

La proposta progettuale

A valle dunque di tutte le osservazioni fatte e in seguito all'analisi critica della qualità degli spazi pubblici del territorio di Martellago, alla luce delle indicazioni progettuali per uno spazio pubblico adeguato alla socialità e ai bisogni dei residenti – sulla scia delle posizioni teoriche di Jan Gehl – si è proceduto all'elaborazione di una proposta progettuale che prende in considerazione una parte del territorio comunale e stiamo parlando in particolare dei due centri di Maerne e Olmo.

Il progetto si articola in una serie di interventi volti a collegare gli spazi pubblici dei due paesi rendendo così possibile il raggiungimento di vari punti strategici senza l'uso dell'automobile e in sicurezza. Si tratta principalmente di una pista ciclopedonale che si estende complessivamente per 23 km.

I percorsi principali in direzione est-ovest corrono lungo gli argini dei fiumi Marzenego e Rio Storto, il primo lungo 5,2 km il secondo di circa 4,5 km, e lungo Via Frassinelli per 1 km, a sud del territorio comunale. Quest'ultima già oggetto di recente pianificazione e che l'attuale amministrazione comunale nel giro di pochi anni. Lungo queste direttrici si diramano dei tracciati che seguono la direzione nord-sud e che permettono di raggiungere i le aree più significative all'interno di ogni centro abitato.

All'interno di ogni centro abitato si sono scelte delle aree con all'interno diversi tipi di spazi pubblici per elaborare una proposta puntuale, specifica per l'abitato, ma integrata nel progetto nel suo complesso.

Ciò che ci si è proposto e si è cercato di raggiungere nel nostro progetto è:

- Il miglioramento dell'accessibilità dei centri urbani;
- Le condizioni per la promozione di una mobilità pulita e sostenibile, in particolare nelle zone urbane
- La realizzazione di una pista ciclabile per usufruire e mantenere gli ambienti naturali che interessano il territorio incentivando anche diverse forme di turismo.

5.1

Il percorso ciclopedonale

Una pista ciclabile *“è definita come percorso stradale utilizzabile dai ciclisti in sede riservata, sia in sede ad uso promiscuo con i pedoni, o con veicoli a motore nel caso si usi la carreggiata stradale¹ [...]”*.

In Italia la normativa nazionale fa riferimento al D.M. 30 novembre 1999 n. 557.

Uno degli obiettivi principali dell'intero progetto è quello di collegare due nuclei urbani che sono estremamente dipendenti l'uno dall'altro con un percorso ciclopedonale di 23 km che sfruttano come sede stradale principalmente gli argini dei fiumi Marzenego, Rio Storto, quest'ultimo indicato anche come percorso destinato alla slow mobility dallo stesso comune di Martellago² negli ultimi strumenti di pianificazione, e lungo Via Frassinelli. Vengono però previsti dei collegamenti trasversali creando degli anelli di lunghezza variabile facilitando il raggiungimento di vari punti significativi dei centri abitati come è indicato nella tav. ?? - Proposta di rete ciclabile.

Si è cercato di creare un fitto sistema di connessioni che permetta di lasciare l'automobile in favore dell'uso della bicicletta o della passeggiata a piedi. Innumerevoli studi sono stati condotti sull'uso di questi due mezzi di trasporto e di come essi abbiano un impatto favorevole non solo in termini di salute ma anche di tempo impiegato per lo spostamento; per quanto riguarda la bicicletta è stato dimostrato *che essa è più conveniente dell'auto nei tragitti fino a 4,5 km sia per un risparmio economico sia per un risparmio di tempo; inoltre l'uso di questo mezzo favorisce l'attività fisica, contribuisce a prevenire malattie come il diabete e malattie cardiovascolari e possono migliorare il livello di attrattività dei servizi pubblici oltre che delle attività commerciali in prossimità³*.

