

**Comune di Martellago**

*Città Metropolitana di Venezia*

# Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)



**CETAR020**

Dichiarazione di non necessità di Valutazione di  
Incidenza Ambientale – Relazione tecnica

 **Sintagma**

Collaborazione specialistica:  
Arch. Massimiliano Manchiaro

**INDICE**

PREMESSA.....	2
1. D.G.R. N.1400/2017 ALLEGATO E – MODELLO PER LA DICHIARAZIONE DI NON NECESSITA' DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA .....	3
2. MODELLO DI INFORMATIVA SUL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI.....	5
3. OBIETTIVI GENERALI, OBIETTIVI SPECIFICI E AZIONI DEL PUT DEL COMUNE DI MARTELLAGO.....	8
4. I SITI RETE NATURA 2000 DI INTERESSE DEL PUT DEL COMUNE DI MARTELLAGO .....	15
5. UBICAZIONE DELLE AZIONI DEL PUT DEL COMUNE DI MARTELLAGO RISPETTO AI SITI RETE NATURA 2000.....	17
6. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA NON NECESSITA' DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA .....	18

## PREMESSA

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) del Comune di Martellago è uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo (2-3 anni) che, con le sue azioni rivolte alla sicurezza stradale, alla fluidificazione lenta del traffico e al miglioramento del sistema dell'accessibilità di Martellago, contribuisce alla riduzione dell'inquinamento acustico, dell'inquinamento atmosferico e al contenimento dei consumi energetici nel rispetto dei valori ambientali.

Il Codice della Strada, all'art.36, istituisce l'obbligo della redazione del Piano Urbano del Traffico (PUT) ai comuni con popolazione residente **superiore a trentamila abitanti**, estendibile anche a quei comuni con popolazione residente inferiore, **i quali però sono soggetti a grossi flussi di pendolarismo; come nel caso dei comuni della Città Metropolitana di Venezia che subiscono un forte traffico di attraversamento, come il Comune di Martellago.**

Il PUT è uno strumento di pianificazione della mobilità che, in coerenza con la struttura strategica del PUMS (adottato nell'Ottobre del 2022), deve essere realizzato nel breve periodo, **nell'ipotesi di dotazioni d'infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate**, e deve essere in grado di soddisfare tutte le esigenze trasportistiche **contenendo al massimo i costi mediante la realizzazione d'interventi discreti in termini d'impatto ambientale, economico e sociale.**

Ai sensi della DGR n.1400 del 29 Agosto 2017, si propone per il PUT del Comune di Martellago, la non necessità di Valutazione di Incidenza in quanto facente parte di *“piani, progetti e interventi che non determinano incidenze negative significative sui siti Rete Natura 2000 e per i quali non è necessaria la valutazione di incidenza”*.

Al paragrafo 2.2 dell'Allegato A vengono presentati gli “elementi minimi” che la relazione tecnica per la dichiarazione di non necessità di Valutazione di Incidenza Ambientale deve contenere:

*“1. sintetica descrizione del piano, progetto o intervento*

*2. localizzazione cartografica corografica in scala adeguata, dell'area interessata dalle previsioni del piano, progetto, intervento, con riferimento ai siti della Rete Natura 2000 considerati;*

*3. verifica dell'eventuale presenza di elementi naturali quali boschi, zone umide, prati, grotte, corsi d'acqua ecc., nell'area interessata dalle previsioni del piano, progetto o intervento, con adeguata documentazione fotografica, ove ciò risulti possibile ed applicabile in relazione alle dimensioni e caratteristiche dell'area interessata*

*4. sintetica descrizione delle attività previste dal piano, progetto, intervento e di come queste possano, eventualmente, interferire con gli elementi di cui al precedente punto 3”*

**1. D.G.R. N.1400/2017 ALLEGATO E – MODELLO PER LA DICHIARAZIONE DI NON NECESSITA' DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA**PROCEDURA PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA  
MODELLO PER LA DICHIARAZIONE DI NON NECESSITÀ  
DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Il sottoscritto Filippo Berti Nulli in qualità di dipendente Sintagma S.r.l., Dottore Agronomo iscritto all'Albo dei Dottori Agronomi e Forestali della Provincia di Perugia al n.1247 e responsabile delle valutazioni ambientali del piano denominato "Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) del Comune di Martellago

**DICHIARA**

che per l'istanza presentata NON è necessaria la valutazione di incidenza in quanto riconducibile all'ipotesi di non necessità di valutazione di incidenza prevista dell'Allegato A, paragrafo 2.2 della D.G.R. n° 1400 del 29/08/2017 al punto

1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	<del>23</del>	

Alla presente si allega la relazione tecnica dal titolo: "Dichiarazione di non necessità di Valutazione di incidenza ambientale-Relazione Tecnica"

DATA Perugia, Ottobre 2024	II DICHIARANTE Filippo Berti Nulli	
-------------------------------	---------------------------------------	---

