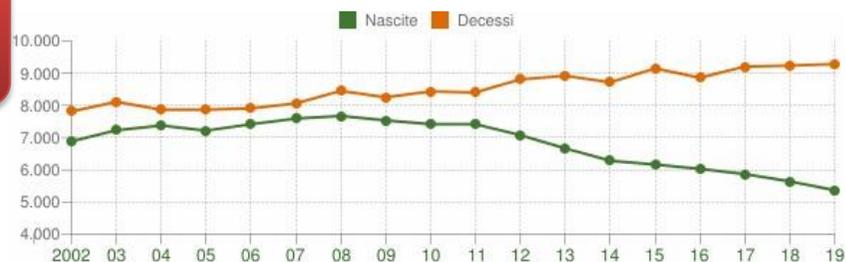


Città Metropolitana di Venezia

Movimento naturale della popolazione

Comune di Martellago e Città metropolitana di Venezia – 2002-2019

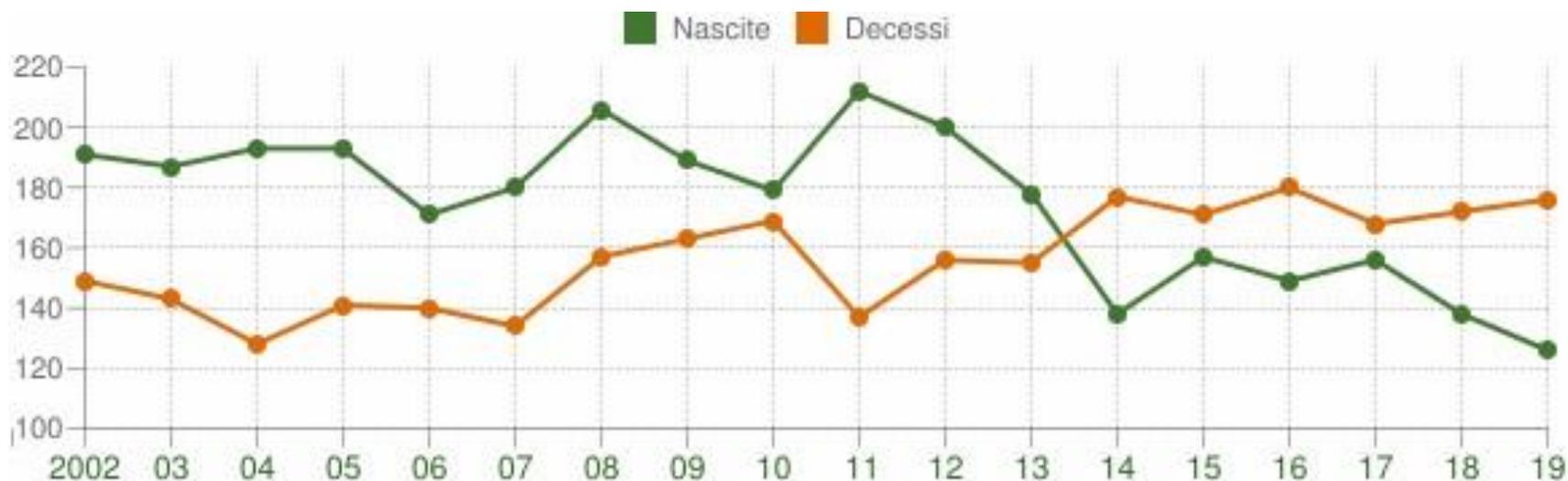
Città Metropolitana di Venezia



Movimento naturale della popolazione

CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA - Dati ISTAT (1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Comune di Martellago



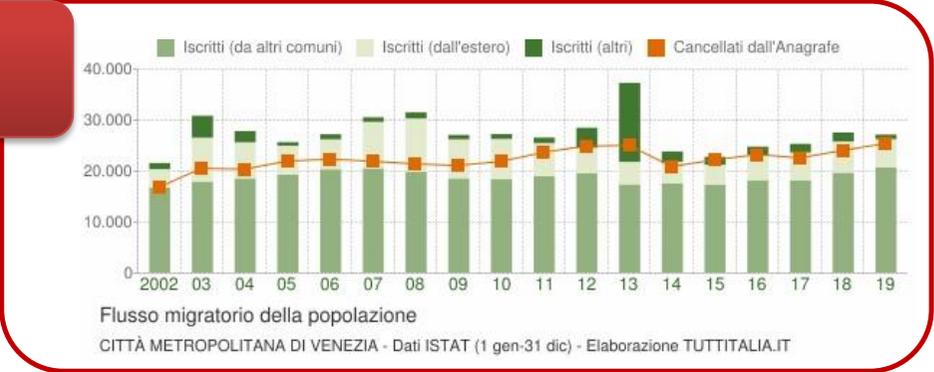
Movimento naturale della popolazione

COMUNE DI MARTELLAGO (VE) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA.IT

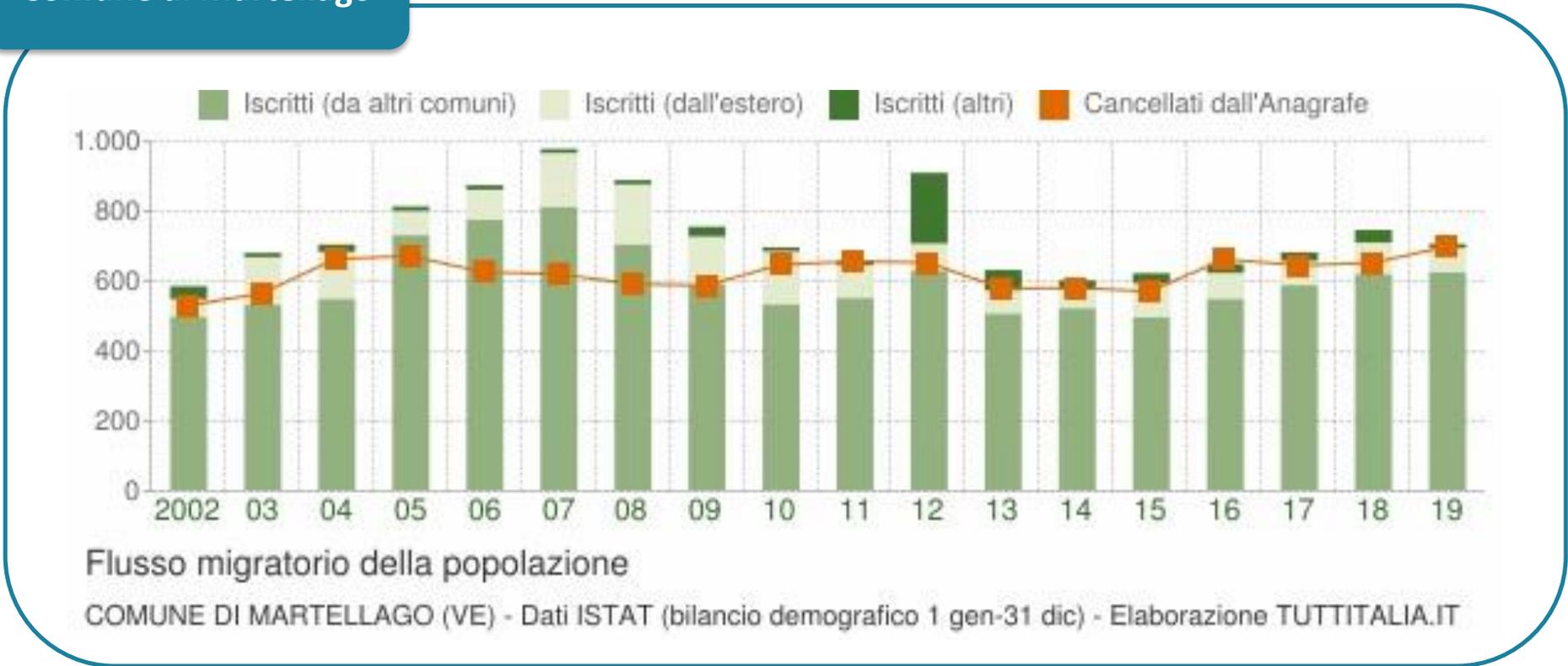
Flusso migratorio della popolazione

Comune di Martellago e Città metropolitana di Venezia – 2002-2019

Città Metropolitana di Venezia



Comune di Martellago



Flusso migratorio della popolazione

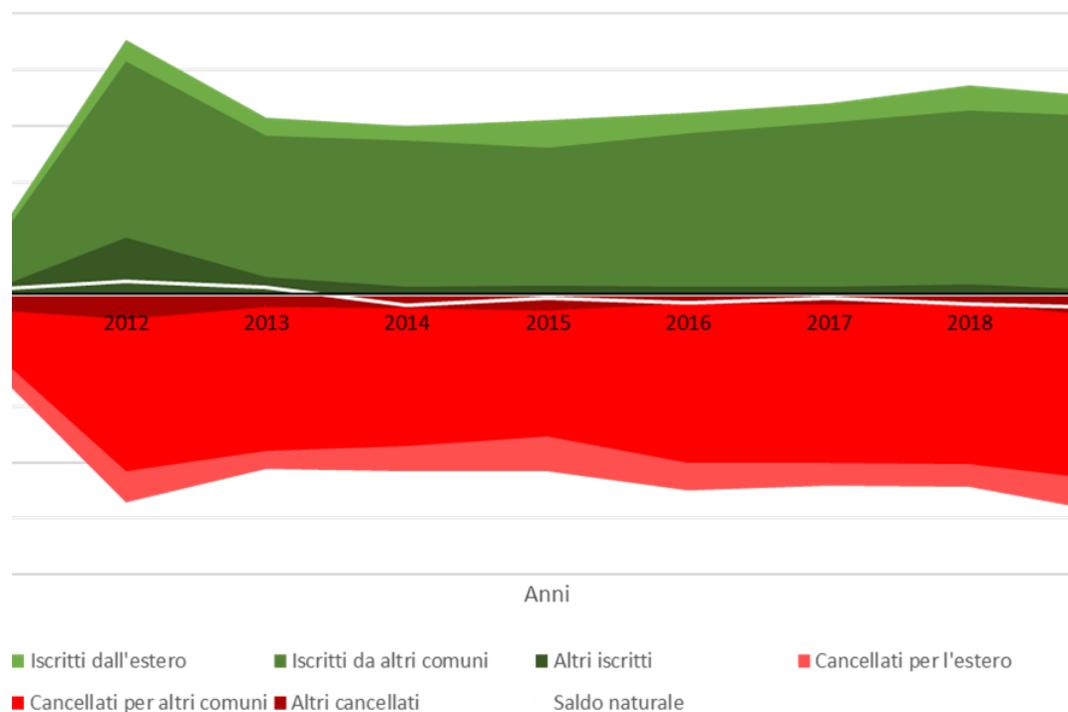
Comune di Martellago 2011-2019

In quest'ottica si riconosce come la crescita demografica del comune per quanto presente sia in una fase di rallentamento, confermato dal fatto che le proiezioni del PAT ipotizzavano una popolazione superiore alle 23000 unità. Dai dati analizzati dal PAT vigente è possibile osservare come la crescita demografica fosse stata sostenuta, fino al 2008 un saldo naturale positivo oltre che da un saldo sociale anch'esso positivo quasi tutti gli anni.

Nell'ultimo decennio, come riporta l'elaborazione dei dati ISTAT dal 2011 al 2019, l'incremento della popolazione non è più sostenuto da un saldo naturale positivo della popolazione. Esso, infatti, a partire dal 2013 diventa negativo (le morti superano le nascite), sintomo precoce di un possibile aumento dell'età media della popolazione.

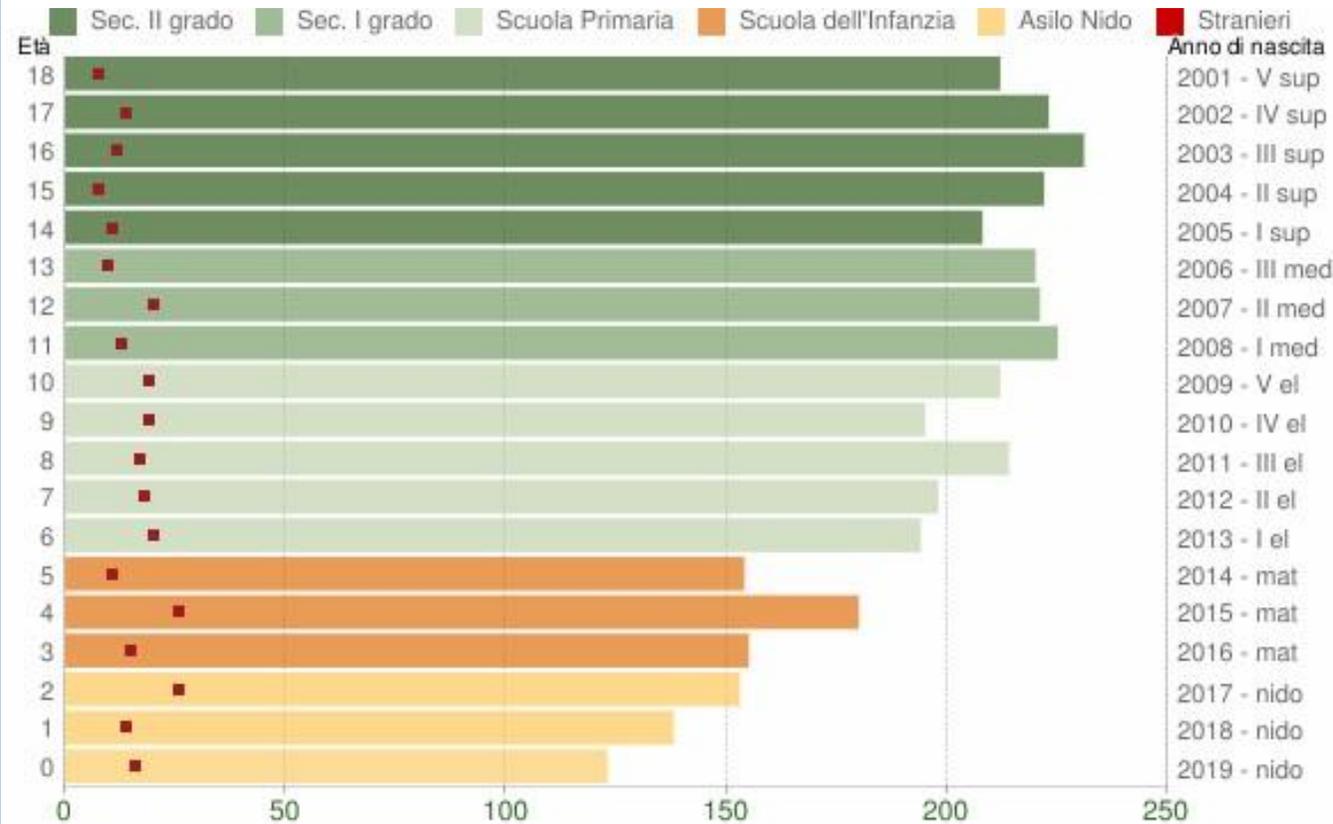
Il saldo sociale si mantiene ancora positivo anche se è da registrare il fatto che, in continuità con le analisi del PAT i movimenti della popolazione si mantengono vivaci, con numerosi movimenti fra nuovi iscritti e cancellazioni, sempre superiori alle 500 unità.

Fenomeni migratori e saldo naturale



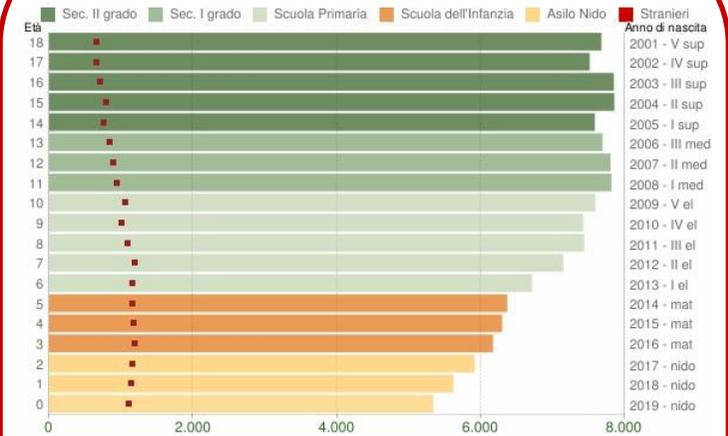
Popolazione per età scolastica

Comune di Martellago e Città metropolitana di Venezia – 2020



Popolazione per età scolastica - 2020

COMUNE DI MARTELLAGO (VE) - Dati ISTAT 1° gennaio 2020 - Elaborazione TUTTITALIA.IT



Popolazione per età scolastica - 2020

CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA - Dati ISTAT 1° gennaio 2020 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Città Metropolitana di Venezia

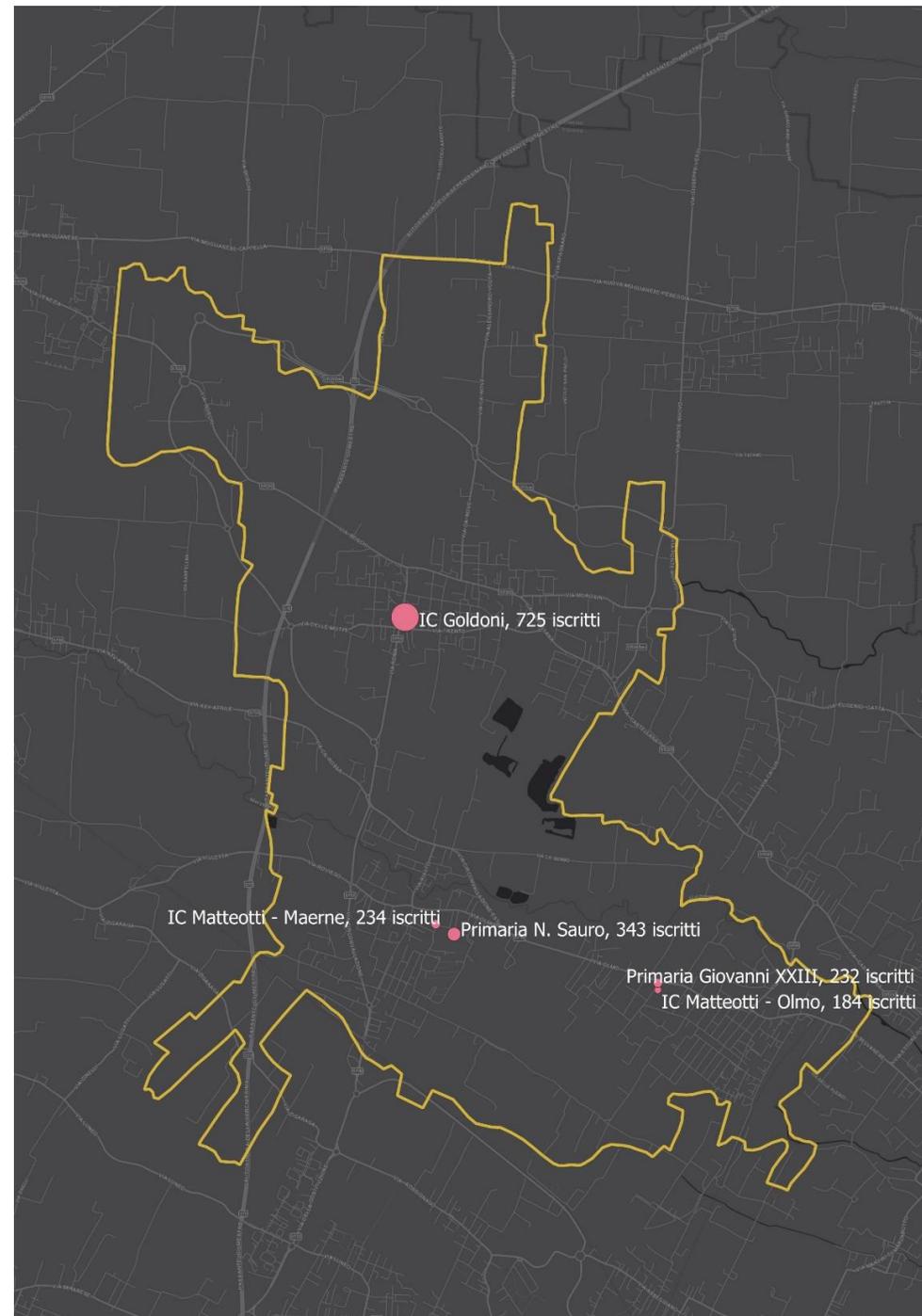
Comune di Martellago

Popolazione per età scolastica

La dotazione scolastica di Martellago

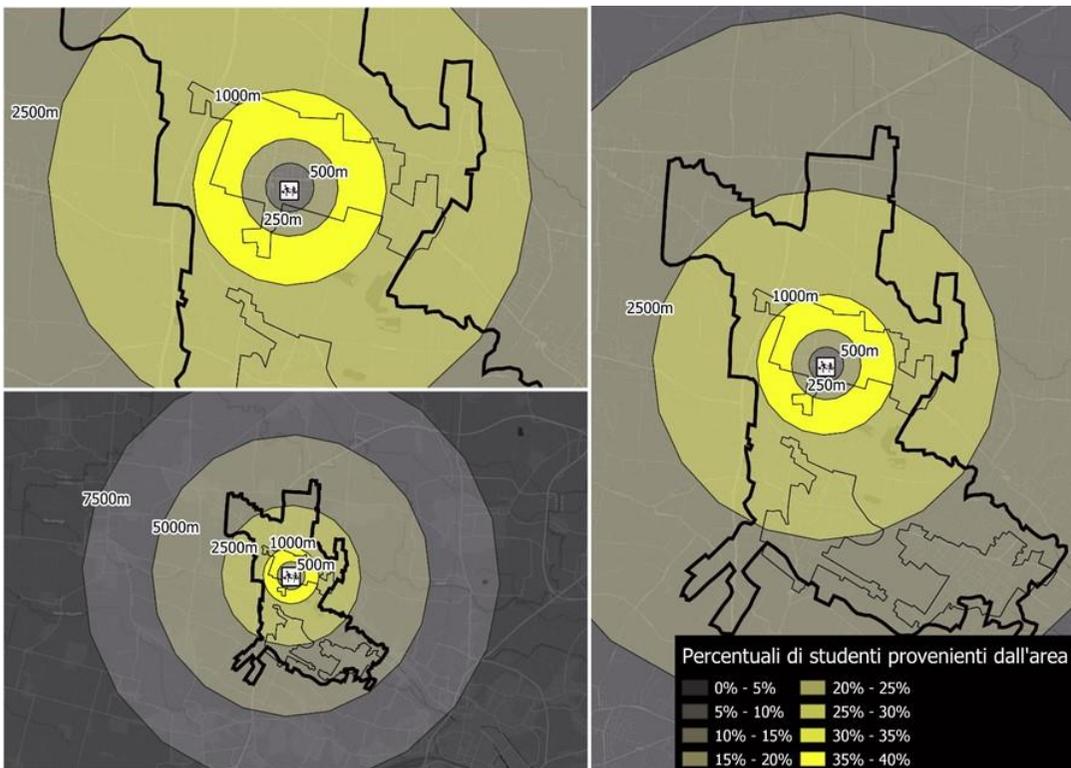
All'interno del Comune di Martellago sono presenti numerosi plessi scolastici con numeri rilevanti. L'analisi si è focalizzata sulle scuole primarie e secondarie. Le secondarie sono unicamente di primo grado dato che non sono presenti scuole di secondo grado sul territorio.

Si osserva che l'Istituto con più iscritti è quello del capoluogo, ma le due scuole di Maerne, posizionate una di fronte all'altra, non hanno numeri molto distanti da quello dell'IC Goldoni.



Popolazione per età scolastica

La dotazione scolastica di Martellago



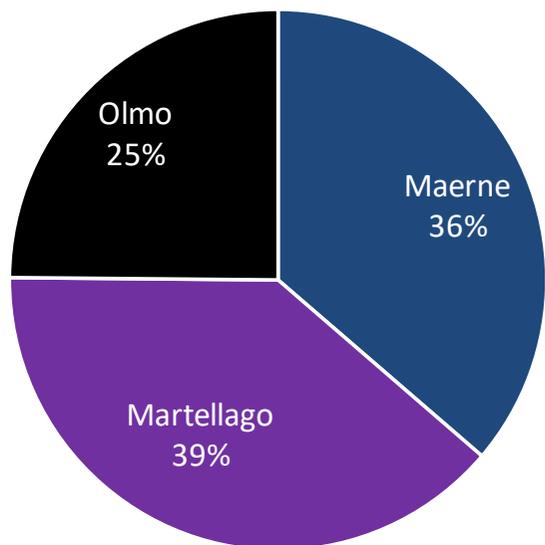
Fonte: Istituti scolastici

Fascia	Numero iscritti
250 m	54
250m ÷ 500m	105
500m ÷ 1 km	241
1 km ÷ 2.5 km	139
2.5 km ÷ 5 km	62
5 km ÷ 7.5 km	10

L'area di influenza delle scuole del territorio si estende oltre al semplice territorio comunale. Come esempio si riporta l'analisi fatta sulla scuola Goldoni di Martellago. La maggior parte degli studenti abita ad un raggio fra 500m e 1km dalla sede scolastica, ma non sono marginali i numeri dei ragazzi provenienti da fuori comune (2,5km, 5km e 7.5km). Nella mappa non sono evidenziate altre situazioni con iscritti che abitano oltre la cintura di 7.5 km, ma si considerano essere numeri marginali.

Distribuzione della popolazione fra le frazioni

Distribuzione della popolazione fra le tre frazioni del Comune



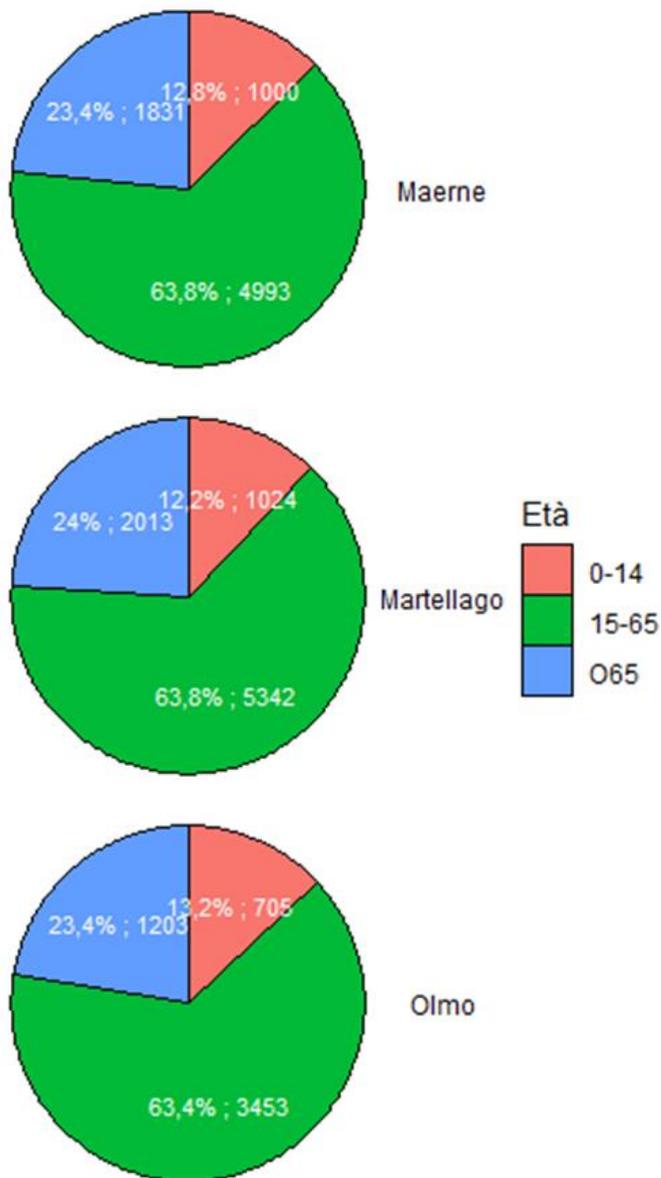
La popolazione di Martellago è distribuita principalmente su tre centri abitati, chiaramente riconoscibili nel territorio. Martellago, il capoluogo, oltre a Maerne e ad Olmo. Esistono poi altri centri abitati minori, fra cui riconosciamo Ca' Nove.

Attraverso i dati demografici messi a disposizione dal Comune di Martellago è stato costruito il grafico a fianco che riporta la distribuzione della popolazione fra le tre frazioni principali. Si osserva che il capoluogo e la frazione di Maerne hanno quasi la medesima popolazione, il centro più piccolo, Olmo, ha circa un quarto della popolazione totale.

Osserviamo quindi che la struttura del comune è caratterizzata dalla presenza di tre nuclei di simile importanza per quanto riguarda la popolazione.

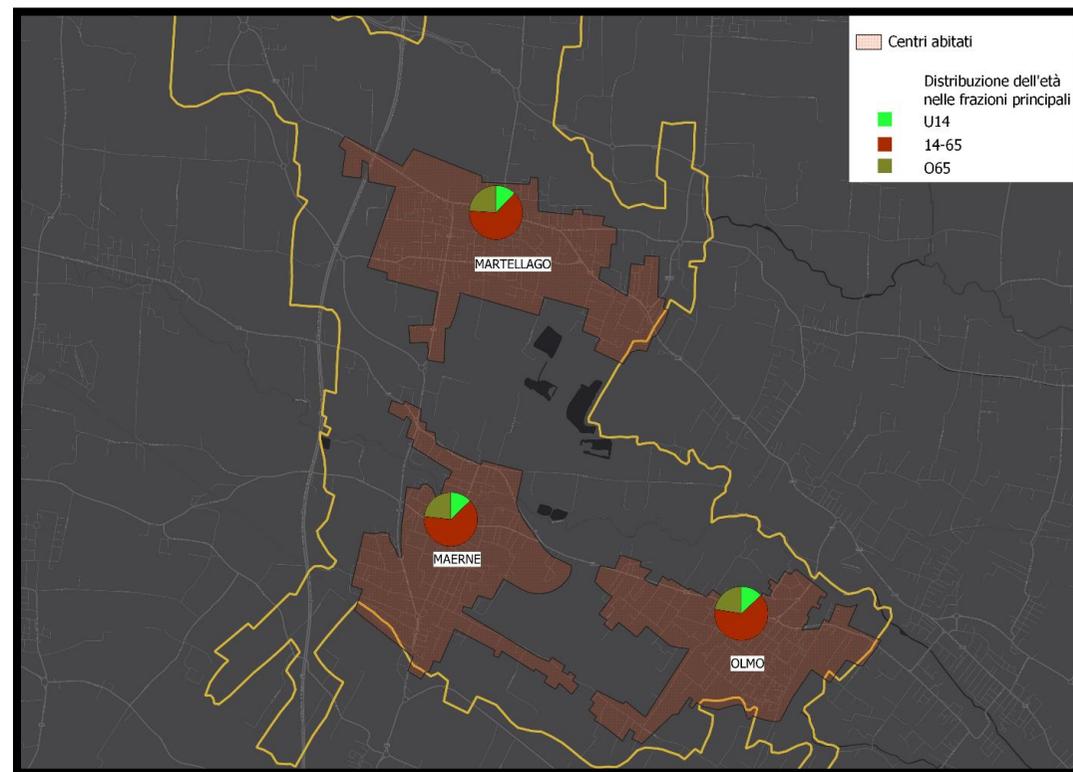
Il Comune di Martellago

L'età nelle diverse frazioni



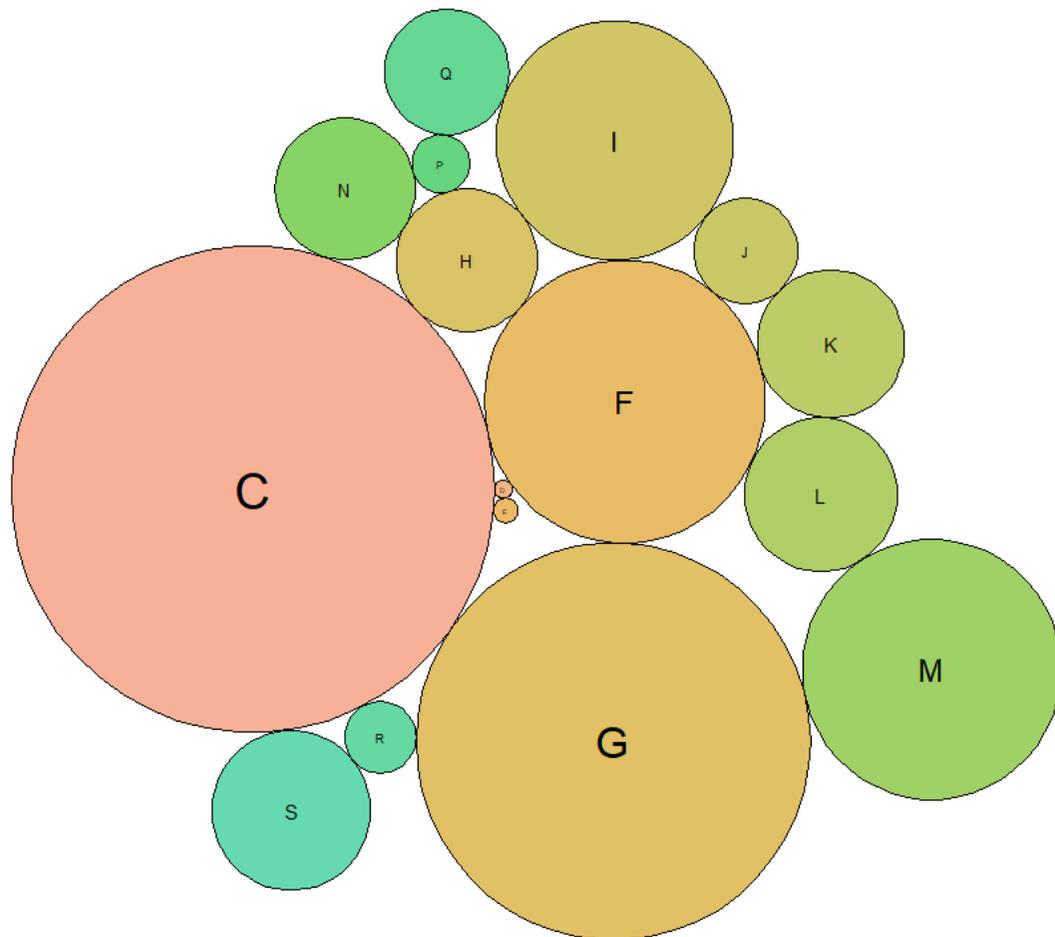
Sempre attraverso i dati forniti dal Comune si riporta anche la distribuzione per fasce d'età. Le fasce d'età in cui è stata divisa la popolazione sono tre, minori di 15 anni, fra i 15 e i 65 anni e over65. Dai dati ulteriormente organizzati per frazione si osserva che c'è una grande omogeneità fra le tre frazioni per quanto riguarda la composizione della popolazione per fasce d'età.

L'invecchiamento della popolazione, testimoniato dal calo delle nascite, rende ancora più attuale il tema del PEBA.



Il Comune di Martellago

Distribuzione degli addetti nel Comune di Martellago
Differenziazione in base ai codici ATECO



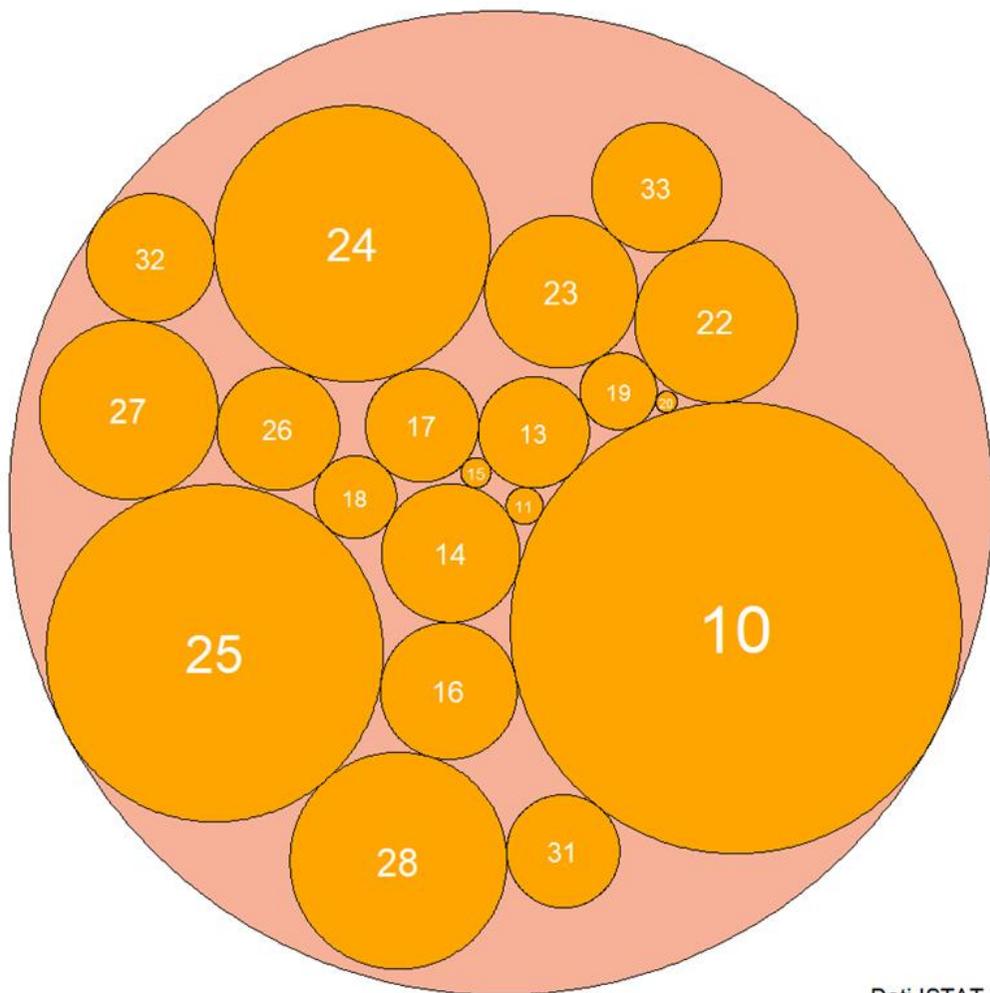
Dati ISTAT 2011

I settori più diffusi sono quello legato alle attività manifatturiere (C) e al commercio (G). Risulta rilevante anche il settore F che impegna il 10% degli addetti sul territorio, pochi in più rispetto a quelli nel settore M: attività professionali, scientifiche e tecniche.

Codice	Descrizione	Numero di attività locali	Numero di addetti delle attività locali	%
B	Estrazione di minerali da cave e miniere	0	0	0,0%
C	Attività manifatturiere	160	1450	31,7%
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	2	2	0,0%
E	Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	2	4	0,1%
F	Costruzioni	189	489	10,7%
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	340	965	21,1%
H	Trasporto e magazzinaggio	43	124	2,7%
I	Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	95	350	7,6%
J	Servizi di informazione e comunicazione	37	67	1,5%
K	Attività finanziarie e assicurative	26	134	2,9%
L	Attività immobiliari	107	145	3,2%
M	Attività professionali, scientifiche e tecniche	209	415	9,1%
N	Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	38	123	2,7%
P	Istruzione	12	21	0,5%
Q	Sanità e assistenza sociale	74	96	2,1%
R	Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	15	32	0,7%
S	Altre attività di servizi	68	156	3,4%

Il Comune di Martellago

Dettaglio delle attività manifatturiere



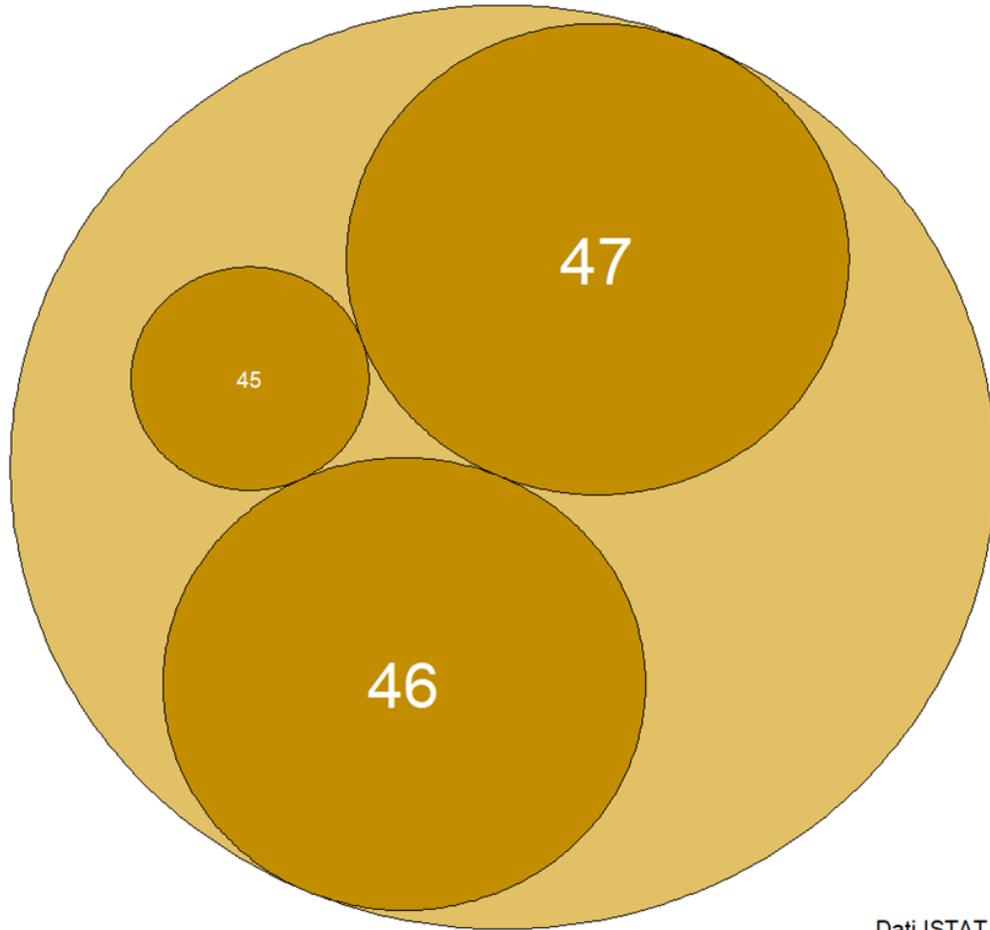
Dati ISTAT 2011

Codice	Descrizione	Numero di attività locali	Numero di addetti delle attività locali	%
10	Industrie alimentari	17	446	30,8%
11	Industria delle bevande	2	3	0,2%
12	Industria del tabacco	0	0	0,0%
13	Industrie tessili	4	27	1,8%
14	Confezione di articoli di abbigliamento, confezione di articoli in pelle e pelliccia	11	42	2,9%
15	Fabbricazione di articoli in pelle e simili	2	2	0,2%
16	Industria del legno e dei prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili), fabbricazione di articoli in paglia e materiali da intreccio	13	41	2,9%
17	Fabbricazione di carta e di prodotti di carta	1	28	1,9%
18	Stampa e riproduzione di supporti registrati	3	15	1,0%
19	Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	1	13	0,9%
20	Fabbricazione di prodotti chimici	1	1	0,1%
21	Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici	0	0	0,0%
22	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	11	58	4,0%
23	Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	7	51	3,5%
24	Metallurgia	2	167	11,5%
25	Fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature)	35	249	17,2%
26	Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e di orologi	1	33	2,3%
27	Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchiature per uso domestico non elettriche	12	70	4,8%
28	Fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca	9	103	7,1%
29	Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	0	0	0,0%
30	Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	0	0	0,0%
31	Fabbricazione di mobili	4	28	1,9%
32	Altre industrie manifatturiere	13	37	2,5%
33	Riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed apparecchiature	11	37	2,6%

Il Comune di Martellago

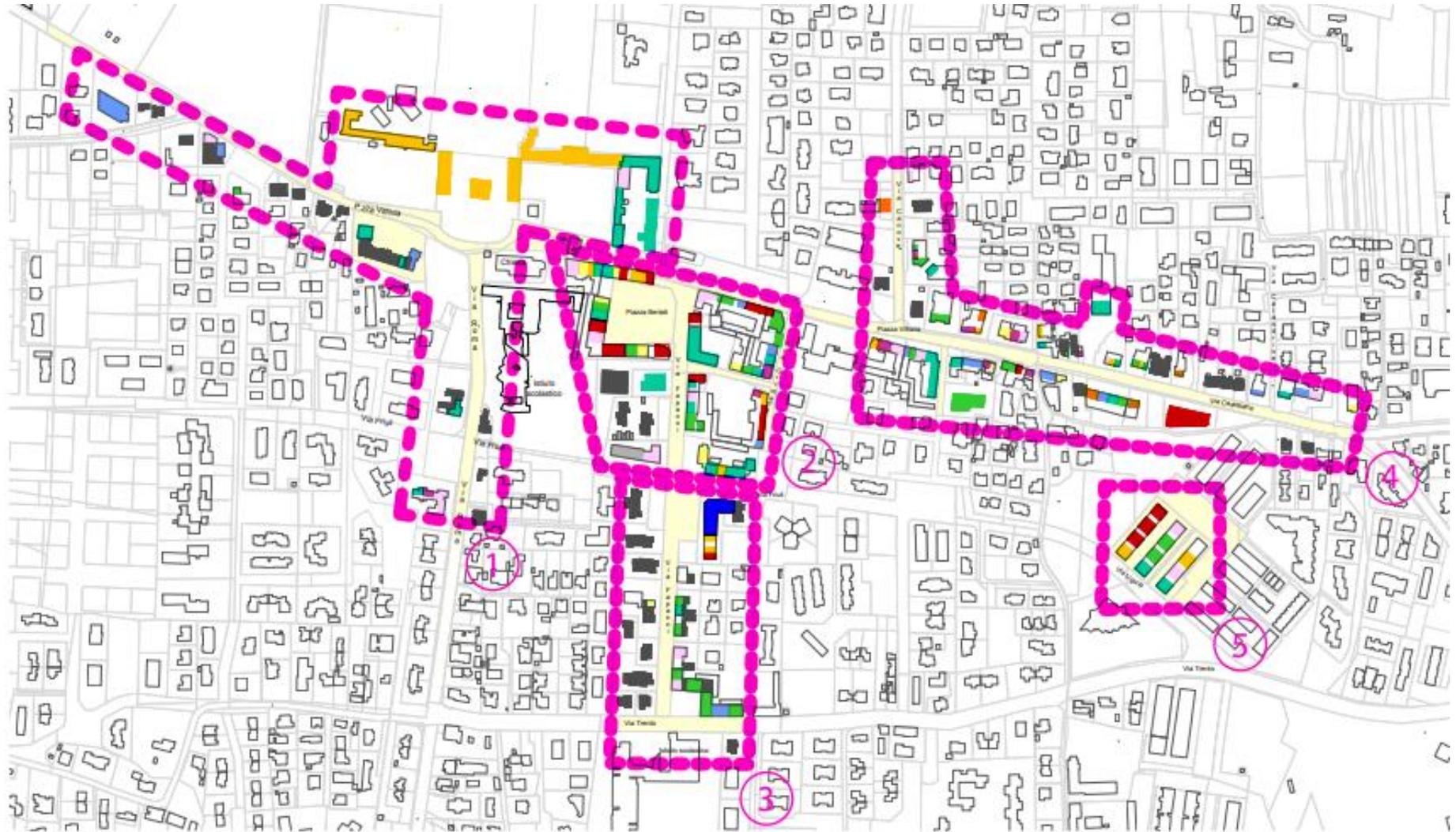
Dettaglio delle attività commercio

Differenziazione in base ai codici ATECO



Dati ISTAT 2011

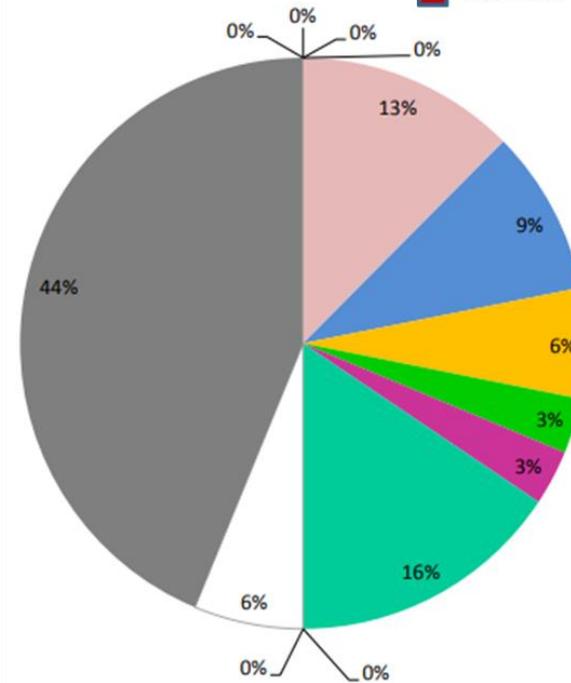
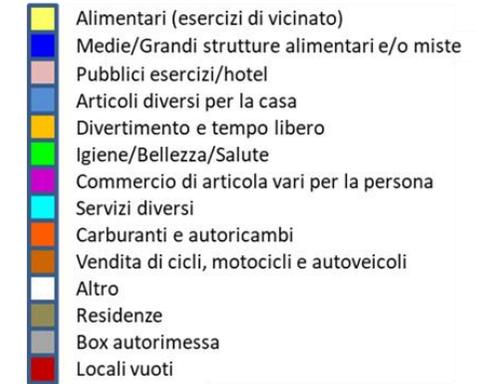
Codice	Descrizione	Numero di attività locali	Numero di addetti delle attività locali	%
45	Commercio all'ingrosso e al dettaglio e riparazione di autoveicoli e motocicli	37	101	10,4%
46	Commercio all'ingrosso (escluso quello di autoveicoli e di motocicli)	153	415	43,0%
47	Commercio al dettaglio (escluso quello di autoveicoli e di motocicli)	150	450	46,6%



Fonte: Distretto del commercio 2017

Il centro di Martellago è stato diviso in cinque segmenti per individuare i diversi servizi e le diverse attività commerciali presenti sul territorio, ad integrazione di questi settori è stata analizzata anche la zona industriale.