I percorsi a piedi sono anch'essi da incentivare per ragioni analoghe. L'evidente riscontro di un peggioramento delle condizioni di salute della popolazione che abita le

città industriali, e i centri abitati limitrofi a polo industriale di Marghera sono un emblematico esempio. Probabilmente si potrebbe pensare che vivere in un contesto a bassa densità possa essere migliore dal punto di vista della salubrità dell'aria o dell'inquinamento acustico ma in realtà, come abbiamo visto precedentemente, chi vive nella città diffusa è fortemente dipendente dal trasporto veicolare privato. I livelli di inquinamento si propagano uniformemente in tutto il territorio, si alza notevolmente il livello di stress derivante dalla costante attenzione che si deve mettere alla guida e aumentano gli incidenti stradali tra auto, e auto e ciclisti, dato che spesso le piste ciclabili non sono ben segnalate o adeguatamente protette.⁴

È proprio in quest'ottica che si inquadra la progettazione della pista ciclopedonale che lambisce, nelle aree urbane le centralità principali e gli spazi pubblici che si intende potenziare, mentre nelle zone rurali si attraversano gli ambiti di pregio già riconosciute o zone con un potenziale paesaggistico da valorizzare, come descritto nella tav. e tav. degli allegati.

Non è stata trascurata l'integrazione con i percorsi ciclabili e ciclopedonali già esistenti, infatti, avendo tratti al di fuori del centro urbano, è conveniente che si trovino in stretta continuità con quelli che i cittadini percorrono già tutti i giorni, in questo modo sarà più facile che comincino ad essere sfruttati in un breve periodo di tempo. È anche garantito che il tracciato risulti prossimo o nelle vicinanze alle fermate dell'autobus, che sia previsto un collegamento diretto con la stazione dei treni che attualmente consiste in un sottopassaggio ciclopedonale scollegato da qualsiasi altro percorso slow esistente.

I parametri dimensionali e tutte le altre prescrizioni sono contenute, a livello nazionale, nel Decreto Ministeriale

n. 557 del 30/11/1999 che ha per titolo Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

La normativa prevede varie tipologie:

Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- a) piste ciclabili in sede propria;*
- b) piste ciclabili su corsia riservata;*
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;*
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.⁵*

La pista ciclabile può essere realizzata:

- a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;*
- b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;*
- c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale⁶.*

I minimi parametri dimensionali inseriti nel decreto sono:

- Larghezza minima della pista 1,50 m riducibile a 1,25 m nel caso di due corsie contigue

(larghezza totale 2,50 m);

- Larghezza minima dello spartitraffico invalicabile pari a 0,50 m;
- Raggio di curvatura orizzontale non inferiore a 5 m, eccezionalmente in aree di intersezione e punti particolarmente vincolati i raggi possono essere ridotti a 3 m.
- La pendenza longitudinale media, valutata su base chilometrica, non deve avere un'angolazione superiore al 2%.⁷

Non è stato possibile adattare il percorso ad un'unica tipologia di tracciato previsto dalla normativa dato che il tracciato proposto attraversa porzioni di territorio sia rurali, dove è più facile ricavare spazi adeguati per la realizzazione della sede stradale sfruttando come abbiamo detto i naturali argini dei fiumi, e urbane dove si deve cercare di superare i punti critici stringendo le corsie ciclabili per non compromettere completamente la viabilità carrabile ed adeguare le intersezione con la viabilità ordinaria.

A fronte di queste limitazioni e visto il contesto nel quale si sta intervenendo, è risultato conveniente optare per un tracciato ciclabile in sede propria con carreggiata di 2,5 m separato dal percorso pedonale con opportuna separazione nelle zone rurali. Nelle zone urbane la carreggiata si riduce a 1,50 m o 1 m come da disposizioni regionali ma comunque separato dalla carreggiata stradale da uno spartitraffico di 50 cm come da normativa in modo da ricadere nella definizione di *tracciato in sede propria*. Il transito dei pedoni è dirottato sui marciapiedi già esistenti.