**Informativa sull'autocertificazione ai sensi del D.P.R. 28/12/2000 n. 445 e ss.mm.ii.**

*Il sottoscritto dichiara inoltre di essere a conoscenza che il rilascio di dichiarazioni false o mendaci è punito ai sensi dell'art. 76 del D.P.R. 28/12/2000 n. 445 e ss.mm.ii., dal Codice Penale e dalle leggi speciali in materia.*

*Tutte le dichiarazioni contenute nel presente documento, anche ove non esplicitamente indicato, sono rese ai sensi e producono gli effetti degli artt. 47 e 76 del DPR 445/2000 e ss.mm.ii.*



*Ai sensi dell'art. 38 del DPR 445/2000 ss.mm.ii., la dichiarazione è sottoscritta dall'interessato in presenza del dipendente addetto ovvero sottoscritta o inviata insieme alla fotocopia, non autenticata di un documento d'identità del dichiarante, all'ufficio competente Via fax, tramite un incaricato, oppure mezzo posta.*

DATA Perugia, Ottobre 2024	IL DICHIARANTE Filippo Berti Nulli	
-------------------------------	---------------------------------------	---

## 2. MODELLO DI INFORMATIVA SUL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

### MODELLO DI INFORMATIVA SUL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

(ex art. 13, Regolamento 2016/679/UE - GDPR)

In base al Regolamento 2016/679/UE (*General Data Protection Regulation – GDPR*) “ogni persona ha diritto alla protezione dei dati di carattere personale che la riguardano”.

I trattamenti di dati personali sono improntati ai principi di correttezza, liceità e trasparenza, tutelando la riservatezza dell’interessato e i suoi diritti.

Il Titolare del trattamento è la Regione del Veneto / Giunta Regionale, con sede a Palazzo Balbi - Dorsoduro, 3901, 30123 – Venezia.

Il Delegato al trattamento dei dati che La riguardano, ai sensi della DGR n. 596 del 08.05.2018 è il Direttore della Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso, Avv.Cesare Lanna.

La struttura ha sede in Palazzo Linetti, P.T. – Calle Priuli, 99, Cannaregio, 30121 Venezia, casella pec: [valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it](mailto:valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it)

Il Responsabile della Protezione dei dati / Data Protection Officer ha sede a Palazzo Sceriman, Cannaregio, 168, 30121 – Venezia. La casella mail, a cui potrà rivolgersi per le questioni relative ai trattamenti di dati che La riguardano, è: [dpo@regione.veneto.it](mailto:dpo@regione.veneto.it)

La finalità del trattamento cui sono destinati i dati personali è quella di consentire lo svolgimento dei compiti di valutazione dell’incidenza di piani, progetti e interventi sui siti della rete Natura 2000 e di quelli ad esso connessi e conseguenti (es. vigilanza, monitoraggio, ...) e la base giuridica del trattamento (ai sensi degli articoli 6 e 9 del Regolamento 2016/679/UE) è l’adempimento di un obbligo legale al quale è soggetto il titolare del trattamento (D.P.R. n. 357/97 e ss.mm.ii.).

I dati raccolti potranno essere trattati inoltre a fini di archiviazione (protocollo e conservazione documentale) nonché, in forma aggregata, a fini statistici.

I dati, trattati da persone autorizzate, potranno essere comunicati ad altri uffici regionali o ad altre Pubbliche Amministrazioni per la medesima finalità e non potranno essere diffusi.

Il periodo di conservazione, ai sensi dell’articolo 5, par. 1, lett. e) del Regolamento 2016/679/UE, è determinato in base ai seguenti criteri:

- per fini di archiviazione (protocollo e conservazione documentale), il tempo stabilito dalle regole interne proprie all’Amministrazione e da leggi e regolamenti in materia;

- per altre finalità, il tempo necessario a raggiungere le finalità in parola.

Le competono i diritti previsti dal Regolamento 2016/679/UE e, in particolare, potrà chiedere al Sottoscritto l'accesso ai dati personali che La riguardano, la rettifica, l'integrazione o, ricorrendone gli estremi, la cancellazione o la limitazione del trattamento, ovvero opporsi al loro trattamento.

Ha diritto di proporre reclamo, ai sensi dell'articolo 77 del Regolamento 2016/679/UE, al Garante per la protezione dei dati personali con sede in Piazza di Monte Citorio n. 121, 00186 – ROMA, ovvero ad altra autorità europea di controllo competente.

Il conferimento dei dati discende dalla necessità di consentire lo svolgimento dei compiti di valutazione dell'incidenza di piani, progetti e interventi sui siti della rete Natura 2000 e di quelli ad esso connessi e conseguenti (es. vigilanza, monitoraggio, ...).

L'interessato ha l'obbligo di fornire i dati personali e il mancato conferimento non rende possibile lo svolgimento dei predetti compiti.