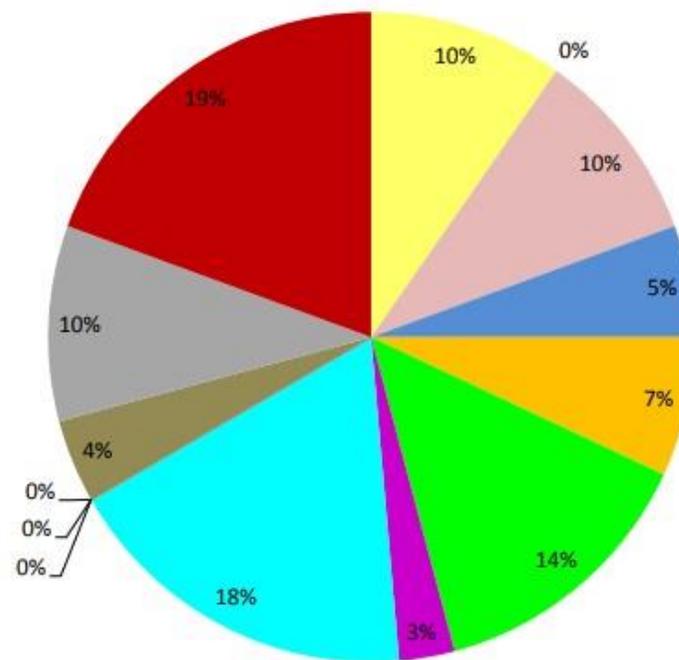
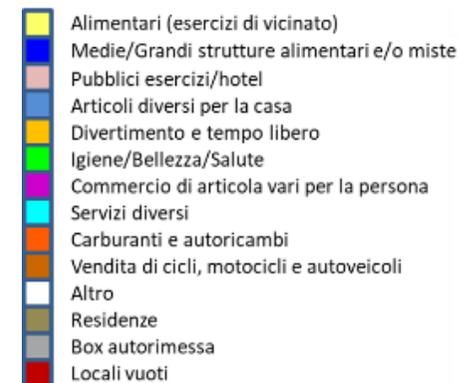
Segmento 1:



Fonte: Distretto del commercio 2017

Il primo segmento ad essere rilevato del capoluogo presenta soprattutto residenze e servizi vari. In questa area spiccano i pubblici esercizi oltre che al divertimento e al tempo libero.

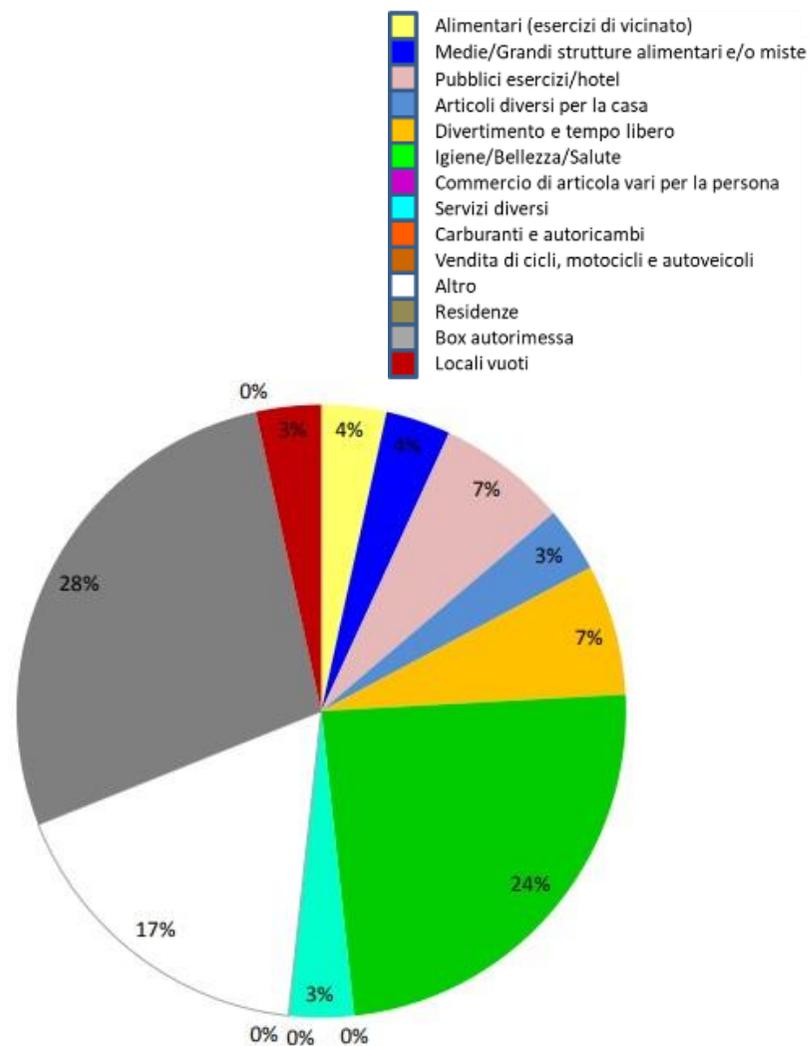
Segmento 2:



Fonte: Distretto del commercio 2017

Quest'area centrale del centro di Martellago presenta un quinto dei locali inutilizzati oltre che ad un mix commerciale molto vario.

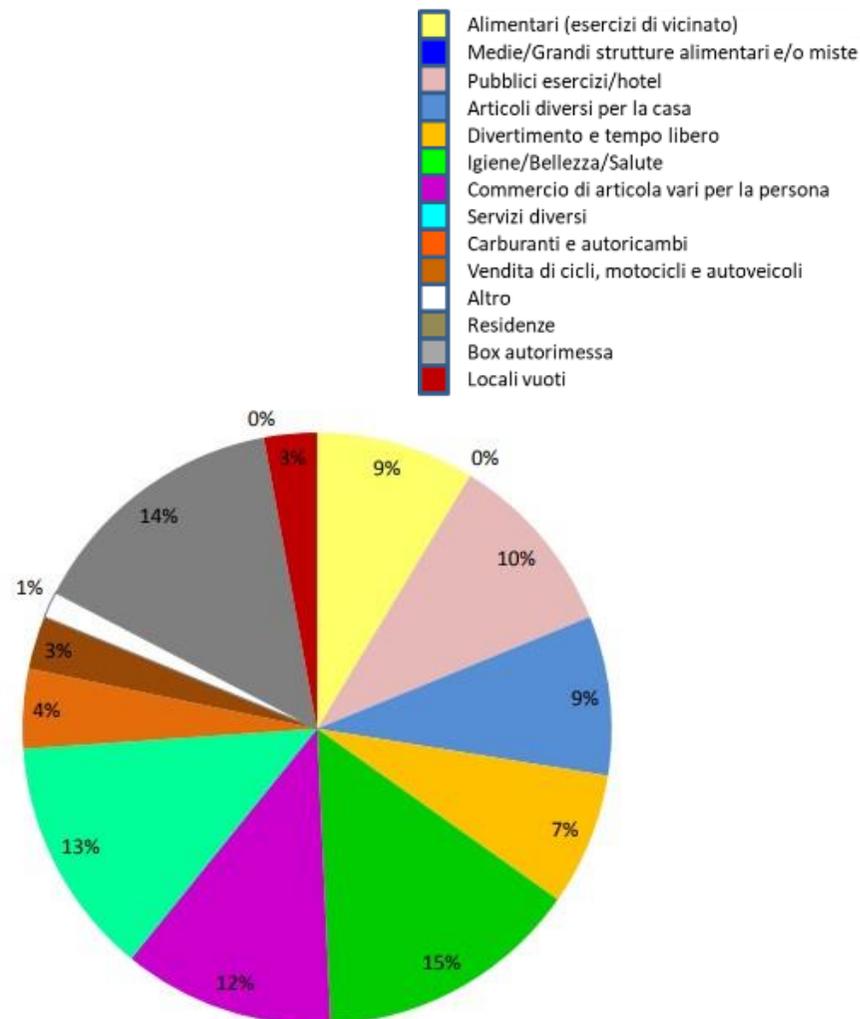
Segmento 3:



Fonte: Distretto del commercio 2017

Questa zona rilevata ha carattere soprattutto residenziale oltre che presentare un supermercato e aree destinate a commercio e servizi legate all'igiene, bellezza e salute.

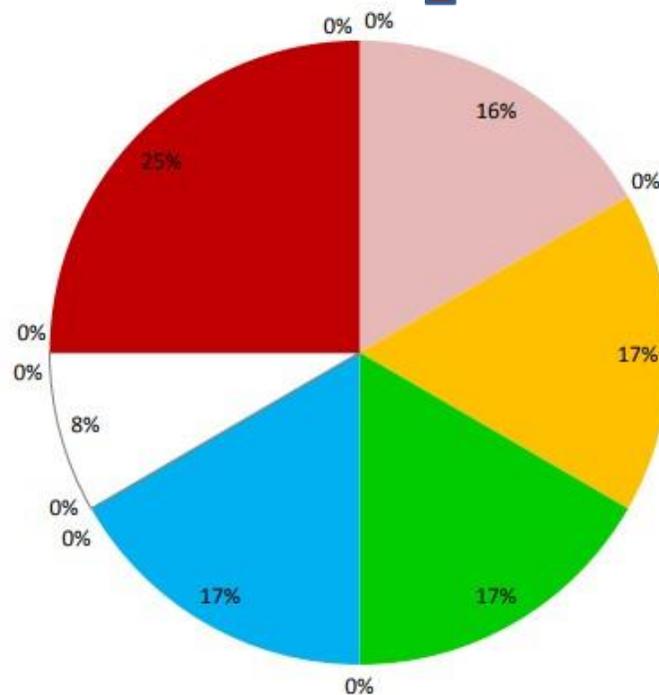
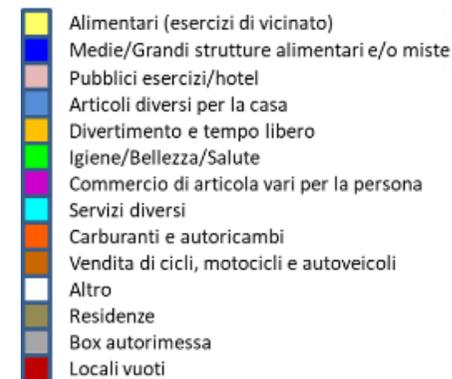
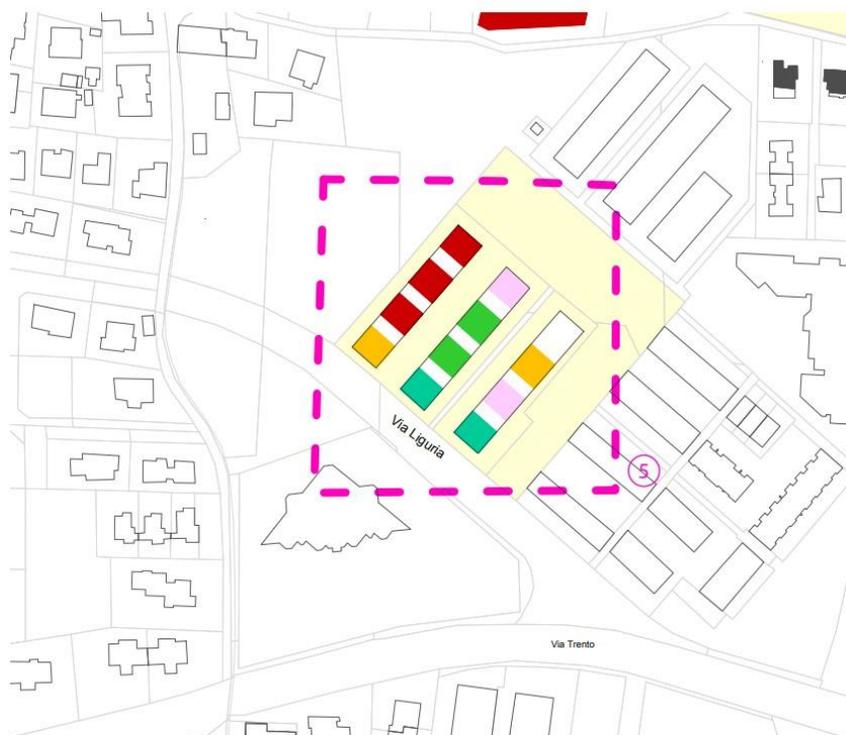
Segmento 4:



Fonte: Distretto del commercio 2017

Questo segmento del capoluogo presenta una mescolanza di attività molto diverse fra loro. Si spazia dall'igiene-bellezza-salute, ai negozi di alimentari di vicinato, passando per il commercio di articoli per la persona e la vendita di cicli, motocicli o autoveicoli.

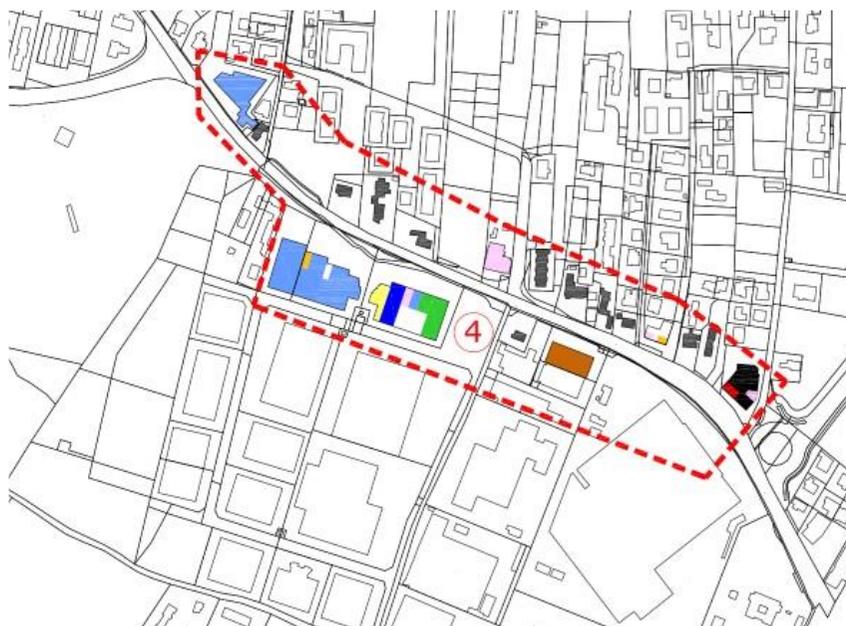
Segmento 5:



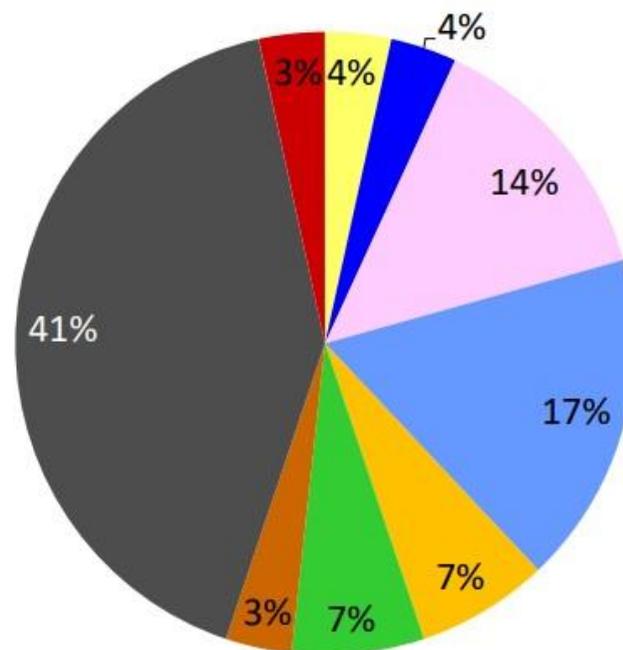
Fonte: Distretto del commercio 2017

L'ultima zona del centro di Martellago, la più ridotta di dimensioni, presenta un quarto dei locali vuoti, oltre che a locali destinati al tempo libero e pubblici esercizi.

Segmento 5:

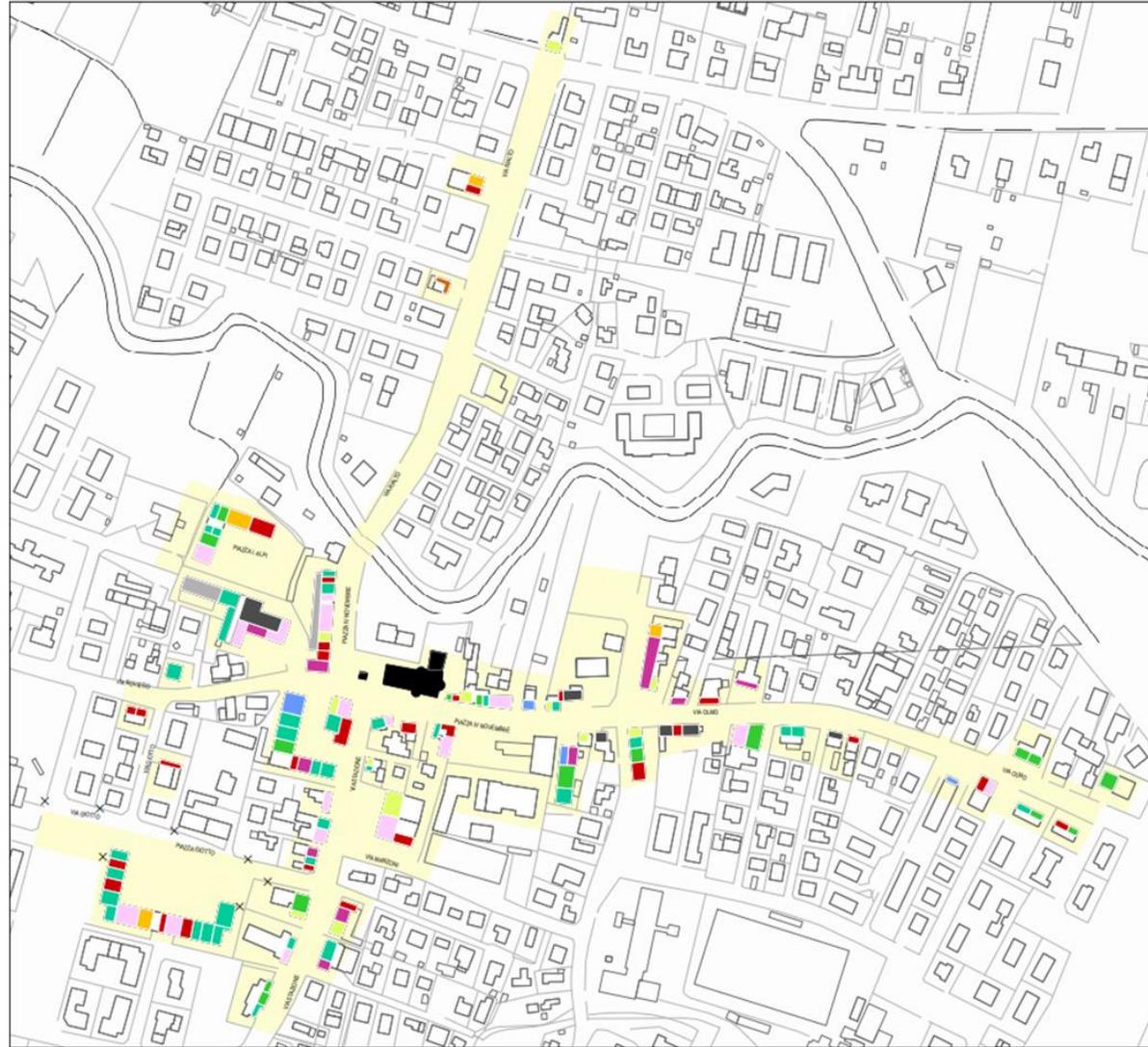


- Alimentari (esercizi di vicinato)
- Medie/Grandi strutture alimentari e/o miste
- Publici esercizi/hotel
- Articoli diversi per la casa
- Divertimento e tempo libero
- Igiene/Bellezza/Salute
- Commercio di articoli vari per la persona
- Servizi diversi
- Carburanti e autoricambi
- Vendita di cicli, motocicli e autoveicoli
- Altro
- Residenze
- Box autorimessa
- Locali vuoti



Fonte: Distretto del commercio 2017

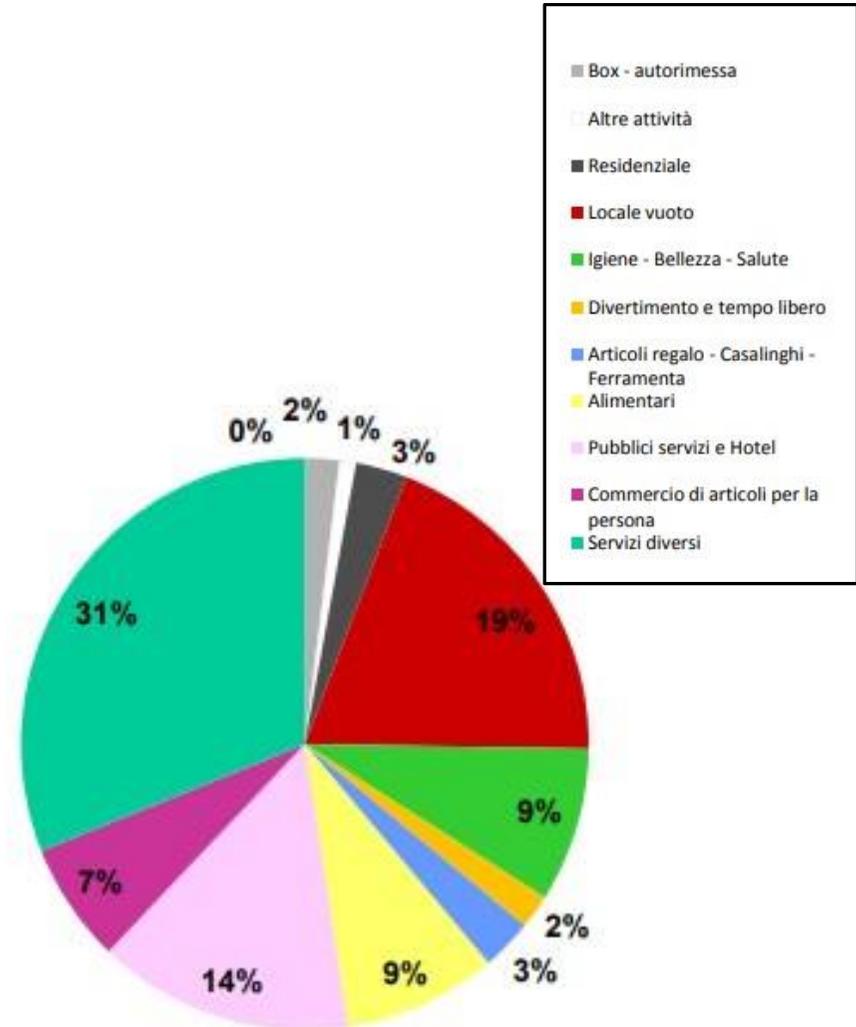
La zona industriale di Martellago presenta un numero rilevante di residenze, oltre il 40%. Altre attività molto presenti sono gli articoli per la casa e i pubblici esercizi.



Fonte: Distretto del commercio 2017

Il centro di Maerne è stato diviso in tre segmenti per individuare i diversi servizi e le diverse attività commerciali presenti sul territorio

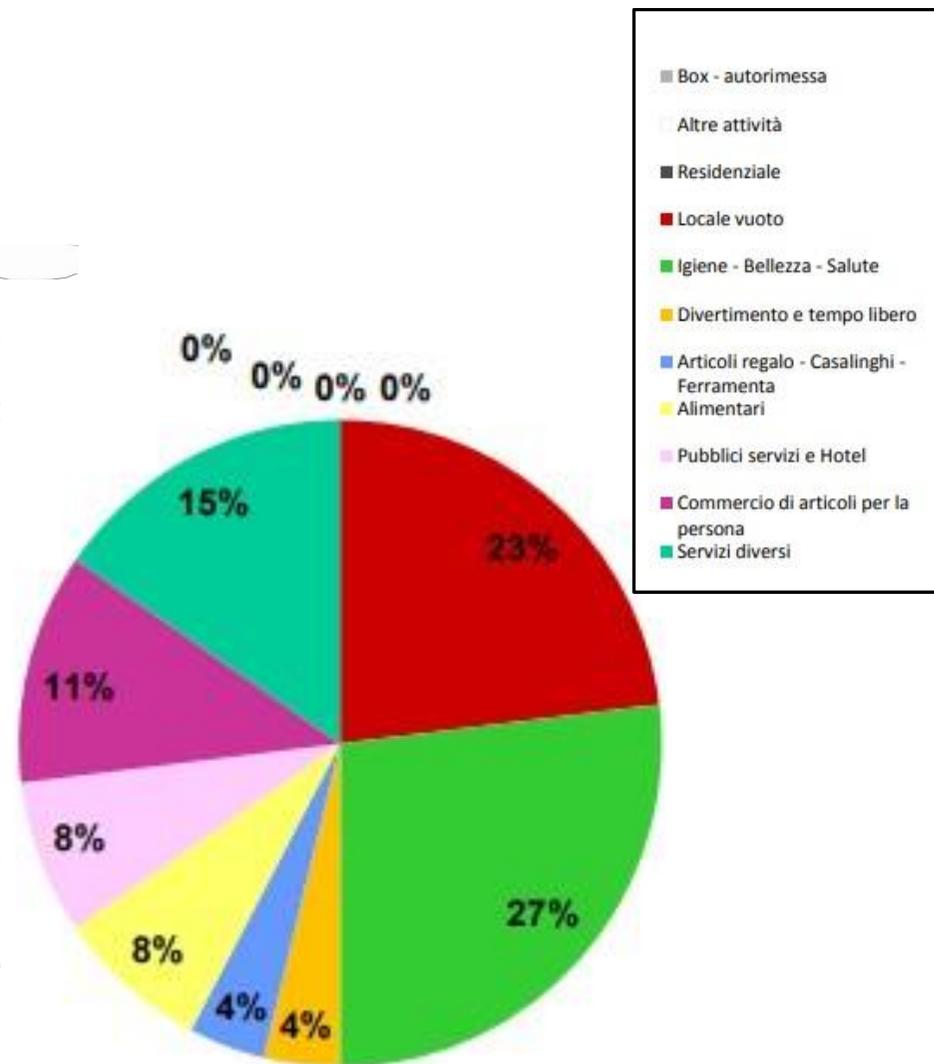
Segmento 1:



Fonte: Distretto del commercio 2017

La prima zona, di gran lunga la più grande presenta numerosi locali vuoti, quasi un quinto del totale. Pubblici servizi e hotel occupano il 14% dell'area seguiti da igiene-bellezza-salute e da negozi di alimentari. Fra i locali analizzati la residenzialità è ridotta.

Segmento 2:



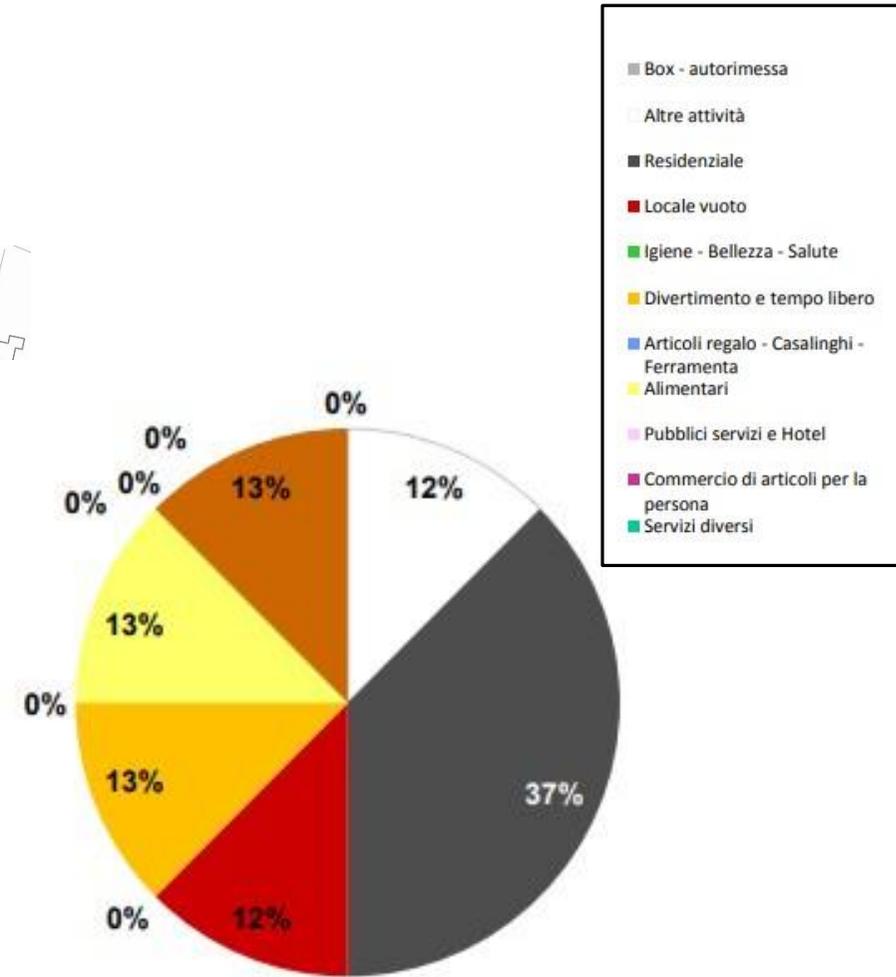
Fonte: Distretto del commercio 2017

Il secondo segmento presenta ancora un numero rilevante di locali vuoti, di negozi e servizi legati ad igiene, bellezza e salute. Il commercio di articolo per la persona occupa l'11% dei locali rilevati.

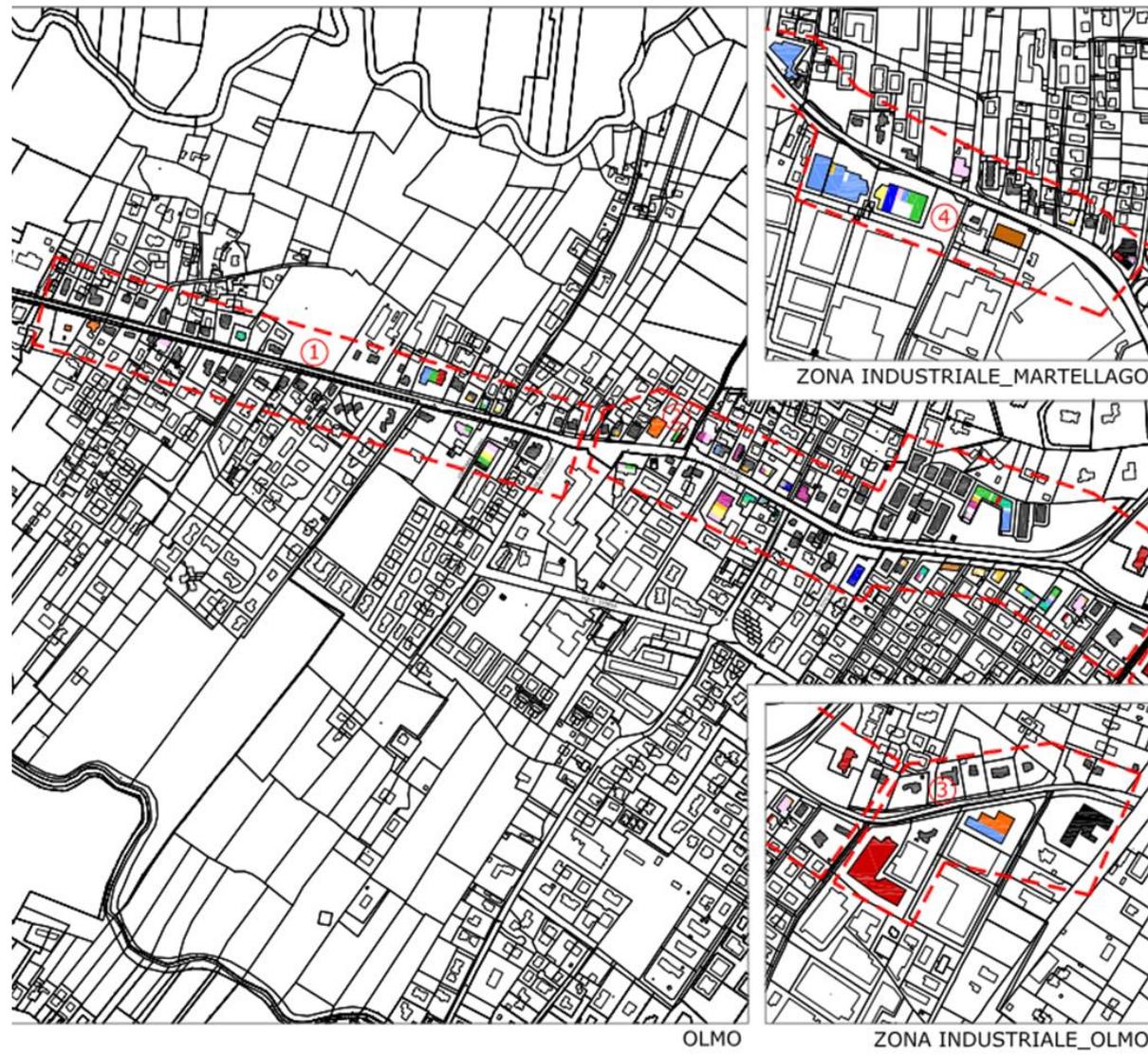
Segmento 3:



Fonte: Distretto del commercio 2017



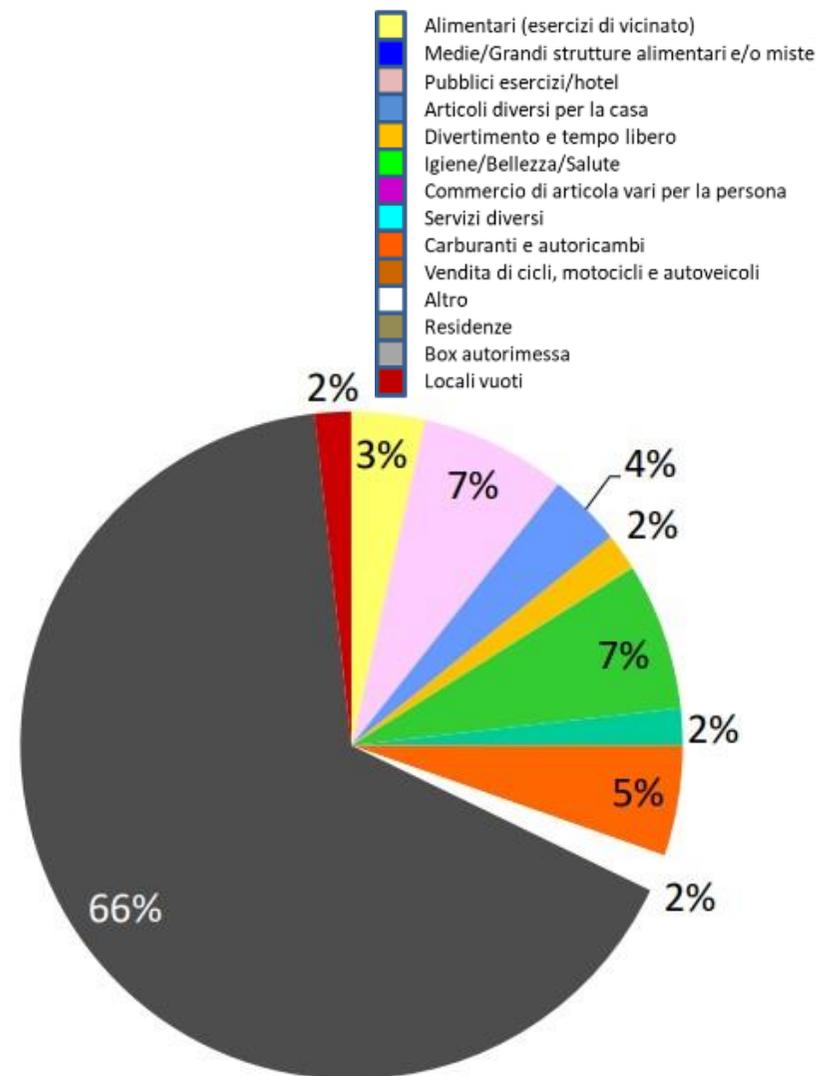
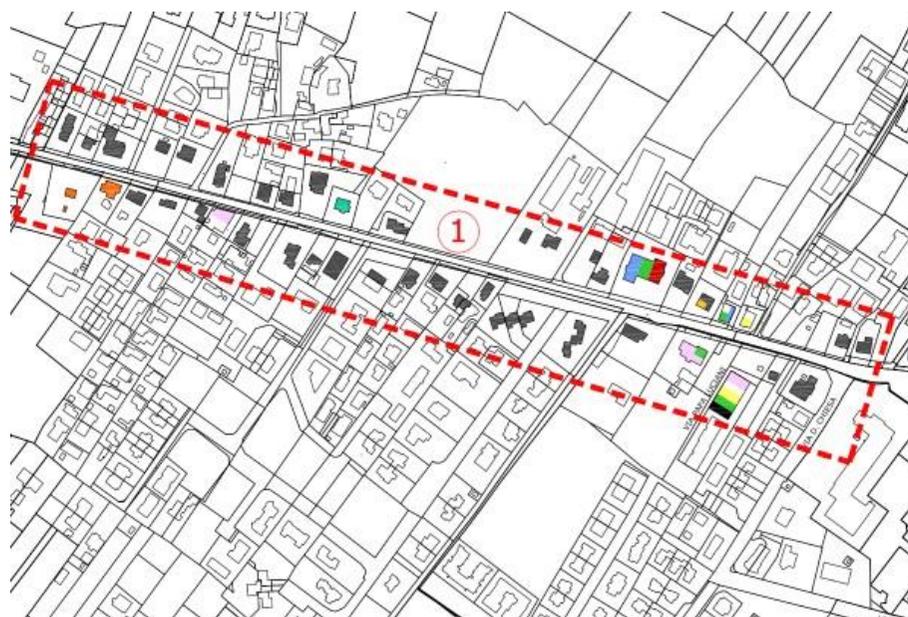
Infine questo segmento presenta un uso del suolo più residenziale e legato al divertimento e al tempo libero.



Fonte: Distretto del commercio 2017

Il centro di Olmo è stato diviso in cinque segmenti per individuare i diversi servizi e le diverse attività commerciali presenti sul territorio.