Nel tratto di argine fluviale che attraversa l'area urbana



di Maerne, per i vincoli legati alla larghezza effettiva dell'argine e alla vicinanza degli edifici residenziali privati a ridosso del margine fluviale, non è stato possibile realizzare una carreggiata di 2,5 m ma la soluzione progettuale adottata ha preferito distinguere i percorsi per senso di marcia previste sulle sponde opposte del corso d'acqua. Per consentire l'inversione di marcia e garantire un buon collegamento con il tessuto urbano esistente, sono state previste due passerelle ciclopedonali sul fiume Marzenego analoghe a quella esistente che collega il parco di Via Tagliamento.

Ogni 2 km al di fuori dei centri abitati sono predisposte delle aree di sosta e ristoro con fontane e anche

Interventi strutturali per la pista ciclabile

Per i tracciati lungo gli argini dei fiumi si sceglie questa composizione del manto stradale per creare il minor

impatto possibile, dato il valore naturalistico del contesto. La preparazione del fondo stradale comprende:

- Lo scavo con mezzo meccanico per il movimento terra;
- La posa del materiale geotessile NT[®] con lo scopo di separare la fondazione dal terreno e garantire l'adeguata filtrazione dell'acqua;
- Realizzazione della fondazione stradale con uno spessore totale di 20 cm di materiale arido di cava con pezzatura tra i 40 e 60 mm, rullato e pressato;
- Realizzazione della massicciata stradale con stabilizzato di cava di pezzatura massima di 30 mm, di spessore totale 10 cm.
- Pavimentazione in misti di cava trattate con stabilizzatore ionico polivalente ad effetto

consolidante irreversibile di spessore 8 cm.

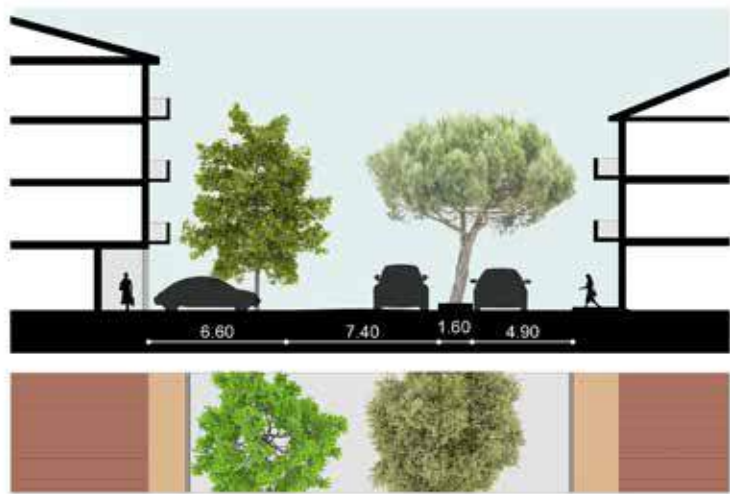
Al di sotto della sede stradale vengono fatti passare i sotto servizi.

Per i tracciati che sfruttano la sede stradale già esistente l'intervento si limita a prevedere l'opportuna segnaletica orizzontale, inserire lo spartitraffico con blocchi prefabbricati di cemento di spessore 50 cm e trattare con una colorazione il manto stradale della carreggiata ciclabile, sia essa a doppio o unico senso di marcia.

Le aree di sosta in zona extraurbana sono realizzate, per quanto riguarda la pavimentazione, con gli stessi materiali del percorso lungofiume e sono attrezzate con panchine, almeno due per ogni area, rastrelliere porta-bicicletta, fontana, cestino portarifiuti e gazebo per poter sostare al coperto, anche in caso di maltempo.