Il Delegato al trattamento  
Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e  
Contenzioso

DATA

f.to Avv. Cesare Lanna

Perugia, Ottobre 2024

IL DICHIARANTE (per presa visione)

Filippo Berti Nulli





### 3. OBIETTIVI GENERALI, OBIETTIVI SPECIFICI E AZIONI DEL PUT DEL COMUNE DI MARTELLAGO

Il Nuovo Codice della Strada e le Direttive emanate per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani Generali del Traffico (art. 36 del D.L. n. 285) definiscono il P.U.T. come un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo – arco temporale biennale – e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) si articola su 3 livelli di progettazione:

- **il 1° livello di progettazione** è quello del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato;
- **il 2° livello di progettazione** è quello dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato, le circoscrizioni, i settori urbani, i quartieri o le singole zone urbane;
- **il 3° livello di progettazione** è quello dei Piani Esecutivi del Traffico Urbano, intesi quali progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano.

Il PUT, secondo le sopracitate direttive sui piani del traffico, è un piano di immediata realizzabilità con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le urgenti criticità della mobilità.

Criticità, radicate e strutturali, potranno essere rimosse solo attraverso potenziamenti dell'offerta infrastrutturale e di servizi di trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale dei Piani dei Trasporti, realizzabile nel lungo periodo (arco temporale decennale).

Al fine di determinare i **contenuti programmatici e progettuali del PUT di Martellago** vengono dapprima **richiamati i principi e gli obiettivi generali che il presente Piano vuole perseguire, in coerenza con quanto previsto nel PUMS approvato nel 2023**, per poi passare alla descrizione degli interventi specifici di previsione e che tengono conto della proposta relativa alla Classificazione funzionale della rete viaria e relativa proposta di revisione dei centri abitati.

**Obiettivi generali** del presente PUT sono:

- **Miglioramento della circolazione stradale:** Il miglioramento della circolazione stradale consiste nel soddisfare la domanda di mobilità con il migliore livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli dati dal sistema infrastrutturale esistente e promuovendo azioni in accordo con l'idea di città delineata dal PUMS. Il miglioramento della circolazione stradale riguarda soprattutto l'utenza pedonale e ciclabile dei centri urbani e dei quartieri;
- **Sicurezza:** Il miglioramento della sicurezza stradale, ovvero la riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, si ottiene attraverso la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico sulla viabilità primaria ed attraverso l'introduzione di interventi di moderazione del traffico sulla viabilità locale. Lungo le

strade più incidentogene, l'implementazione della sicurezza si ottiene intervenendo sui nodi; mentre nelle aree urbane la sicurezza della circolazione deve interessare specialmente la tutela di ciclisti e pedoni e delle persone con limitate capacità motorie, mediante interventi che assecondino le previsioni del Biciplan e del PEBA;

- **Riduzione inquinamenti atmosferico e acustico:** Allo scopo della protezione della salute e dell'ambiente il PUT deve concorrere alla riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi di congestione e in particolari condizioni atmosferiche. Tale riduzione viene perseguita attraverso la fluidificazione del traffico sui nodi ed interventi di orientamento e di controllo della domanda di mobilità compreso, ove necessario, la limitazione della circolazione veicolare, ed interventi per limitare il traffico parassitario;
- **Integrazione con gli strumenti urbanistici:** fermo restando che il PUT è uno strumento di pianificazione subordinato al PAT vigente, nel caso specifico lo stesso non propone varianti allo PAT o agli strumenti di attuazione vigenti. L'armonizzazione tra PUT e strumenti urbanistici avviene attraverso: la verifica che le eventuali opere infrastrutturali previste dal PUT siano compatibili con le previsioni degli strumenti urbanistici; la verifica che le trasformazioni del territorio, le modifiche di destinazione d'uso e in generale l'attuazione delle opere previste dagli strumenti urbanistici siano compatibili con gli indirizzi del PUMS e del PUT.

**Nello specifico le due componenti della mobilità che il PUT di Martellago deve affrontare**, esposte secondo l'ordine assunto nella loro scala dei valori di cui agli indirizzi ministeriali contenuti nelle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico", e coerenti con gli scenari del PUMS approvato sono:

1. **migliorare la circolazione dei pedoni e dei ciclisti partendo dalla messa in sicurezza di alcuni nodi considerati ad alta incidentalità** In questo modo sarà possibile avviare "zone 30" strategiche (come lungo la Via Castellana) ma anche attivare una serie di circuiti oggi "scollegati" ma fondamentali per la visione del PUMS che prevede il completamento della trama ciclabile per raggiungere la stazione ferroviaria di Maerne e i punti di interscambio con il trasporto pubblico locale. In questo modo si darebbe anche avvio all'idea di quella città dei 20 minuti e per il tempo libero che ha come elemento connettore - identitario - di questo sistema la grande oasi WWF del Parco Laghetti.
2. **favorire la pedonalità e la ciclabilità, in coerenza con la visione di città dei "10 minuti" prevista nel PUMS, proponendo interventi "pilota" di moderazione del traffico e della velocità per disincentivare il traffico parassita in alcuni quartieri oggi fortemente sollecitati.**