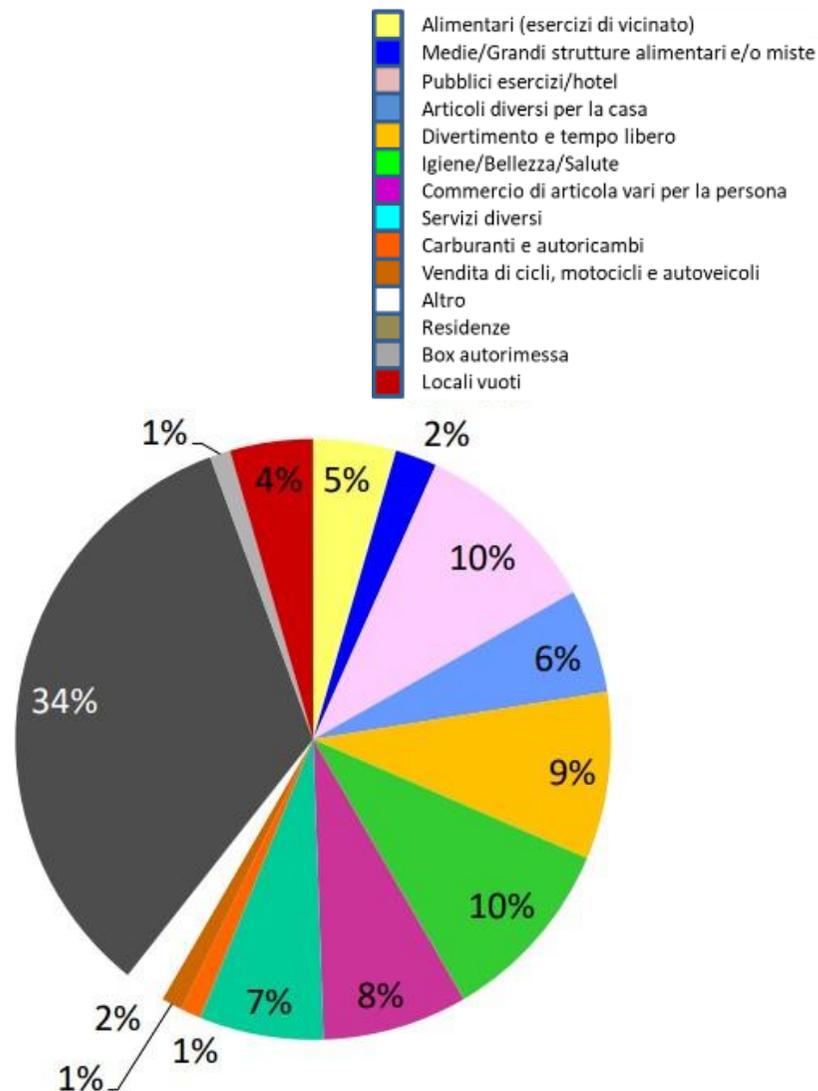
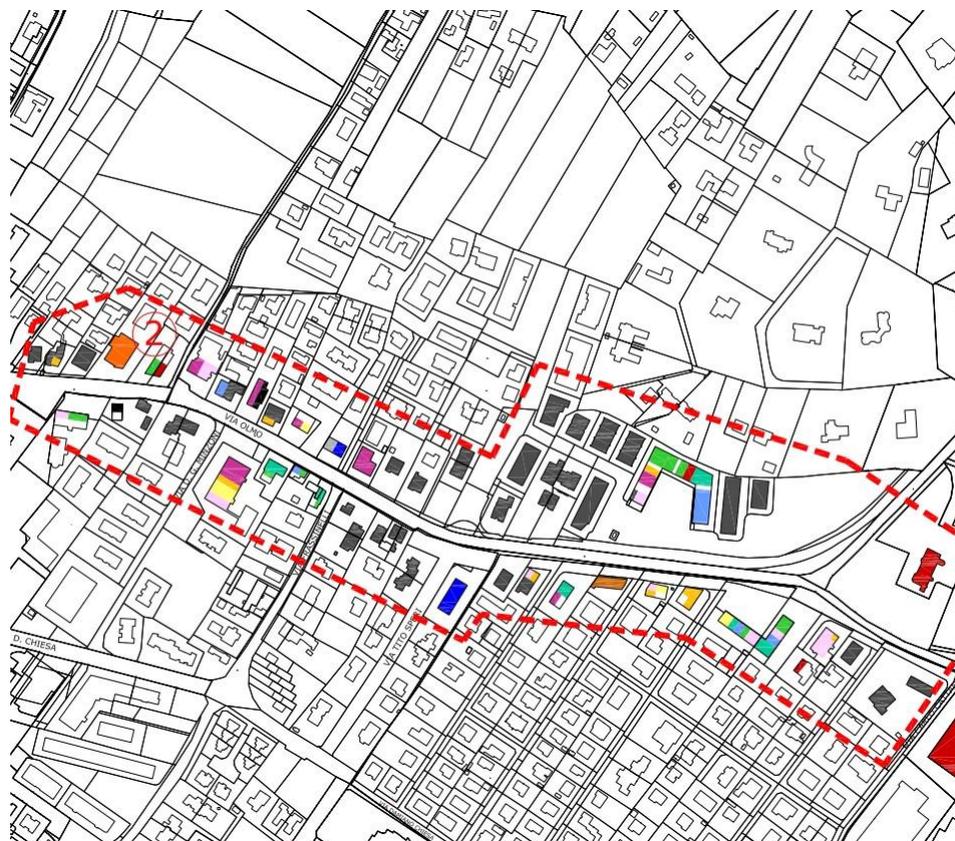
Segmento 1:



Fonte: Distretto del commercio 2017

Olmo, in questo primo tratto analizzato presenta soprattutto residenze e i servizi commerciali iniziano nel tratto più ad est.

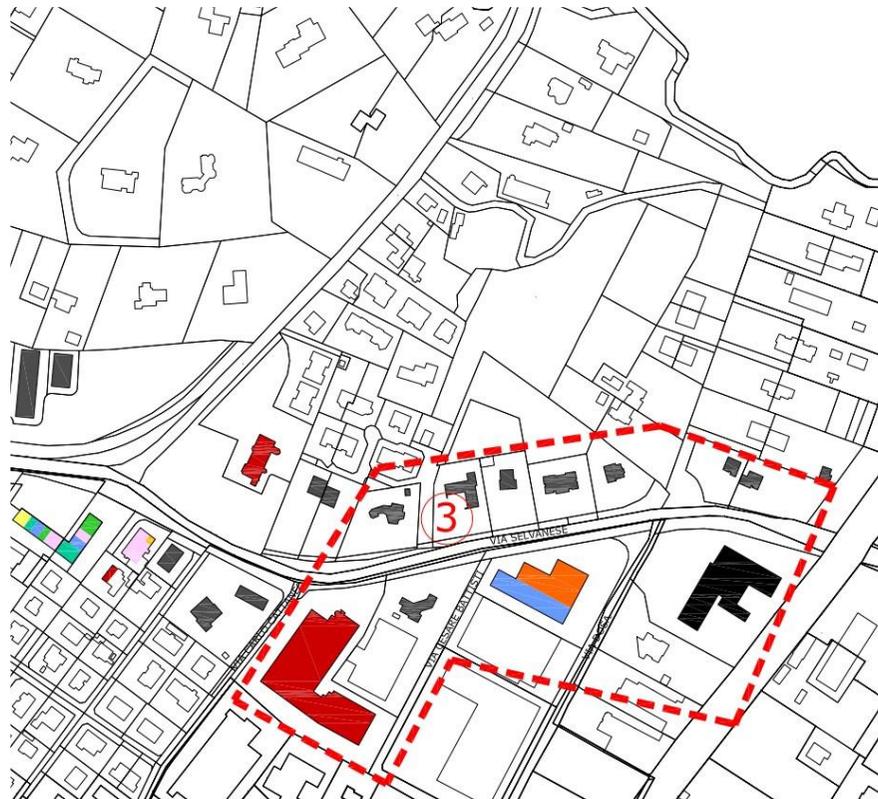
Segmento 2:



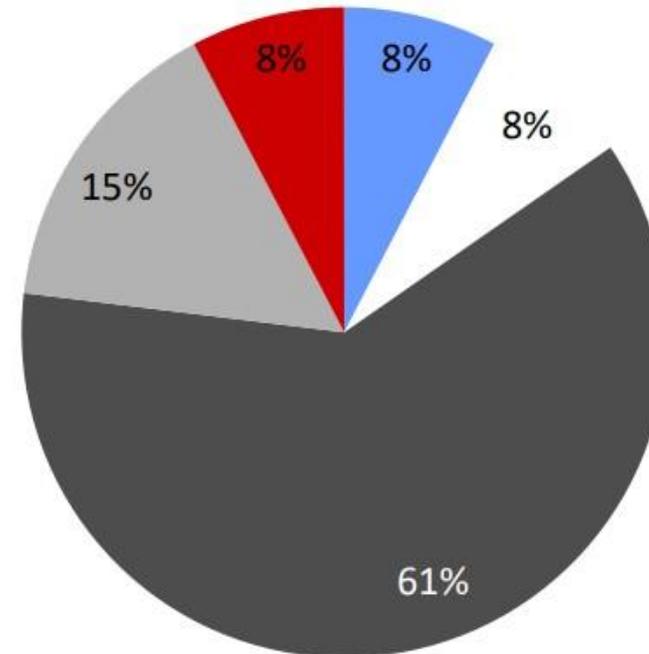
Fonte: Distretto del commercio 2017

Il centro di Olmo, anche in questo secondo tratto presenta un gran numero di residenze mescolate a servizi commerciali di vario genere, con tutte le categorie rilevate presenti.

Segmento 3:



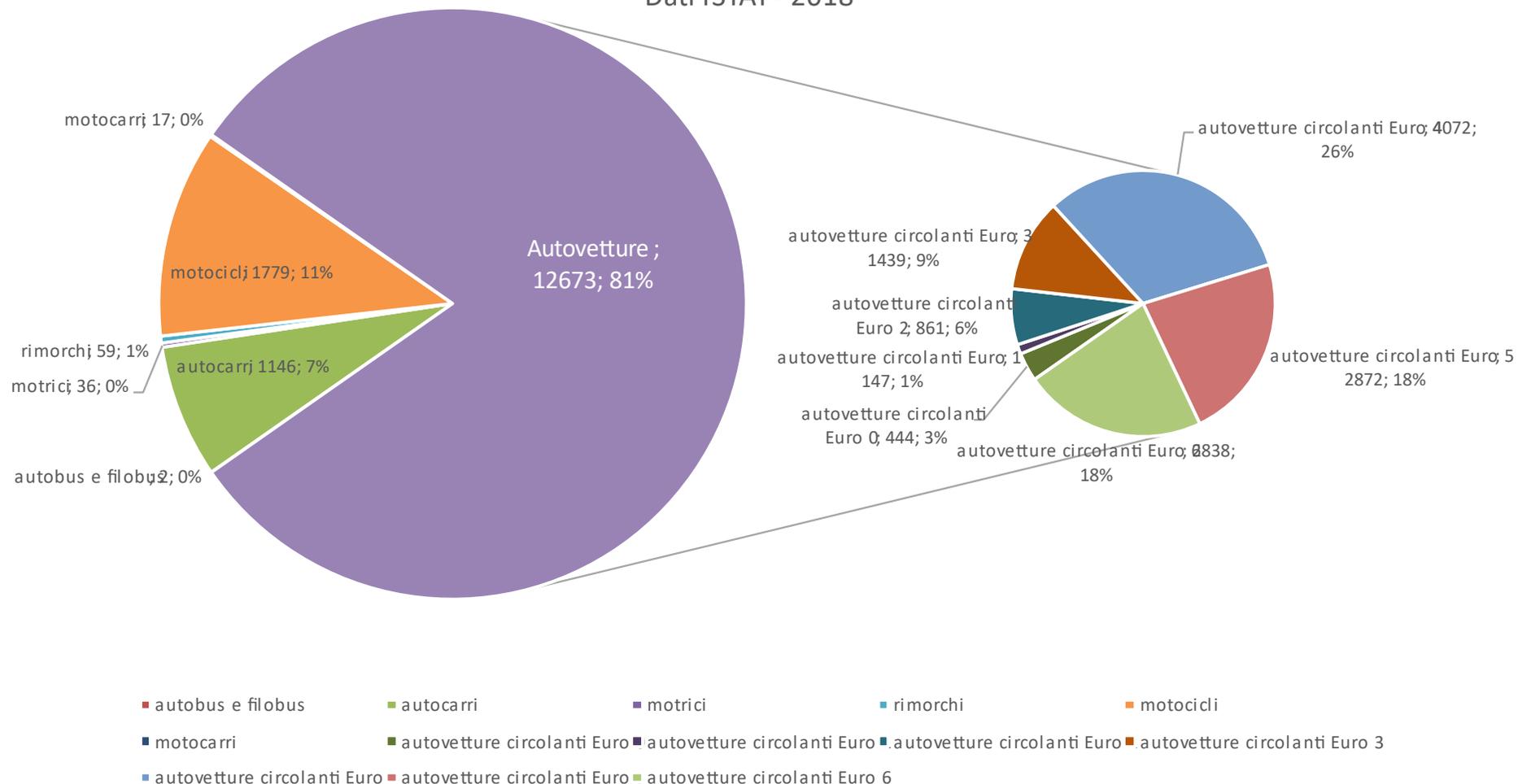
- Alimentari (esercizi di vicinato)
- Medie/Grandi strutture alimentari e/o miste
- Publici esercizi/hotel
- Articoli diversi per la casa
- Divertimento e tempo libero
- Igiene/Bellezza/Salute
- Commercio di articoli vari per la persona
- Servizi diversi
- Carburanti e autoricambi
- Vendita di cicli, motocicli e autoveicoli
- Altro
- Residenze
- Box autorimessa
- Locali vuoti



Fonte: Distretto del commercio 2017

Anche l'ultimo segmento di Olmo presenta un carattere prettamente residenziale.

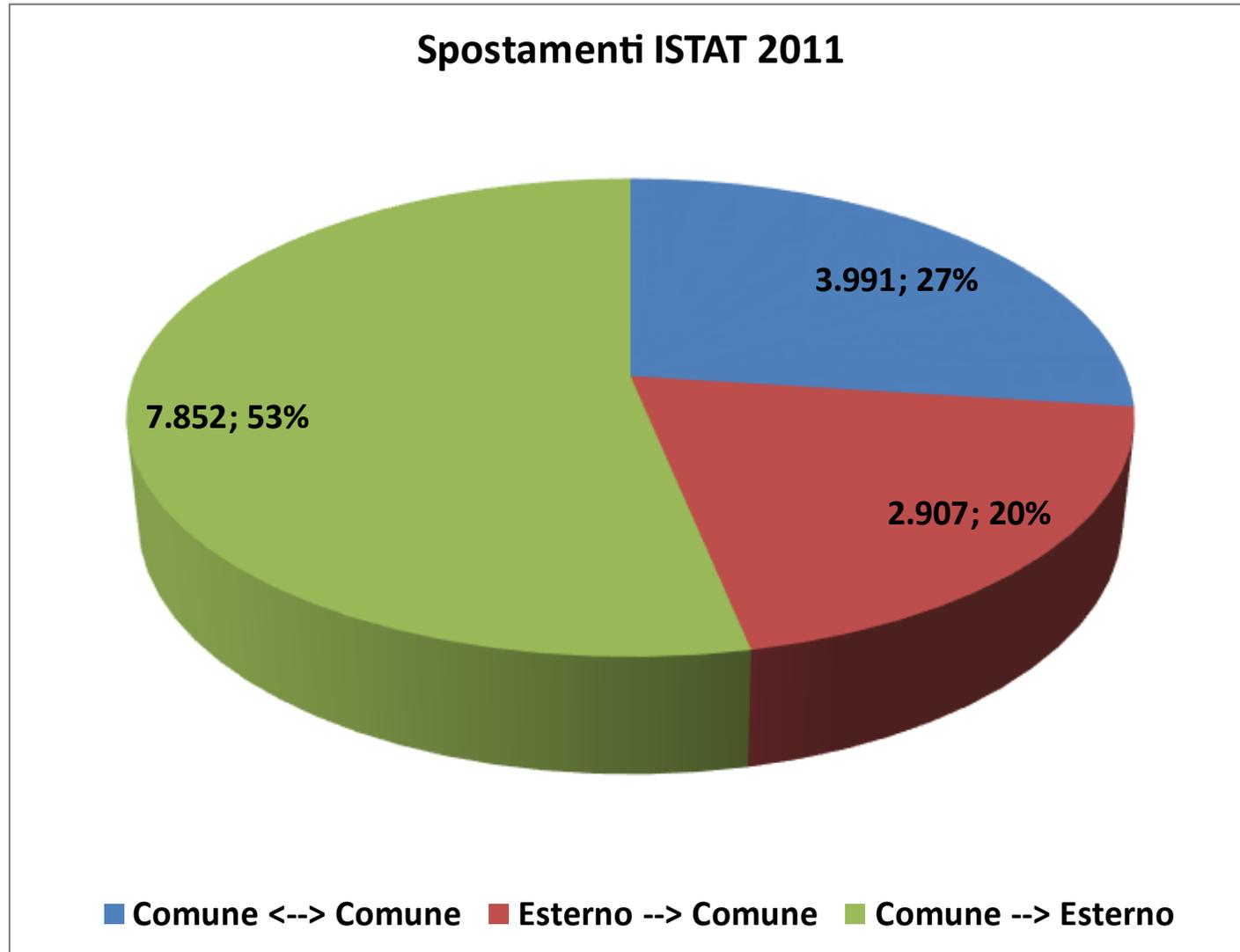
Parco veicolare del Comune di Martellago
Dati ISTAT - 2018



Il parco veicolare del Comune di Martellago è dominato dalle autovetture, oltre l'80% dei veicoli. Di queste si osservano dati confrontanti riguardo la loro efficienza, quasi una su cinque è un Euro 6 e oltre un terzo è Euro 5 o superiore. L'11 per cento dei veicoli sono motocicli e l'unica altra categoria rilevante è quella degli autocarri, con oltre un migliaio di veicoli.

Spostamenti di scambio

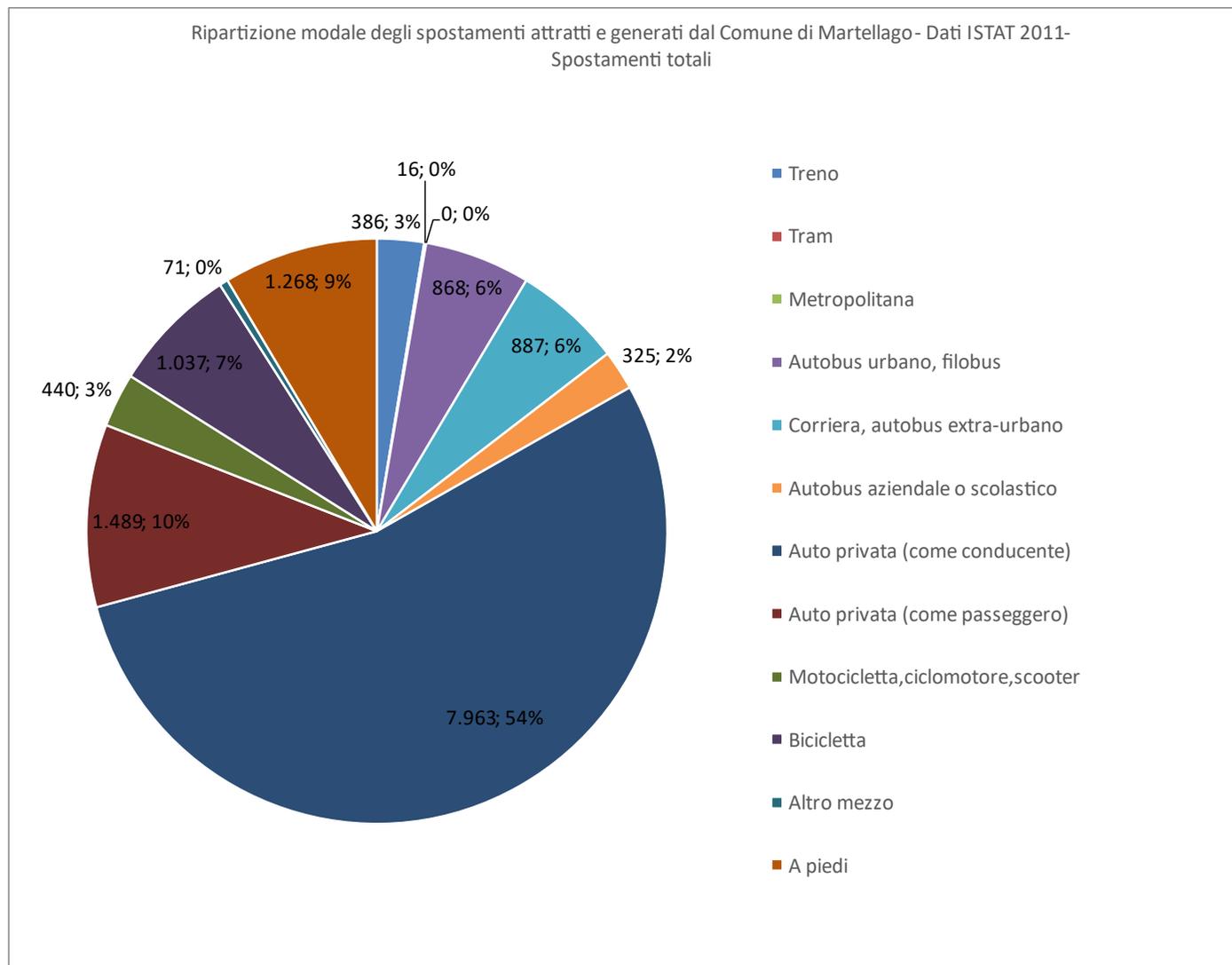
Motivo Lavoro e Studio



Comune di Martellago è soprattutto un generatore di spostamenti per lavoro e studio.

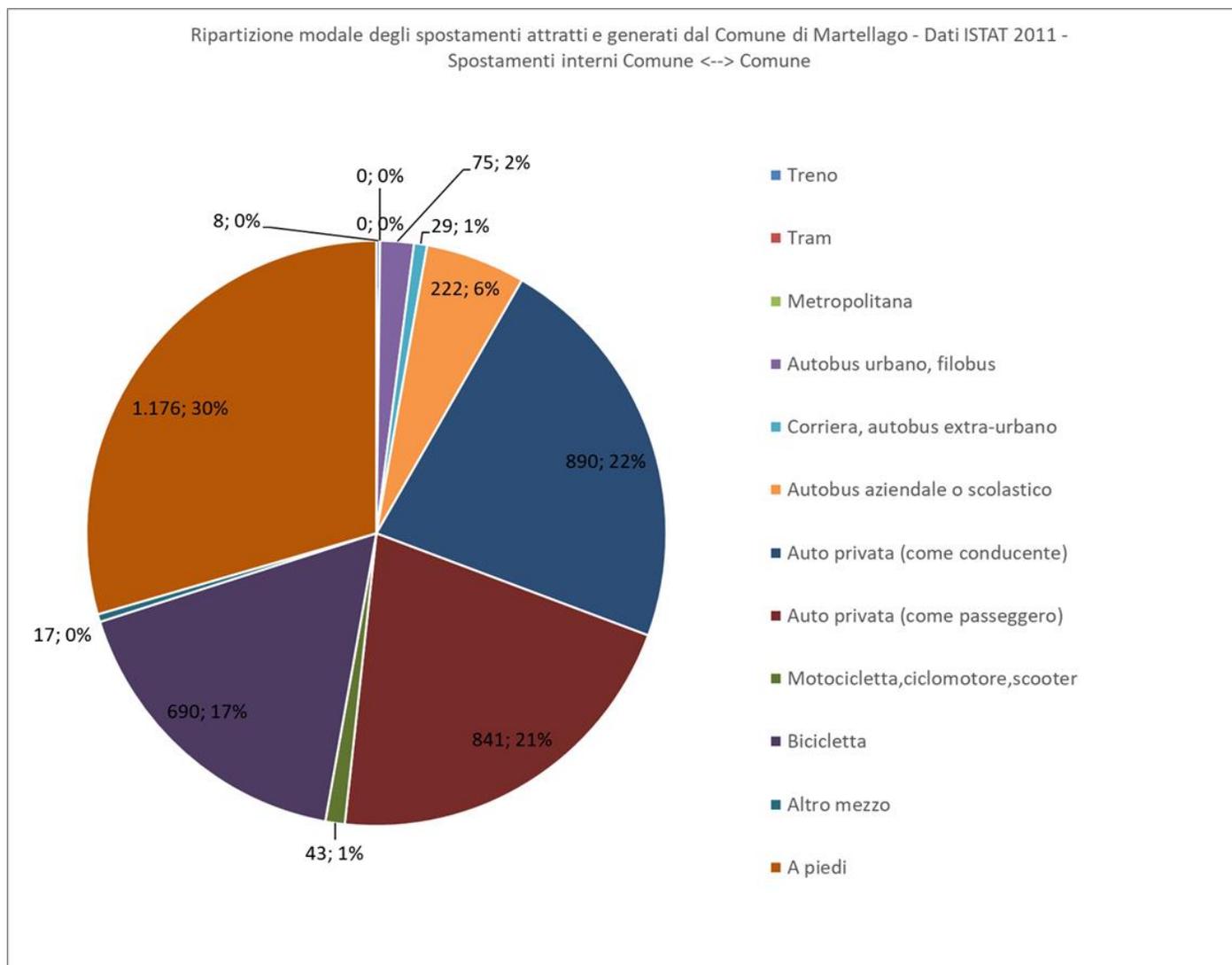
NB non sono riportati i dati degli spostamenti di attraversamento

Motivo Lavoro e Studio – Spostamenti totali



Il mezzo utilizzato principalmente è l'auto privata come conducente e come passeggero.

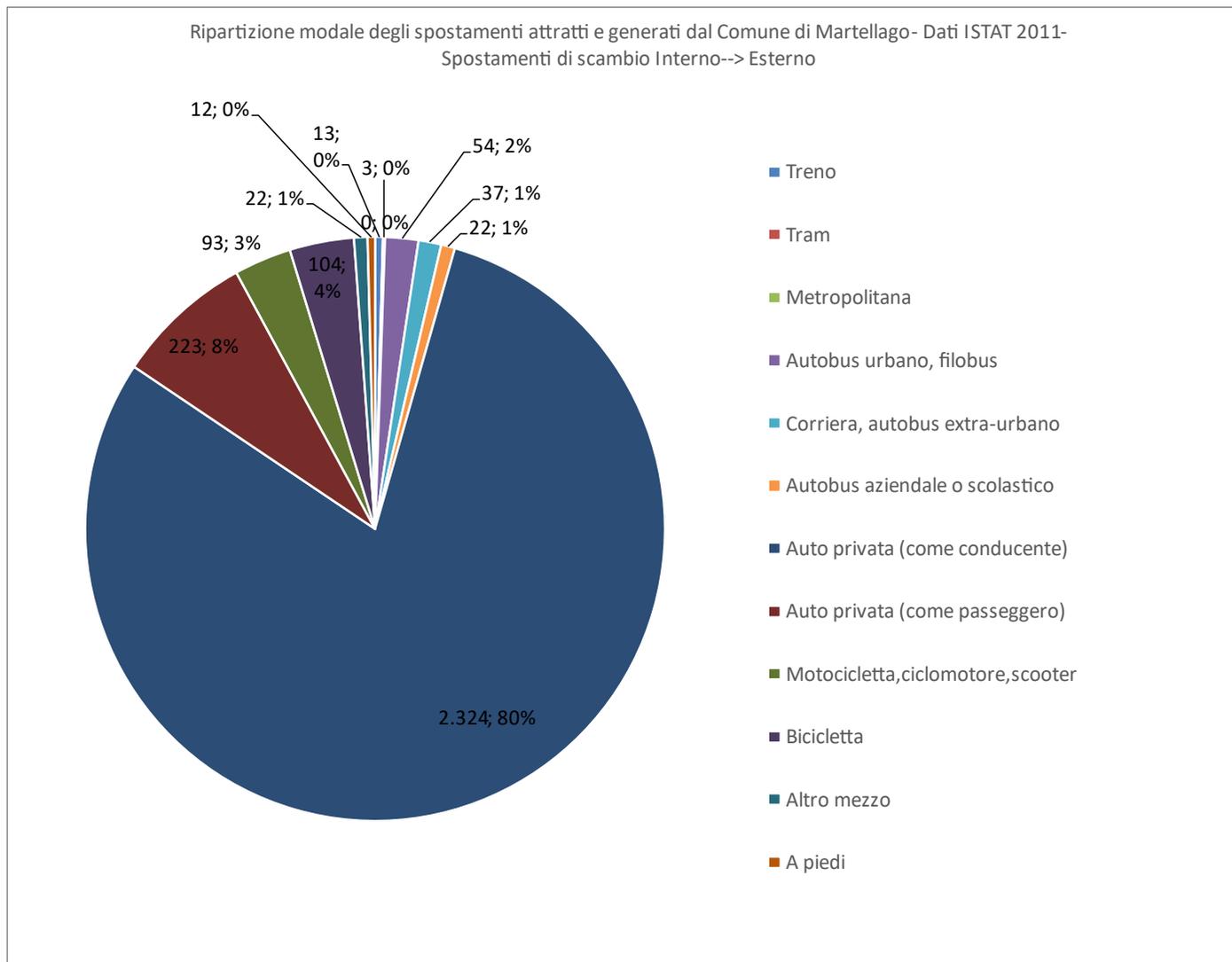
Motivo Lavoro e Studio – Spostamenti intracomunali



Facilitati dalle dimensioni del territorio i mezzi di mobilità dolce sono i preferiti per gli spostamenti interni.

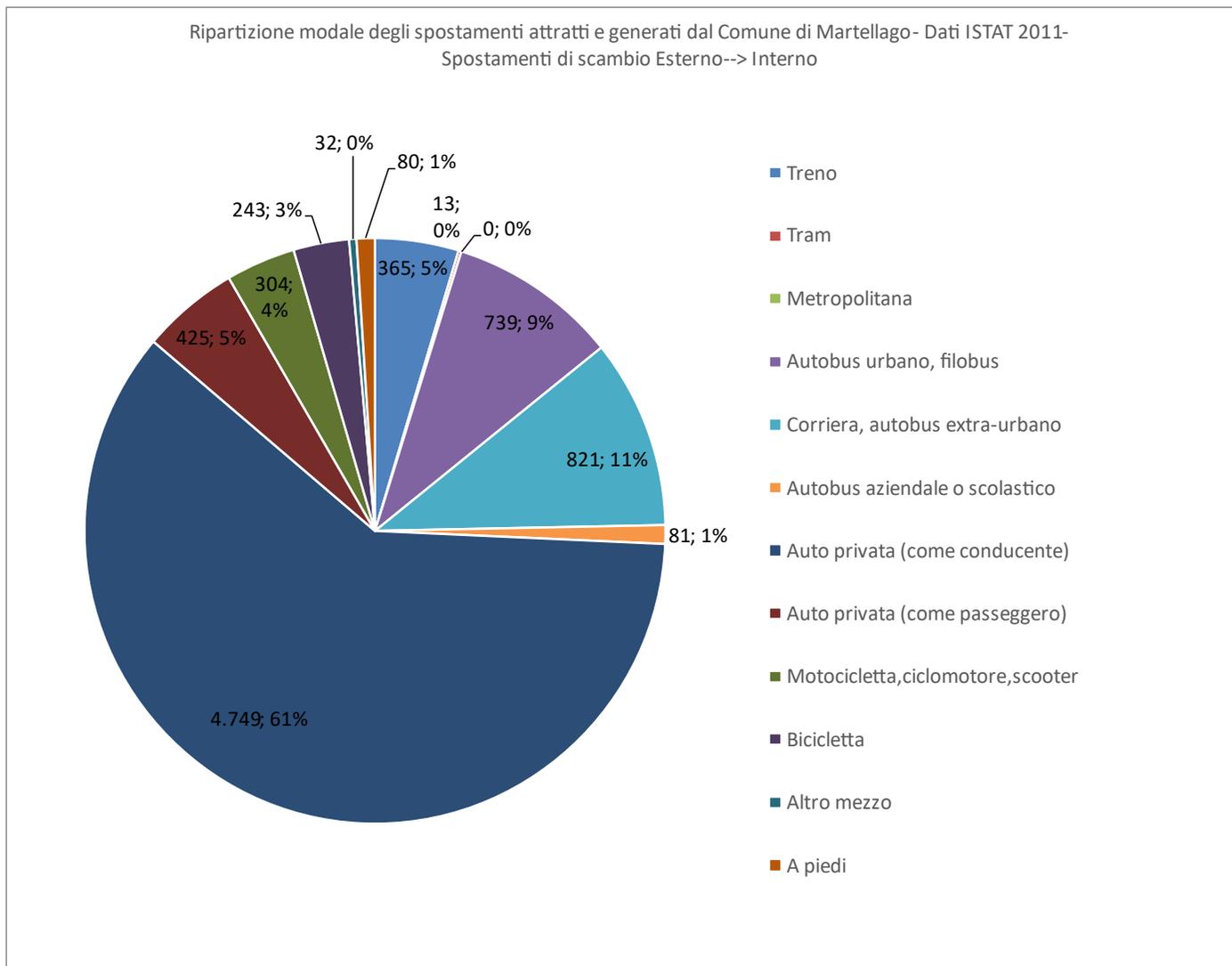
Ripartizione modale

Motivo Lavoro e Studio – Spostamenti generati Interno → Esterno



Per gli spostamenti in uscita da Martellago l'auto privata è il mezzo di gran lunga più utilizzato.

Motivo Lavoro e Studio – Spostamenti attratti Esterno → Interno

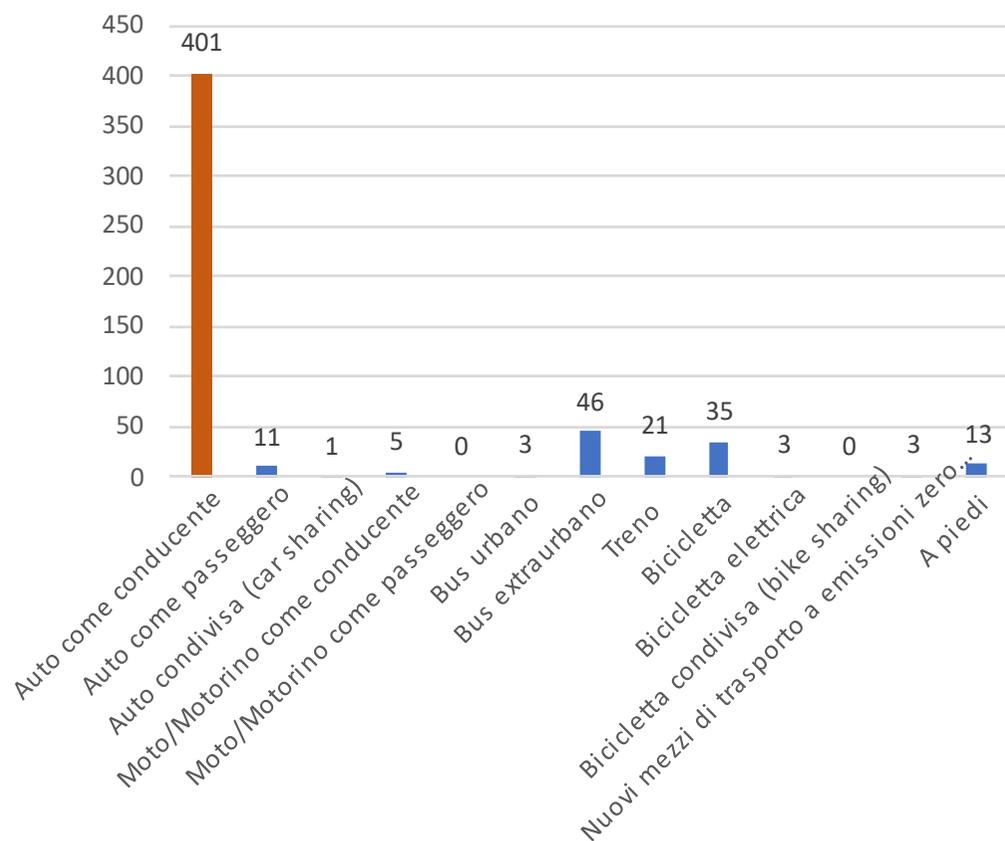


Per gli spostamenti in ingresso a Martellago, l'auto privata resta il mezzo preponderante, tuttavia il 20% degli spostamenti è compiuto a bordo di mezzi pubblici.

Ripartizione modale

Questionario

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



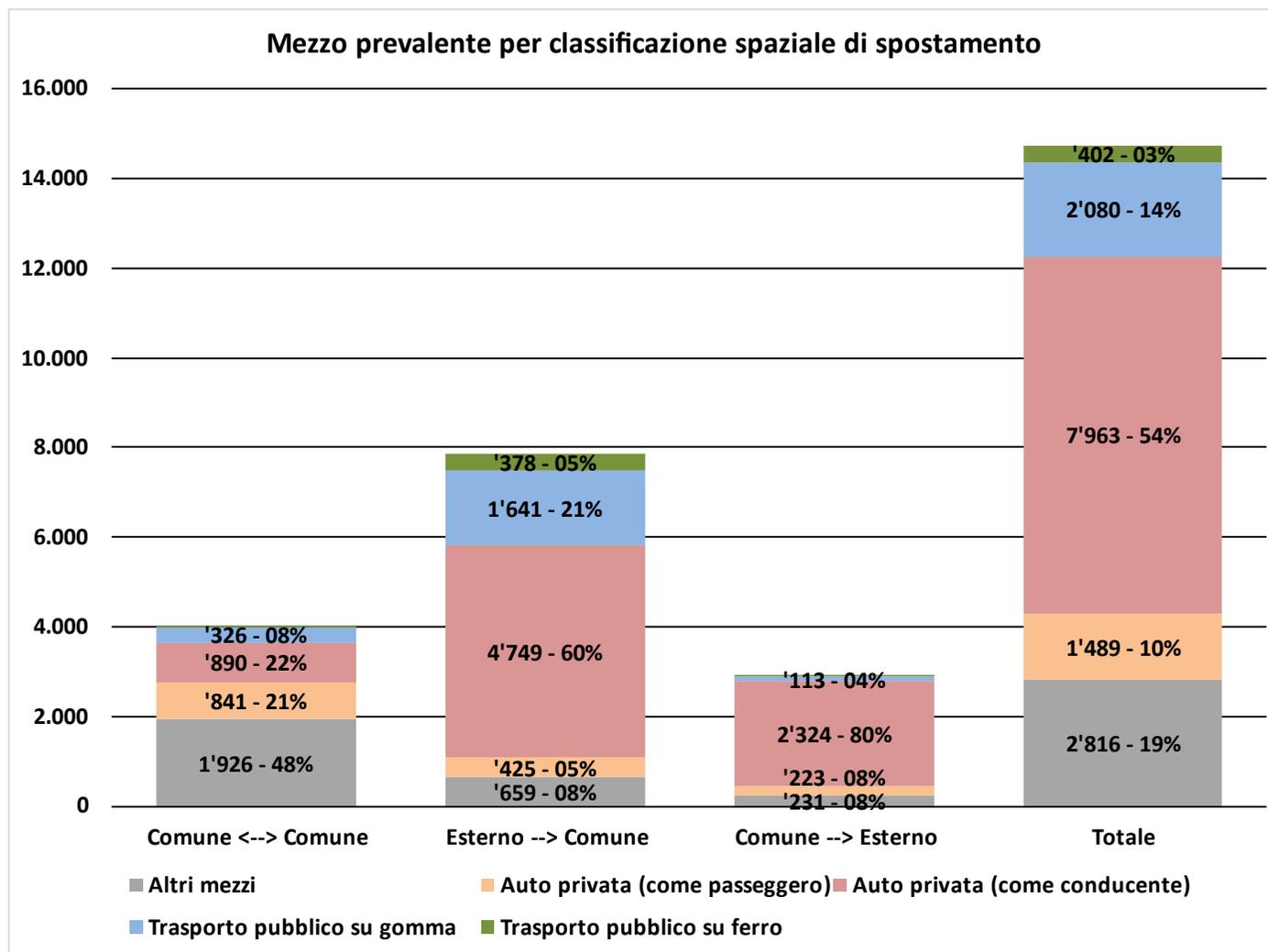
I dati precedenti derivavano dal censimento ISTAT del 2011. Per avere dati più aggiornati è stata realizzata una attività di indagine sul campo, tramite la somministrazione di un questionario on-line alla cittadinanza. La ripartizione modale si conferma molto concentrata verso l'automobile privata con oltre 3 intervistati su 4 che utilizzano l'auto per i propri spostamenti sistematici.

Per i dettagli del questionario si rimanda al documento relativo che è parte integrante del quadro conoscitivo.

Risposta	Numero di risposte assoluto	Percentuale
Auto come conducente	401	74,0%
Auto come passeggero	11	2,0%
Auto condivisa (car sharing)	1	0,2%
Moto/Motorino come conducente	5	0,9%
Moto/Motorino come passeggero	0	0,0%
Bus urbano	3	0,6%
Bus extraurbano	46	8,5%
Treno	21	3,9%
Bicicletta	35	6,5%
Bicicletta elettrica	3	0,6%
Bicicletta condivisa (bike sharing)	0	0,0%
Nuovi mezzi di trasporto a emissioni zero (monopattino elettrico, ecc.)	3	0,6%
A piedi	13	2,4%

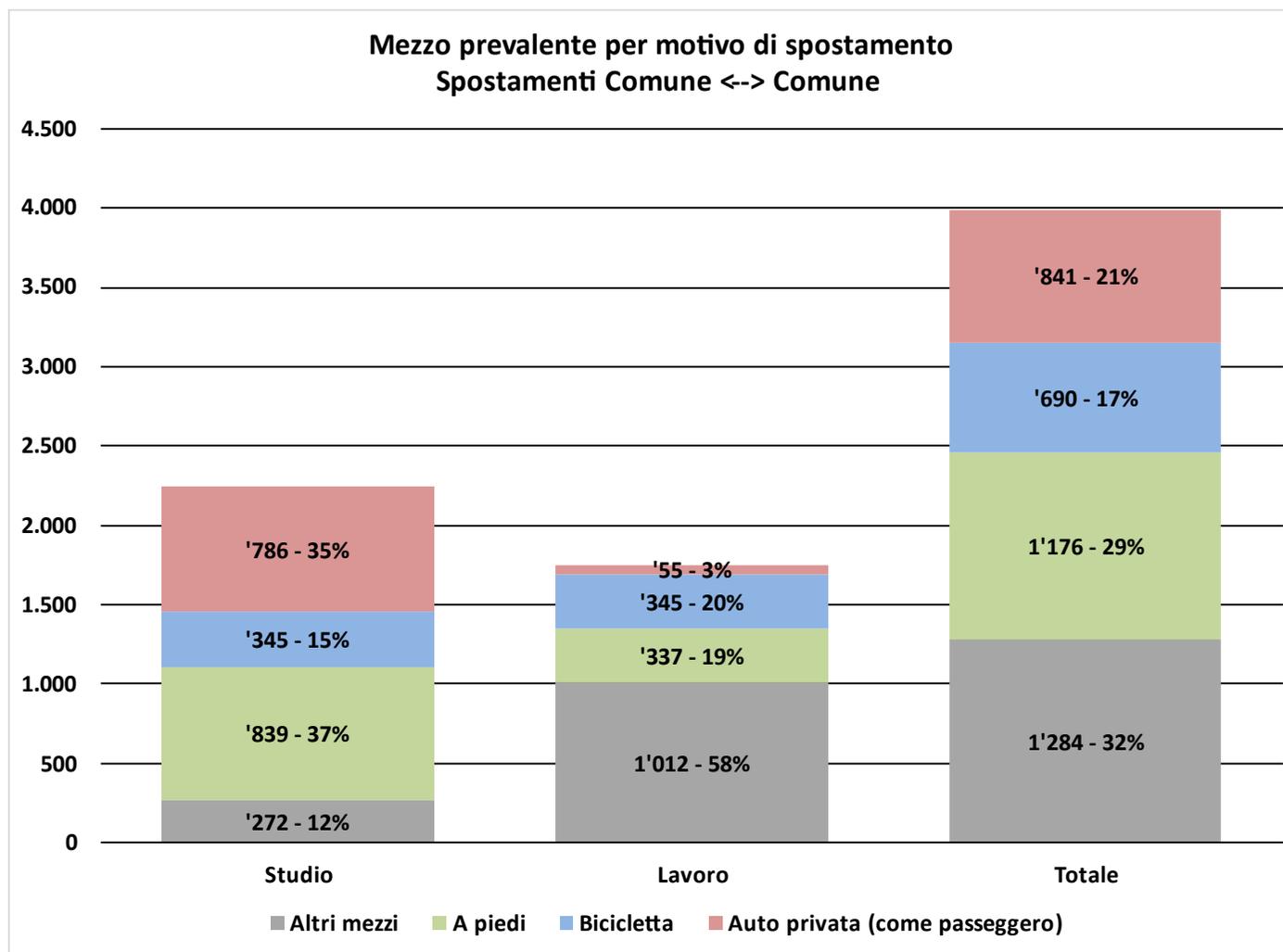
Ripartizione modale

Confronto fra le tipologie spaziali di spostamento



Il mezzo principale è l'auto. Per gli spostamenti in arrivo a Martellago, il trasporto su ferro ha una certa attrattività.