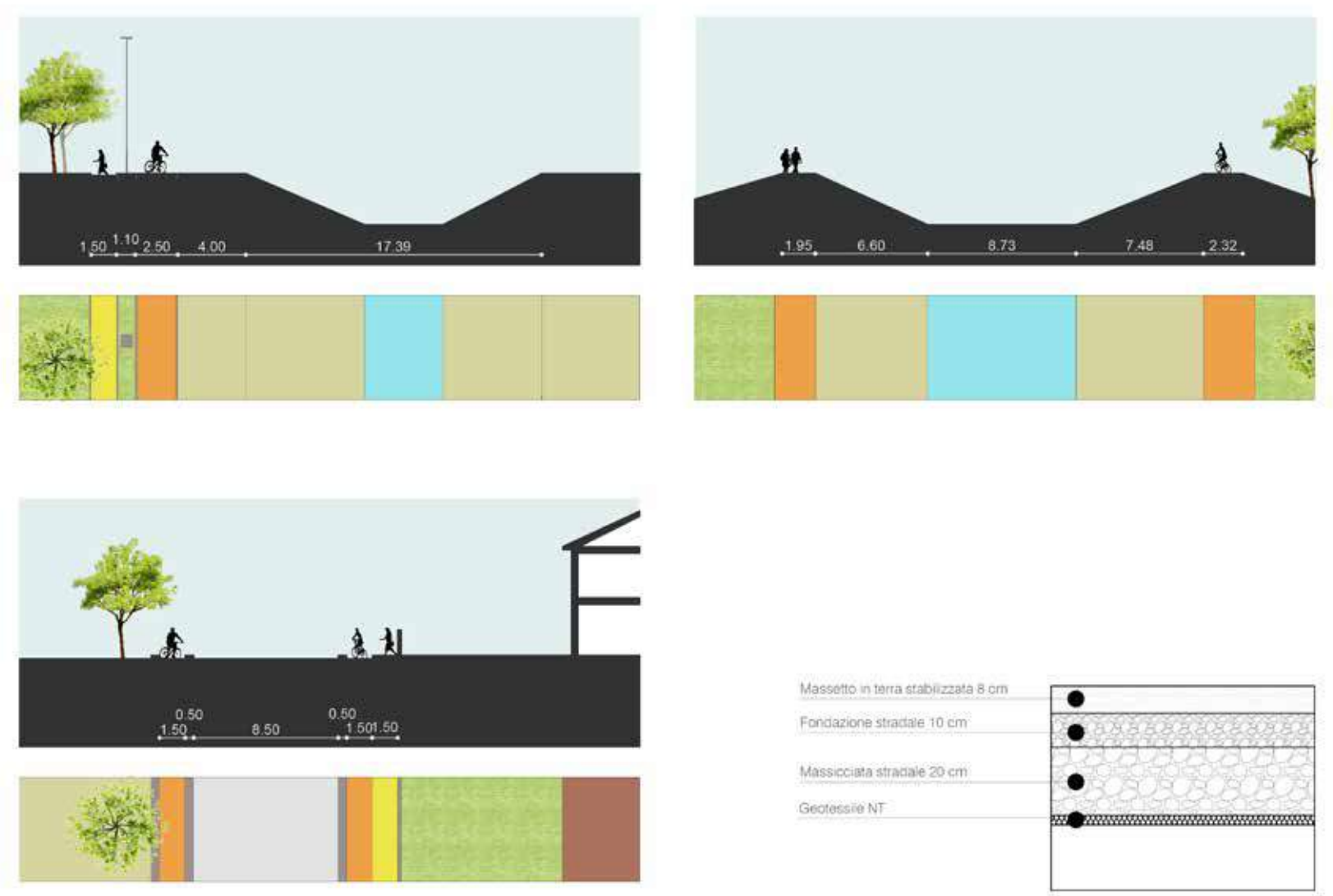
Nella pagina precedente: Argine del fiume Marzenego all'altezza dell'area vedre di quartiere in via Aldo Moro (Maerne VE)

Nella situazione attuale le piste ciclabili del comune sono tutte in sede promiscua o con i pedoni oppure con le automobili. Le carreggiate stradali non sono sempre adeguatamente larghe per riservarne una parte per i ciclisti e nel progetto questo fattore è stato tenuto in debita considerazione.