**Con questo approccio operativo delineato dal PUT, il cittadino rimane al centro della visione programmatica con i suoi bisogni (di servizi, di socialità, di svago) in coerenza con il PUMS dove sono considerati e declinati su tre livelli, corrispondenti al tempo necessario per soddisfarli attraverso una scelta consapevole di mobilità attiva. Questa strategia territoriale integrata delinea una nuova visione del territorio comunale riorganizzata sulla variabile tempo:**

- 1) la città dei 10 minuti dove ogni frazione ha un centro dotato di servizi minimi e commercio di qualità.** Il cittadino è incentivato a muoversi a piedi o in bicicletta in un ambiente sano, sicuro, confortevole, che stimola la socialità poiché lo spazio stradale è condiviso ed organizzato privilegiando l'uso della moderazione del traffico, senza barriere architettoniche;
- 2) la città dei 20 minuti dove in bicicletta ci si sposta facilmente all'interno di un territorio comunale dotato di servizi di eccellenza** (soprattutto per lo sport) e di spazi verdi piacevoli. **Il completamento delle piste ciclabili e l'uso "connettivo" delle bike-lane fa sì che in 20 minuti sia possibile raggiungere le stazioni del trasporto pubblico per i collegamenti quotidiani verso il luogo del lavoro.** Il cuore di questa strategia è la grande oasi WWF: il Parco Laghetti, connettore - identitario - di questo sistema;
- 3) La città dei 60 minuti: un sistema di parchi, costruiti lungo gli argini fluviali, offre ai cittadini la possibilità di raggiungere in bicicletta o a piedi, in meno di un'ora, spazi verdi di alto valore ambientale, storico e paesaggistico, ideali per attività sportive o semplici passeggiate nel tempo libero.**

Le tre strategie, costruite su queste tre visioni, restituiscono un sistema di mobilità e spazio pubblico integrato, sostenibile e poco energivoro: un sistema graduale di soglie, definite da azioni materiali e immateriali, pongono il cittadino al centro dei progetti.

Nel caso del Comune di Martellago la fase partecipativa del PUMS ha portato a definire una griglia di obiettivi generali per il miglioramento delle problematiche emerse nei vari incontri con gli abitanti dei quartieri e gli stakeholders.

La lista degli **obiettivi generali** scelti si può così sintetizzare:

- **aumentare le alternative alla mobilità;**
- **facilitare gli spostamenti non motorizzati in coerenza con le tre visioni della città (10; 20 e 60 minuti);**
- **ottimizzare gli spostamenti aumentando l'integrazione modale e la condivisione;**
- **riqualificare lo spazio pubblico ed alcune strade centrali (via Castellana in primis);**
- **ridurre le emissioni atmosferiche;**
- **ridurre le emissioni climalteranti**

- **ridurre gli incidenti causati dai trasporti;**
- **ridurre la spesa dei cittadini e delle imprese per la mobilità;**
- **valorizzare il sistema dei collegamenti ciclopedonali e la rete fluviale presenti nel comune realizzando un hub verde nell'oasi WWF del Parco Laghetti.**

Per ridurre sensibilmente le emissioni inquinanti occorre attivare, per ogni singolo centro, delle azioni sia di tipo materiale che politiche immateriali.

**Tra le azioni strutturali previste dal PUT:**

**1) la realizzazione di un'ampia "Zone 30" ad Olmo** con conseguente riduzione del traffico di attraversamento, l'abbassamento dell'uso dell'auto ed un incremento della mobilità attiva;

**2) la messa in sicurezza di alcuni nodi di via Castellana per avviare un processo di riduzione del traffico** privilegiando il transito dei mezzi pubblici e la pedo-ciclabilità;

**3) un collegamento più sicuro ed agevole per pedoni e ciclisti dell'hub verde costituito dall'area del Parco Laghetti (area di particolare valore naturalistico e paesaggistico contenente all'interno del suo perimetro il sito Rete Natura 2000 ZSC-ZPS IT3250021 "Ex cava di Martellago")** con le aree centrali di Maerne attraverso la messa in sicurezza del nodo tra via Circonvallazione nord e via Ca' Bembo.

Azioni con un unico denominatore: la riduzione delle percorrenze private in auto.

In termini economici il PUT avvia una serie di interventi che, riducendo gli spostamenti con l'auto privata, portano a migliorare la salute e il benessere dei cittadini oltre che la qualità dell'ambiente con molti benefici, in primis l'abbassamento del costo sociale complessivo dovuto all'inquinamento ma anche al costo di mantenimento del mezzo meccanico privato.

In un'ottica di miglioramento della vivibilità dei tre quartieri che compongono il comune (Martellago, Maerne ed Olmo), un ruolo di particolare importanza è rappresentato dall'obiettivo di diminuire il traffico e di conseguenza l'inquinamento ambientale.

Ridurre il parco auto circolante presenta numerosi altri vantaggi, tra cui una maggiore sicurezza, dovuta alla diminuzione della probabilità di incidenti con riduzione dei costi sociali per sinistro e una riduzione dei costi di mantenimento di un'auto di proprietà.

Le politiche di mobilità previste dal PUMS , che saranno avviate con il PUT, basate sulla città dei 10, 20 e 60 minuti e sulla relativa offerta di spostamenti attivi e ciclabili di prossimità, tendono a contenere almeno l'uso delle seconde auto con un sicuro risparmio annuale per famiglia.