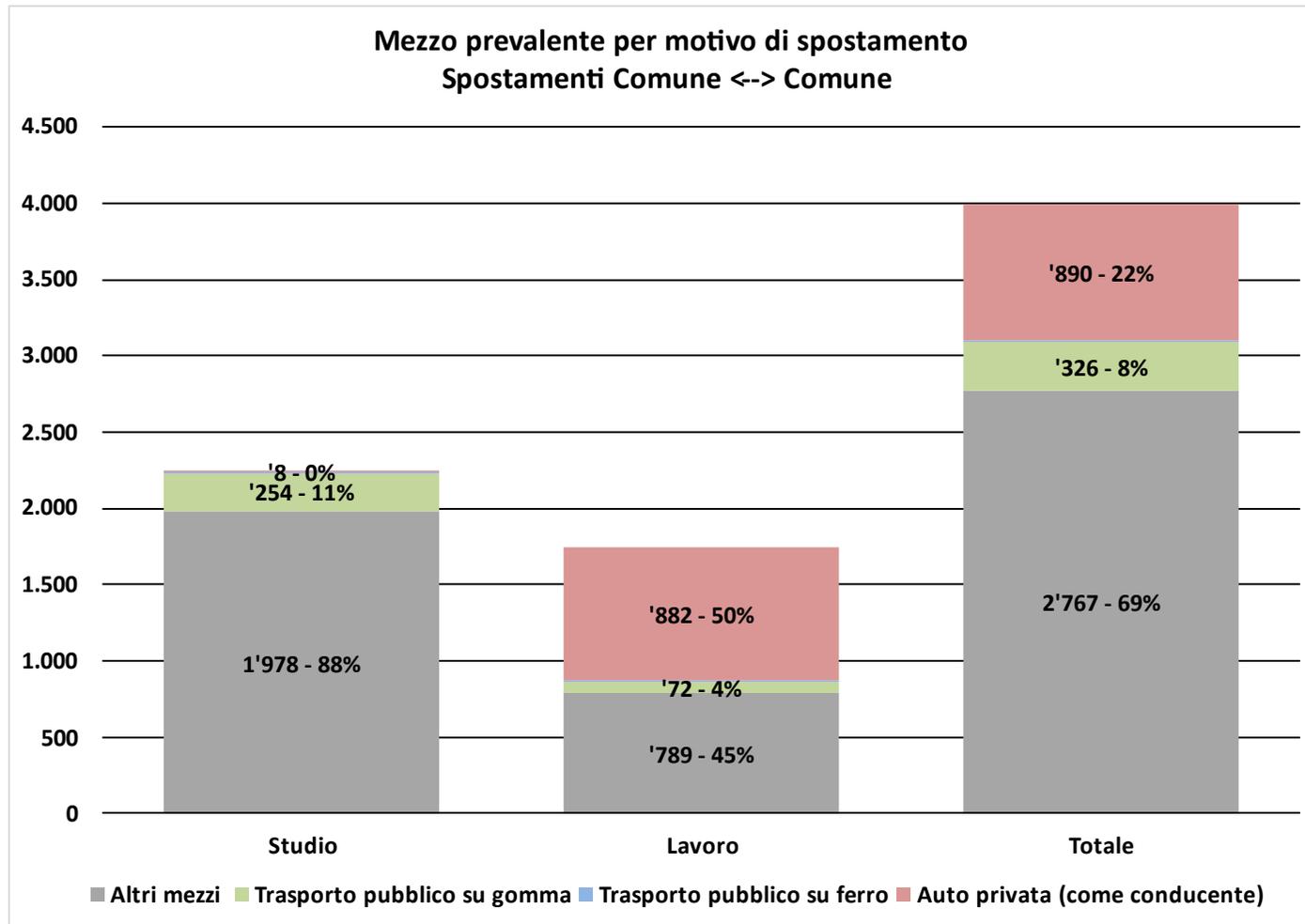
Confronto fra le tipologie spaziali di spostamento – Spostamenti intracomunali



Si evidenziano in questo grafico gli spostamenti intracomunali che si svolgono con modalità non motorizzate: auto come passeggero, bicicletta o a piedi. Si osserva come, la pedonalità sia particolarmente apprezzata (quasi un terzo del totale, fino al 37% degli spostamenti per studi), la ciclabilità invece meno. Oltre un terzo degli studenti viene accompagnato a scuola da un genitore in macchina.

Ripartizione modale

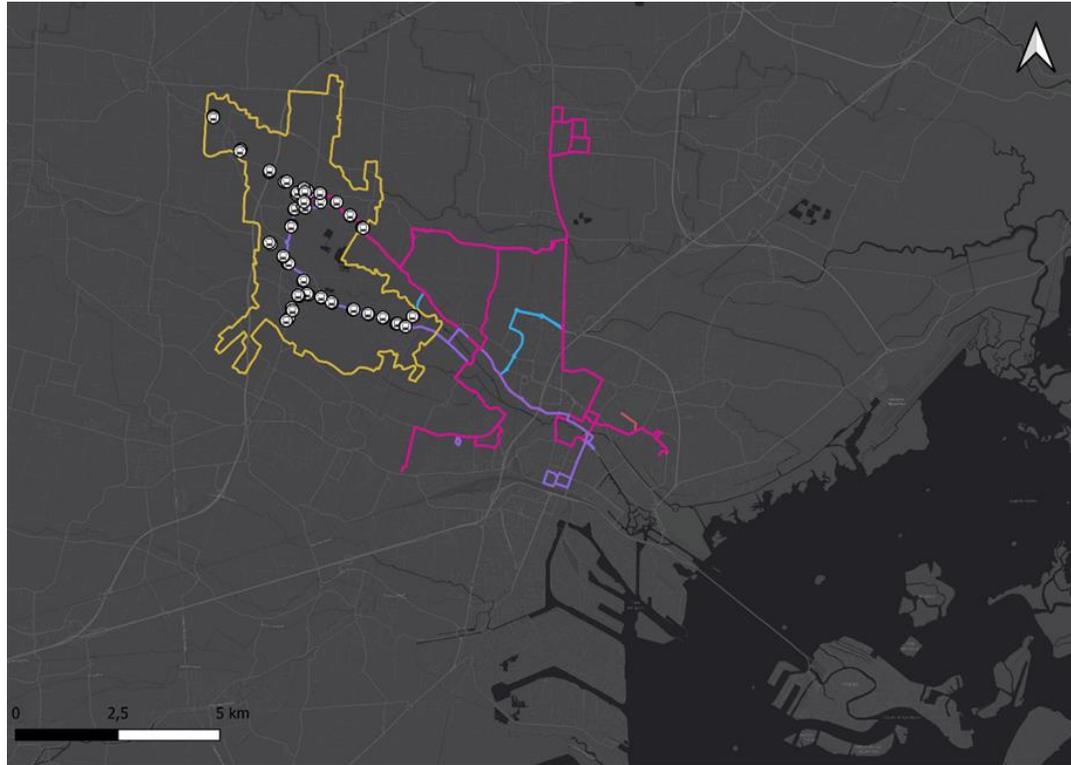
Confronto fra le tipologie spaziali di spostamento – Spostamenti intracomunali



In questo altro caso si distinguono fra i vari mezzi di trasporto il trasporto pubblico locale e l'automobile privata come conducente. Si osserva che il trasporto pubblico è nullo all'interno del comune per ragioni infrastrutturali (c'è solo una stazione nel comune). Si osserva inoltre che l'auto privata per gli spostamenti di lavoro anche a livello intracomunale è la scelta di metà dei lavoratori.

Trasporto pubblico

Linee verso la stazione degli autobus di Mestre



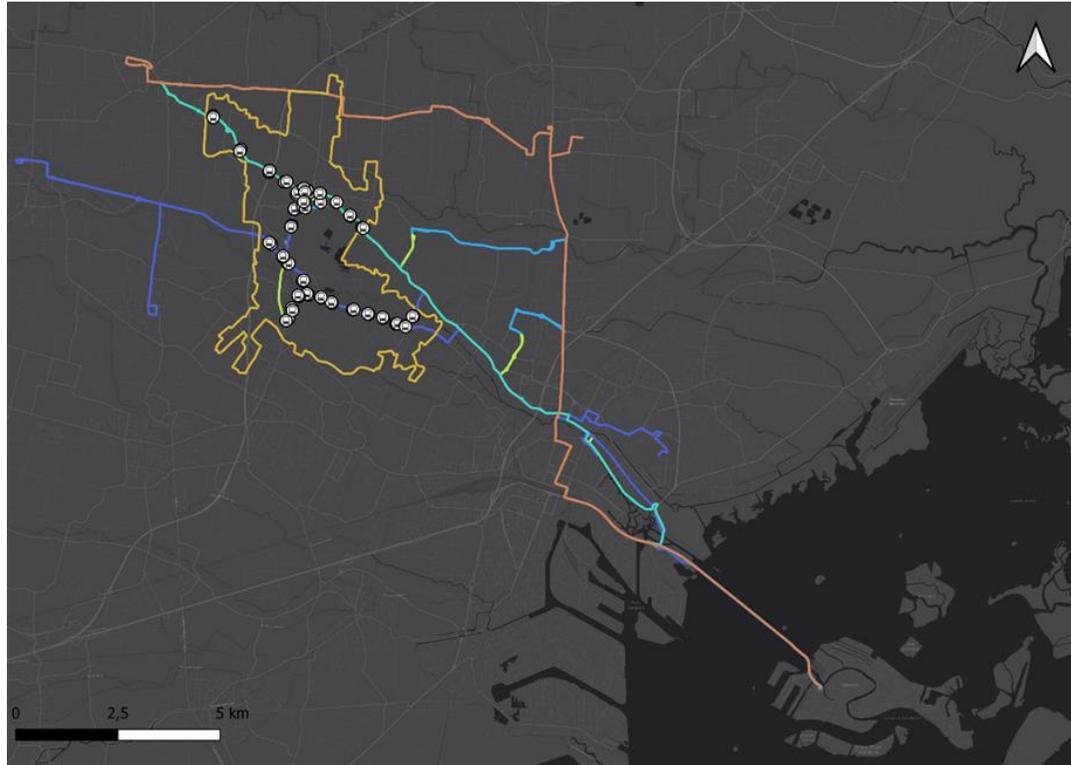
Le linee del trasporto pubblico locale sono operate da ACTV spa che gestisce il trasporto pubblico urbano di Venezia e altri centri dell'area metropolitana.

Le linee urbane 20, 21, 8 e 48H sono quelle che fanno capolinea presso l'autostazione degli autobus di Mestre – Piazzale Cialdini.

Trasporto pubblico

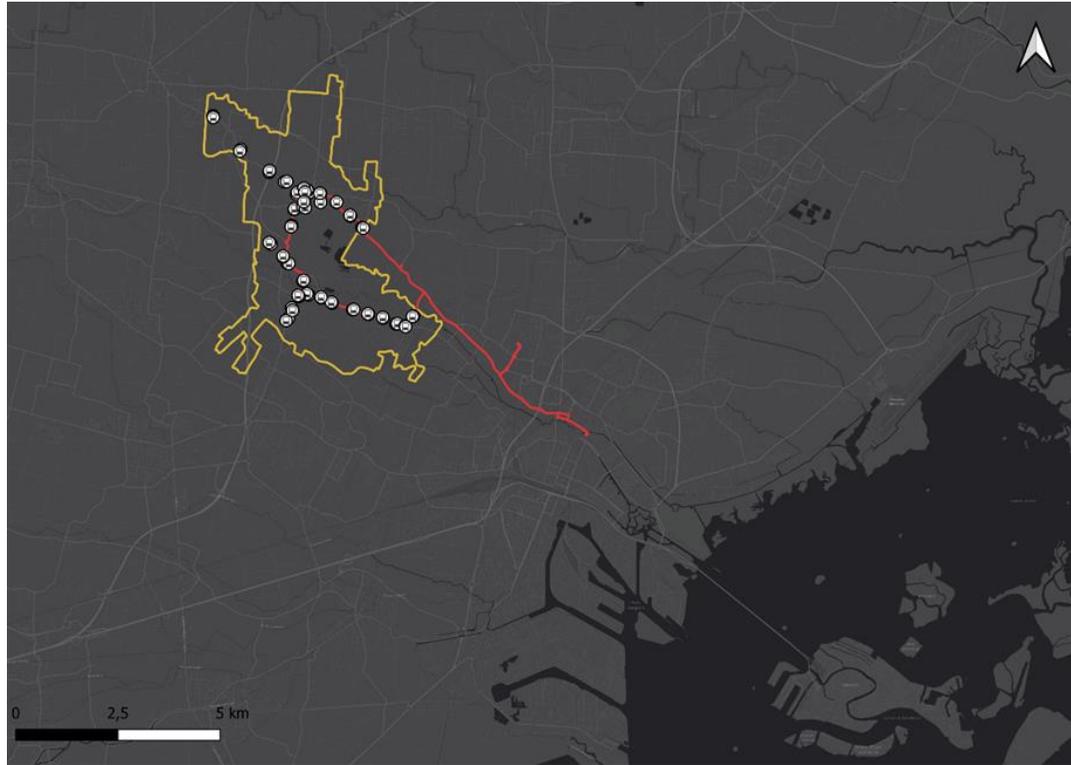
Linee verso la stazione degli autobus di Venezia centro storico

La linea urbana **80** e le linee extraurbane **5E**, **6E**, e **12E** sono quelle che fanno capolinea presso l'autostazione degli autobus di Venezia – Piazzale Roma.



Trasporto pubblico

Linee notturne



Per quanto riguarda i servizi notturni esiste una linea attiva negli orari con tre corse fra le 11 e le 2 di notte.

La linea è denominata **N4**.

Trasporto pubblico

Altre linee di trasporto pubblico

Esistono altre due linee di trasporto pubblico che collegano Martellago ai centri vicini: Scorzè, Noale, Salzano e Mirano.

La linee sono la **11E** e la **HE** (Ospedale di Mirano).

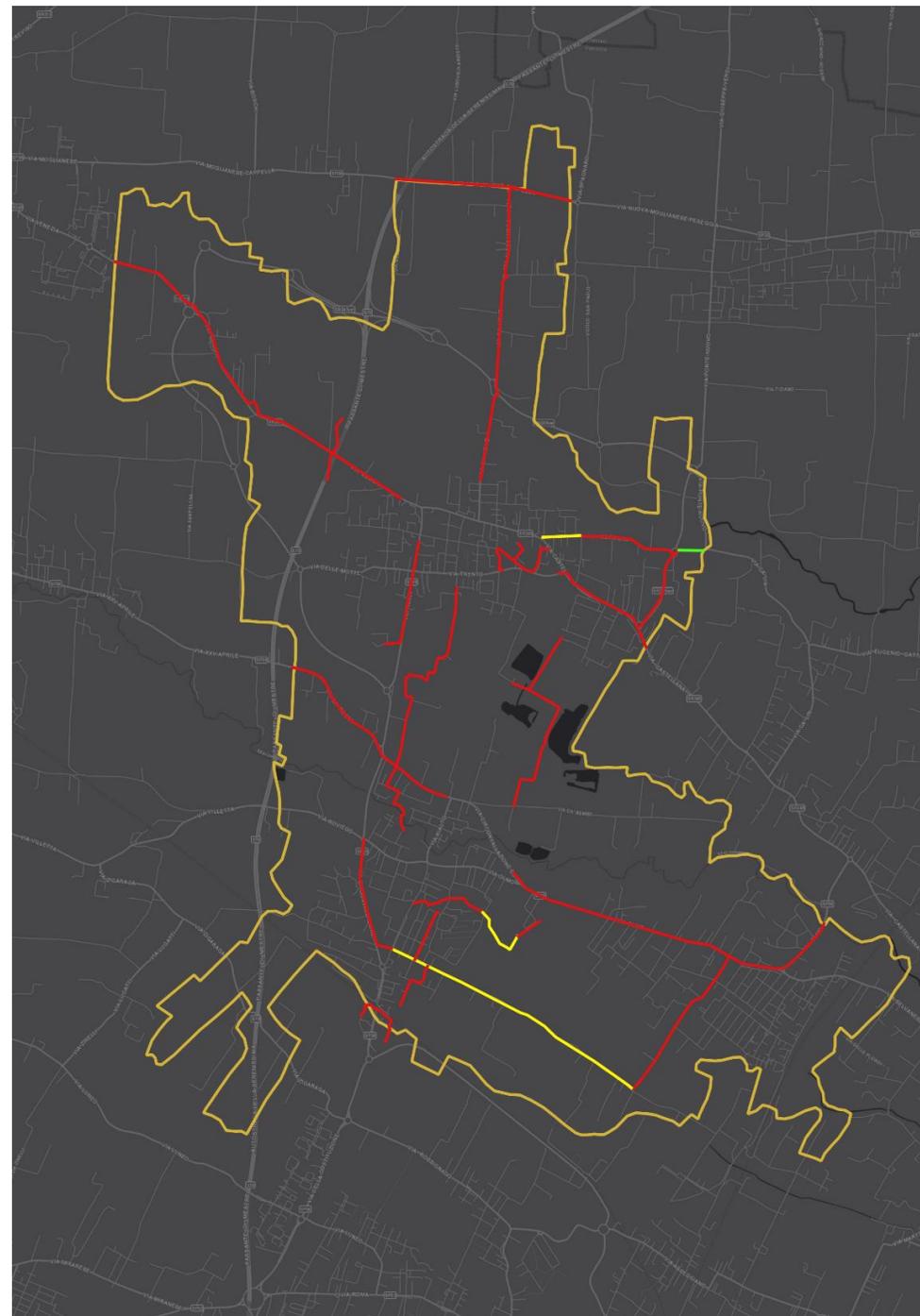


Rete ciclabile

Il territorio comunale di Martellago è interessato da una rete di piste ciclabili che risulta incompleta e non ben collegata. Tuttavia sono in programma alcune nuove infrastrutture per il collegamento dei tronchi di ciclabili esistenti.

A questi si aggiungono altri percorsi che potrebbero essere considerati da utilizzare in promiscuo, ad esempio via ca' Bembo.

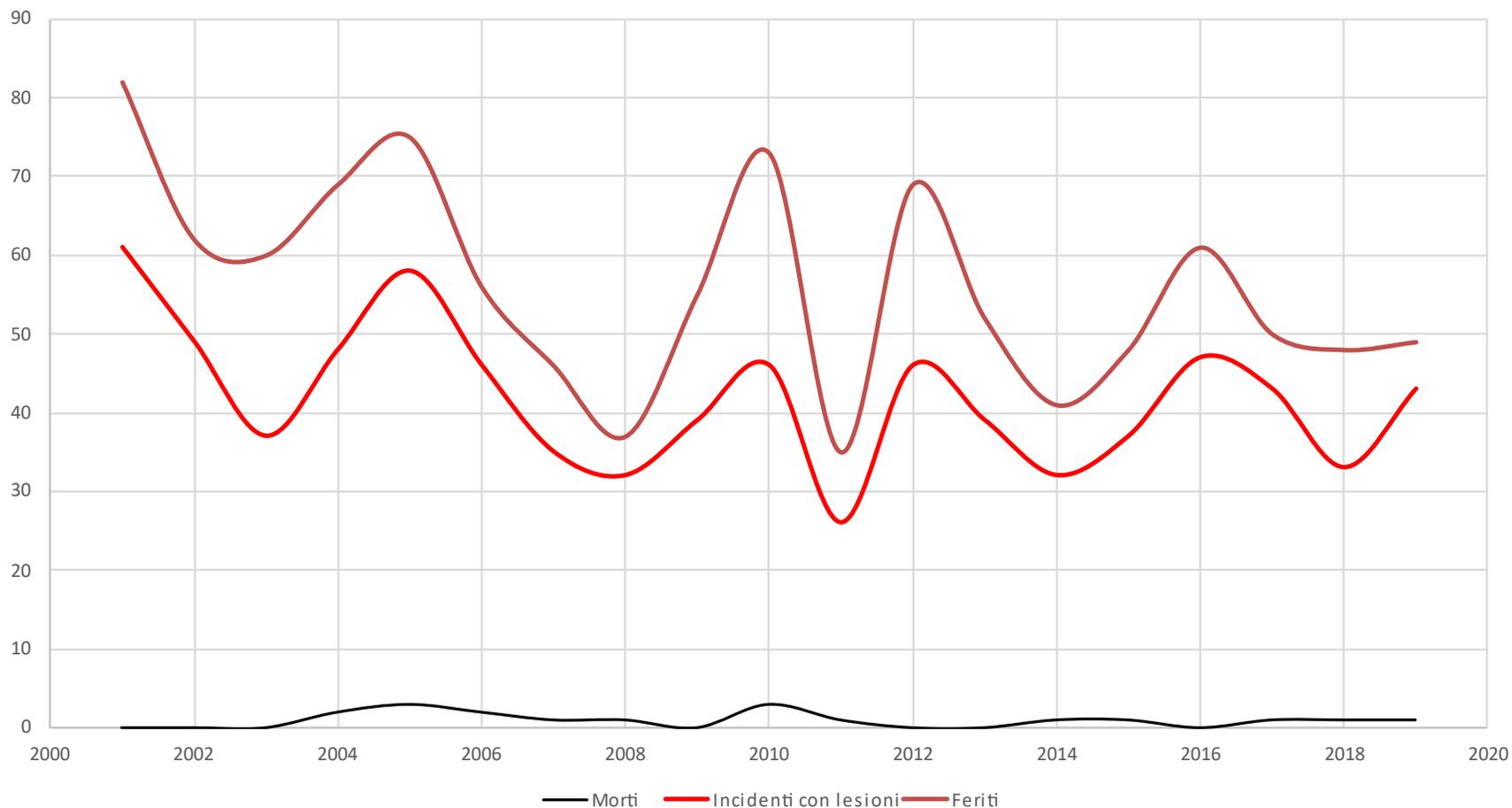
Nell'immagine a lato in rosso i percorsi esistenti, in giallo quelli in fase di programmazione e in verde i tratti in fase di progettazione o realizzazione.



Incidenti con lesioni a persone

Serie storica 2001-2019

Andamento incidentalità nel Comune di Martellago
Dati ISTAT 2020

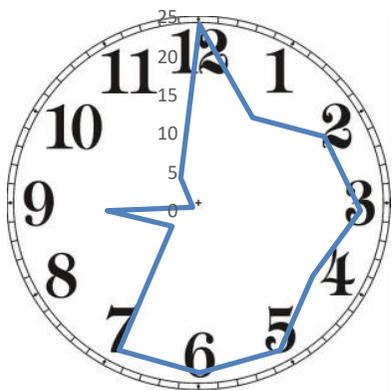


Negli ultimi due decenni non sembrano esserci trend particolari di incidentalità anche se appare una leggera riduzione del totale di incidenti con lesioni e di feriti. I decessi a seguito di incidenti stradali nel Comune di Martellago si mantengono sempre su numeri ridotti con il picco nel 2005 e 2010 con tre morti.

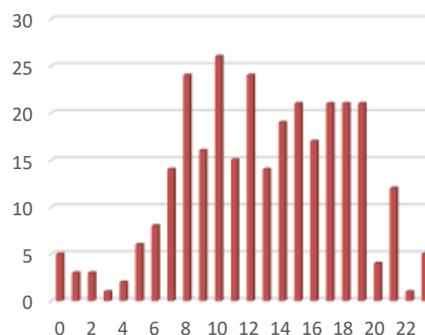
Incidenti con lesioni a persone

Ore della giornata con il maggior numero di incidenti

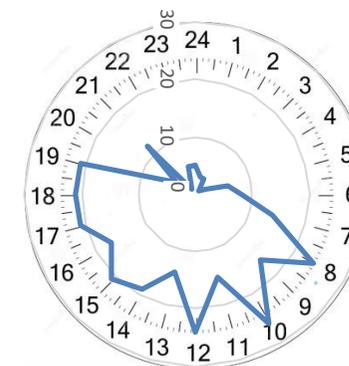
Fasce orari con più incidenti - Pomeriggio



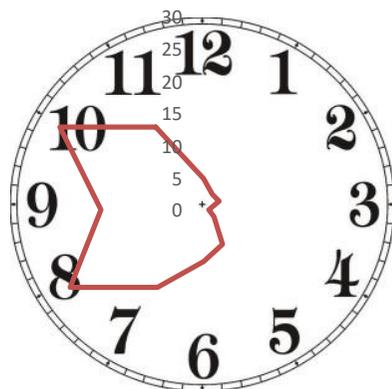
Ore della giornata con il maggior numero di incidenti
Dati ISTAT 2011-2018



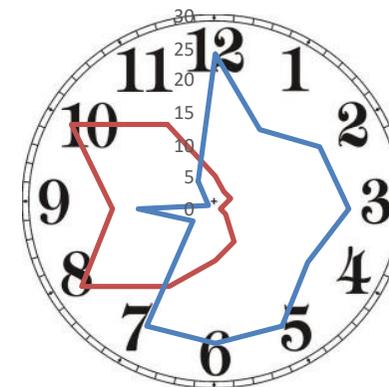
Ore della giornata con il maggior numero di incidenti
Dati ISTAT 2011-2018



Fasce orari con più incidenti - Mattina



Fasce orari con più incidenti

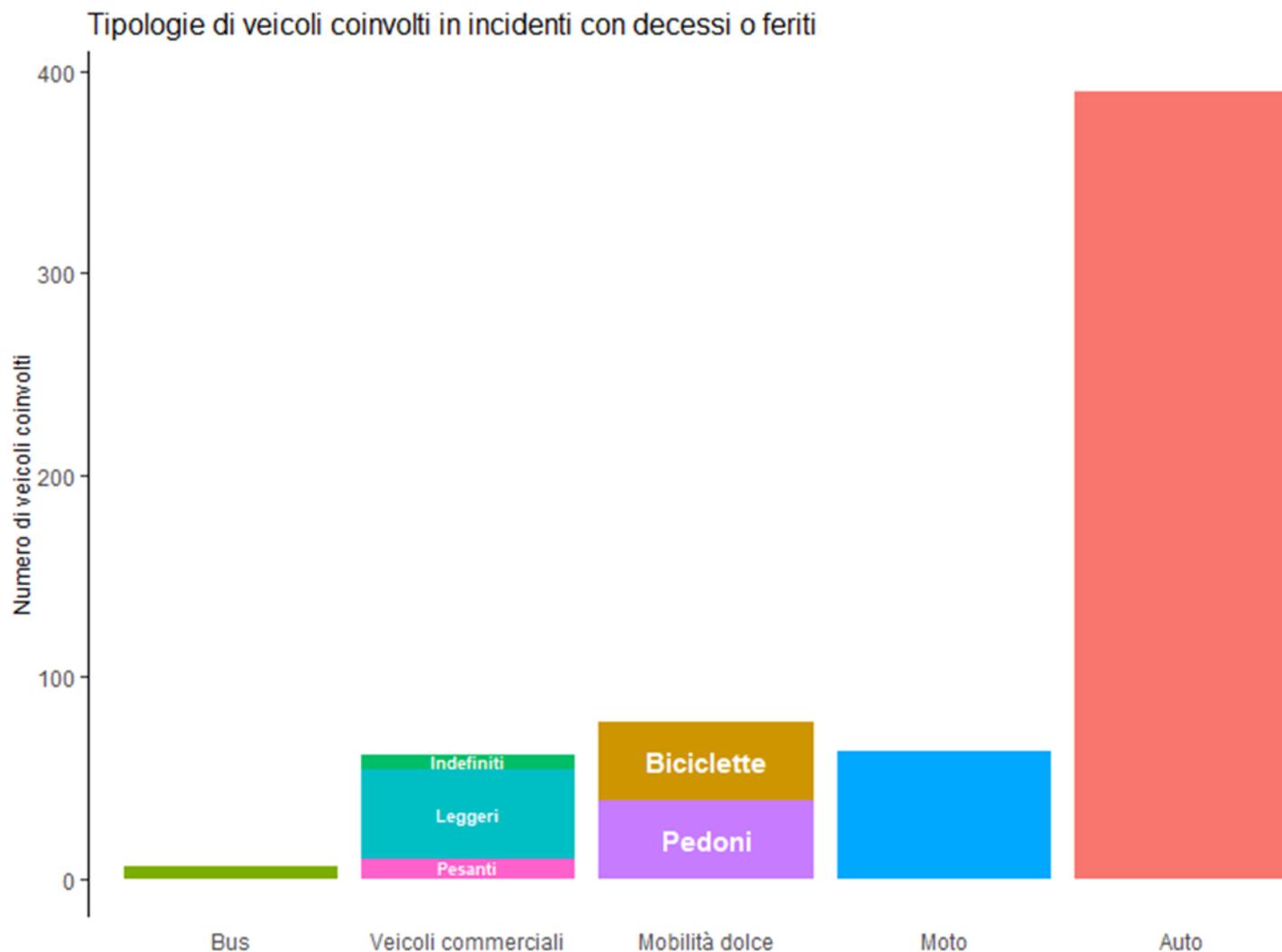


— AM
— PM

Gli orari che vedono un numero maggiore di incidenti sono quelle della giornata, dalle otto della mattina alle sette di sera, in particolare il pomeriggio. Durante le ore notturne i numeri sono decisamente inferiori.

Incidenti con lesioni a persone

Tipologia di veicoli coinvolti in incidenti con lesioni a persone



Fonte: Microdati ISTAT 20011-2018

Si osserva che i veicoli che negli anni sono stati maggiormente coinvolti in incidenti stradali sono soprattutto le auto private. Tuttavia anche la mobilità debole presenta cifre rilevanti.

Localizzazione degli incidenti

Mappa di calore degli incidenti nel Comune di Martellago

Si osserva che gli incidenti sono diffusi in tutte le aree del Comune, in particolar modo i centri abitati.

Le zone più critiche si concentrano nella zona di via Olmo, in particolare nel centro abitato di Olmo.

Per quanto ai limiti del territorio comunale, appare evidente il nodo di via Canove e via Moglianese.



Localizzazione degli incidenti

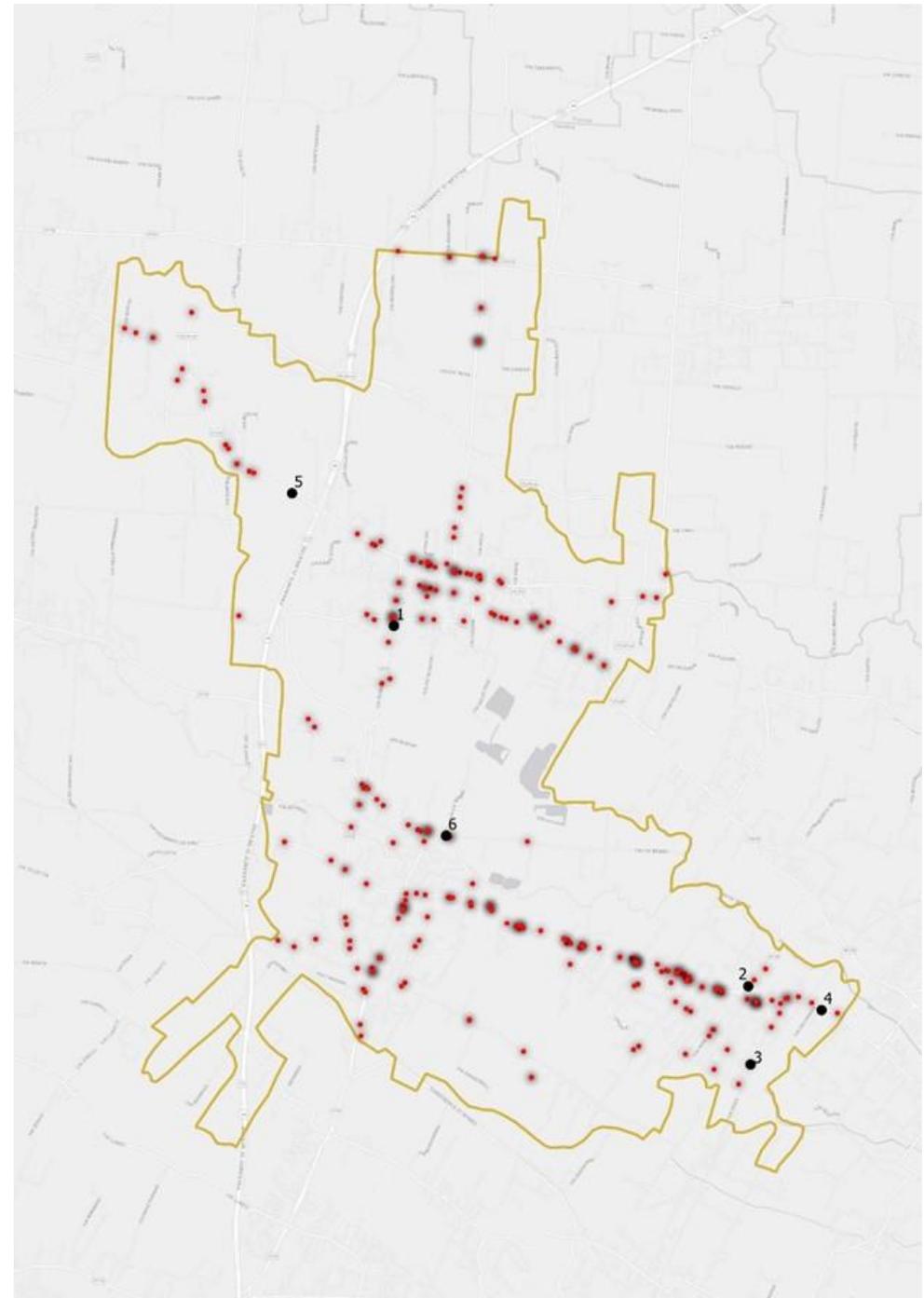
Luoghi puntuali degli incidenti rilevati

Gli incidenti mortali (cerchi neri), sono 5 fra il 2011 e il 2019. Dei 4 geolocalizzati si osserva che ben 3 si concentrano nell'area di Olmo, il quarto alle porte di Martellago lungo la direttrice Nord-Sud SP36.

Gli incidenti mortali hanno coinvolto i seguenti veicoli:

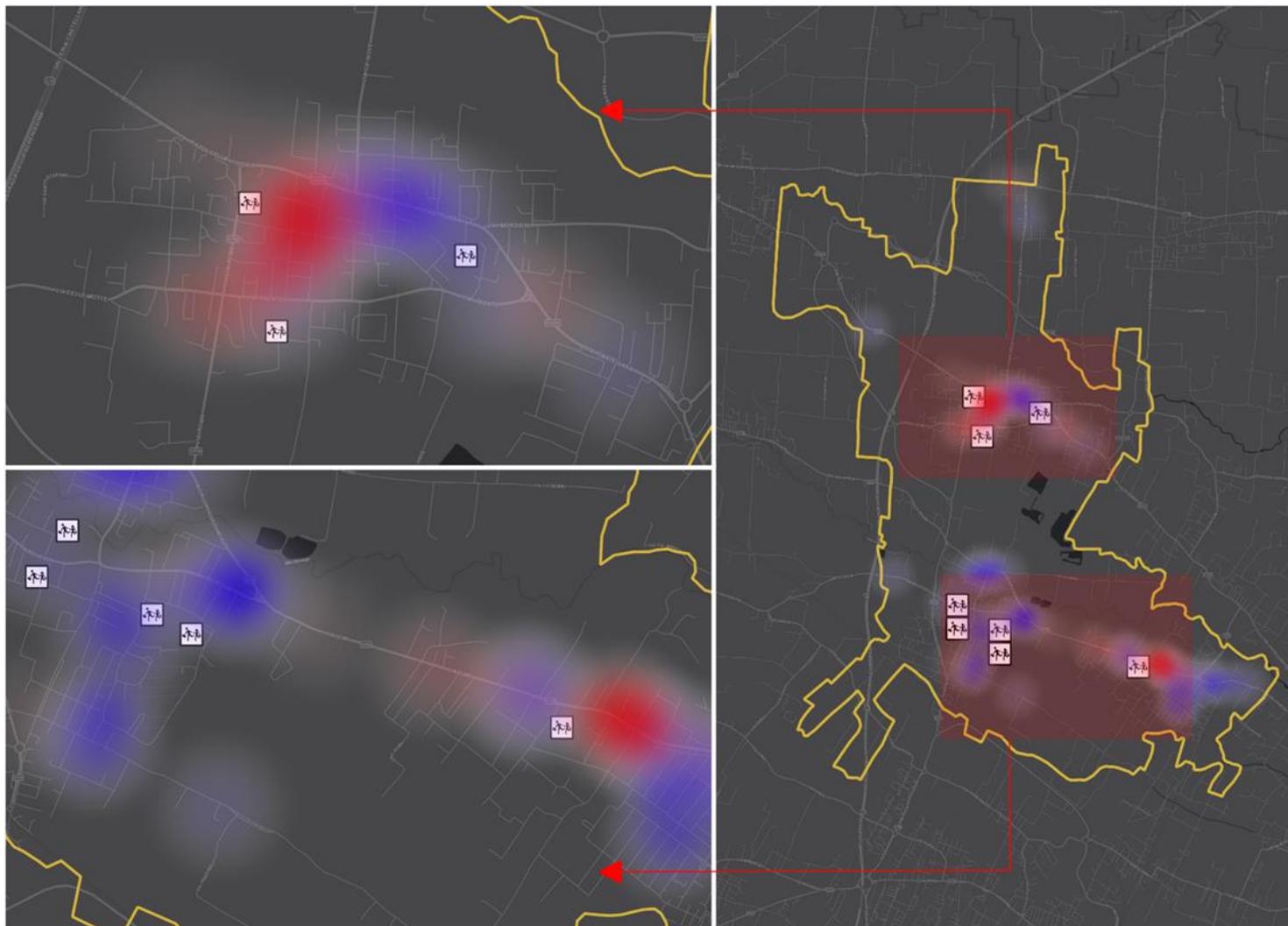
ID	Veicolo1	Veicolo2	Ora	Deceduto	Ferito
1	Commerciale pesante	Pedone	17:00	1	-
-	Auto	-	19:05	1	1
2	Pedone	Auto	6:30	1	-
3	Auto	Auto	8:45	1	-
4	Auto	-	10:30	1	-
5	Auto	Auto	9:35	1	1
6	Auto	Bicicletta	11:05	1	-

Solo due incidenti mortali hanno coinvolto dei pedoni, e nessuno dei ciclisti.



Incidenti con lesioni a persone

Mappa di calore degli incidenti del Comune di Martellago – Mobilità dolce



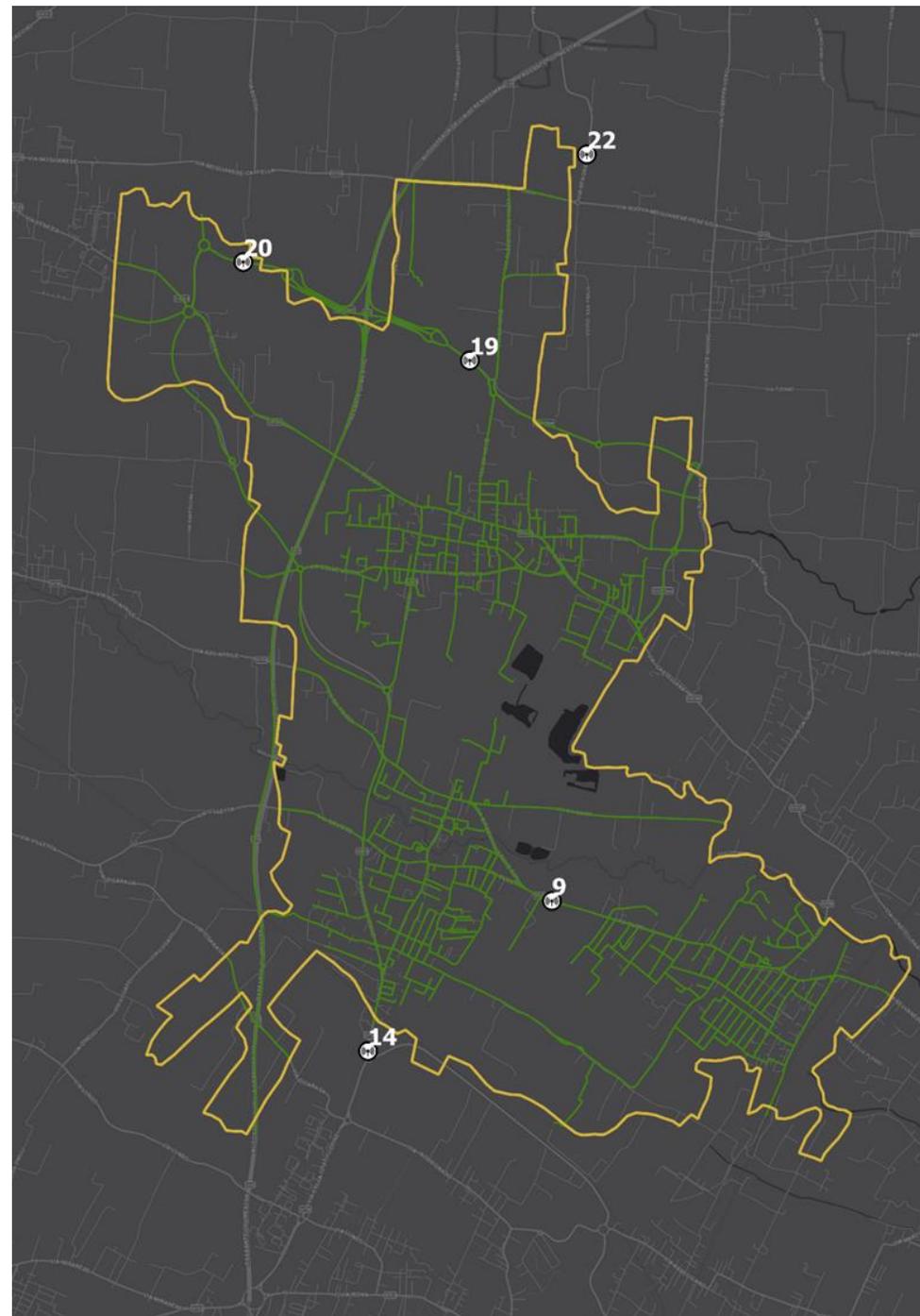
In blu la heatmap degli incidenti in cui sono coinvolte biciclette e in rosso quelli in cui sono coinvolti pedoni. Sembra che a Maerne la mobilità pedonale sia più sicura ma in compenso è diffusa l'incidentalità ciclabile. Il centro di Olmo e il centro di Martellago si presentano ancora una volta che luoghi critici per l'incidentalità, in particolare per quella pedonale. Si osserva che gli istituti scolastici sono in prossimità di aree critiche, tuttavia non direttamente sulle vie di principale comunicazione.

Conteggi di traffico

Sono stati raccolti i dati di traffico attraverso due tecnologie diverse in 5 punti del Comune di Martellago. I rilievi sono stati effettuati nell'ambito del PUMS della Città Metropolitana di Venezia.

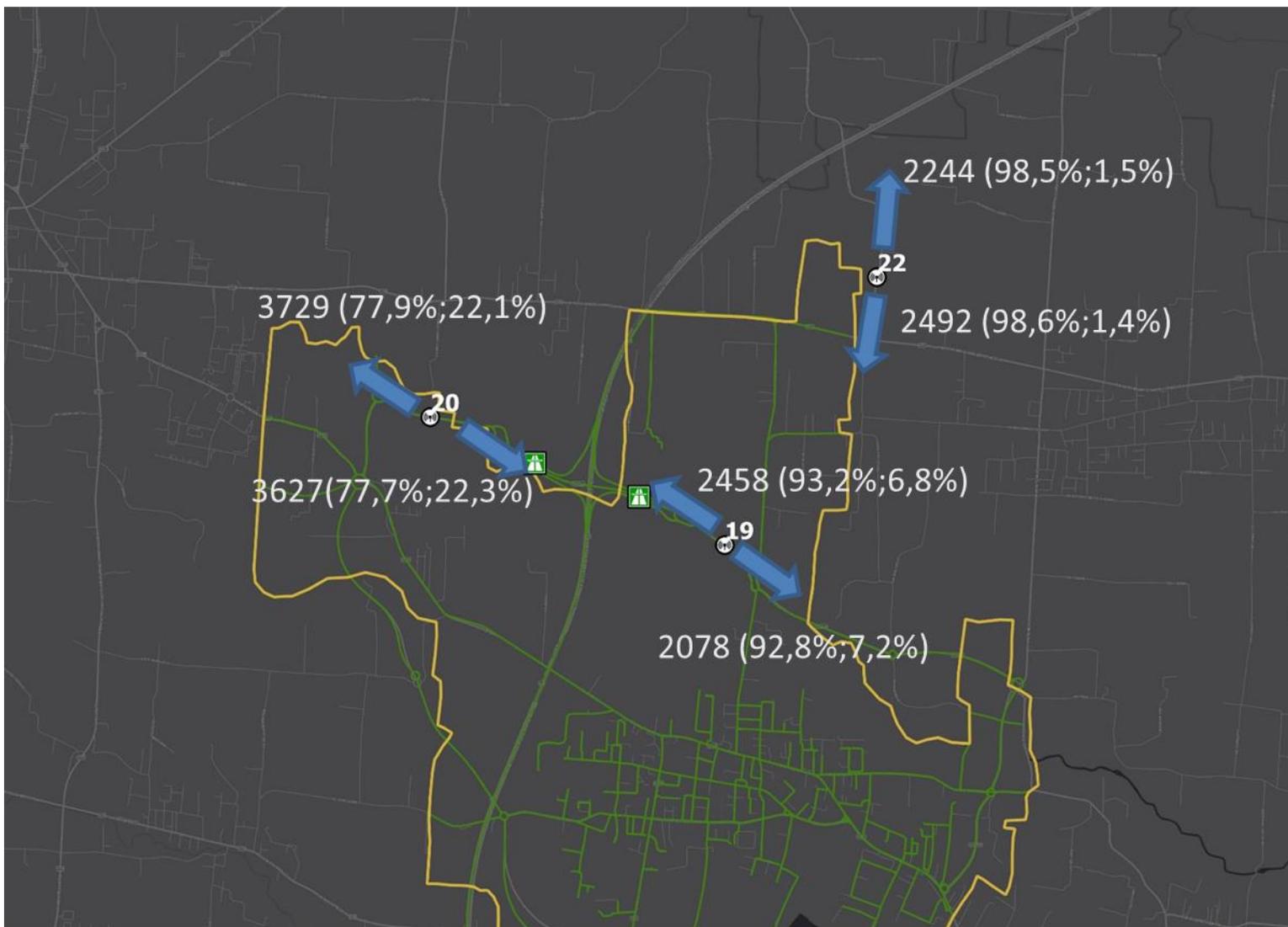
La tecnologia radar distingue le classi veicolari in autovetture, commerciali leggeri, mezzi pesanti isolati e autobus e mezzi pesati combinati. Le telecamere sono in grado anche di individuare i motocicli.