Il favorire lo spostamento a piedi e in bicicletta all'interno dei quartieri, disincentivando l'uso dell'auto se non per reale necessità, consente la creazione di ambiti urbani maggiormente sicuri e sani con conseguente valorizzazione commerciale degli immobili e l'appetibilità della zona per ulteriori investimenti immobiliari.

L'intermodalità tra infrastrutture ciclabili e trasporto pubblico locale aumenta l'offerta di traffico sostenibile e migliora anche la qualità dell'aria.

In termini occupazionali, la realizzazione di percorsi ciclabili e di “mobilità attiva” continui strutturati e sicuri, consente di avviare micro-attività economiche di ciclo turismo e ciclo escursionismo locale (bici-grill, alberga bici, locali di ristoro bike friendly) oltre a nuove attività legate all’uso della bicicletta (manutenzione e vendita biciclette, abbigliamento sportivo per ciclisti, centri per riabilitazione e rieducazione all’uso della bicicletta).

La maggiore qualità urbana che si otterrà nel ridisegno degli spazi pubblici dei quartieri andrà anche a beneficio delle attività commerciali presenti; porterà ad una diminuzione dell’incidentalità, dell’inquinamento dell’aria e delle malattie correlate, ad un uso maggiore della mobilità attiva e della bicicletta, quindi una migliore forma fisica con riduzione dell’impatto economico e sociale delle malattie metaboliche e un minor consumo di fonti energetiche fossili non rinnovabili.

Riassumendo si può affermare che le azioni contenute all’interno del PUT del Comune di Martellago possono essere distinte in due grandi categorie:

- **interventi di carattere infrastrutturale**
- **interventi di carattere gestionale/amministrativo** (non geolocalizzabili)

<b>AZIONI DEL PUT DEL COMUNE DI MARTELLAGO</b>	
INTERVENTI DI CARATTERE INFRASTRUTTURALE	INTERVENTI DI CARATTERE GESTIONALE/AMMINISTRATIVO
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuova perimetrazione dei centri abitati</li> <li>- Zona 30 quadrante Via Cattaneo, SP38 (Via Olmo), Via Sauro, Speri/Frassinelli</li> </ul> <p><b>INTERVENTI DI FLUIDIFICAZIONE E MESSA IN SICUREZZA NEL COMUNE DI MARTELLAGO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fluidificazione e messa in sicurezza “Incrocio tra Via Castellana e Via Morosini”</li> <li>- Fluidificazione e messa in sicurezza “Incrocio tra Via Castellana e Via Cà Nove”</li> <li>- Fluidificazione e messa in sicurezza “Incrocio tra Via Castellana e Via Roma”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Classifica funzionale della rete viaria</li> </ul>

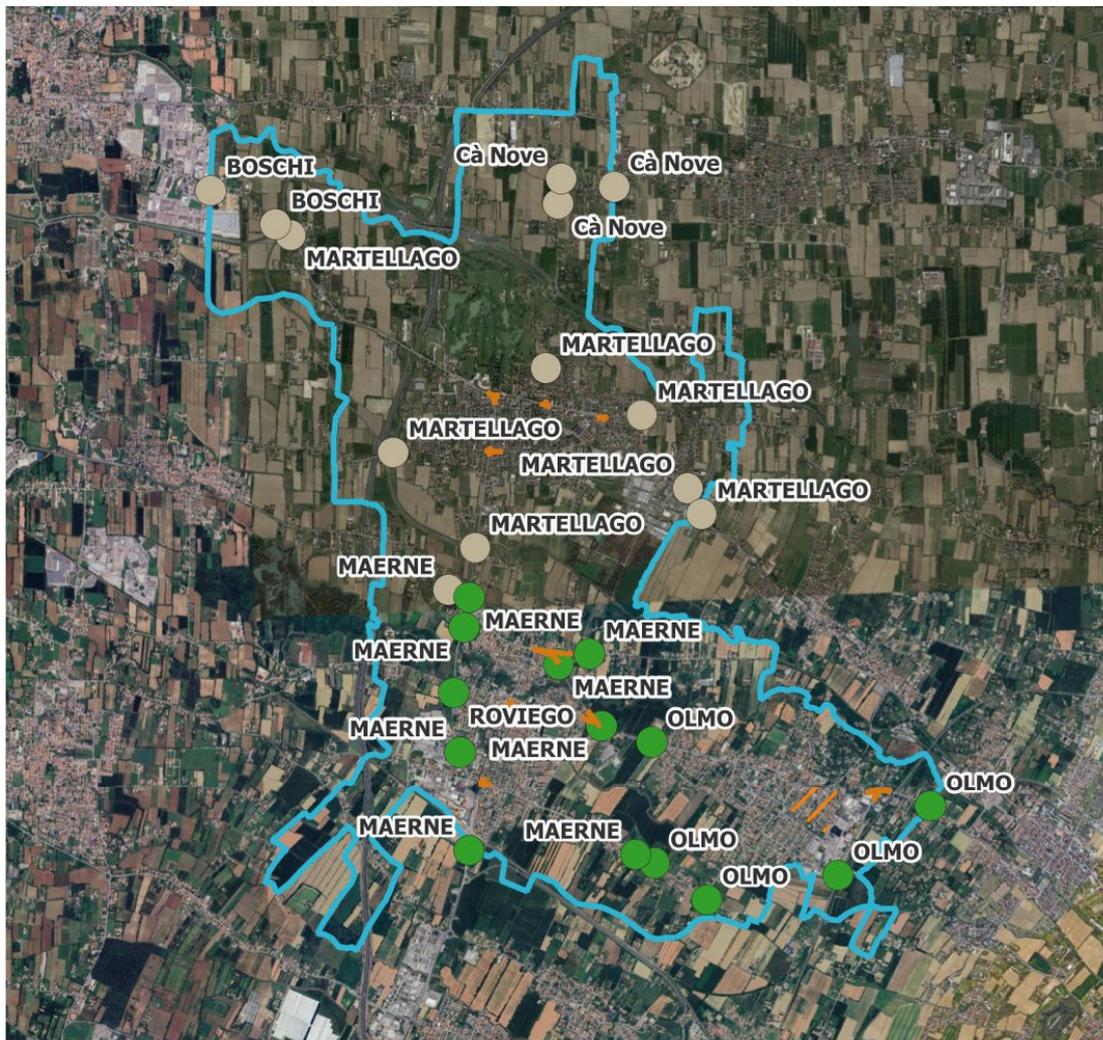
- Fluidificazione e messa in sicurezza  
"Incrocio tra Via Roma e Via Trento"

**INTERVENTI DI FLUIDIFICAZIONE E  
MESSA IN SICUREZZA NELLA FRAZIONE  
DI MAERNE**

- Fluidificazione e messa in sicurezza  
"Intersezione Via Circonvallazione  
Est, Via Cà Bembo"
- Fluidificazione e messa in sicurezza  
"Intersezione Via Stazione, Via  
Roviego" (due ipotesi di intervento)
- Fluidificazione e messa in sicurezza  
"Intersezione Via Frassinelli, Via  
Stazione, Via Cavino"
- Fluidificazione e messa in sicurezza  
"Intersezione Via Olmo, via  
Circonvallazione est"

**INTERVENTI DI FLUIDIFICAZIONE E  
MESSA IN SICUREZZA NELLA FRAZIONE  
DI OLMO**

- Fluidificazione e messa in sicurezza  
"Intersezione Via Selvanese Via  
Dosa"



**INTERVENTI DEL PUT DEL COMUNE DI MARTELLAGO**

**INTERVENTI DI FLUIDIFICAZIONE E MESSA IN SICUREZZA**

— Interventi di fluidificazione e messa in sicurezza

**NUOVA PERIMETRAZIONE CENTRI ABITATI**

● Proposta perimetrazione centri abitati- Tavola B

● Proposta perimetrazione centri abitati -Tavola A

**ZONA 30**

/// Ipotesi-perimetrazione zona 30 - Olmo-I9

Limiti comunali

□ Martellago

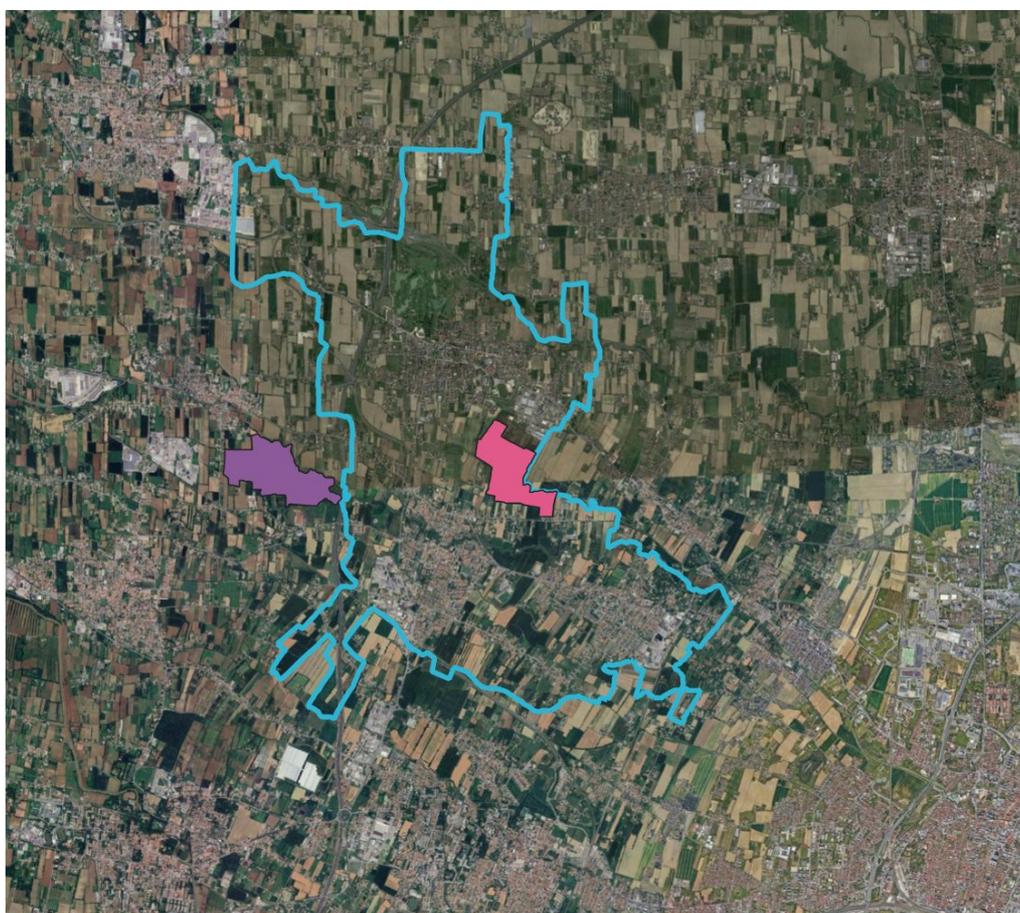
Google Satellite

*Interventi del PUT del Comune di Martellago elaborazione in ambiente GIS*

#### 4. I SITI RETE NATURA 2000 DI INTERESSE DEL PUT DEL COMUNE DI MARTELLAGO

I Siti Rete Natura 2000 di interesse delle azioni del PUT del Comune di Martellago risultano essere i seguenti:

Numero	Tipo Sito	Codice	Denominazione
1	ZSC-ZPS	IT3250021	“Ex cave di Martellago”
2	ZSC-ZPS	IT3250008	“Ex cave di villetta di Salzano”



##### SITI RETE NATURA 2000

 ZSC-ZPS IT3250021 "Ex cave di Martellago"