Si riportano ora per ogni sezione di conteggio una tabella riassuntiva dei dati, con la geolocalizzazione e una descrizione. In seguito si distinguono giorni festivi e feriali riportando flussogrammi, composizioni veicolari e, se disponibili, distribuzioni della velocità.



Conteggi di traffico

Sezioni a Nord – Giorno feriale

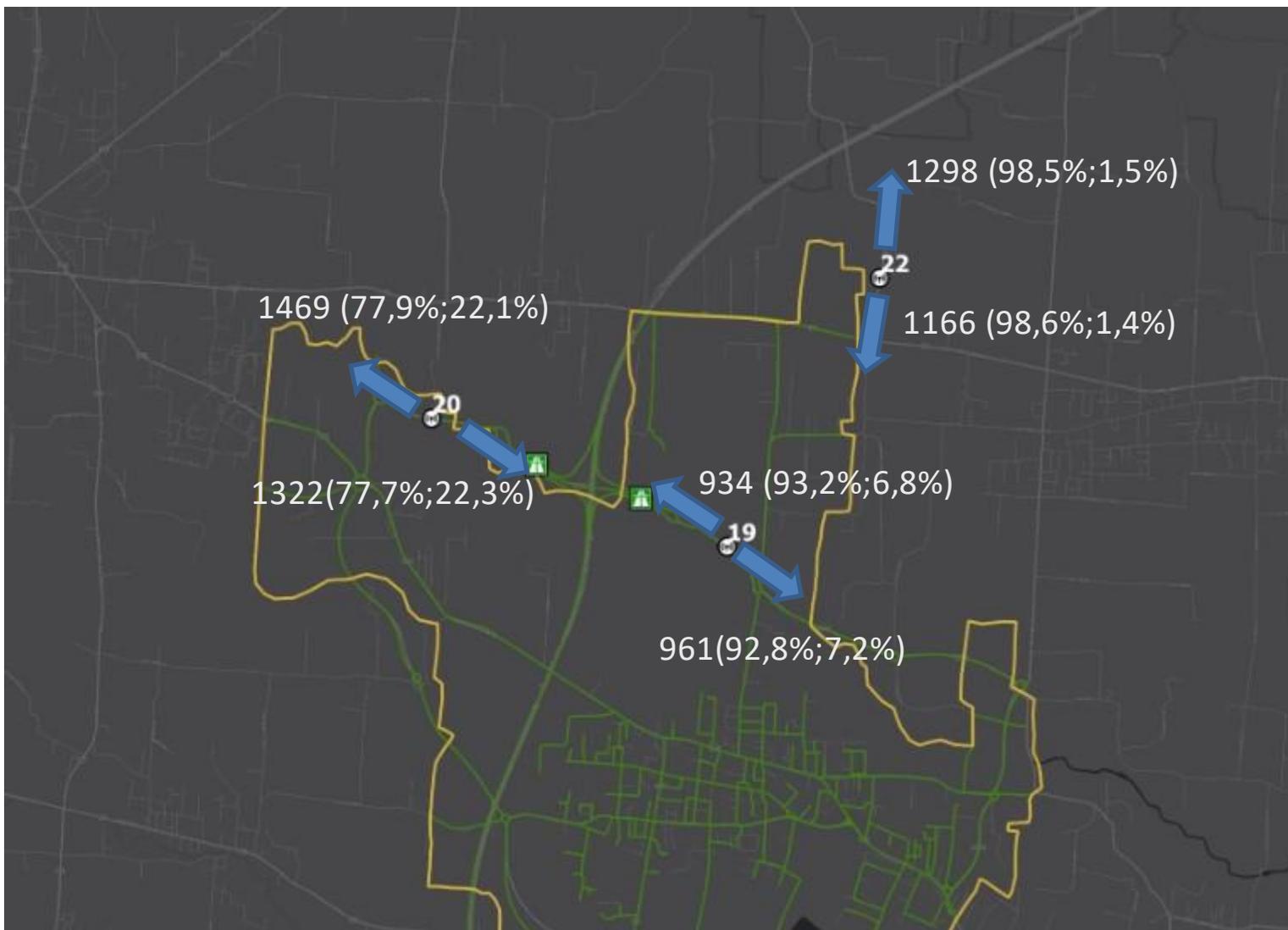


Sez	DIR	Flusso	Percentuale leggeri	Percentuale pesanti
19A	SE	2078	92,8	7,2
19B	NW	2458	93,2	6,8
20A	ESE	3627	77,7	22,3
20B	WNW	3729	77,9	22,1
22A	N	2444	98,5	1,5
22B	S	2492	98,6	1,4

Si riporta il flusso di traffico medio feriale e fra parentesi rispettivamente la percentuale di veicoli leggeri e di veicoli pesanti. Le percentuali si riferiscono al totale sulle 120 ore di rilevazione

Conteggi di traffico

Sezioni a Nord – Giorno festivo

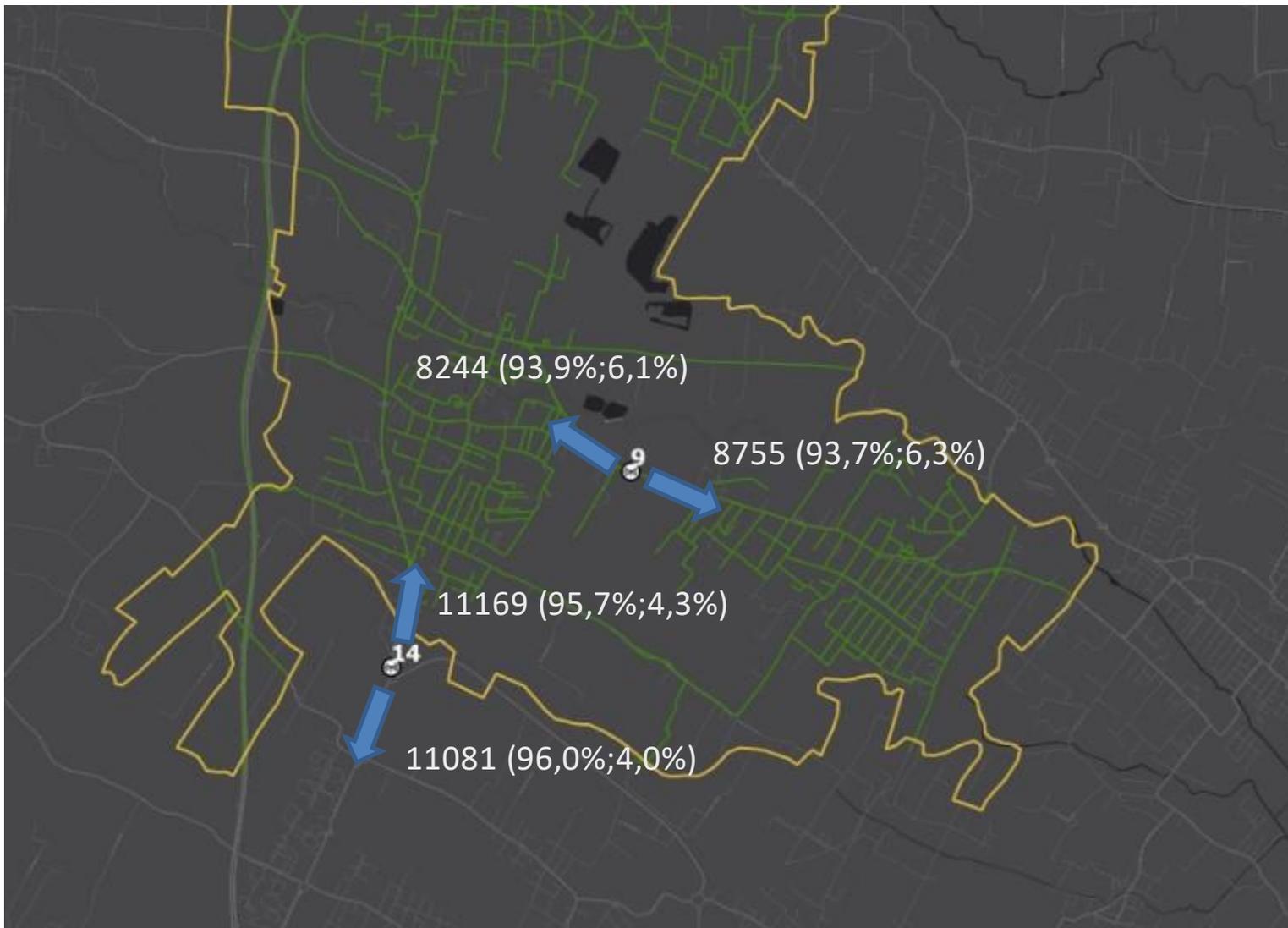


Sez	DIR	Flusso	Percentuale leggeri	Percentuale pesanti
19A	SE	961	92,8	7,2
19B	NW	934	93,2	6,8
20A	ESE	1322	77,7	22,3
20B	WNW	1469	77,9	22,1
22A	N	1298	98,5	1,5
22B	S	1166	98,6	1,4

Si riporta il flusso di traffico medio feriale e fra parentesi rispettivamente la percentuale di veicoli leggeri e di veicoli pesanti. Le percentuali si riferiscono al totale sulle 120 ore di rilevazione

Conteggi di traffico

Sezioni a Sud – Giorno feriale

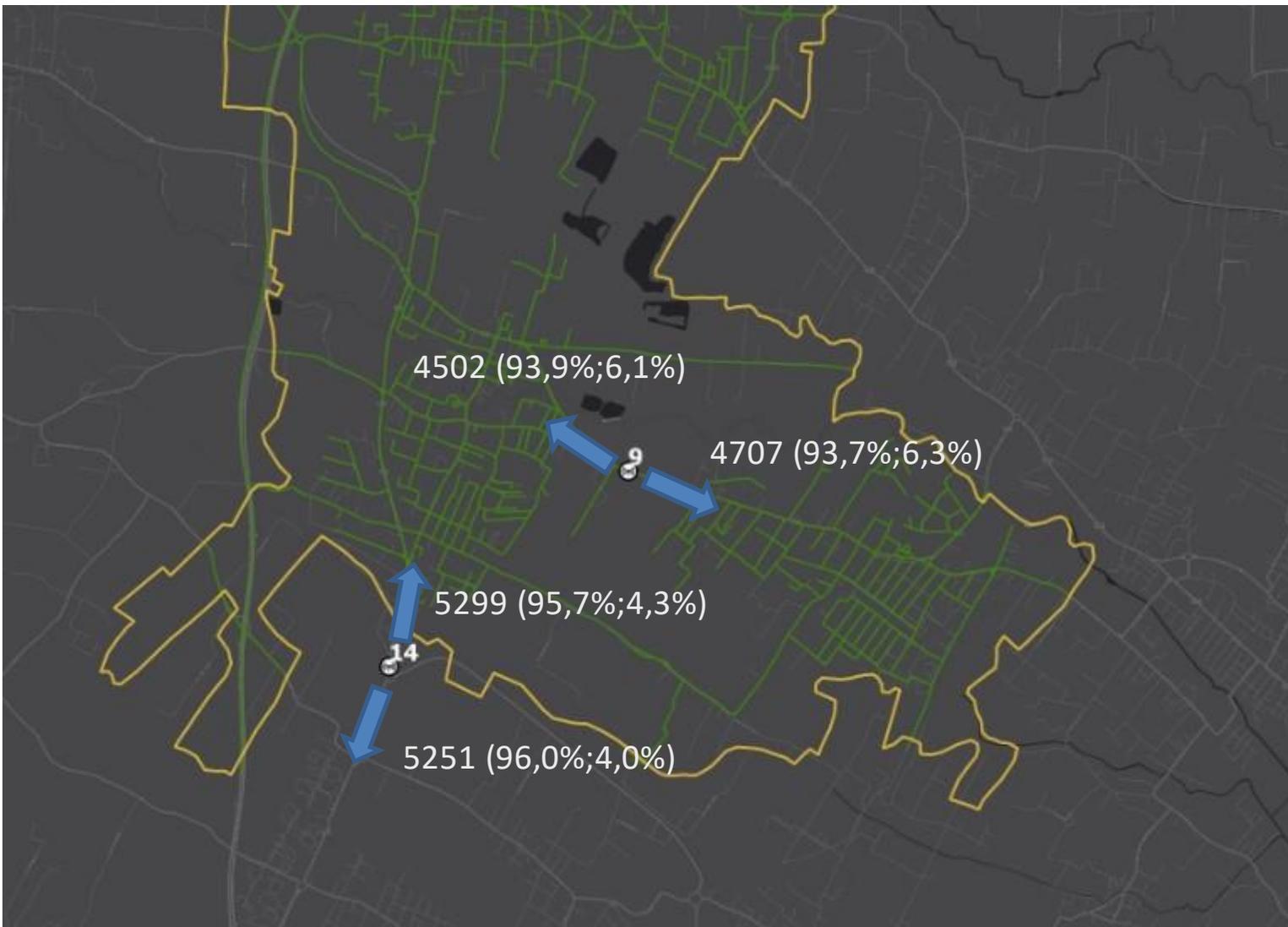


Sez	DIR	Flusso	Percentuale leggeri	Percentuale pesanti
9A	ESE	8755	93,7	6,3
9B	WNW	8244	93,9	6,1
14A	NNE	11169	95,7	4,3
14B	SSW	11081	96,0	4,0

Si riporta il flusso di traffico medio feriale e fra parentesi rispettivamente la percentuale di veicoli leggeri e di veicoli pesanti. Le percentuali si riferiscono al totale sulle 120 ore di rilevazione

Conteggi di traffico

Sezioni a Sud – Giorno feriale



Sez	DIR	Flusso	Percentuale leggeri	Percentuale pesanti
9A	ESE	4707	93,7	6,3
9B	WNW	4502	93,9	6,1
14A	NNE	5299	95,7	4,3
14B	SSW	5251	96,0	4,0

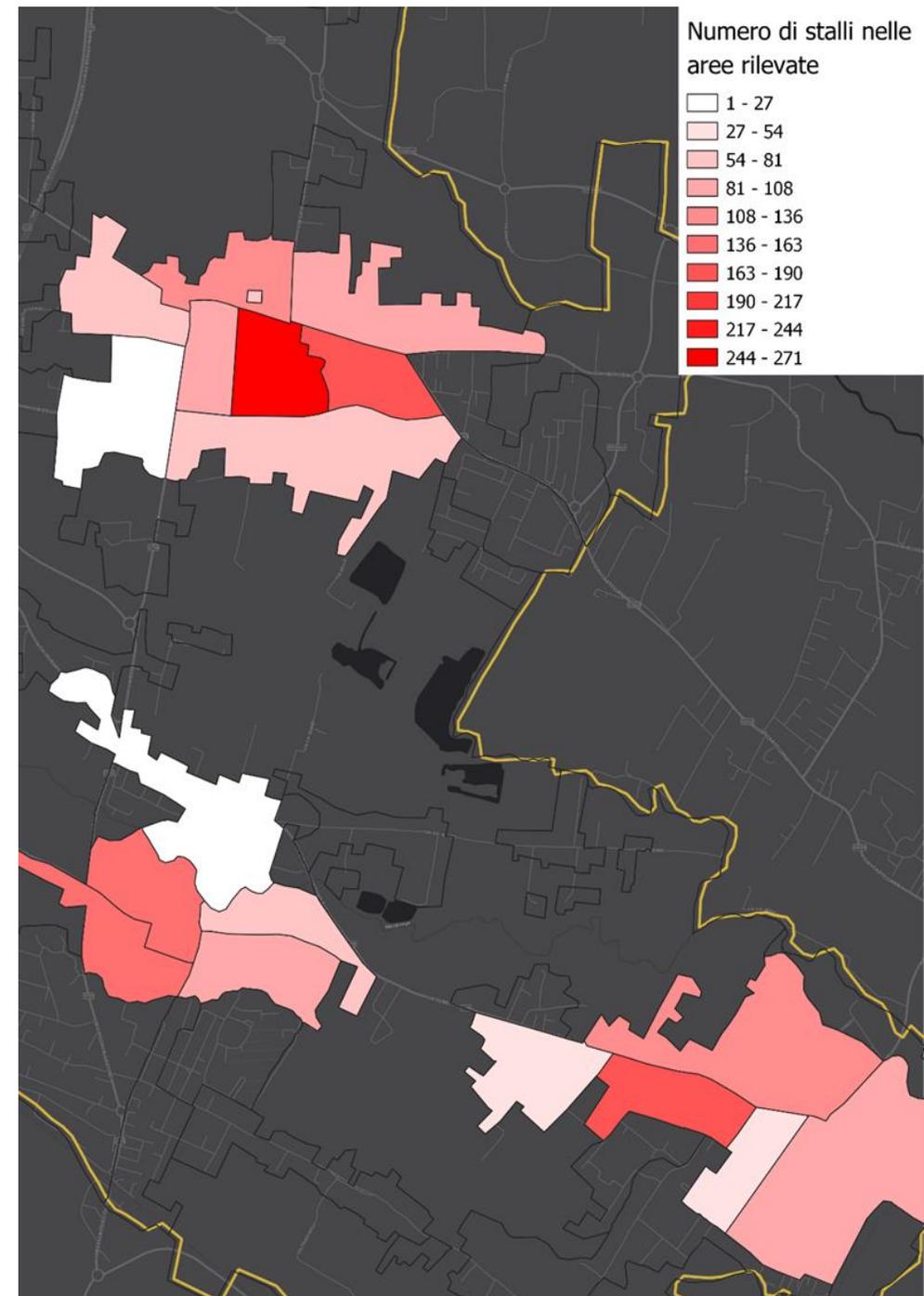
Si riporta il flusso di traffico medio feriale e fra parentesi rispettivamente la percentuale di veicoli leggeri e di veicoli pesanti. Le percentuali si riferiscono al totale sulle 120 ore di rilevazione

Dotazione di parcheggi

Le analisi sulla sosta son state condotte a partire dai dati messi a disposizione dall'Amministrazione e derivano da uno studio relativo all'offerta/domanda di sosta presso le attività commerciali presso i tre centri abitati principali del Comune.

Si riportano a lato le aree con il maggior numero di stalli rilevati nell'indagine di cui sopra.

Fonte: Distretto del commercio 2017



Analisi delle criticità

Si è fatto riferimento ad un'indagine condotta nel 2017 e messa a disposizione dell'Amministrazione Comunale.

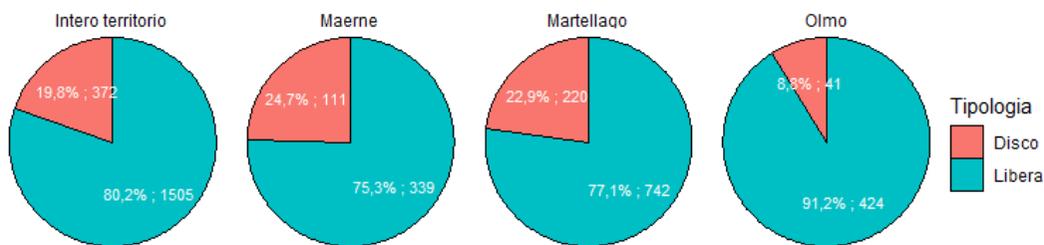
Da questa indagine non risultano particolari criticità legate alla sosta nei tre centri abitati.

Si riscontra che nel Capoluogo, Martellago, i problemi maggiori sono relativi a segnaletica sia verticale che orizzontale non sempre adeguata e mantenuta correttamente e fenomeni di congestione su un numero limitato di parcheggi, talvolta anche privati a causa del loro utilizzo pubblico. I parcheggi talvolta risultano molto congestionati, ma è una situazione limitata a poche aree di parcheggio.

Per quanto riguarda Maerne invece, il sistema di parcheggi non presenta particolari criticità se non un ridotto numero di stalli molto utilizzati. In particolar modo lo studio consigliava l'introduzione del disco orario in alcune aree a servizio di esercizi commerciali che presentavano congestioni elevate e un ridotto numero di stalli.

Alcune aree di parcheggio, in particolare su Via Olmo risultano sottoutilizzate.

Per il centro di Olmo invece, la situazione risulta non critica con solo i parcheggi dei bar che riscontrano un utilizzo prossimo alla capacità.



Dotazione di parcheggi

Martellago



Fonte: Distretto del commercio 2017

Domanda di parcheggi

Martellago – Tabella riepilogativa – Indagini 2017

Codice	Via	Tipologia		Numero di stalli totali	Tasso di utilizzazione regolare giorno ferialle			Tasso di utilizzazione giorno ferialle di mercato			Tasso di utilizzazione giorno festivo		
		Libera	Disco		8:00 - 9:00	11:00 - 12:00	17:30 - 18:30	8:00 - 9:00	11:00 - 12:00	17:30 - 18:30	8:00 - 9:00	11:00 - 12:00	17:30 - 18:30
1	Via Fapanni - fronte scuole	X		17	88%	100%	100%	Chiuso	82%	94%	Lavori	Lavori	82%
2	Via Fapanni	X		19	84%	63%	89%	100%	110%	74%	74%	79%	79%
3	Via Fapanni - sx	X		32	40%	56%	66%	Mercato	Mercato	50%	38%	66%	41%
4	Via Fapanni - Sacchetto		X	35	31%	74%	63%	80%	106%	63%	26%	77%	49%
5	Via Fapanni - Bon Bon Bar		X	40	35%	73%	58%	Mercato	Mercato	58%	55%	88%	55%
6	Via Fapanni - mercato pesce	X		28	29%	86%	82%	Mercato	Mercato	32%	52%	100%	32%
7	Piazza Bertati		X	13	46%	108%	100%	Mercato	Mercato	100%	92%	108%	92%
8	Piazza Vittoria - Carretta		X	31	65%	97%	103%	103%	110%	87%	27%	36%	87%
9	Piazza Vittoria - ghiaia	X		24	13%	46%	33%	29%	75%	83%	21%	50%	46%
10	Via Roma	X		43	53%	37%	42%	77%	72%	98%	42%	58%	63%
11	Via Friuli	X		18	28%	78%	28%	61%	67%	22%	11%	11%	11%
12	Via Friuli - Autoscuola	X		27	15%	44%	26%	30%	78%	44%	33%	37%	30%
13	Via Roma		X	3	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%	0%	0%
14	Piazza Vittoria	X		16	38%	38%	38%	56%	119%	88%	19%	94%	81%
15	Via Del Giardiniere	X		58	74%	102%	66%	109%	153%	60%	26%	40%	28%
16	Piazza Vittoria - 3		X	27	44%	74%	63%	44%	93%	56%	37%	74%	74%
17	Piazza Vittoria - Lato Municipio	X		44	57%	75%	36%	50%	100%	39%	18%	80%	64%
18	Piazza Vittoria - Fronte Municipio		X	5	60%	80%	100%	40%	100%	100%	0%	80%	60%
19	Piazza Vittoria - Municipio Lato Strada	X		21	38%	48%	14%	19%	76%	48%	19%	57%	48%
20	Piazza Vittoria - ex scuole	X		17	82%	112%	59%	71%	112%	82%	71%	94%	82%
21	Piazza Vittoria - fronte negozi		X	32	50%	59%	84%	66%	88%	97%	78%	84%	66%
22	Via Canove	X		9	11%	67%	89%	33%	122%	100%	33%	100%	66%
23	Via Canove - lato	X		10	50%	50%	50%	30%	100%	120%	30%	50%	60%
24	Via Canove - nord	X		10	40%	50%	30%	30%	50%	20%	30%	30%	50%
25	Via Veneto	X		14	50%	64%	100%	71%	117%	117%	86%	79%	64%
26	Via Veneto - sud	X		27	37%	33%	22%	26%	93%	48%	33%	48%	33%
27	Via Grimani - sud	X		18	56%	67%	39%	83%	111%	89%	50%	94%	61%
28	Via Grimani		X	26	69%	100%	77%	92%	139%	100%	81%	100%	100%
29	Via Trento - intemo scuole	X		57	67%	97%	84%	77%	105%	53%	Chiuso	Chiuso	60%
30	Via Castellana - Farmacia		X	2	100%	50%	0%	50%	50%	0%	0%	50%	50%
31	Via Castellana - Smania	X		4	25%	50%	75%	25%	50%	50%	50%	175%	100%
32	Via Castellana - privato	X		21	86%	110%	105%	67%	100%	81%	52%	67%	29%
33	Via Castellana - ex Rossig	X		26	27%	50%	54%	35%	50%	58%	50%	69%	50%
34	Via Liguria	X		102	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
35	Via Castellana - Generali	X		20	60%	60%	90%	50%	125%	83%	55%	50%	65%
36	Via Castellana - Amplifon		X	6	50%	117%	67%	100%	83%	100%	67%	100%	100%
37	Via Castellana - Bar L'insolito	X		7	100%	114%	129%	100%	129%	117%	57%	43%	29%
38	Banco S. Marco - privato	X		30	97%	110%	83%	77%	127%	117%	23%	63%	34%
39	Via Castellana - Pane al '900	X		15	47%	47%	163%	80%	167%	147%	67%	100%	53%
40	Via Fapanni - Panificio	X		8	63%	75%	38%	88%	100%	63%	63%	63%	25%

Fonte: Distretto del commercio 2017

Martellago – Regolare giorno feriale – Utilizzazione – Indagini 2017



Fonte: Distretto del commercio 2017

Domanda di sosta

Martellago – Giorno feriale di mercato – Utilizzazione – Indagini 2017



Fonte: Distretto del commercio 2017

Domanda di sosta

Martellago – Giorno festivo – Utilizzazione – Indagini 2017



Fonte: Distretto del commercio 2017

Dotazione di parcheggi

Maerne



Fonte: Distretto del commercio 2017

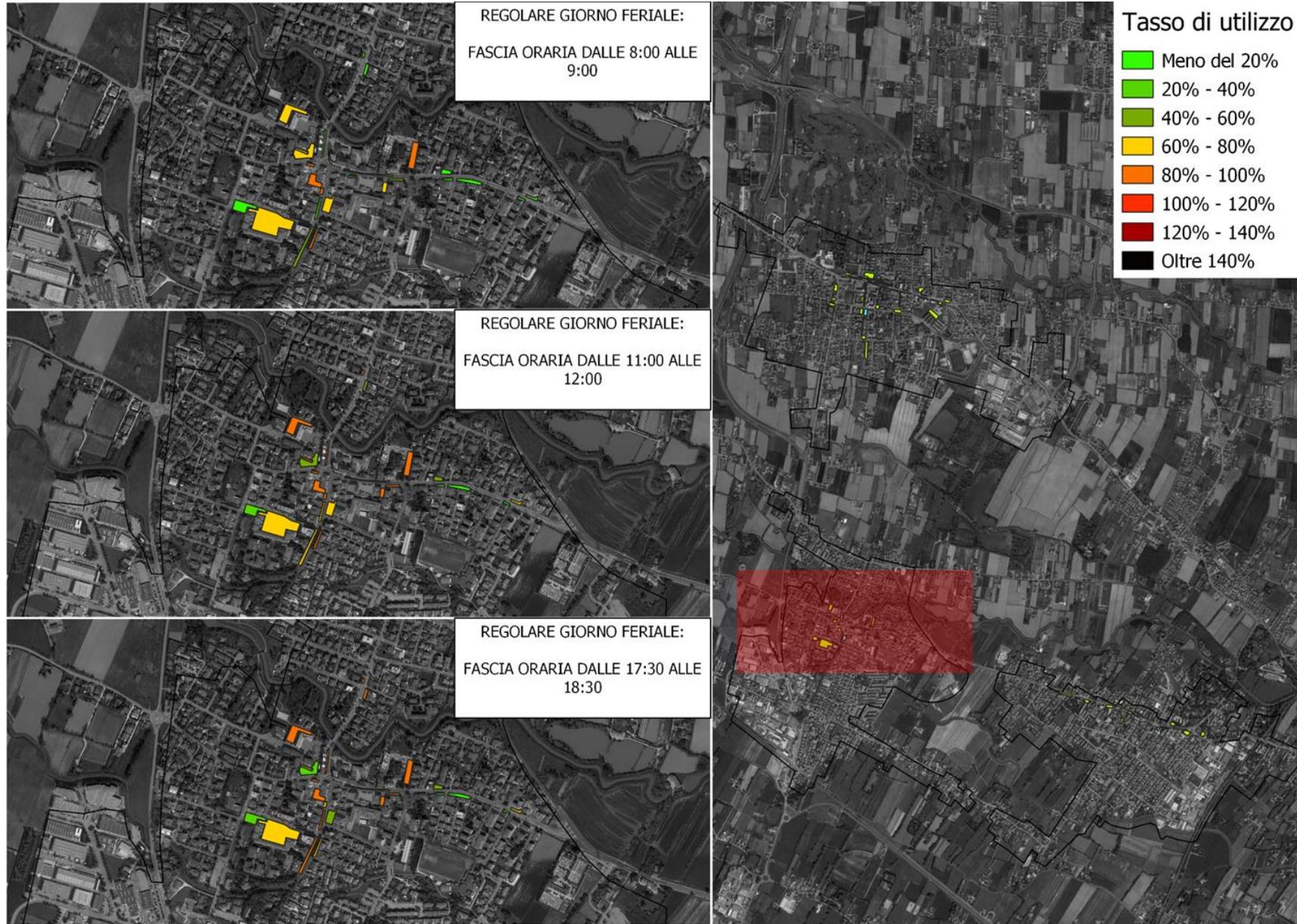
Domanda di parcheggi

Maerne – Tabella riepilogativa – Indagini 2017

Codice	Via	Tipologia		Numero di stalli totali	Tasso di utilizzazione regolare giorno feriale			Tasso di utilizzazione giorno feriale di mercato			Tasso di utilizzazione giorno festivo		
		Libera	Disco		8:00 - 9:00	11:00 - 12:00	17:30 - 18:30	8:00 - 9:00	11:00 - 12:00	17:30 - 18:30	8:00 - 9:00	11:00 - 12:00	17:30 - 18:30
1	Via Giotto	X		36	17%	22%	28%	Mercato	Mercato	28%	17%	22%	28%
2	Piazza Giotto	X		92	63%	74%	75%	Mercato	Mercato	77%	65%	76%	74%
3	Via Giotto	X		9	90%	22%	44%	100%	100%	33%	22%	33%	56%
4	Via stazione		X	24	63%	67%	58%	67%	67%	71%	67%	75%	97%
5	Via Stazione	X		7	100%	100%	71%	57%	86%	100%	86%	86%	86%
6	Piazza IV Novembre	X		30	87%	97%	90%	90%	90%	93%	90%	93%	83%
7	Via Roviego	X		7	100%	86%	100%	86%	100%	86%	100%	71%	86%
8	Piazza IV Novembre	X		9	67%	89%	89%	67%	78%	89%	67%	89%	67%
9	Piazza IV Novembre	X		29	90%	100%	100%	93%	100%	93%	83%	93%	97%
10	Via Olmo	X		9	0%	44%	56%	11%	67%	56%	0%	67%	56%
13	Via Olmo	X		4	0%	0%	25%	25%	0%	0%	0%	0%	25%
28	Via Olmo		X	16	0%	13%	19%	13%	13%	13%	13%	19%	25%
11	Via Olmo	X		3	0%	0%	33%	0%	0%	0%	67%	33%	33%
12	Via Olmo	X		8	25%	63%	63%	25%	50%	63%	25%	63%	63%
24	Via stazione		X	13	38%	77%	92%	38%	100%	77%	31%	92%	100%
20	Via Stazione		X	22	50%	73%	86%	41%	64%	55%	32%	82%	77%
23	Via Stazione		X	9	89%	100%	78%	100%	100%	100%	100%	100%	78%
14	Piazza I Alpi	X		25	80%	100%	96%	88%	104%	96%	88%	88%	88%
18	Piazza IV Novembre	X		23	38%	87%	87%	30%	87%	83%	30%	91%	87%
26	Via Roviego		X	8	64%	91%	73%	55%	73%	64%	55%	64%	64%
17	Via Roviego	X		27	63%	48%	37%	67%	63%	33%	56%	48%	37%
27	Piazza IV Novembre		X	8	43%	100%	100%	57%	100%	100%	29%	71%	86%
19	Piazza IV Novembre		X	4	0%	50%	50%	50%	25%	100%	50%	50%	50%
21	Piazza IV Novembre		X	7	100%	86%	86%	86%	100%	100%	86%	100%	57%
25	Piazza IV Novembre	X		8	75%	25%	75%	50%	75%	75%	75%	75%	63%
15	Via Rialto	X		5	20%	60%	100%	60%	100%	100%	40%	80%	60%
16	Via Rialto	X		8	25%	88%	100%	13%	75%	100%	25%	100%	100%

Fonte: Distretto del commercio 2017

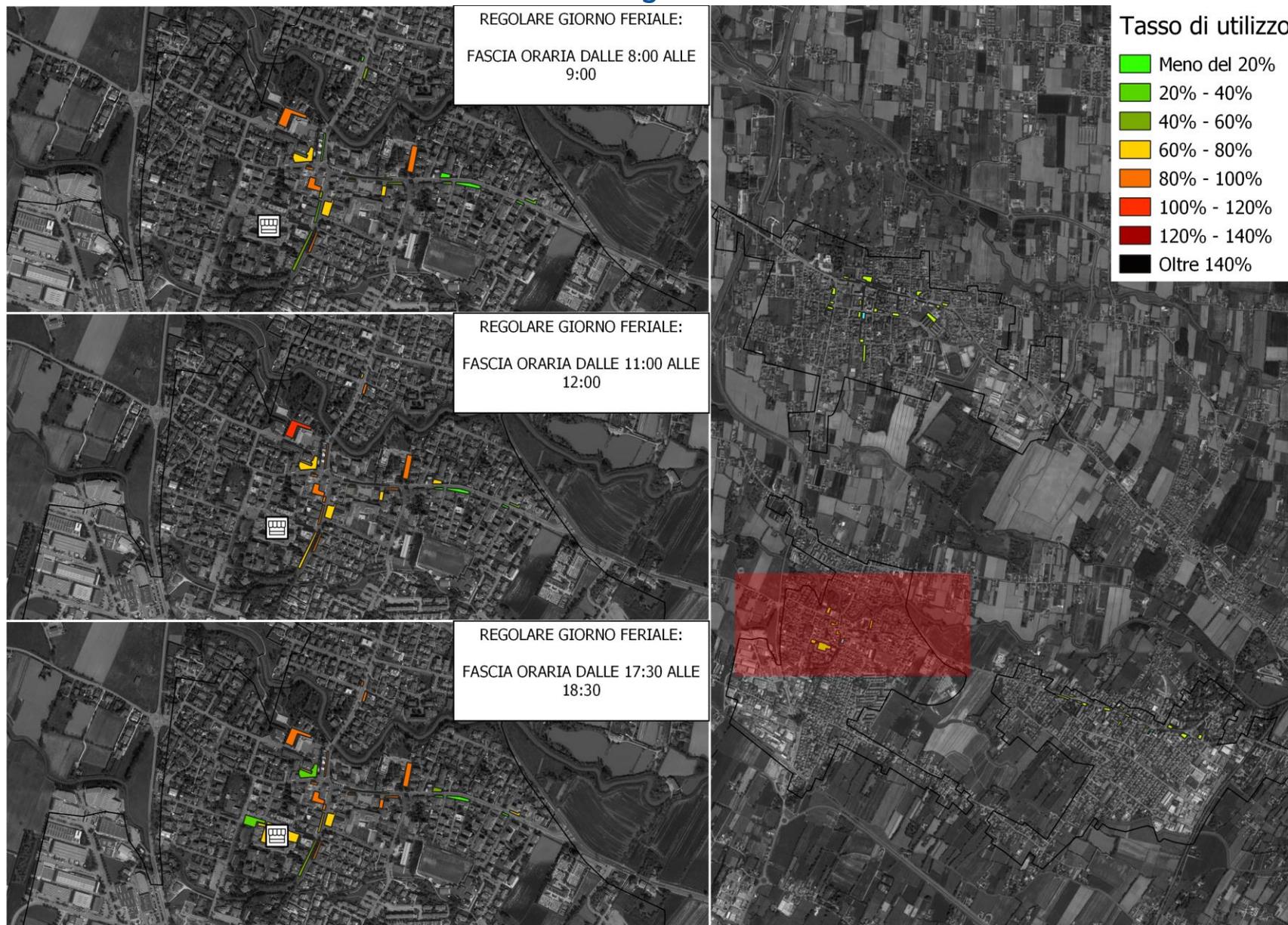
Maerne – Regolare giorno feriale – Utilizzazione – Indagini 2017



Fonte: Distretto del commercio 2017

Domanda di sosta

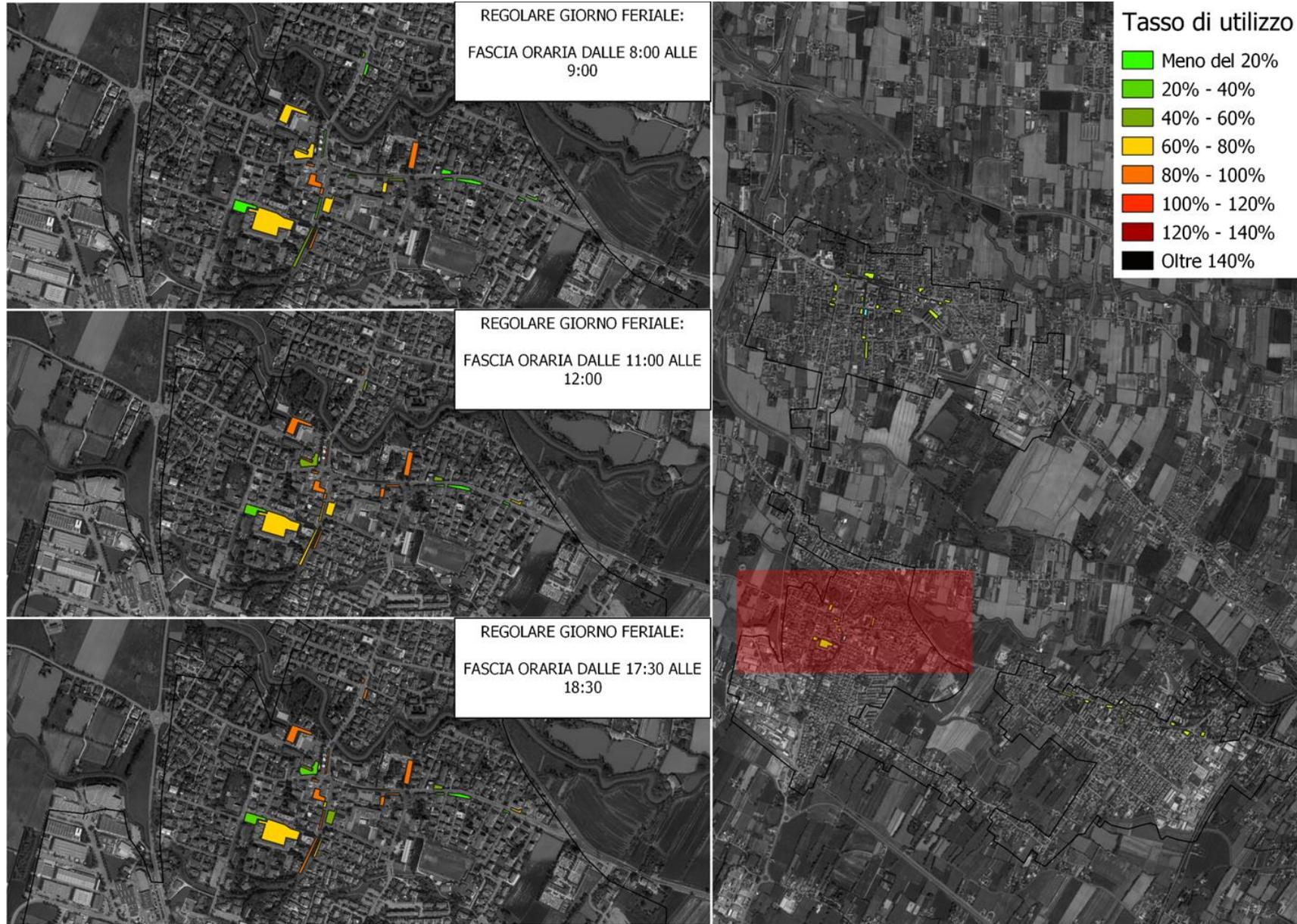
Maerne – Giorno feriale di mercato – Utilizzazione – Indagini 2017



Fonte: Distretto del commercio 2017

Domanda di sosta

Maerne – Giorno festivo – Utilizzazione – Indagini 2017



Fonte: Distretto del commercio 2017

Dotazione di parcheggi

Olmo



Fonte: Distretto del commercio 2017

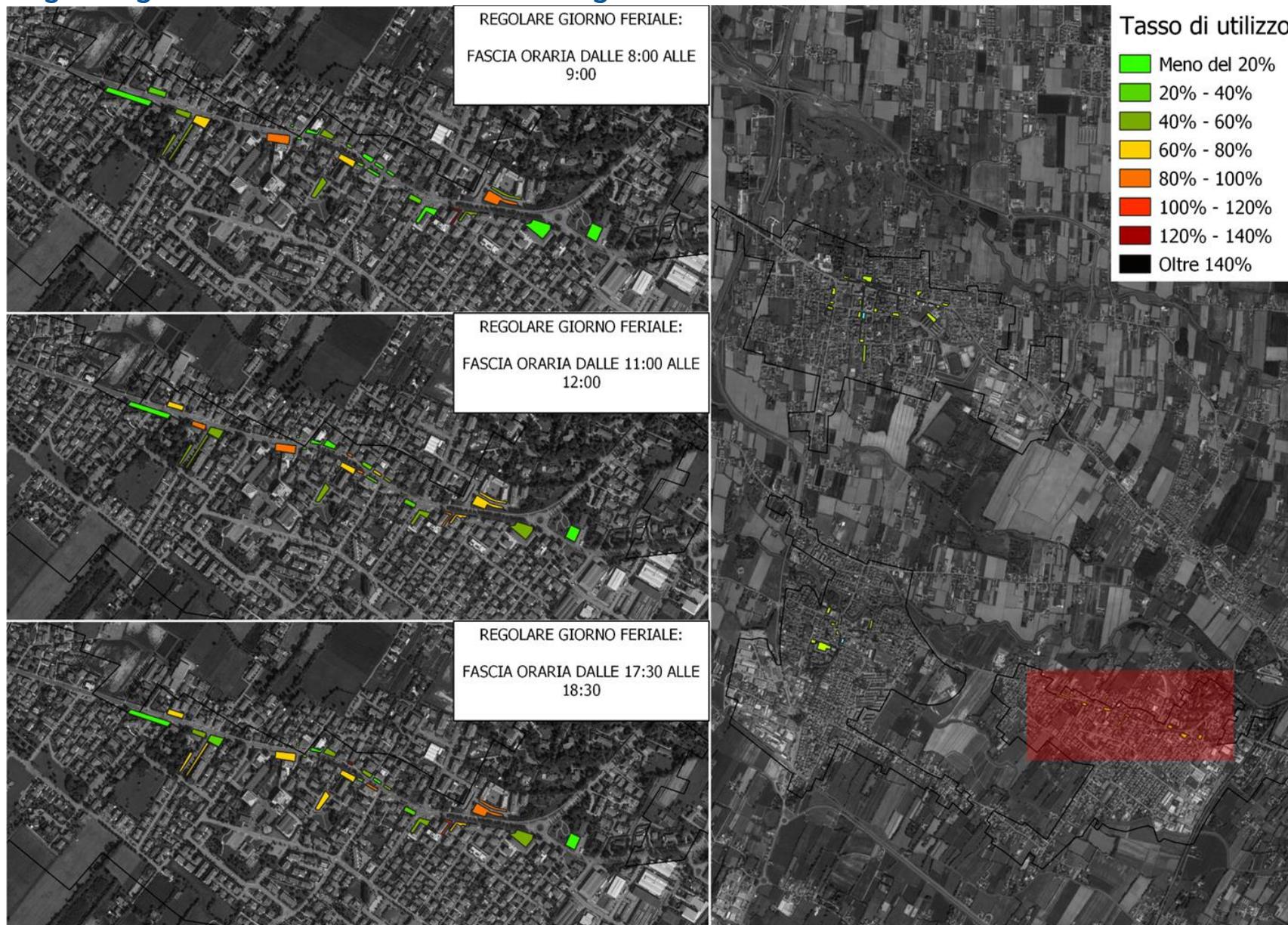
Dotazione di parcheggi

Olmo – Tabella riepilogativa – Indagini 2017

Codice	Via	Tipologia Libera Disco	Numero di stalli totali	Tasso di utilizzazione regolare giorno ferialo			Tasso di utilizzazione giorno ferialo di mercato			Tasso di utilizzazione giorno festivo		
				8:00 - 9:00	11:00 - 12:00	17:30 - 18:30	8:00 - 9:00	11:00 - 12:00	17:30 - 18:30	8:00 - 9:00	11:00 - 12:00	17:30 - 18:30
1	Via Selvanese	X	38	0%	3%	11%	8%	11%	6%	3%	17%	19%
2	P.zza Mastri del Lavoro a	X	38	89%	76%	95%	66%	89%	79%	105%	95%	71%
3	P.zza Donatori di Sangue	X	49	14%	45%	51%	20%	33%	61%	24%	35%	43%
4	Via Olmo fronte Banca S. Stefano	X	11	55%	64%	64%	55%	64%	45%	36%	73%	27%
5	Via Olmo fronte Snack Bar Marina	X	5	140%	100%	120%	80%	120%	120%	120%	100%	60%
6	Via Olmo fronte MAXI		X	19	5%	42%	47%	5%	32%	37%	5%	47%
7	Via Olmo	X	19	21%	26%	26%	21%	26%	32%	21%	32%	21%
8	Via Olmo fronte Olmo 301	X	7	0%	43%	43%	0%	43%	43%	29%	57%	71%
9	Via Olmo fronte FRUTTA&VERDURA	X	3	0%	67%	0%	33%	33%	33%	67%	67%	67%
10	Via Olmo fronte IMMOBILIARE	X	6	0%	33%	100%	0%	83%	50%	33%	33%	0%
11	Via Olmo fronte FARMACIA	X	4	25%	100%	25%	0%	25%	0%	25%	25%	0%
12	Via Olmo fronte CANTINA DEI SAPORI	X	11	18%	36%	55%	9%	55%	55%	18%	36%	18%
13	Via Olmo fronte LA PERLA	X	18	67%	78%	72%	44%	106%	89%	39%	100%	94%
14	Via D.G. MINZONI	X	36	56%	56%	67%	44%	72%	83%	58%	78%	67%
15	Via Olmo fronte GIOIELLERIA+VETERINARIO	X	4	25%	100%	125%	50%	100%	75%	75%	100%	50%
16	Via Olmo fronte ATELIER BORTOLATO	X	11	55%	9%	55%	55%	27%	27%	27%	45%	55%
17	Via Olmo fronte BAR SFIZIO	X	4	25%	25%	0%	0%	50%	25%	25%	25%	0%
18	Via Olmo fronte RICCIO & CAPRICCIO	X	10	10%	10%	10%	10%	10%	10%	20%	10%	0%
19	Via Olmo fronte Studio professionale	X	3	0%	33%	33%	0%	33%	33%	0%	33%	33%
20	Via Olmo fronte HAUSBRANDT CAFFE'	X	31	100%	94%	74%	87%	97%	52%	81%	90%	68%
21	Via Olmo fronte ANIMALI MANIA	X	2	0%	0%	0%	0%	0%	50%	0%	50%	0%
22	Via Olmo fronte ROSS ART	X	20	70%	60%	30%	105%	90%	70%	50%	75%	65%
23	Via PAPA LUCIANI	X	35	51%	60%	63%	54%	69%	66%	74%	83%	71%
24	Via Olmo fronte PIZZERIA TABINA	X	11	55%	82%	55%	82%	64%	55%	45%	55%	55%
25	Via Olmo PARAFARMACIA+SIC ARREDAMENTI	X	15	40%	80%	67%	33%	53%	47%	40%	60%	40%
26	Via Olmo Via MAMELI	X	35	3%	9%	9%	3%	6%	17%	6%	9%	9%
27	P.zza Mastri del Lavoro b		X	22	55%	64%	91%	55%	55%	45%	59%	68%