 ZSC-ZPS IT3250008 "Ex cave di villetta di Salzano"

##### Limiti comunali

 Martellago

Google Satellite

Siti Rete Natura 2000 di interesse del PUT del Comune di Martellago elaborazione in ambiente GIS

**ZSC-ZPS IT3250021 “Ex cave di Martellago”**: il sito è ubicato completamente all'interno del limite comunale di Martellago.

Al suo interno presenta tre tipi di habitat:

- **3150** “Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition”,
- **91E0** “Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (Alno-Podion, Alnon incanae, Salicion albae)”
- **6430** “Bordure planiziali, montane e alpine di megaforie idrofile”.

È un importante sito per l'avifauna di passo. Al suo interno sono presenti saliceti con frammenti del querceto planiziale, canneti, giuncheti ripariali e vegetazioni acquatica appartenente al Myriophyllo-Nupharetum nonché ai lamineti (Hydrocharitetum morsuranae).

Sono inoltre presenti laghi eutrofici di profondità variabile derivanti da cave senili di sabbia e di argilla.

Sito vulnerabile a causa dell'elevata frequentazione turistico-ricreativa e per l'inquinamento e l'eutrofizzazione. (Fonte testo Formulario Standard)

**ZSC-ZPS IT3250008 “Ex cave di Villetta di Salzano”**: il sito è ubicato al di fuori dei limiti comunali del Comune di Martellago.

Al suo interno presenta due tipi di habitat:

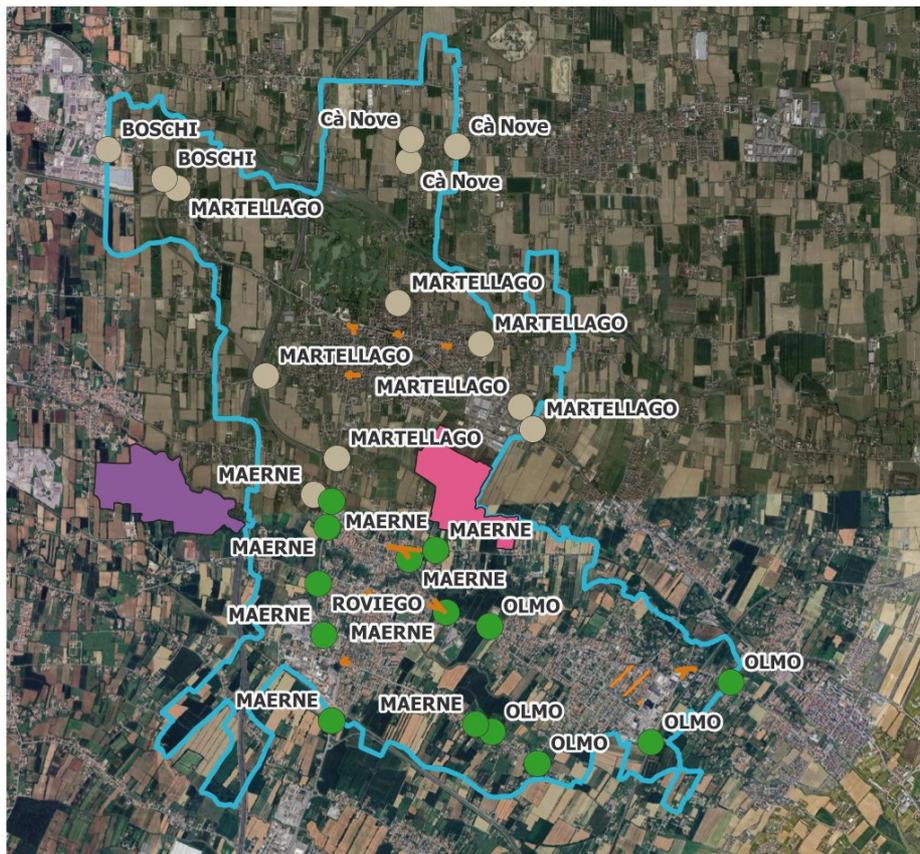
- **3150** “Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition”,
- **6430** “Bordure planiziali, montane e alpine di megaforie idrofile”.