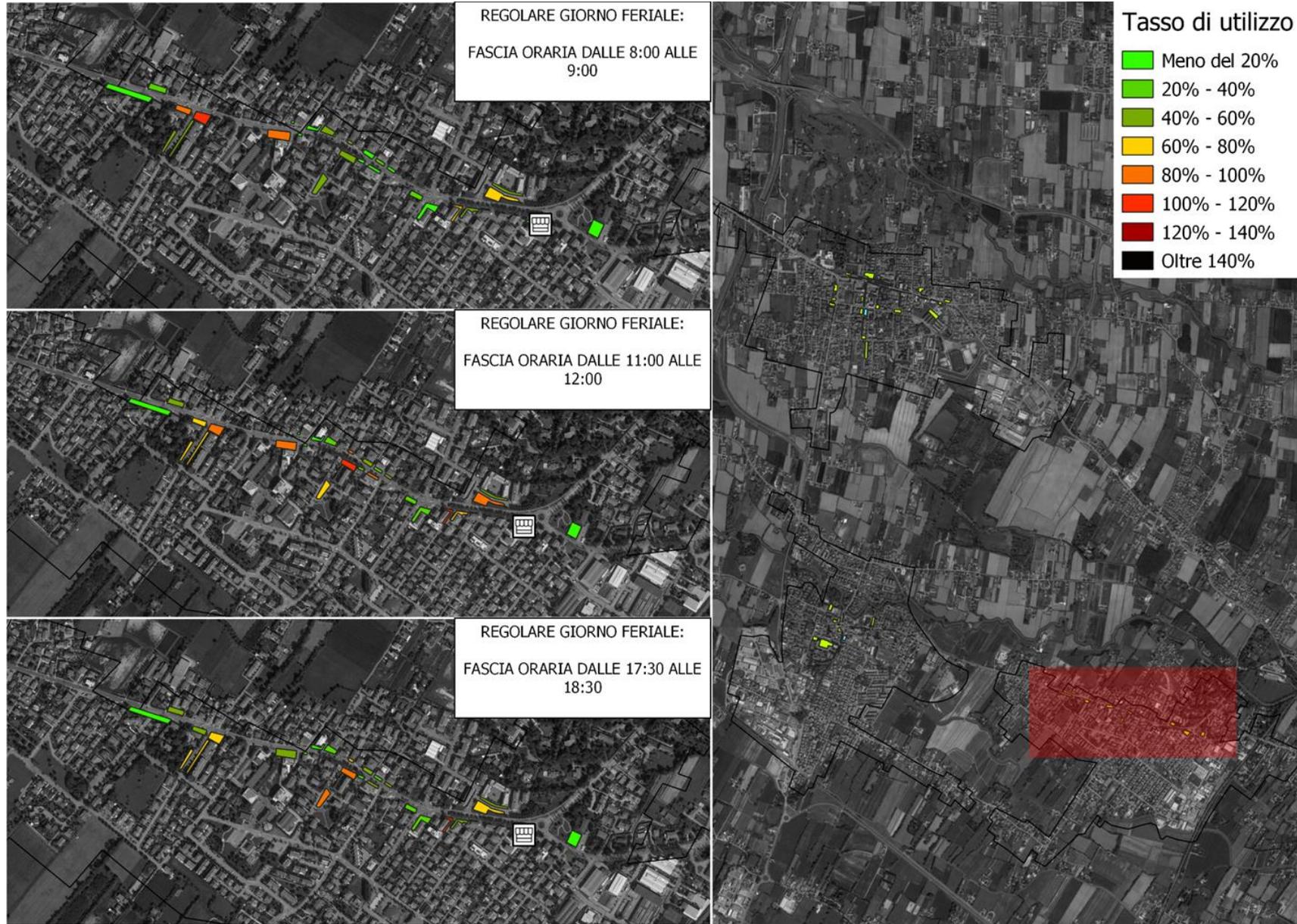
Fonte: Distretto del commercio 2017

Olmo – Regolare giorno feriale – Utilizzazione – Indagini 2017



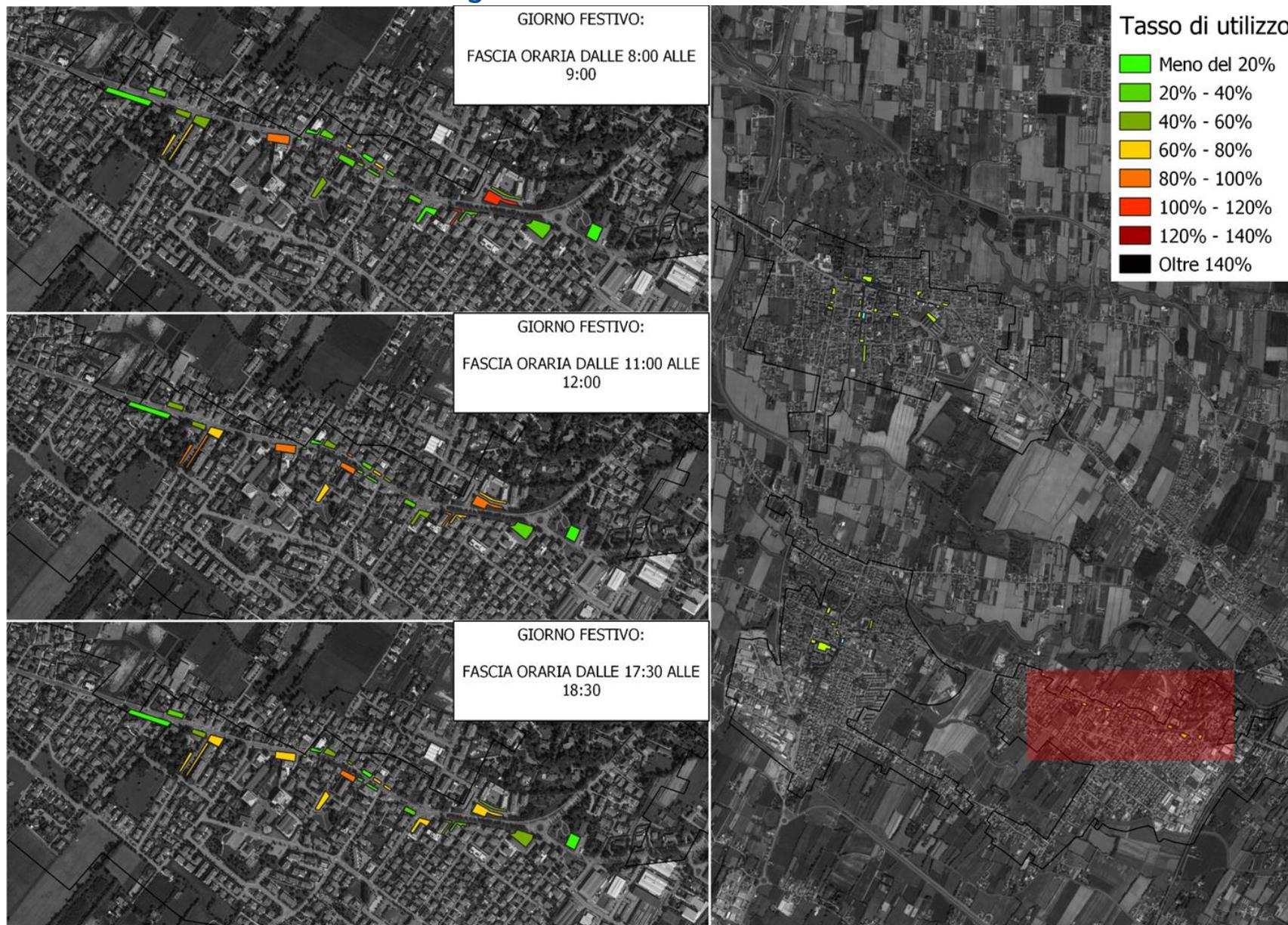
Fonte: Distretto del commercio 2017

Olmo – Giorno feriale di mercato – Utilizzazione – Indagini 2017



Fonte: Distretto del commercio 2017

Olmo- Giorno festivo – Utilizzazione – Indagini 2017



Fonte: Distretto del commercio 2017

Interazione domanda offerta

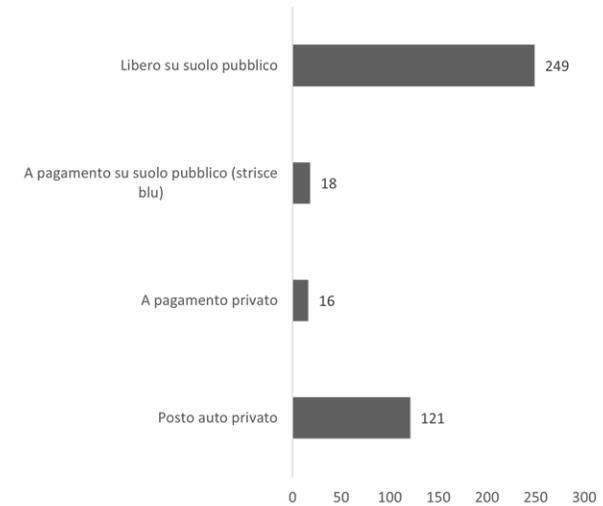
Risultati del questionario

Dal questionario emerge che per gli spostamenti sistematici i parcheggi più utilizzati sono liberi su suolo pubblico oppure posti auto privati.

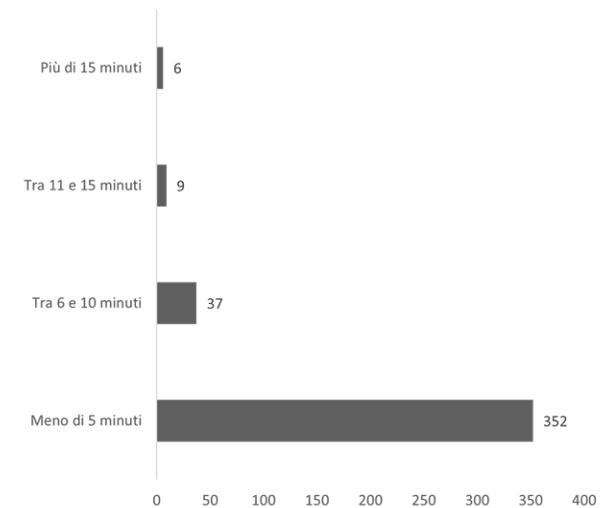
Inoltre il tempo speso per il parcheggio è, nella stragrande maggioranza dei casi ridotto. Questi dati non si riferiscono al solo territorio di Martellago ma anche all'esterno. In ogni caso non emergono da questi dati dei problemi di parcheggio a conferma dei dati presentati negli studi del 2017.

Tuttavia i parcheggi sono un tema che è stato molto frequente nei laboratori tematici tenuti nel mese di Giugno a riprova di una mentalità molto legata all'automobile privata.

Quale tipo di parcheggi utilizzavi solitamente in destinazione?



Quanto tempo impiegavi per la ricerca del parcheggio in destinazione?



Dati Inventario Emissioni in Aria 2015 - INEMAR

L'inventario delle emissioni in atmosfera è una raccolta coerente ed ordinata dei valori delle emissioni generate dalle diverse attività naturali e antropiche, quali ad esempio i trasporti su strada, le attività industriali o gli allevamenti, riferita ad una scala territoriale e ad un intervallo temporale definiti su base comunale.

L'inventario non costituisce un calcolo esatto dell'emissione ma una stima dei contributi emissivi provenienti dall'insieme delle attività antropiche e naturali collocate in un determinato territorio in un certo periodo temporale. Il calcolo esatto delle emissioni di inquinanti non sarebbe infatti praticamente effettuabile data la complessità e la quantità delle sorgenti esistenti.

L'inventario delle emissioni individua i settori su cui indirizzare le misure e le azioni per la riduzione delle emissioni inquinanti.

Esso costituisce quindi uno strumento fondamentale per la pianificazione di settore, ad esempio all'interno del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 90 del 19.04.2016), poiché fornisce un supporto conoscitivo e decisionale alla valutazione e gestione della qualità dell'aria.

Da sito ARPAV

Lo strumento informatico utilizzato per costruire l'inventario delle emissioni in atmosfera del Veneto è il database INEMAR (acronimo di Inventario Emissioni Aria), un software messo a punto dalla Regione Lombardia con la collaborazione della Regione Piemonte e, dal 2003, gestito da ARPA Lombardia. Dal 2006 INEMAR viene utilizzato nell'ambito di una convenzione interregionale, che tuttora vede fra i partecipanti le Regioni e/o le Agenzie ambientali del Bacino Padano-Adriatico (Lombardia, Piemonte, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia-Romagna, le Province autonome di Trento e di Bolzano) e la Puglia. Dal 2009 al 2011 ha partecipato al consorzio anche la Regione Marche.

Si osserva che i settori che emettono di più nel territorio di Martellago sono la combustione non industriale e il trasporto su strada.

Questi sono anche i principali contribuenti alla somma totale di emissioni di CO nell'aria. Si osservi che, come da attese l'Nox è principalmente prodotto dai trasporti su strada.

Si osservi che la CO₂ ha una scala diversa dalle altre, in quanto è espressa in kilotonnellate annue, mentre gli altri inquinanti in tonnellate annue, ma è stata così scalata per necessità di rappresentazione grafica.

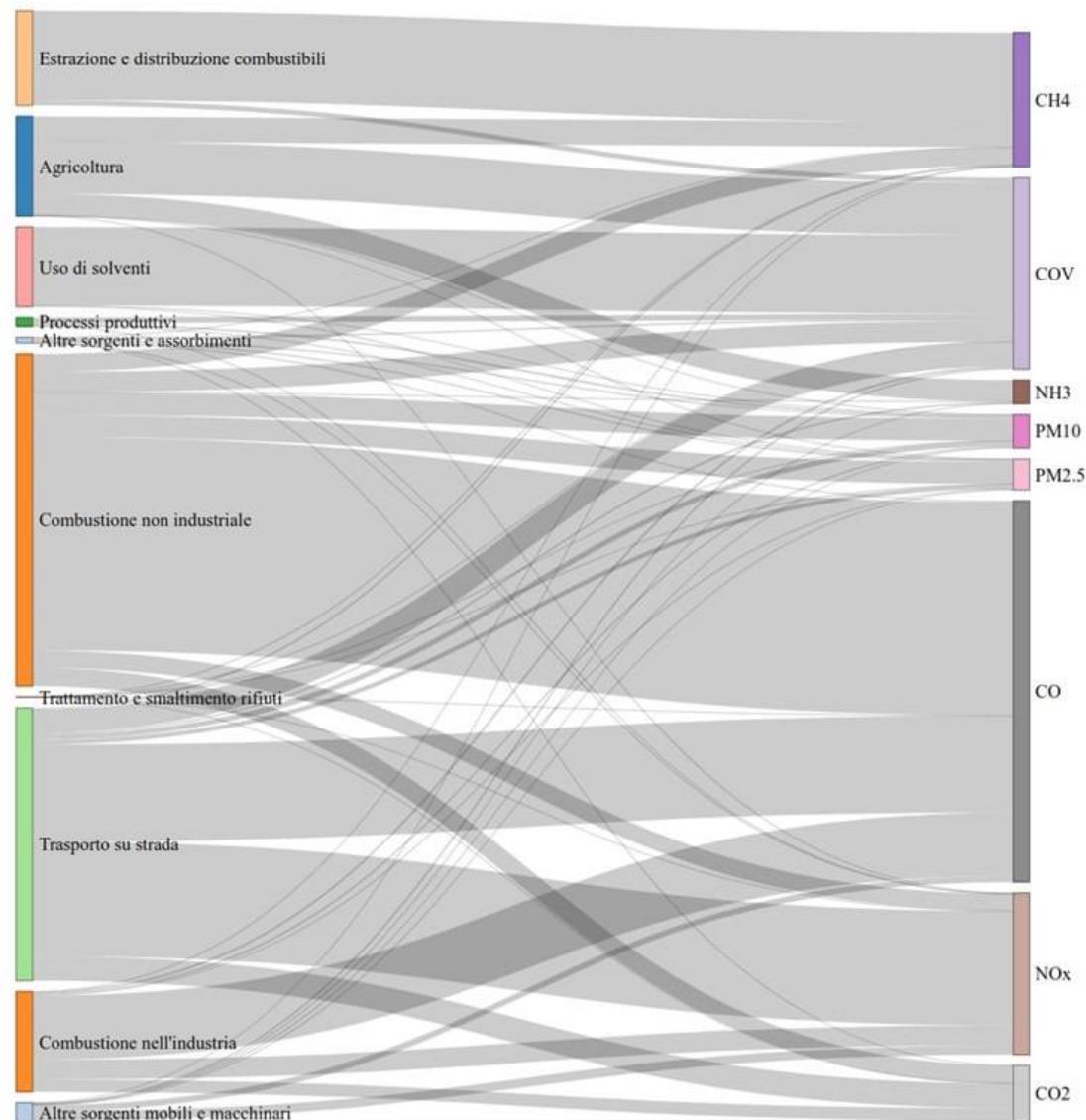
Emissioni in atmosfera

Dati Inventario Emissioni in Aria 2015 - INEMAR

Si osserva che i principali settori che incidono sulla produzione degli inquinanti analizzati sono la combustione non industriale e il trasporto su strada, seguiti a dalla combustione industriale; dalle attività legate ai combustibili e all'agricoltura.

Gli inquinanti maggiori sono la CO₂, il CO, il COV e gli ossidi di azoto.

Nella slide successiva si procede con un'analisi particolare delle sottocategorie del trasporto su strada.

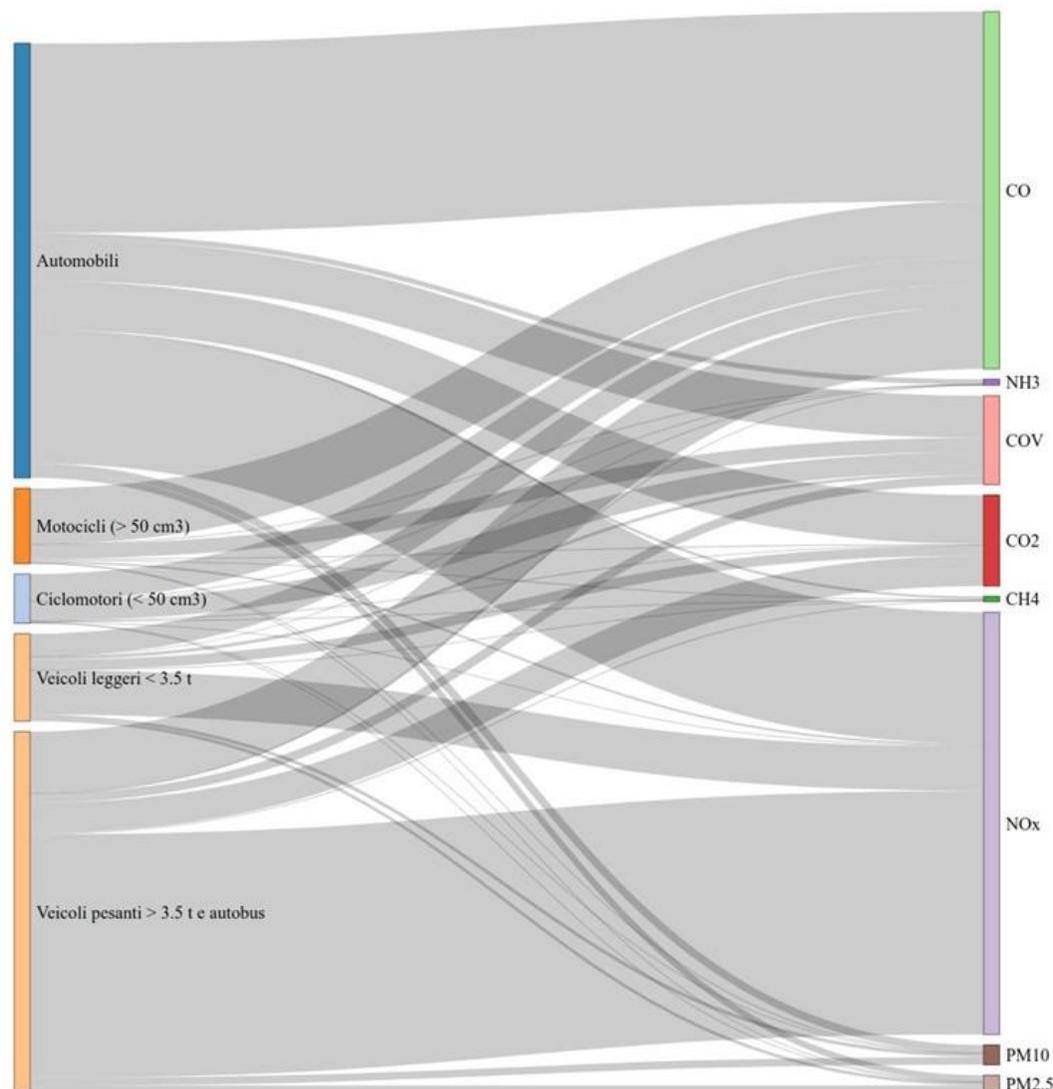


Emissioni in atmosfera

Dati Inventario Emissioni in Aria 2015 - INEMAR

Appare evidente che CO ed ossidi di azoto sono i principali prodotti del trasporto su strada assieme alla CO₂.

Automobili e veicoli pesanti, quindi oltre le 3.5 tonnellate hanno impatti abbastanza simili. Sembra che le prime producano da sole la metà di monossido di carbonio e i secondi la metà circa degli ossidi di azoto.



Conteggi di traffico

Sezione 9 – Direzione A

È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1009A localizzata su SP38_Via Olmo, tra Maerne e Olmo. L'indagine è durata 120 ore consecutive dalle 0:00 di giovedì 24/09/2020 alle 00:00 di martedì 29/09/2020, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.

Direzione: da Maerne a Olmo.

L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1009A, direzione da Maerne a Olmo è stata condotta con unità radar SISAS Compact 1000.



VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA

Il volume totale di traffico registrato nelle 120 ore è pari a 40388 veicoli, con un volume massimo su base 15' di 868 veicoli alle ore 08:30 di lunedì 28/09/2020 e su base oraria di 780 alle ore 07:45 di lunedì 28/09/2020; il volume minimo registrato su base 15' è di 4 veicoli alle ore 03:30 di domenica 27/09/2020 e su base oraria è di 9 veicoli alle ore 02:15 di lunedì 28/09/2020.

COMPOSIZIONE VEICOLARE

La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.

Periodo	Totale					
		Autovetture	Veicoli commerciali leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
Totale rilievo	40'388	35'404	2'457	2'207	83	237
Totale feriale	26'265	22'804	1'480	1'739	52	190
Totale festivo	14'123	12'600	977	468	31	47
gio 24.09.2020	8'875	7'609	551	617	20	78
ven 25.09.2020	8'997	7'725	543	650	17	62
sab 26.09.2020	8'148	7'179	596	318	25	30
dom 27.09.2020	5'975	5'421	381	150	6	17
lun 28.09.2020	8'393	7'470	386	472	15	50

Nelle giornate feriali il 92.5% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 24284 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 7.5%.

Nel festivo il 96.1% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 13577 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 3.9%.

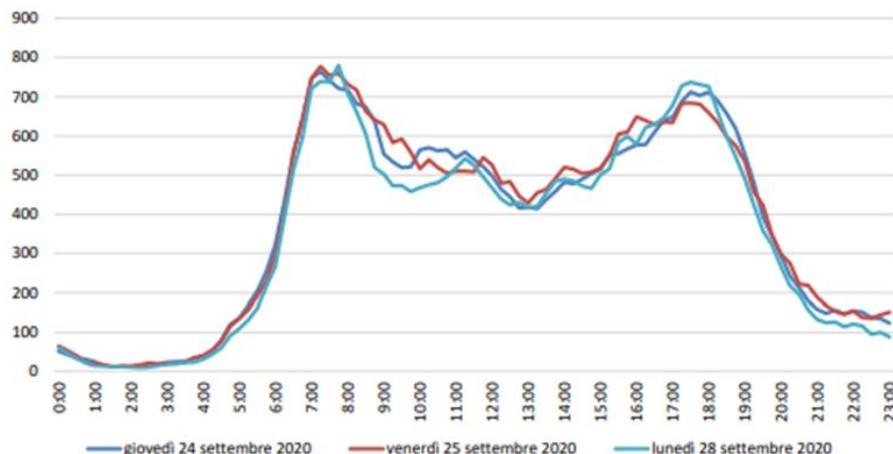
Conteggi di traffico

Sezione 9 – Direzione A

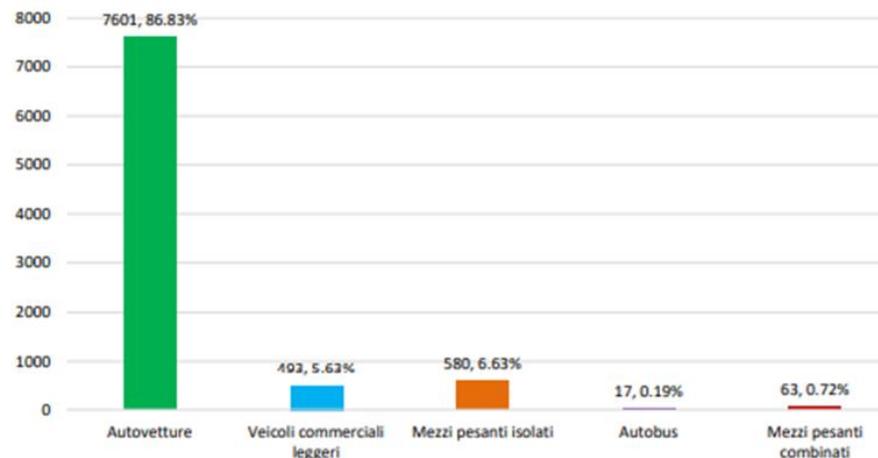
Sezione: 1009A
Tra: Maerne
Strada: SP38_Via Olmo
E: Olmo

GIORNO FERIALE

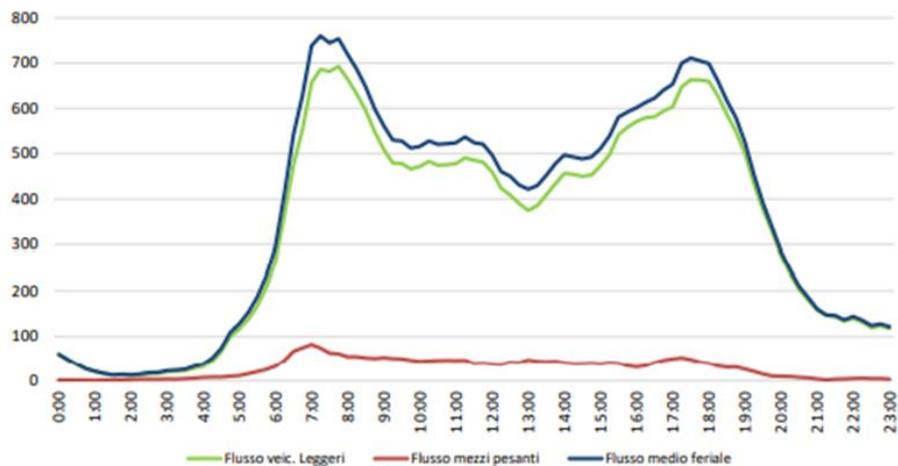
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



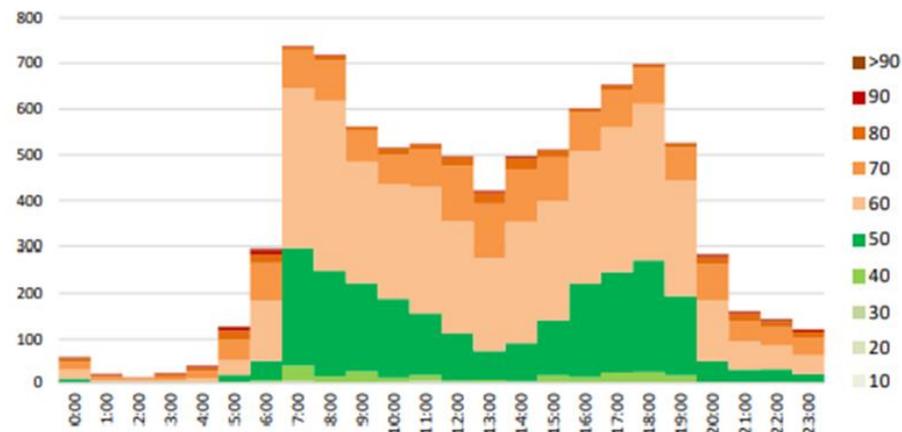
COMPOSIZIONE VEICOLARE- FERIALE MEDIO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FERIALE MEDIO



VELOCITA' - FERIALE MEDIO



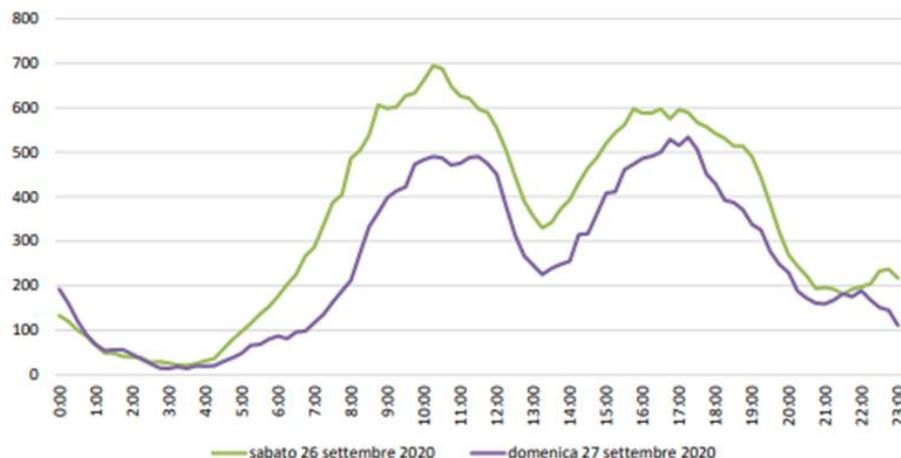
Conteggi di traffico

Sezione 9 – Direzione A

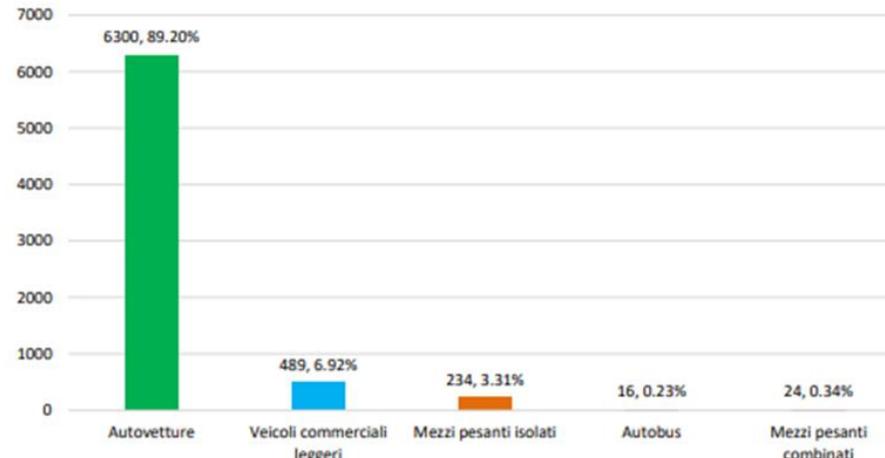
Sezione: 1009A
 Tra: Maerne
 Strada: SP38_Via Olmo
 E: Olmo

GIORNO FESTIVO

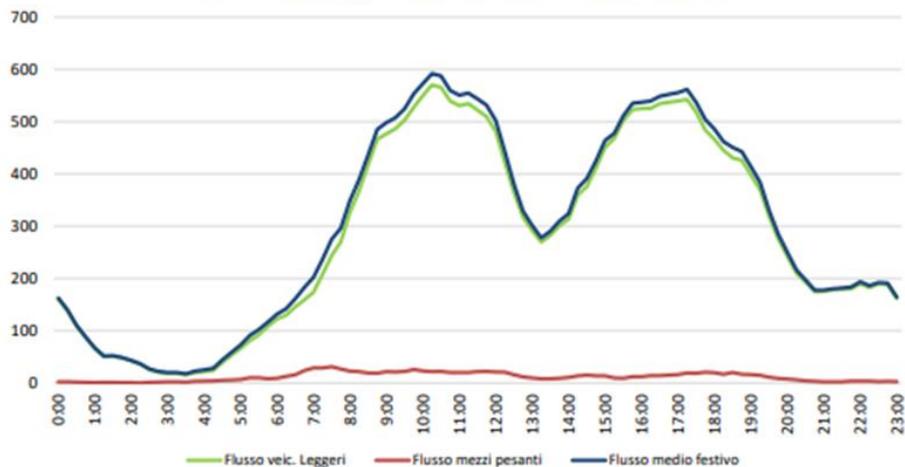
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



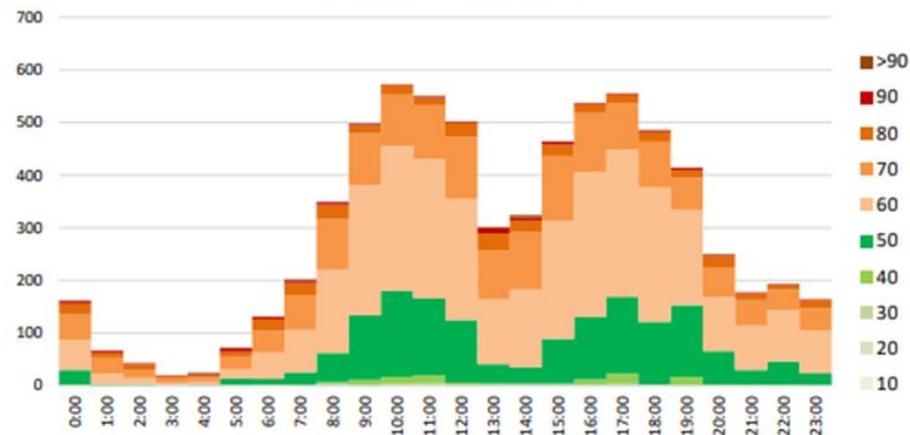
COMPOSIZIONE VEICOLARE- FESTIVO MEDIO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FESTIVO MEDIO



VELOCITA' - FESTIVO MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 9 – Direzione B

È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1009B localizzata su SP38_Via Olmo, tra Olmo e Maerne. L'indagine è durata 120 ore consecutive dalle 0:00 di giovedì 24/09/2020 alle 00:00 di martedì 29/09/2020, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.

Direzione: da Olmo a Maerne.

L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1009B, direzione da Olmo a Maerne è stata condotta con unità radar SISAS Compact 1000.



VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA

Il volume totale di traffico registrato nelle 120 ore è pari a 38359 veicoli, con un volume massimo su base 15' di 824 veicoli alle ore 18:30 di lunedì 28/09/2020 e su base oraria di 743 alle ore 18:00 di giovedì 24/09/2020; il volume minimo registrato su base 15' è di 4 veicoli alle ore 04:15 di giovedì 24/09/2020 e su base oraria è di 11 veicoli alle ore 03:45 di domenica 27/09/2020.

COMPOSIZIONE VEICOLARE

La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.

Periodo	Totale					
		Autovetture	Veicoli commerciali leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
Totale rilievo	38'359	34'095	1'942	2'024	68	230
Totale feriale	24'852	21'704	1'462	1'428	58	200
Totale festivo	13'507	12'391	480	596	10	30
gio 24.09.2020	8'387	7'231	528	530	18	80
ven 25.09.2020	8'557	7'470	498	492	24	73
sab 26.09.2020	7'671	6'925	329	387	6	24
dom 27.09.2020	5'836	5'466	151	209	4	6
lun 28.09.2020	7'908	7'003	436	406	16	47

Nelle giornate feriali il 93.2% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 23166 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 6.8%.

Nel festivo il 95.3% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 12871 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 4.7%.

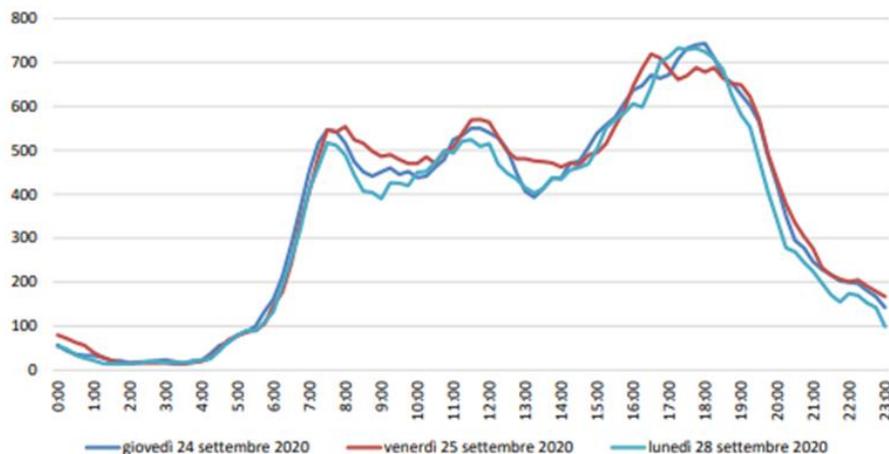
Conteggi di traffico

Sezione 9 – Direzione B

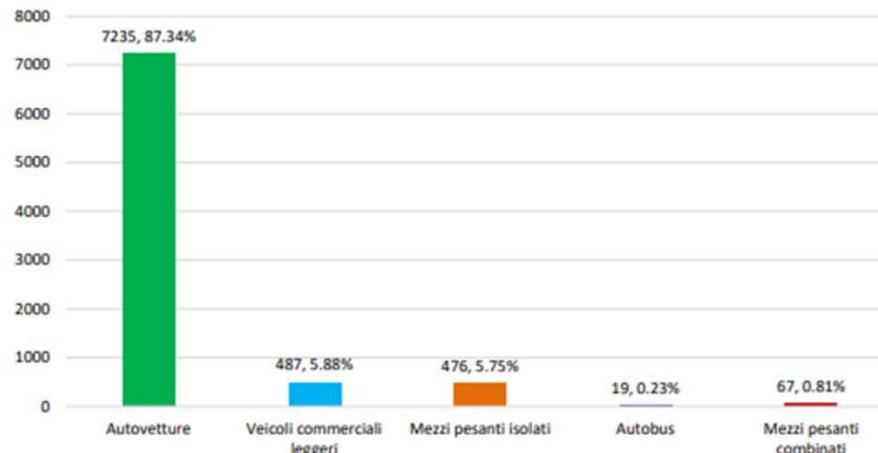
Sezione: 1009R
Tra: Olmo
Strada: SP38_Via Olmo
E: Maerne

GIORNO FERIALE

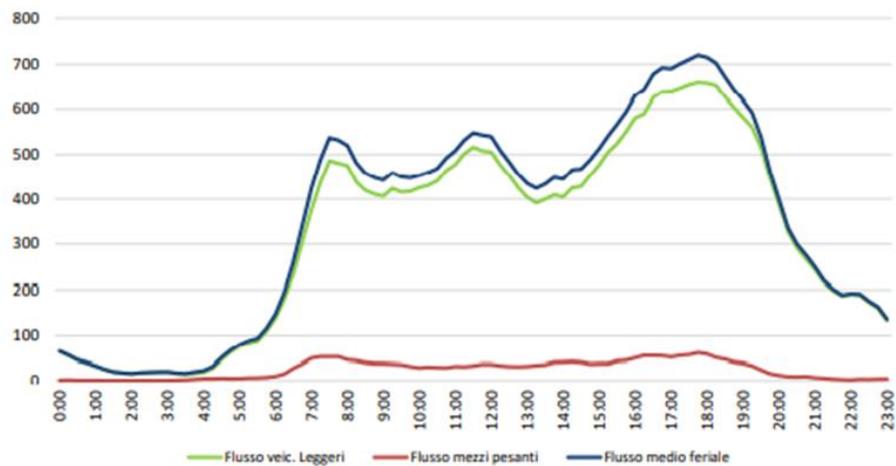
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



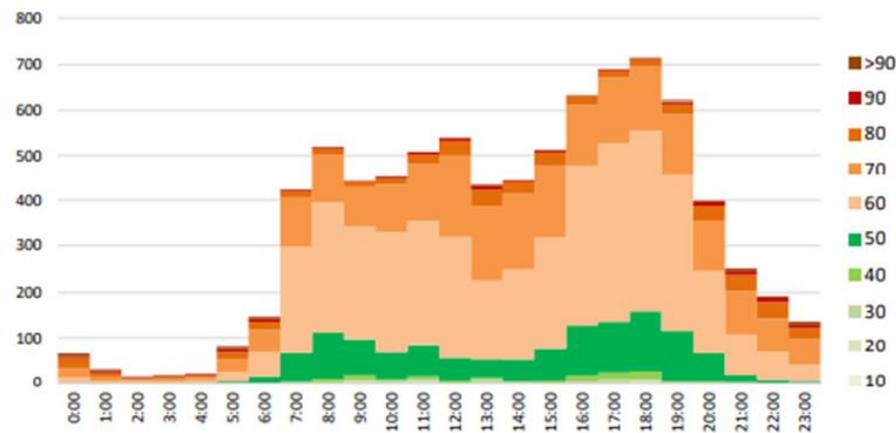
COMPOSIZIONE VEICOLARE- FERIALE MEDIO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FERIALE MEDIO



VELOCITA' - FERIALE MEDIO



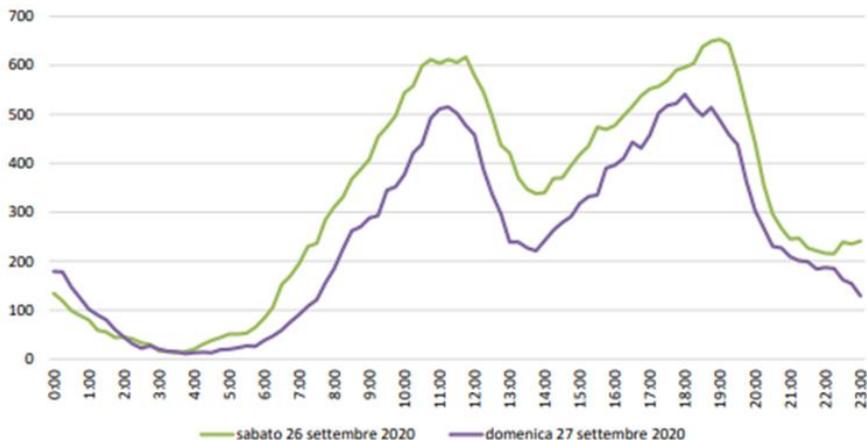
Conteggi di traffico

Sezione 9 – Direzione B

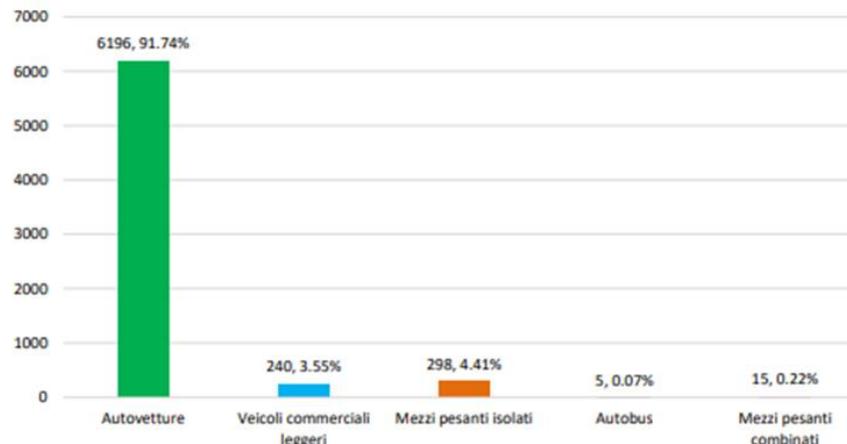
Sezione: 1009B
Tra: Olmo
Strada: SP38_Via Olmo
E: Maerne

GIORNO FESTIVO

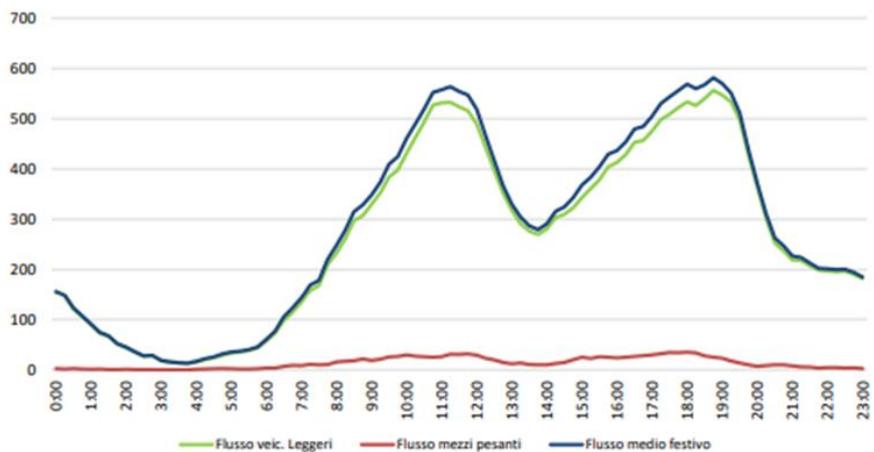
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



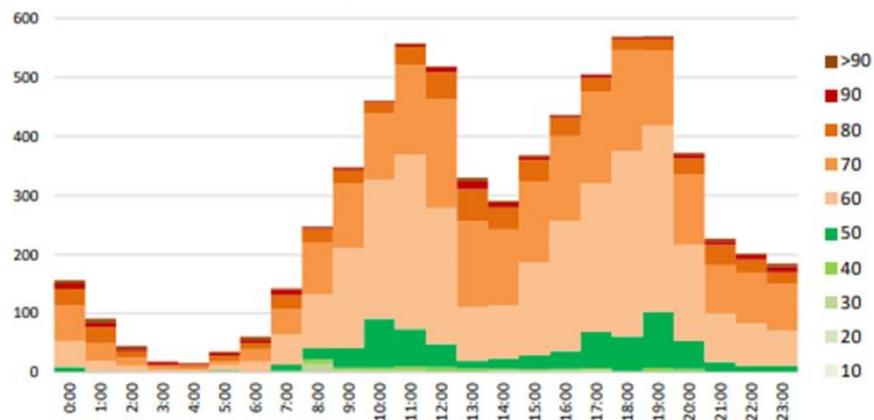
COMPOSIZIONE VEICOLARE- FESTIVO MEDIO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FESTIVO MEDIO



VELOCITA' - FESTIVO MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 14 – Direzione A

Indagine di traffico - Relazione di sintesi							
Sezione: 1014A							
È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1014A localizzata su SP36_Via della Costituzione, tra Spinea e Maerne. L'indagine è durata 120 ore consecutive dalle 0:00 di giovedì 24/09/2020 alle 00:00 di martedì 29/09/2020, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.							
Direzione: da Spinea a Maerne.							
L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1014A, direzione da Spinea a Maerne è stata condotta con unità video MIOVISION Scout.							
							
VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA							
Il volume totale di traffico registrato nelle 120 ore è pari a 49404 autoveicoli, con un volume massimo su base 15' di 1100 autoveicoli alle ore 17:45 di giovedì 24/09/2020 e su base oraria di 1042 alle ore 17:30 di giovedì 24/09/2020; il volume minimo registrato su base 15' è di 4 autoveicoli alle ore 02:45 di venerdì 25/09/2020 e su base oraria è di 12 veicoli alle ore 03:30 di domenica 27/09/2020.							
COMPOSIZIONE VEICOLARE							
La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.							
Periodo		Totale auto veicoli					
	Moto		Autovetture	Veic. comm. leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
Totale rilievo	598	49'404	44'330	2'977	1'223	121	753
Totale feriale	363	33'506	29'188	2'472	1'046	92	708
Totale non feriale	235	15'898	15'142	505	177	29	45
gio 24.09.2020	172	11'463	9'983	811	389	28	252
ven 25.09.2020	127	11'414	9'972	858	339	30	215
sab 26.09.2020	140	9'425	8'828	377	158	22	40
dom 27.09.2020	95	6'473	6'314	128	19	7	5
lun 28.09.2020	64	10'629	9'233	803	318	34	241
Nelle giornate feriali il 94.5% degli autoveicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 31660 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 5.5%.							
Nel festivo il 99.2% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 31545 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 0.8%.							

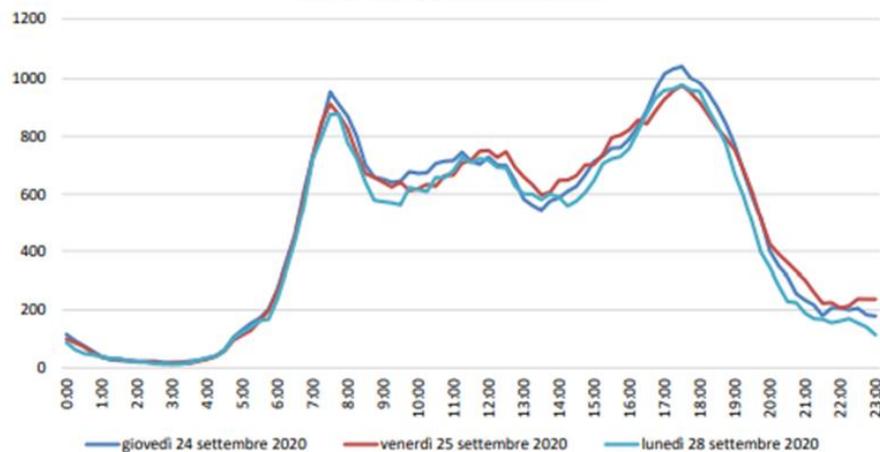
Conteggi di traffico

Sezione 14 – Direzione A

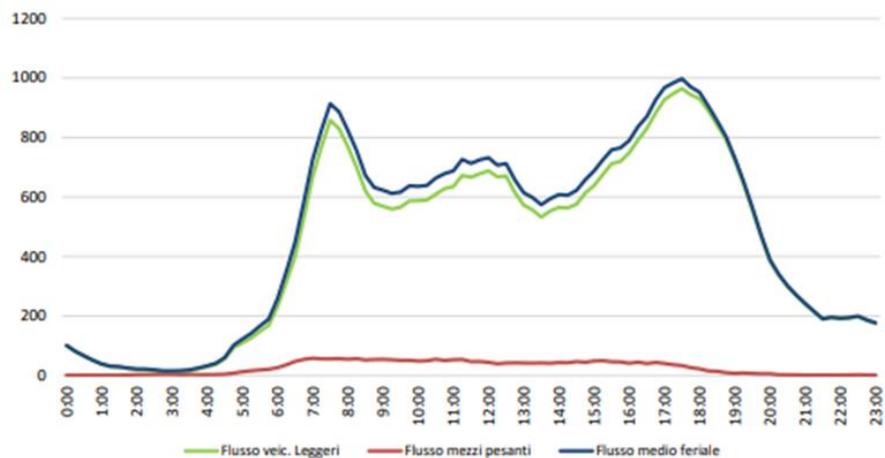
Sezione: 1014A
Tra: Spinea
Strada: SP36_Via della Costituzione
E: Maerne

GIORNO FERIALE

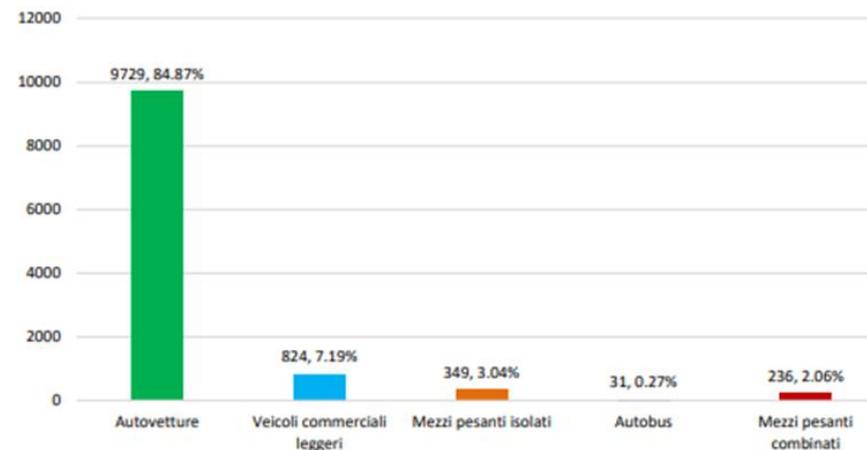
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FERIALE MEDIO



COMPOSIZIONE VEICOLARE- FERIALE MEDIO



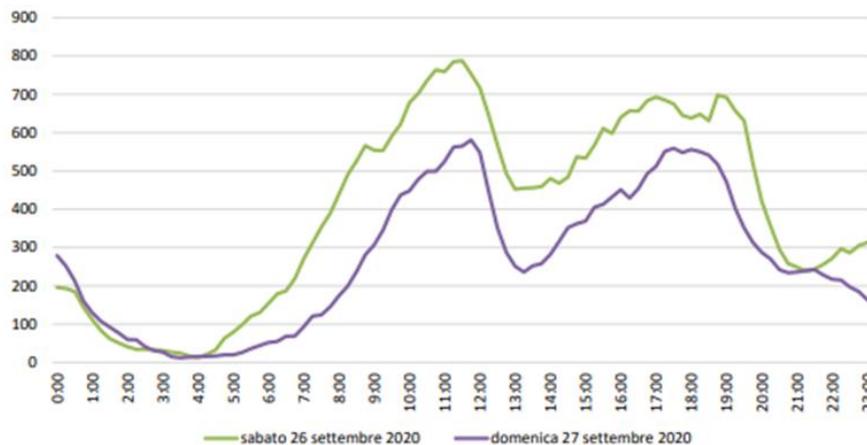
Conteggi di traffico

Sezione 14 – Direzione A

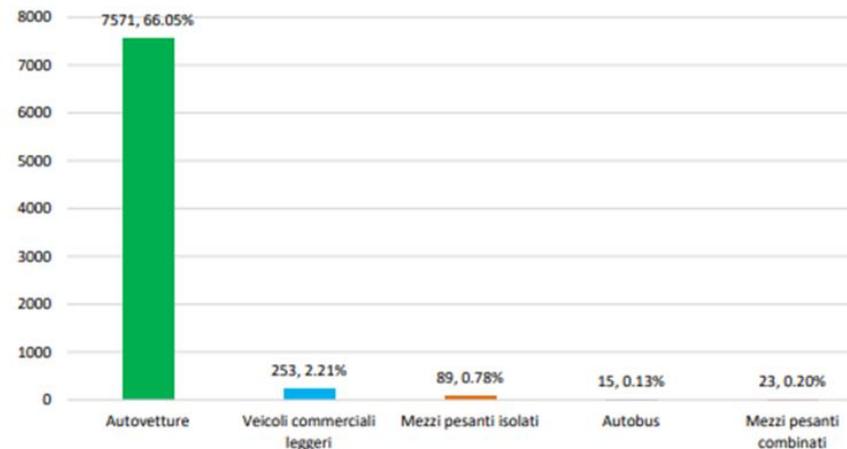
Sezione: 1014A
Tra: Spinea
Strada: SP36_Via della Costituzione
E: Maerne

GIORNO FESTIVO

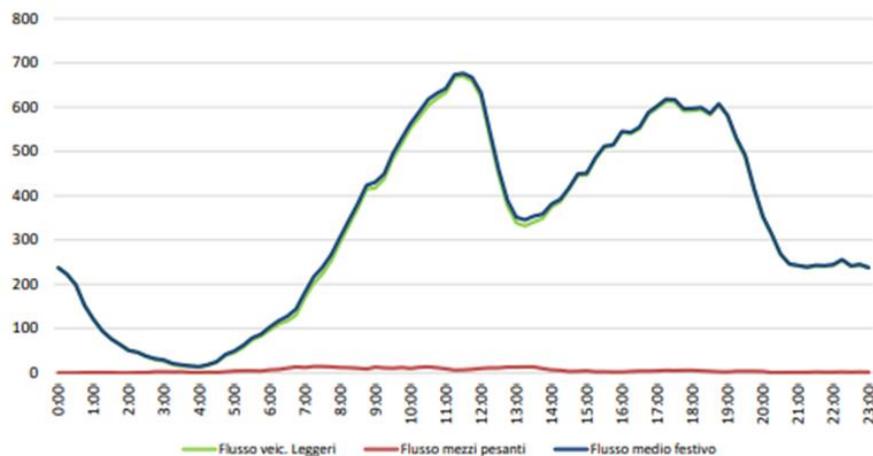
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



COMPOSIZIONE VEICOLARE - FESTIVO MEDIO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FESTIVO MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 14 – Direzione B

Indagine di traffico - Relazione di sintesi							
Sezione: 1014B							
È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1014B localizzata su SP36_Via della Costituzione, tra Maerne e Spinea. L'indagine è durata 120 ore consecutive dalle 0:00 di giovedì 24/09/2020 alle 00:00 di martedì 29/09/2020, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.							
Direzione: da Maerne a Spinea.							
L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1014B, direzione da Maerne a Spinea è stata condotta con unità video MIOVISION Scout.							
							
VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA							
Il volume totale di traffico registrato nelle 120 ore è pari a 48998 autoveicoli, con un volume massimo su base 15' di 1160 autoveicoli alle ore 07:30 di lunedì 28/09/2020 e su base oraria di 1023 alle ore 07:30 di lunedì 28/09/2020; il volume minimo registrato su base 15' è di 4 autoveicoli alle ore 03:15 di domenica 27/09/2020 e su base oraria è di 12 veicoli alle ore 01:45 di lunedì 28/09/2020.							
COMPOSIZIONE VEICOLARE							
La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.							
Periodo	 Moto	Totale auto veicoli	 Autovetture	 Veic. comm. leggeri	 Mezzi pesanti isolati	 Autobus	 Mezzi pesanti combinati
Totale rilievo	572	48'998	44'125	2'955	1'099	123	696
Totale feriale	336	33'244	29'098	2'458	933	95	660
Totale non feriale	236	15'754	15'027	497	166	28	36
gio 24.09.2020	170	11'225	9'847	823	326	32	197
ven 25.09.2020	108	11'335	9'943	828	307	30	227
sab 26.09.2020	156	9'283	8'710	365	152	25	31
dom 27.09.2020	80	6'471	6'317	132	14	3	5
lun 28.09.2020	58	10'684	9'308	807	300	33	236
Nelle giornate feriali il 94.9% degli autoveicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 31556 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 5.1%.							
Nel festivo il 99.3% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 31278 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 0.7%.							

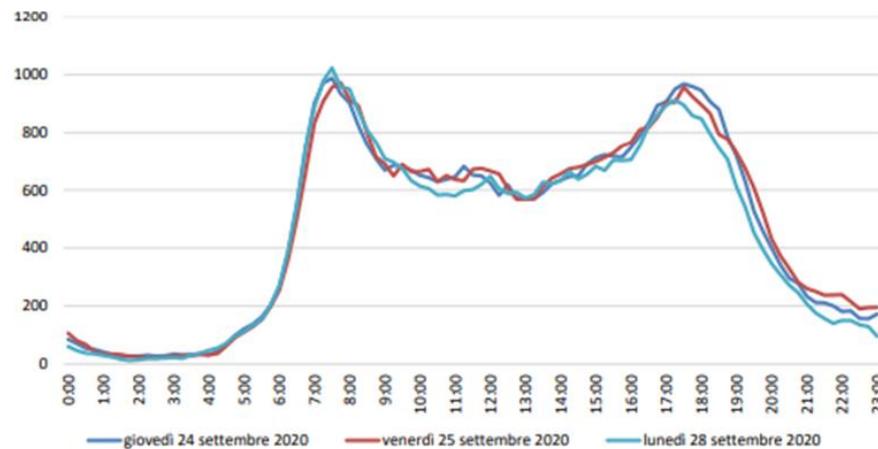
Conteggi di traffico

Sezione 14 – Direzione B

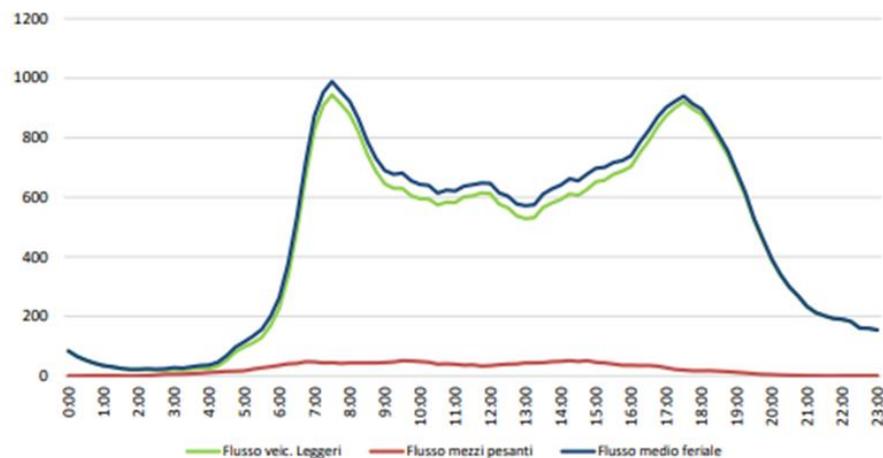
Sezione: 1014B
Tra: Maerne
Strada: SP36_Via della Costituzione
E: Spinea

GIORNO FERIALE

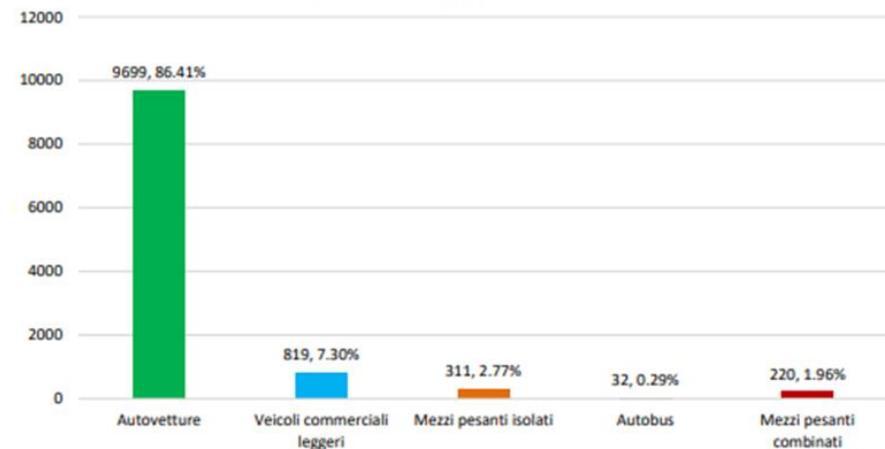
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FERIALE MEDIO



COMPOSIZIONE VEICOLARE - FERIALE MEDIO

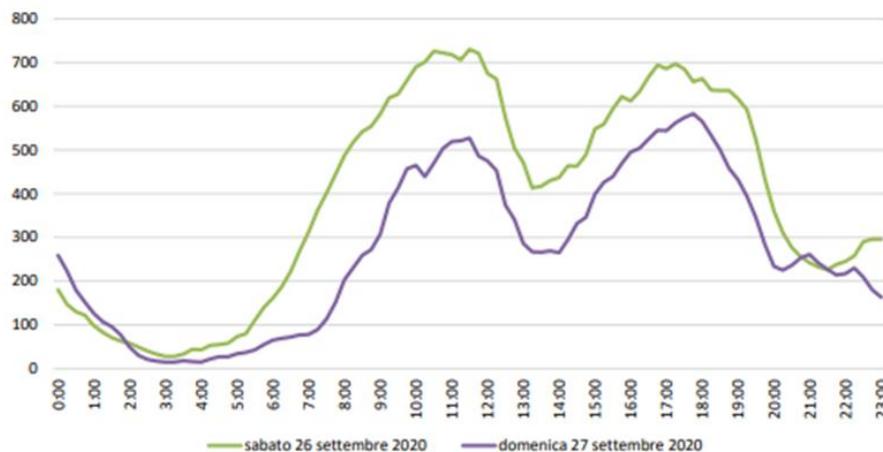


Sezione 14 – Direzione B

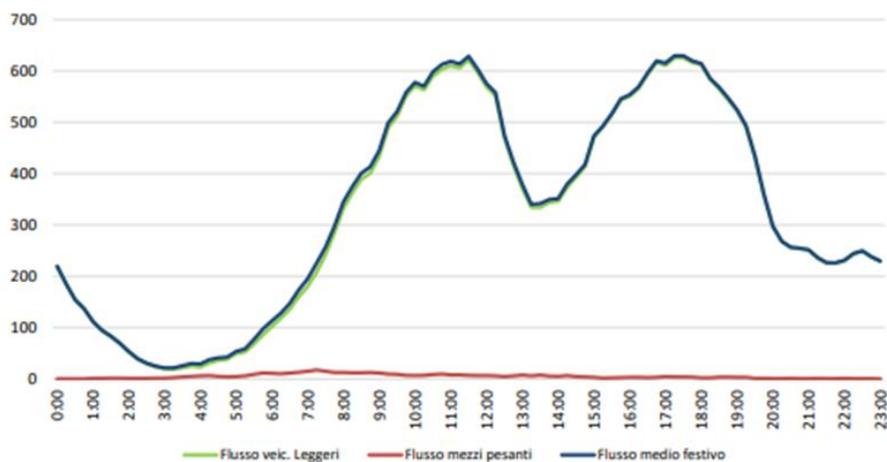
Sezione: 1014B
Tra: Maerne
Strada: SP36_Via della Costituzione
E: Spinea

GIORNO FESTIVO

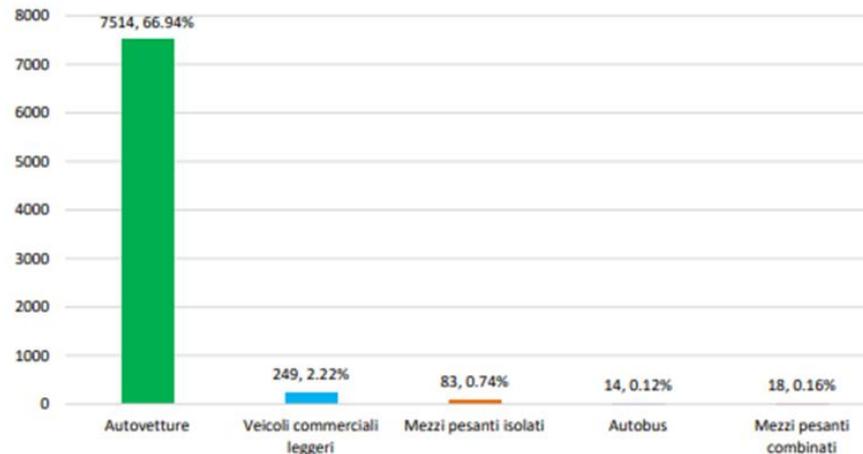
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FESTIVO MEDIO



COMPOSIZIONE VEICOLARE - FESTIVO MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 19 – Direzione A

Indagine di traffico - Relazione di sintesi							
Sezione: 1019A							
È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1019A localizzata su Variante Str. Castellana km 3+300, tra A4 Torino-Trieste e Martellago. L'indagine è durata 120 ore consecutive dalle 0:00 di giovedì 24/09/2020 alle 00:00 di martedì 29/09/2020, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.							
Direzione: da A4 Torino-Trieste a Martellago.							
L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1019A, direzione da A4 Torino-Trieste a Martellago è stata condotta con unità video MIOVISION Scout.							
							
VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA							
Il volume totale di traffico registrato nelle 120 ore è pari a 9116 autoveicoli, con un volume massimo su base 15' di 256 autoveicoli alle ore 08:15 di venerdì 25/09/2020 e su base oraria di 224 alle ore 17:45 di giovedì 24/09/2020; il volume minimo registrato su base 15' è di 0 autoveicoli alle ore 02:00 di giovedì 24/09/2020 e su base oraria è di 0 veicoli alle ore 02:00 di giovedì 24/09/2020.							
COMPOSIZIONE VEICOLARE							
La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.							
Periodo		Totale auto veicoli					
	Moto		Autovetture	Veic. comm. leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
Totale rilievo	81	9'116	7'534	926	423	1	232
Totale feriale	42	6'233	4'862	779	375	1	216
Totale non feriale	39	2'883	2'672	147	48	0	16
gio 24.09.2020	17	2'047	1'608	234	124	1	80
ven 25.09.2020	16	2'089	1'625	286	112	0	66
sab 26.09.2020	20	1'469	1'312	113	34	0	10
dom 27.09.2020	19	1'414	1'360	34	14	0	6
lun 28.09.2020	9	2'097	1'629	259	139	0	70
Nelle giornate feriali il 90.5% degli autoveicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 5641 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 9.5%.							
Nel festivo il 98.9% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 5702 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano l'1.1%.							

Conteggi di traffico

Sezione 19 – Direzione A

Sezione: 1019A

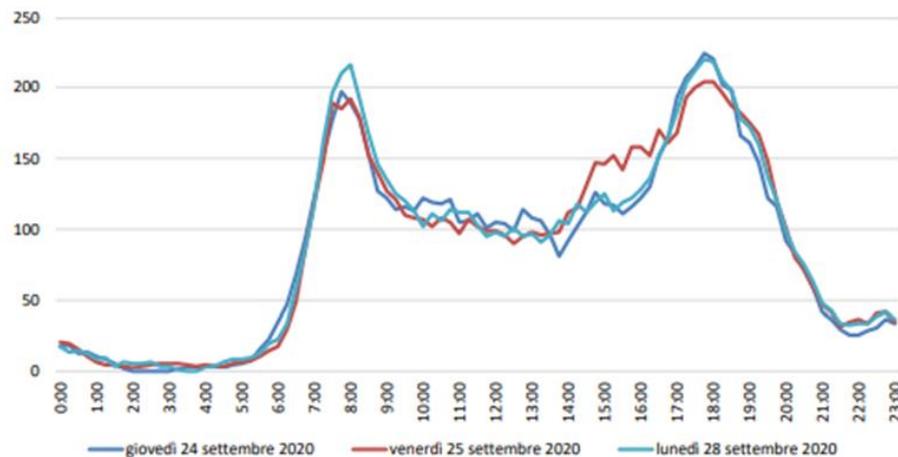
Tra: A4 Torino-Trieste

Strada: Variante Str. Castellana km 3+300

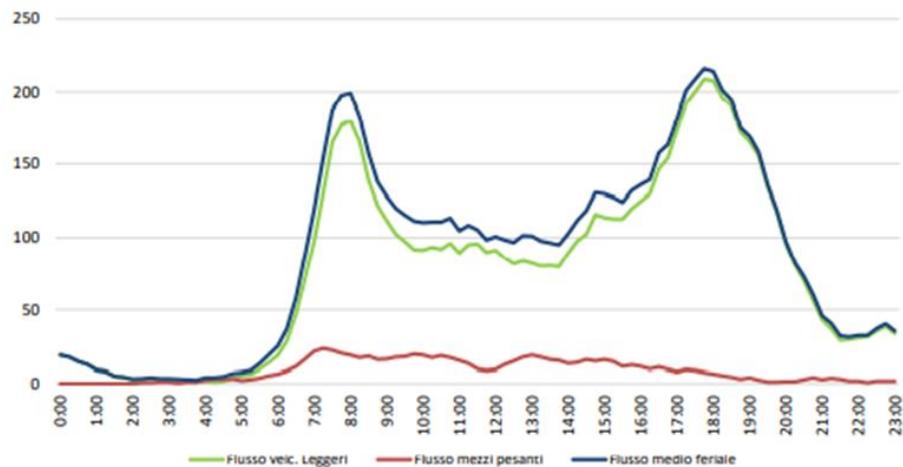
E: Martellago

GIORNO FERIALE

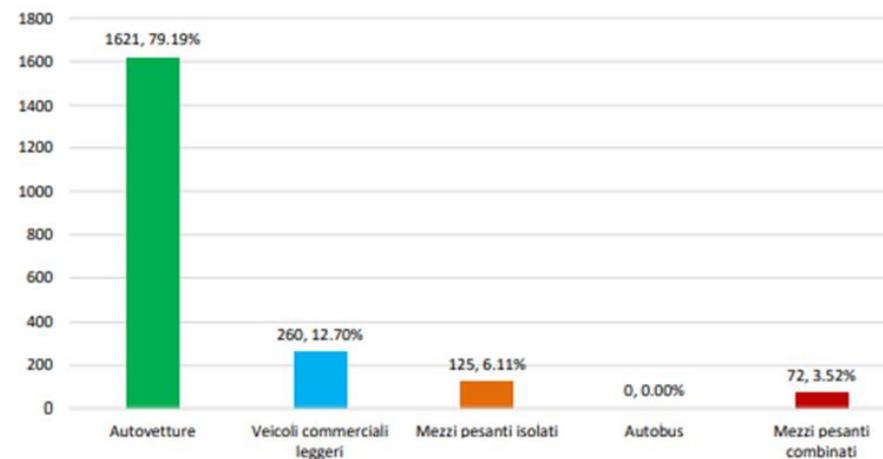
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FERIALE MEDIO



COMPOSIZIONE VEICOLARE - FERIALE MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 19 – Direzione A

Sezione: 1019A

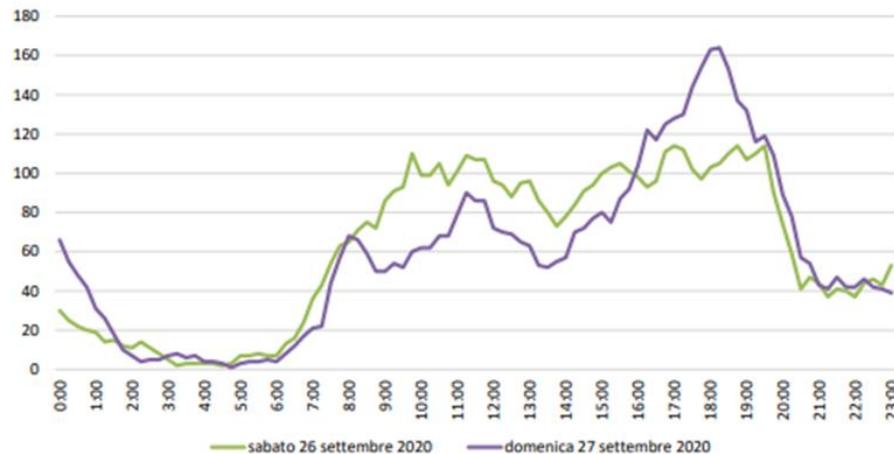
Tra: A4 Torino-Trieste

Strada: Variante Str. Castellana km 3+300

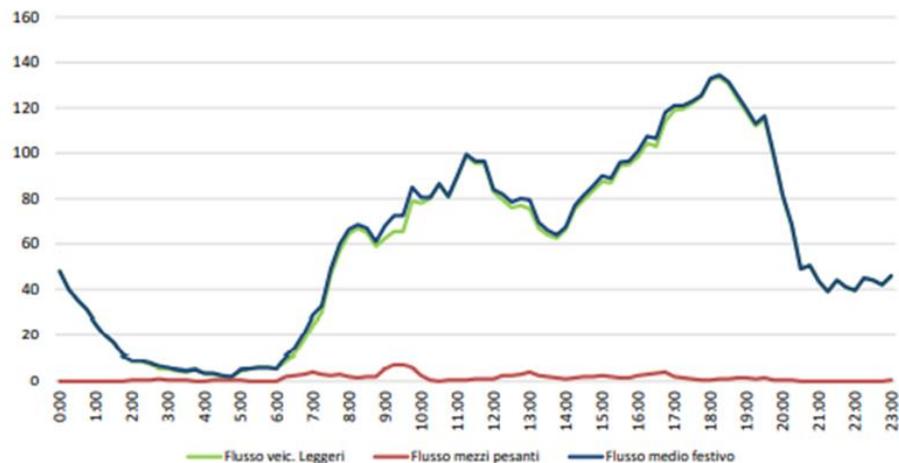
E: Martellago

GIORNO FESTIVO

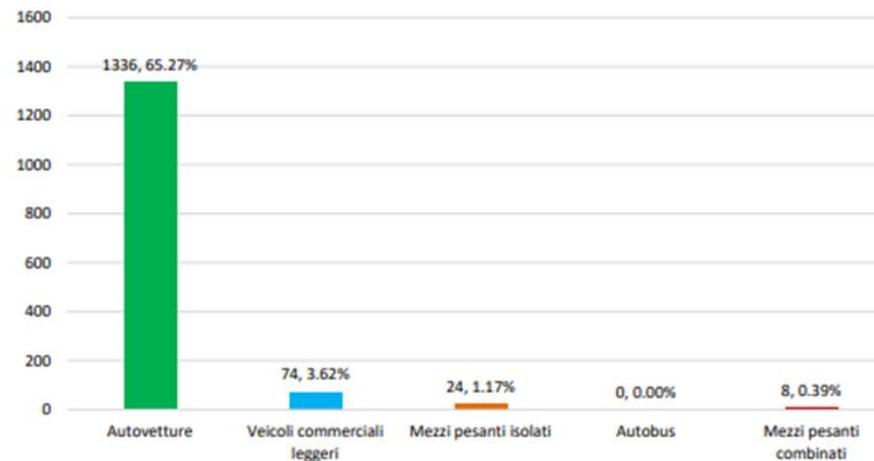
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FESTIVO MEDIO

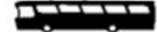


COMPOSIZIONE VEICOLARE- FESTIVO MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 19 – Direzione B

Indagine di traffico - Relazione di sintesi							
Sezione: 1019B							
È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1019B localizzata su Variante Str. Castellana km 3+300, tra Martellago e A4 Torino-Trieste. L'indagine è durata 120 ore consecutive dalle 0:00 di giovedì 24/09/2020 alle 00:00 di martedì 29/09/2020, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.							
Direzione: da Martellago a A4 Torino-Trieste.							
L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1019B, direzione da Martellago a A4 Torino-Trieste è stata condotta con unità video MIOVISION Scout.							
							
VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA							
Il volume totale di traffico registrato nelle 120 ore è pari a 9277 autoveicoli, con un volume massimo su base 15' di 344 autoveicoli alle ore 08:00 di venerdì 25/09/2020 e su base oraria di 303 alle ore 07:30 di lunedì 28/09/2020; il volume minimo registrato su base 15' è di 0 autoveicoli alle ore 01:00 di giovedì 24/09/2020 e su base oraria è di 0 veicoli alle ore 02:30 di giovedì 24/09/2020.							
COMPOSIZIONE VEICOLARE							
La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.							
Periodo		Totale auto veicoli					
	Moto		Autovetture	Veic. comm. leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
Totale rilievo	79	9'277	7'768	880	395	9	225
Totale feriale	39	6'475	5'170	745	342	9	209
Totale non feriale	40	2'802	2'598	135	53	0	16
gio 24.09.2020	22	2'113	1'687	237	113	0	76
ven 25.09.2020	7	2'205	1'773	259	110	6	57
sab 26.09.2020	26	1'550	1'395	100	44	0	11
dom 27.09.2020	14	1'252	1'203	35	9	0	5
lun 28.09.2020	10	2'157	1'710	249	119	3	76
Nelle giornate feriali il 91.4% degli autoveicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 5915 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano l'8.6%.							
Nel festivo il 98.8% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 5535 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano l'1.2%.							

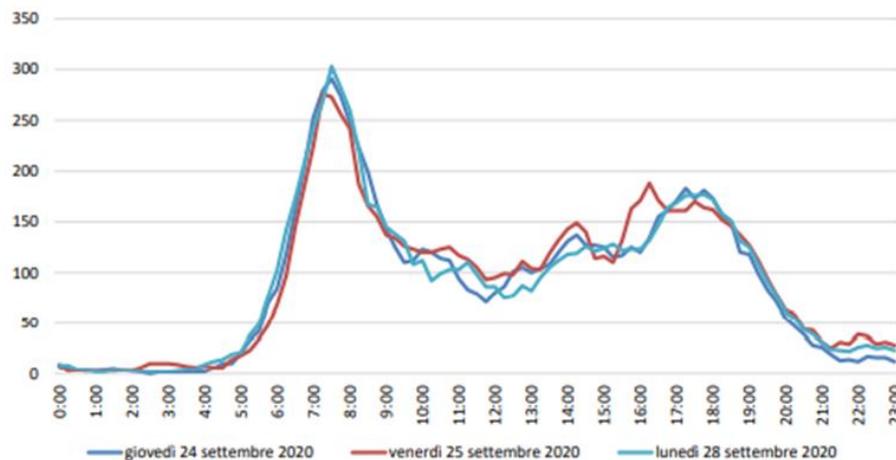
Conteggi di traffico

Sezione 19 – Direzione B

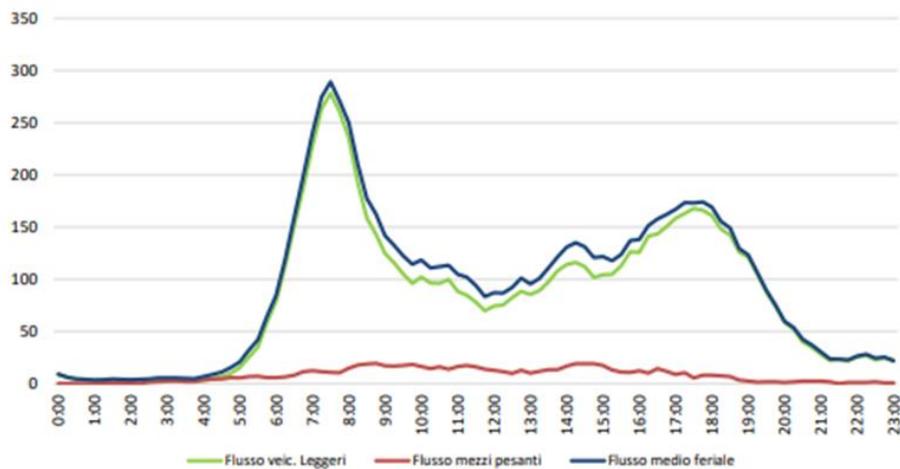
Sezione: 1019B
Tra: Martellago
Strada: Variante Str. Castellana km 3+300
E: A4 Torino-Trieste

GIORNO FERIALE

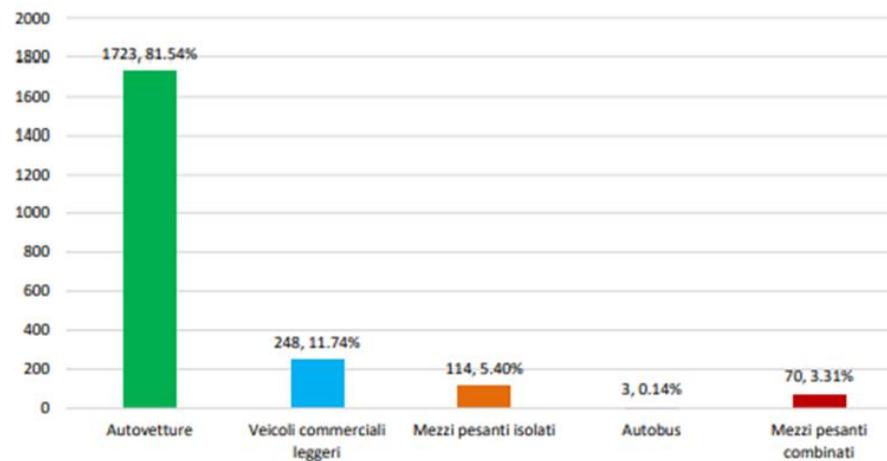
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FERIALE MEDIO



COMPOSIZIONE VEICOLARE- FERIALE MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 19 – Direzione B

Sezione: 1019B

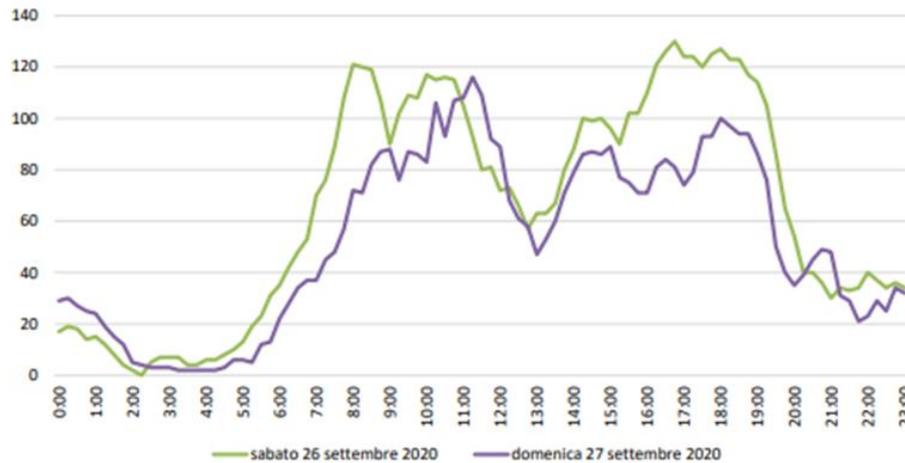
Tra: Martellago

Strada: Variante Str. Castellana km 3+300

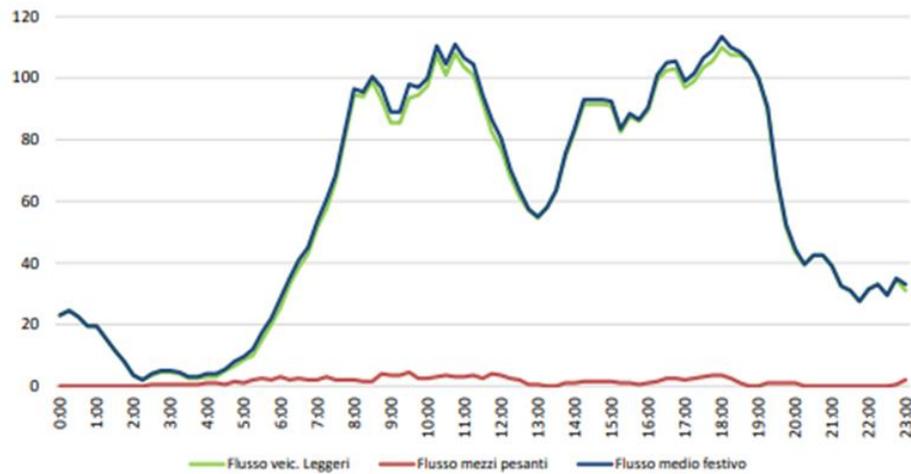
E: A4 Torino-Trieste

GIORNO FESTIVO

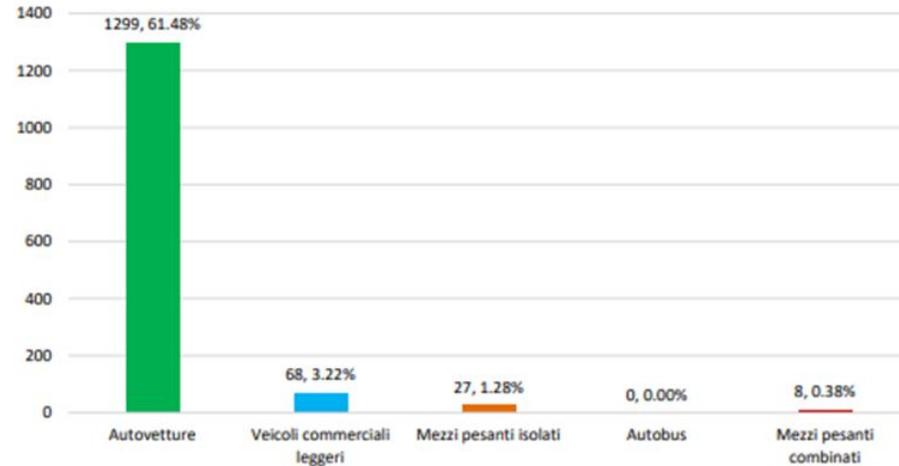
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FESTIVO MEDIO



COMPOSIZIONE VEICOLARE- FESTIVO MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 20 – Direzione A

Indagine di traffico - Relazione di sintesi							
Sezione: 1020A							
È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1020A localizzata su Variante Str. Castellana km 4+050, tra Cà Longo e A4 Torino-Trieste. L'indagine è durata 120 ore consecutive dalle 0:00 di giovedì 24/09/2020 alle 00:00 di martedì 29/09/2020, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.							
Direzione: da Cà Longo a A4 Torino-Trieste.							
L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1020A, direzione da Cà Longo a A4 Torino-Trieste è stata condotta con unità video MIOVISION Scout.							
							
VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA							
Il volume totale di traffico registrato nelle 120 ore è pari a 14846 autoveicoli, con un volume massimo su base 15' di 468 autoveicoli alle ore 08:15 di giovedì 24/09/2020 e su base oraria di 405 alle ore 07:30 di giovedì 24/09/2020; il volume minimo registrato su base 15' è di 0 autoveicoli alle ore 03:00 di domenica 27/09/2020 e su base oraria è di 4 veicoli alle ore 03:30 di domenica 27/09/2020.							
COMPOSIZIONE VEICOLARE							
La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.							
Periodo		Totale auto veicoli					
	Moto		Autoveiture	Veic. comm. leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
Totale rilievo	81	14'846	10'111	1'422	1'177	7	2'129
Totale feriale	42	10'880	6'564	1'256	1'078	4	1'978
Totale non feriale	39	3'966	3'547	166	99	3	151
gio 24.09.2020	20	3'779	2'284	429	358	3	705
ven 25.09.2020	15	3'698	2'295	431	359	1	612
sab 26.09.2020	25	2'276	1'928	120	88	2	138
dom 27.09.2020	14	1'690	1'619	46	11	1	13
lun 28.09.2020	7	3'403	1'985	396	361	0	661
Nelle giornate feriali il 71.9% degli autoveicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 7820 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 28.1%.							
Nei festivi il 96.8% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 7679 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 3.2%.							

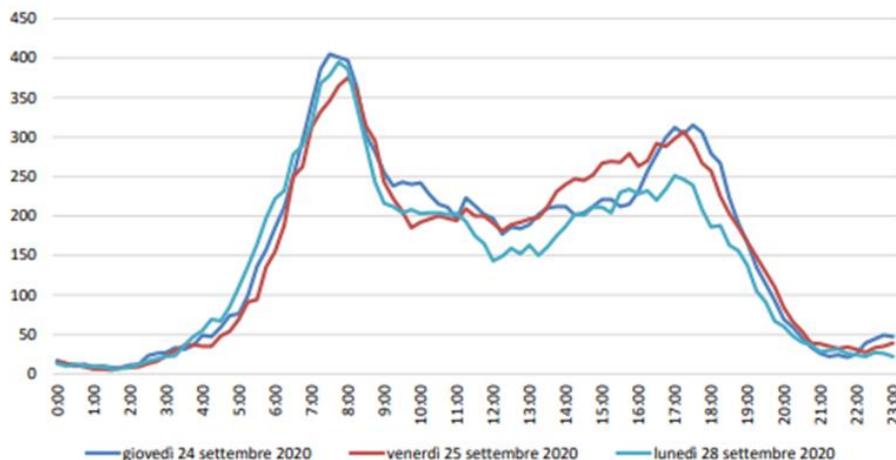
Conteggi di traffico

Sezione 20 – Direzione A

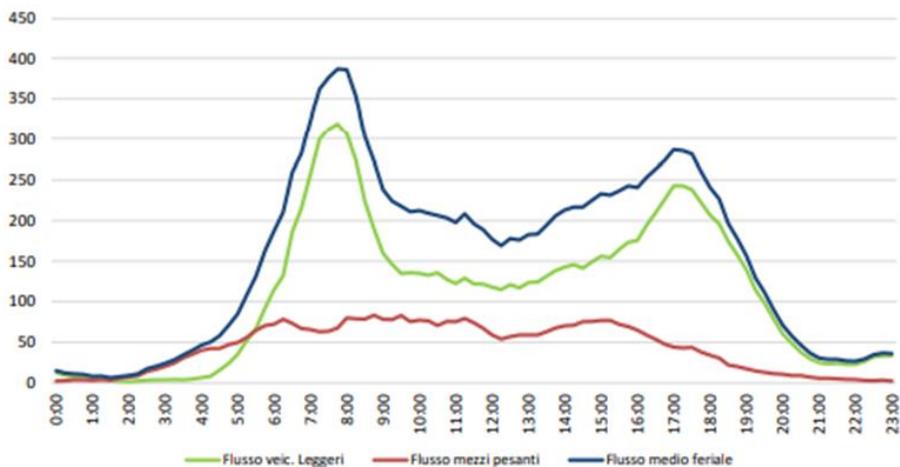
Sezione: 1020A
Tra: Cà Longo
Strada: Variante Str. Castellana km 4+050
E: A4 Torino-Trieste

GIORNO FERIALE

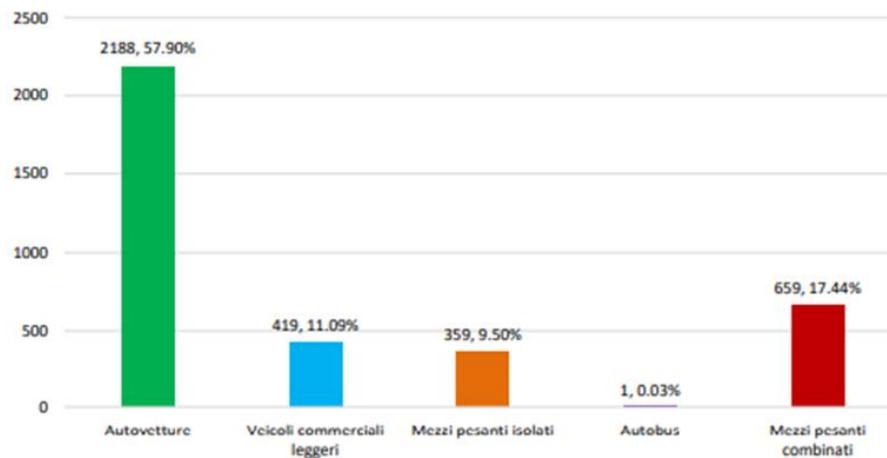
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FERIALE MEDIO



COMPOSIZIONE VEICOLARE- FERIALE MEDIO



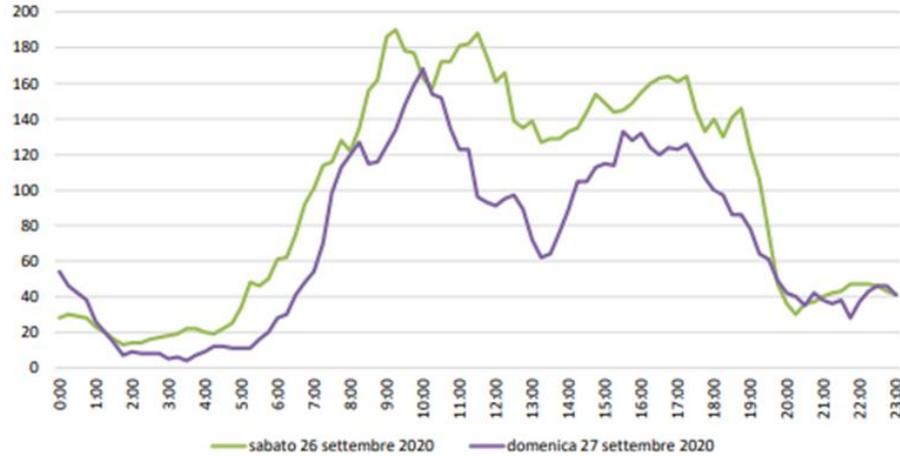
Conteggi di traffico

Sezione 20 – Direzione A

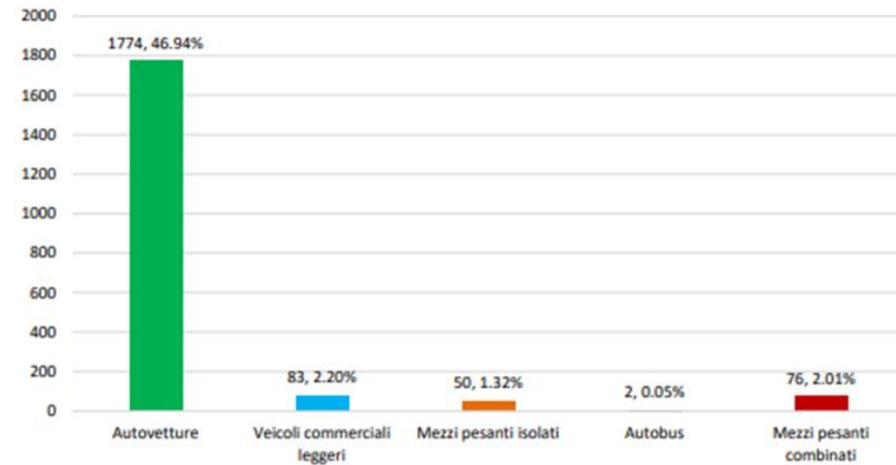
Sezione: 1020A
Tra: Cà Longo
Strada: Variante Str. Castellana km 4+050
E: A4 Torino-Trieste

GIORNO FESTIVO

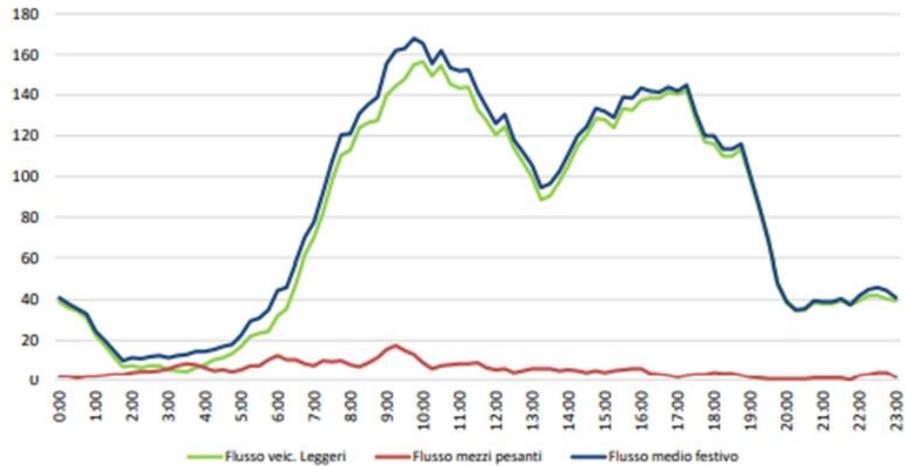
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



COMPOSIZIONE VEICOLARE - FESTIVO MEDIO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FESTIVO MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 20 – Direzione B

Indagini di traffico - Relazione di sintesi							
Sezione: 1020B							
È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1020B localizzata su Variante Str. Castellana km 4+050, tra A4 Torino-Trieste e Cà Longo. L'indagine è durata 120 ore consecutive dalle 0:00 di giovedì 24/09/2020 alle 00:00 di martedì 29/09/2020, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.							
Direzione: da A4 Torino-Trieste a Cà Longo.							
L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1020B, direzione da A4 Torino-Trieste a Cà Longo è stata condotta con unità video MIOVISION Scout.							
							
VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA							
Il volume totale di traffico registrato nelle 120 ore è pari a 15595 autoveicoli, con un volume massimo su base 15' di 460 autoveicoli alle ore 18:30 di giovedì 24/09/2020 e su base oraria di 408 alle ore 17:45 di giovedì 24/09/2020; il volume minimo registrato su base 15' è di 0 autoveicoli alle ore 01:45 di giovedì 24/09/2020 e su base oraria è di 1 veicoli alle ore 03:30 di venerdì 25/09/2020.							
COMPOSIZIONE VEICOLARE							
La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.							
Periodo	 Moto	Totale auto veicoli	 Autovetture	 Veic. comm. leggeri	 Mezzi pesanti isolati	 Autobus	 Mezzi pesanti combinati
Totale rilievo	55	15'595	10'657	1'498	1'260	4	2'176
Totale feriale	28	11'188	6'736	1'309	1'141	1	2'001
Totale non feriale	27	4'407	3'921	189	119	3	175
gio 24.09.2020	21	3'912	2'389	448	378	1	696
ven 25.09.2020	2	3'793	2'306	442	386	0	659
sab 26.09.2020	18	2'363	1'960	140	100	2	161
dom 27.09.2020	9	2'044	1'961	49	19	1	14
lan 28.09.2020	5	3'483	2'041	419	377	0	646
Nelle giornate feriali il 71.9% degli autoveicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 8045 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 28.1%.							
Nel festivo il 96.6% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 8517 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 3.4%.							

Conteggi di traffico

Sezione 20 – Direzione B

Sezione: 1020B

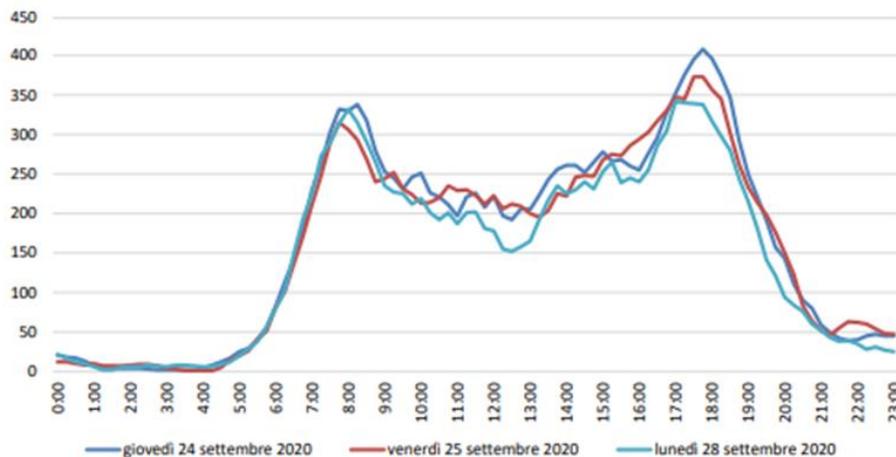
Tra: A4 Torino-Trieste

Strada: Variante Str. Castellana km 4+050

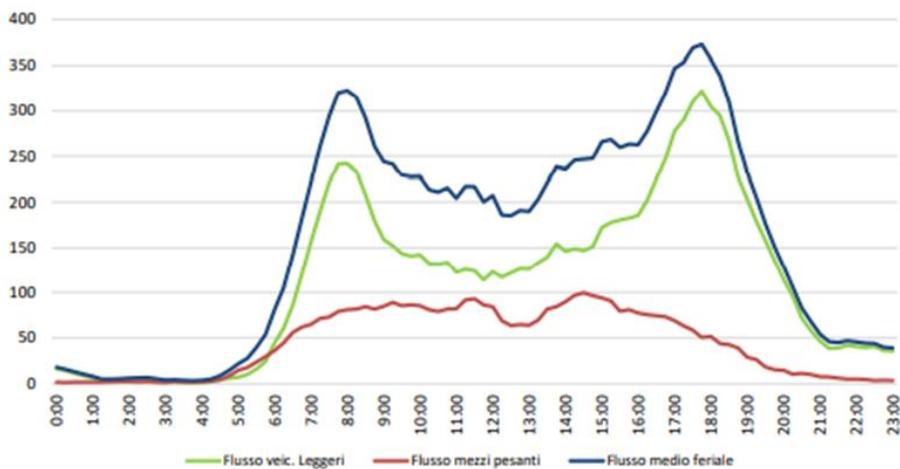
E: Cà Longo

GIORNO FERIALE

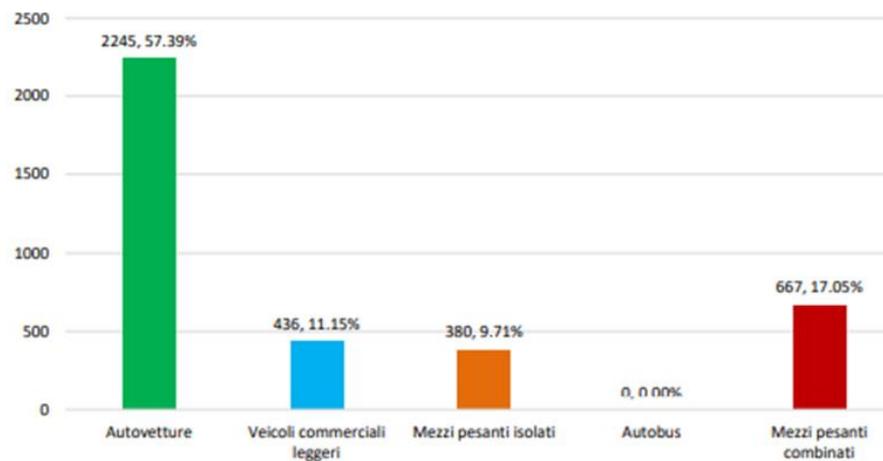
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FERIALE MEDIO



COMPOSIZIONE VEICOLARE- FERIALE MEDIO



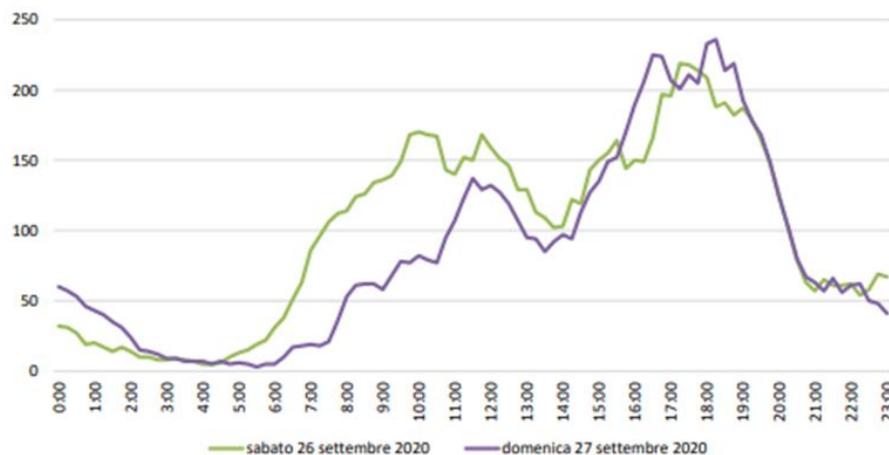
Conteggi di traffico

Sezione 20 – Direzione B

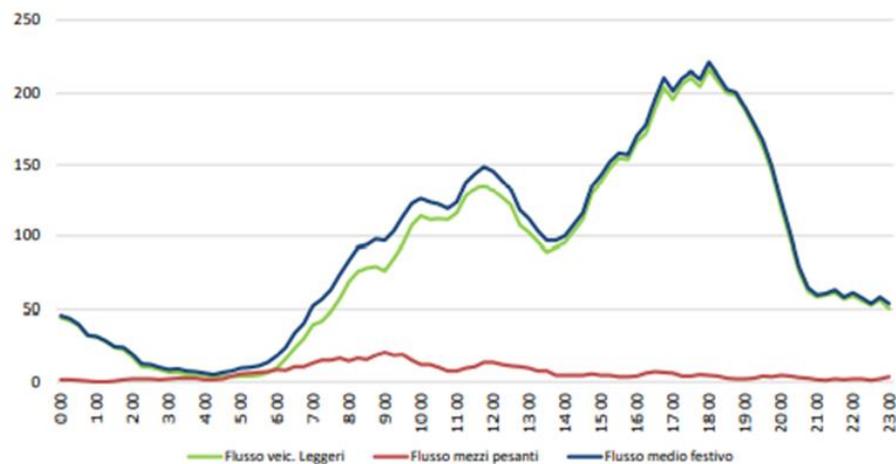
Sezione: 1020B
Tra: A4 Torino-Trieste
Strada: Variante Str. Castellana km 4+050
E: Cà Longo

GIORNO FESTIVO

FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FESTIVO MEDIO



COMPOSIZIONE VEICOLARE - FESTIVO MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 22 – Direzione A

È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1022A localizzata su Via Spangaro, tra Via Nuova Moglianese Peseggia e Via Peseggiana. L'indagine è durata 120 ore consecutive dalle 0:00 di giovedì 01/10/2020 alle 00:00 di martedì 06/10/2020, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.

Direzione: da Via Nuova Moglianese Peseggia a Via Peseggiana.

L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1022A, direzione da Via Nuova Moglianese Peseggia a Via Peseggiana è stata condotta con unità radar SISAS Compact 1000.

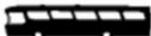


VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA

Il volume totale di traffico registrato nelle 120 ore è pari a 11848 veicoli, con un volume massimo su base 15' di 324 veicoli alle ore 18:15 di lunedì 05/10/2020 e su base oraria di 281 alle ore 17:00 di giovedì 01/10/2020; il volume minimo registrato su base 15' è di 0 veicoli alle ore 03:15 di giovedì 01/10/2020 e su base oraria è di 1 veicolo alle ore 03:30 di domenica 04/10/2020.

COMPOSIZIONE VEICOLARE

La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.

Periodo	Totale					
		Autovetture	Veicoli commerciali leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
Totale rilievo	11'848	11'086	588	162	3	9
Totale feriale	7'955	7'331	490	124	3	7
Totale festivo	3'893	3'755	98	38	0	2
gio 01.10.2020	2'694	2'445	183	58	2	6
ven 02.10.2020	2'793	2'600	163	29	0	1
sab 03.10.2020	2'201	2'104	68	27	0	2
dom 04.10.2020	1'692	1'651	30	11	0	0
lun 05.10.2020	2'468	2'286	144	37	1	0

Nelle giornate feriali il 98.3% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 7821 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano l'1.7%.

Nel festivo il 99.0% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 3853 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano l'1.0%.

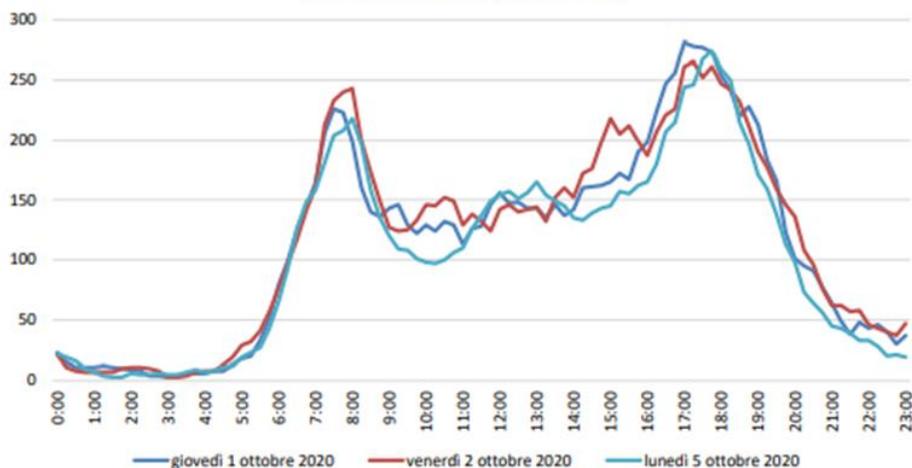
Conteggi di traffico

Sezione 22 – Direzione A

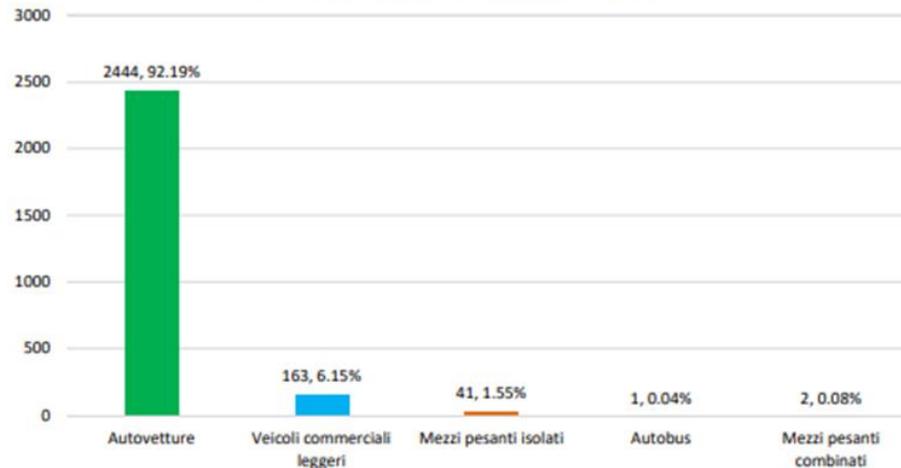
Sezione: 1022A
Tra: Via Nuova Moglianese Peseggia
Strada: Via Spangaro
E: Via Peseggiana

GIORNO FERIALE

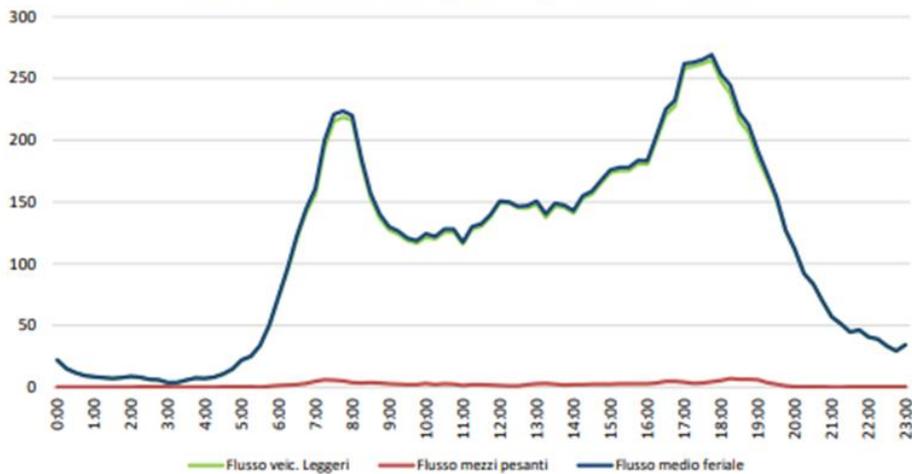
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



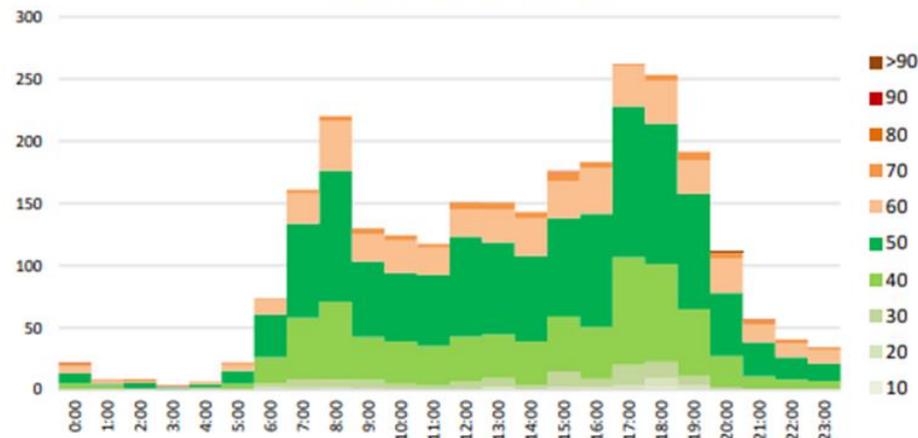
COMPOSIZIONE VEICOLARE- FERIALE MEDIO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FERIALE MEDIO



VELOCITA' - FERIALE MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 22 – Direzione A

Sezione: 1022A

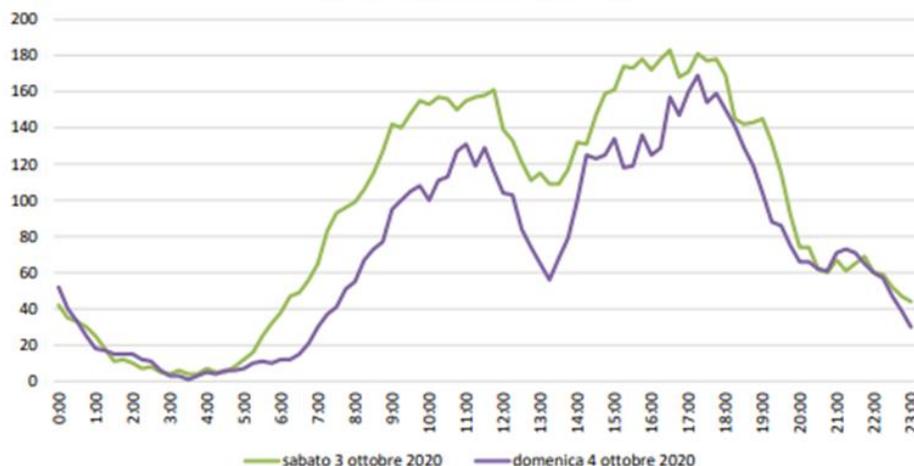
Tra: Via Nuova Moglianese Peseuggia

Strada: Via Spangaro

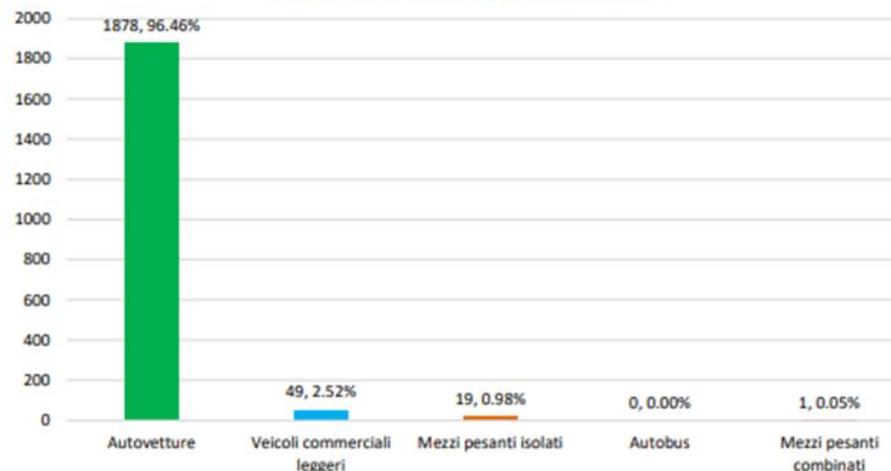
E: Via Peseuggiana

GIORNO FESTIVO

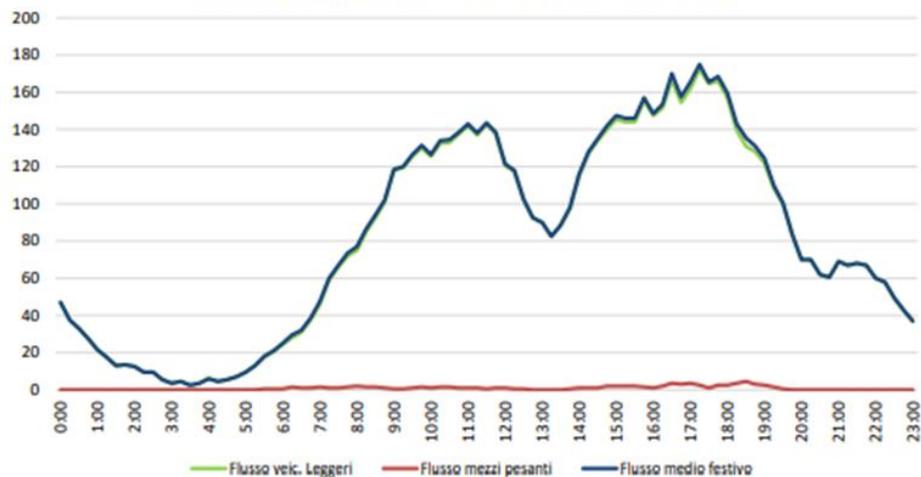
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



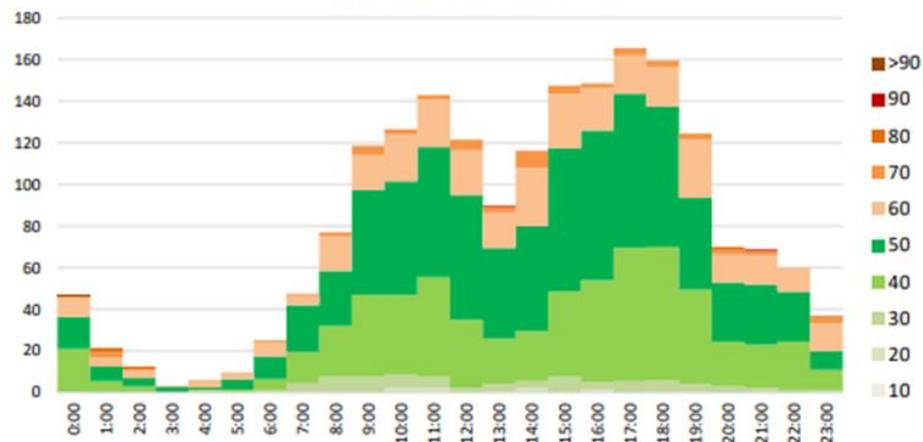
COMPOSIZIONE VEICOLARE- FESTIVO MEDIO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FESTIVO MEDIO



VELOCITA' - FESTIVO MEDIO



Conteggi di traffico

Sezione 22 – Direzione B

È stata condotta un'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1022B localizzata su Via Spangaro, tra Via Peseleggiana e Via Nuova Moglianese Peseggia. L'indagine è durata 120 ore consecutive dalle 0:00 di giovedì 01/10/2020 alle 00:00 di martedì 06/10/2020, l'intervallo di rilievo è stato di 15'.

Direzione: da Via Peseleggiana a Via Nuova Moglianese Peseggia.

L'indagine di traffico veicolare sulla sezione n. 1022B, direzione da Via Peseleggiana a Via Nuova Moglianese Peseggia è stata condotta con unità radar SISAS Compact 1000.



VOLUMI DI TRAFFICO E ORA DI PUNTA

Il volume totale di traffico registrato nelle 120 ore è pari a 10973 veicoli, con un volume massimo su base 15' di 352 veicoli alle ore 07:30 di lunedì 05/10/2020 e su base oraria di 315 alle ore 07:30 di lunedì 05/10/2020; il volume minimo registrato su base 15' è di 0 veicoli alle ore 01:30 di giovedì 01/10/2020 e su base oraria è di 0 veicoli alle ore 01:30 di lunedì 05/10/2020.

COMPOSIZIONE VEICOLARE

La tabella seguente riporta il totale di veicoli relativi in ogni classe veicolare.

Periodo	Totale					
		Autovetture	Veicoli commerciali leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
Totale rilievo	10'973	10'280	537	144	3	9
Totale feriale	7'475	6'885	460	118	3	9
Totale festivo	3'498	3'395	77	26	0	0
gio 01.10.2020	2'541	2'293	188	52	1	7
ven 02.10.2020	2'614	2'458	121	31	2	2
sab 03.10.2020	1'984	1'906	59	19	0	0
dom 04.10.2020	1'514	1'489	18	7	0	0
lun 05.10.2020	2'320	2'134	151	35	0	0

Nelle giornate feriali il 98.3% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 7345 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano l'1.7%.

Nel festivo il 99.3% dei veicoli classificati è costituito da veicoli leggeri per un totale di 3472 veicoli. I veicoli pesanti rappresentano il 0.7%.

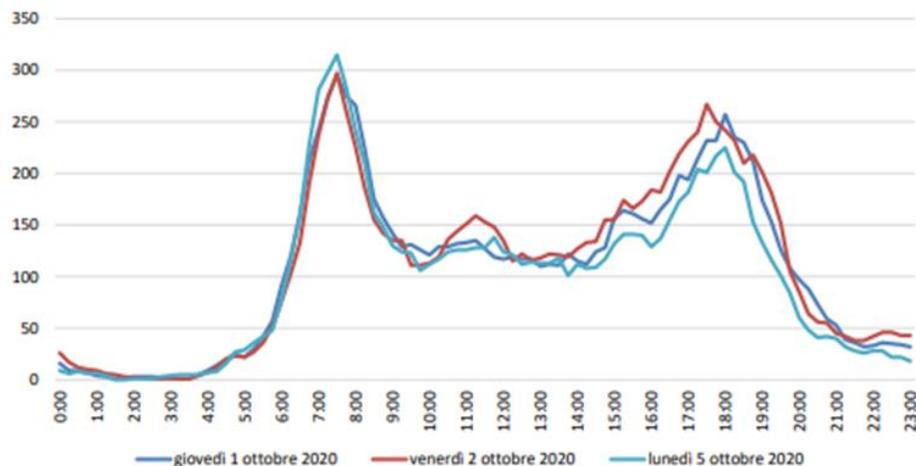
Conteggi di traffico

Sezione 22 – Direzione B

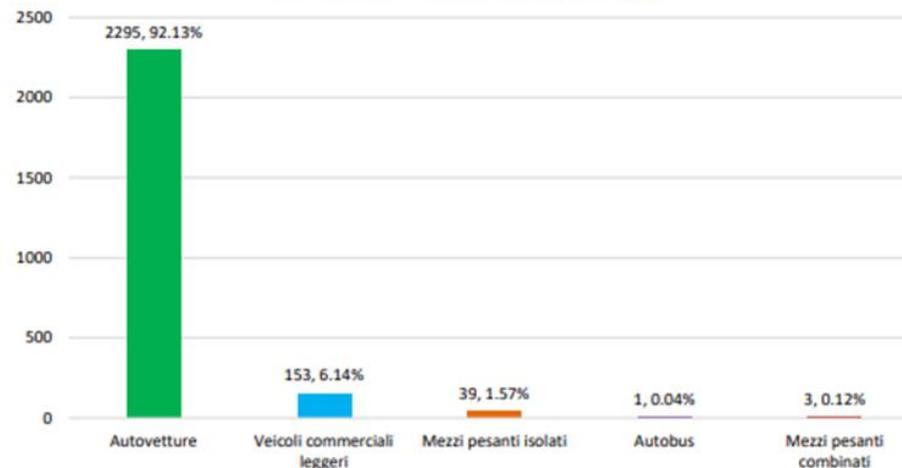
Sezione: 1022B
Tra: Via Peselegiana
Strada: Via Spangaro
E: Via Nuova Moglianese Peseleggia

GIORNO FERIALE

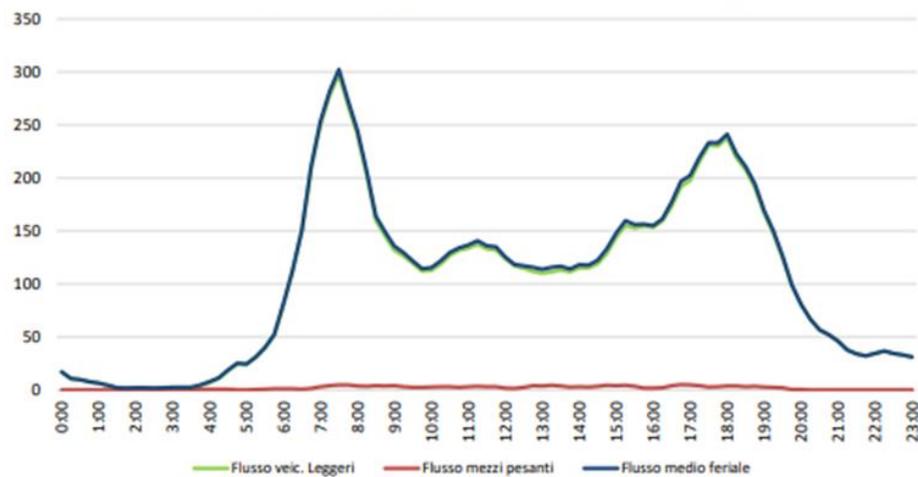
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



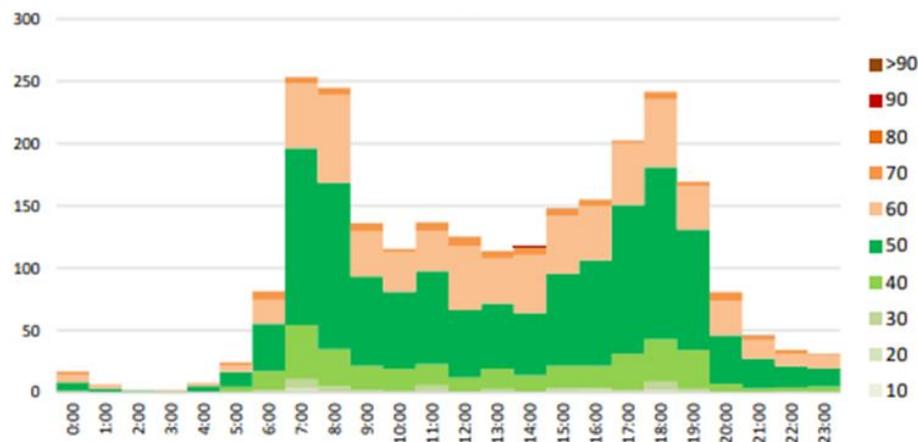
COMPOSIZIONE VEICOLARE- FERIALE MEDIO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FERIALE MEDIO



VELOCITA' - FERIALE MEDIO



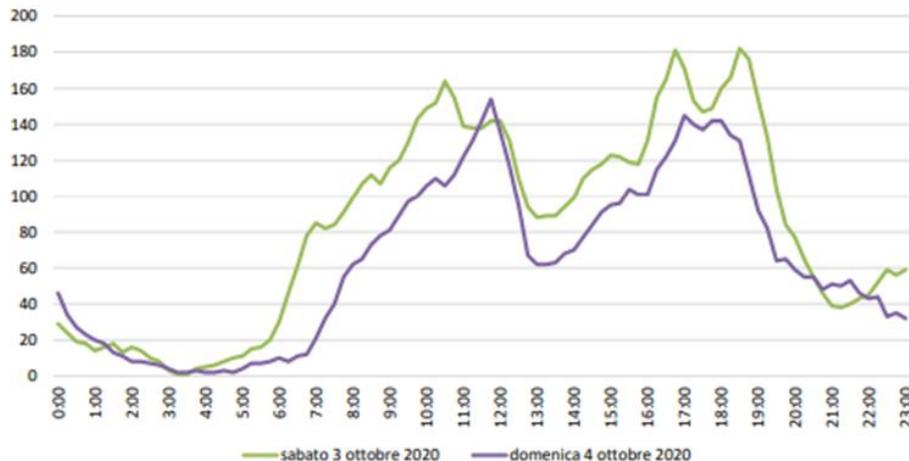
Conteggi di traffico

Sezione 22 – Direzione B

Sezione: 1022B
Tra: Via Pesezziana
Strada: Via Spangaro
E: Via Nuova Moglianese Pesezzia

GIORNO FESTIVO

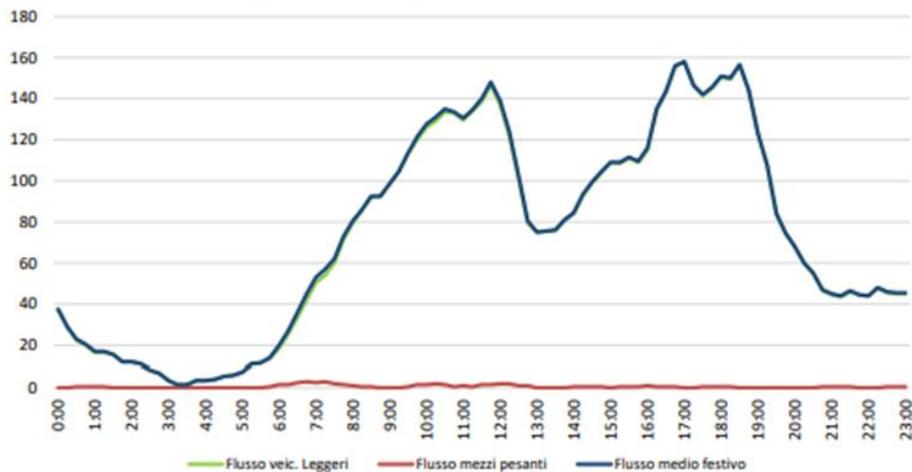
FLUSSOGRAMMA GIORNALIERO



COMPOSIZIONE VEICOLARE- FESTIVO MEDIO



FLUSSOGRAMMA LEGGERI PESANTI - FESTIVO MEDIO



VELOCITA' - FESTIVO MEDIO