È un importante sito per l'avifauna di passo. Al suo interno sono presenti saliceti con frammenti del querceto planiziale, canneti, giuncheti ripariali e vegetazioni acquatica appartenente al Myriophyllo-Nupharetum nonché ai lamineti (Hydrocharitetum morsuranae).

Sono inoltre presenti laghi eutrofici di media e bassa profondità derivanti da cave senili di argilla. (Fonte testo Formulario Standard)

## 5. UBICAZIONE DELLE AZIONI DEL PUT DEL COMUNE DI MARTELLAGO RISPETTO AI SITI RETE NATURA 2000

Le azioni contenute all'interno del PUT del Comune di Martellago sono ubicate tutte al di fuori dei Siti Rete Natura 2000 e si sviluppano su infrastrutture stradali esistenti in quanto consistono in interventi di fluidificazione e messa in sicurezza di nodi stradali critici, nella nuova perimetrazione di centri abitati, nella realizzazione di una zona 30 parallelamente a interventi di carattere gestionale come la classifica funzionale della rete viaria.



- SITI RETE NATURA 2000
- ZSC-ZPS IT3250021 "Ex cave di Martellago"
  - ZSC-ZPS IT3250008 "Ex cave di villetta di Salzano"
- INTERVENTI DEL PUT DEL COMUNE DI MARTELLAGO
- INTERVENTI DI FLUIDIFICAZIONE E MESSA IN SICUREZZA
- Interventi di fluidificazione e messa in sicurezza
- NUOVA PERIMETRAZIONE CENTRI ABITATI
- Proposta perimetrazione centri abitati- Tavola B
  - Proposta perimetrazione centri abitati -Tavola A
- Zona 30
- Ipotesi-perimetrazione zona 30 - Olmo-I9
- Limiti comunali
- Martellago
- Google Satellite

Siti Rete Natura 2000 e azioni proposte dal PUT del Comune di Martellago elaborazione in ambiente GIS

## 6. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA NON NECESSITA' DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Le azioni contenute all'interno del PUT del Comune di Martellago sono tutte orientate alla "sostenibilità" ambientale, sociale ed economica.

Come affermato nel capitolo precedente **le azioni contenute all'interno del PUT sono tutte ubicate al di fuori dei Siti Rete Natura 2000** e si sviluppano su infrastrutture stradali esistenti in ambienti fortemente urbanizzati e antropizzati.

Grazie agli interventi di fluidificazione lenta del traffico dei nodi viari promossi dal PUT si potranno verificare riduzioni delle emissioni atmosferiche inquinanti in quanto rispetto alle situazioni di traffico precedenti si ridurranno sia le code che i continui stop and go a favore di spostamenti che ottimizzeranno la marcia del veicolo tendendo ad avvicinare la velocità di marcia vicino a quella media ottimizzando così i consumi e riducendo le emissioni inquinanti.

Inoltre la diffusione delle Zone 30 e delle isole ambientali "incentiveranno gli spostamenti sostenibili (piedi, bici,) per una diversione modale dall'auto privata. Questi interventi contribuiranno a ridurre le emissioni climalteranti.

La riduzione complessiva delle emissioni inquinanti (atmosferiche e acustiche) che provocheranno le azioni promosse dal PUT del Comune di Martellago contribuiranno a ridurre la pressione antropica nei confronti delle specie animali e vegetali presenti all'interno dei Siti Rete Natura 2000.

**Sulla base delle considerazioni effettuate si può affermare che le azioni promosse dal PUT del Comune di Martellago non provocheranno effetti negativi nei confronti dei Siti Rete Natura 2000.**

**Emerge invece, in molti casi che le azioni del PUT del Comune di Martellago contribuiscono a migliorare la qualità dell'ambiente in termini di riduzione delle emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche e in termini di riduzione della pressione antropica nei confronti delle specie animali e vegetali presenti all'interno dei Siti Rete Natura 2000 ZSC-ZPS IT3250021 "Ex cave di Martellago" e ZSC-ZPS IT3250008 "Ex cave di Villetta di Salzano".**