*Le prime due immagini in alto si riferiscono alle sezioni stradali classificate nella Tav 08 Viabilità carrabile e principali funzioni e sono rispettivamente
A sinistra Viabilità principale
A destra Viabilità secondaria*

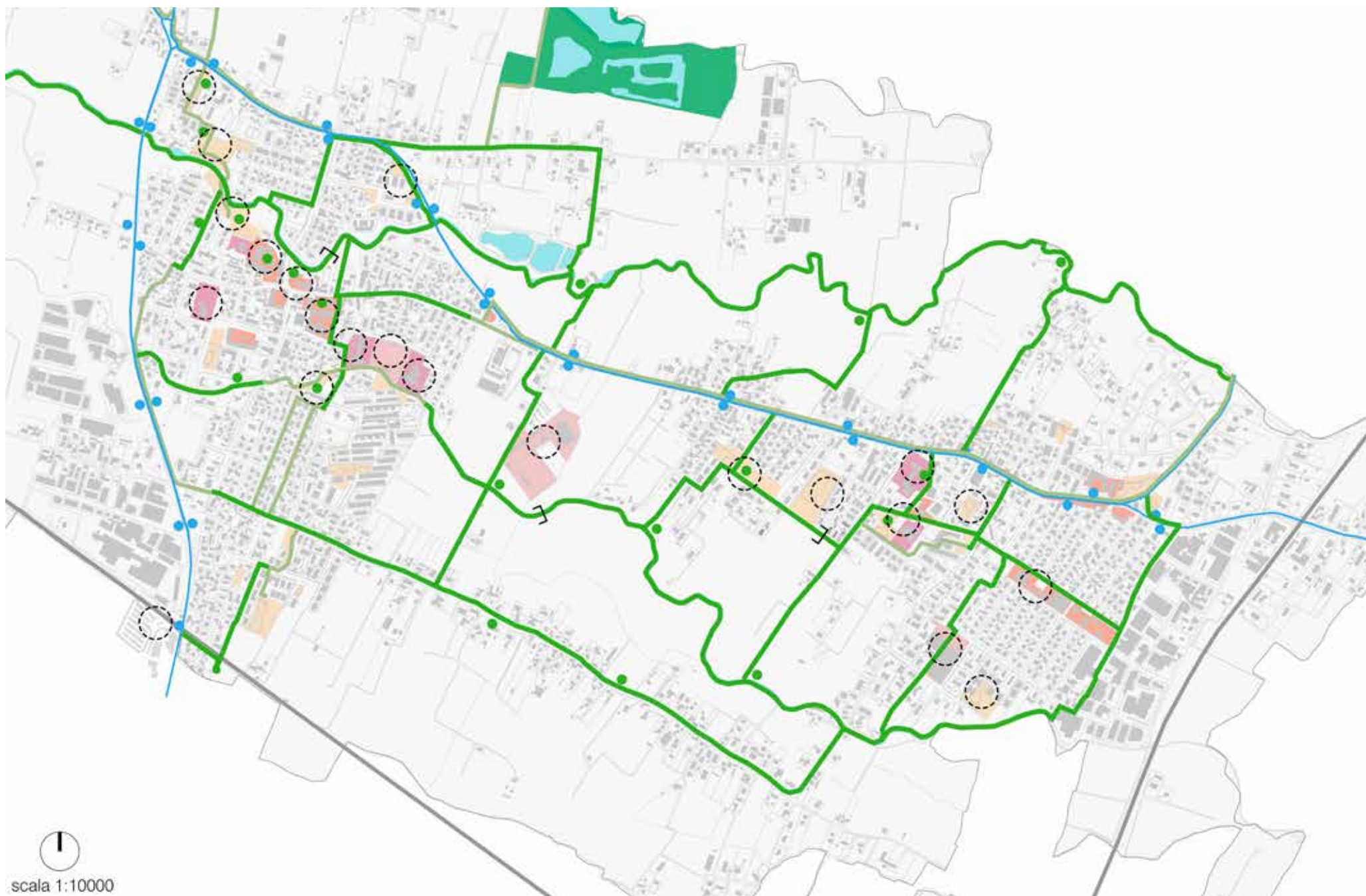
*Sotto a sinistra: Viabilità di distribuzione residenziale
Sotto a destra: Viabilità rurale*



Sezioni tipologiche del tracciato ciclabile

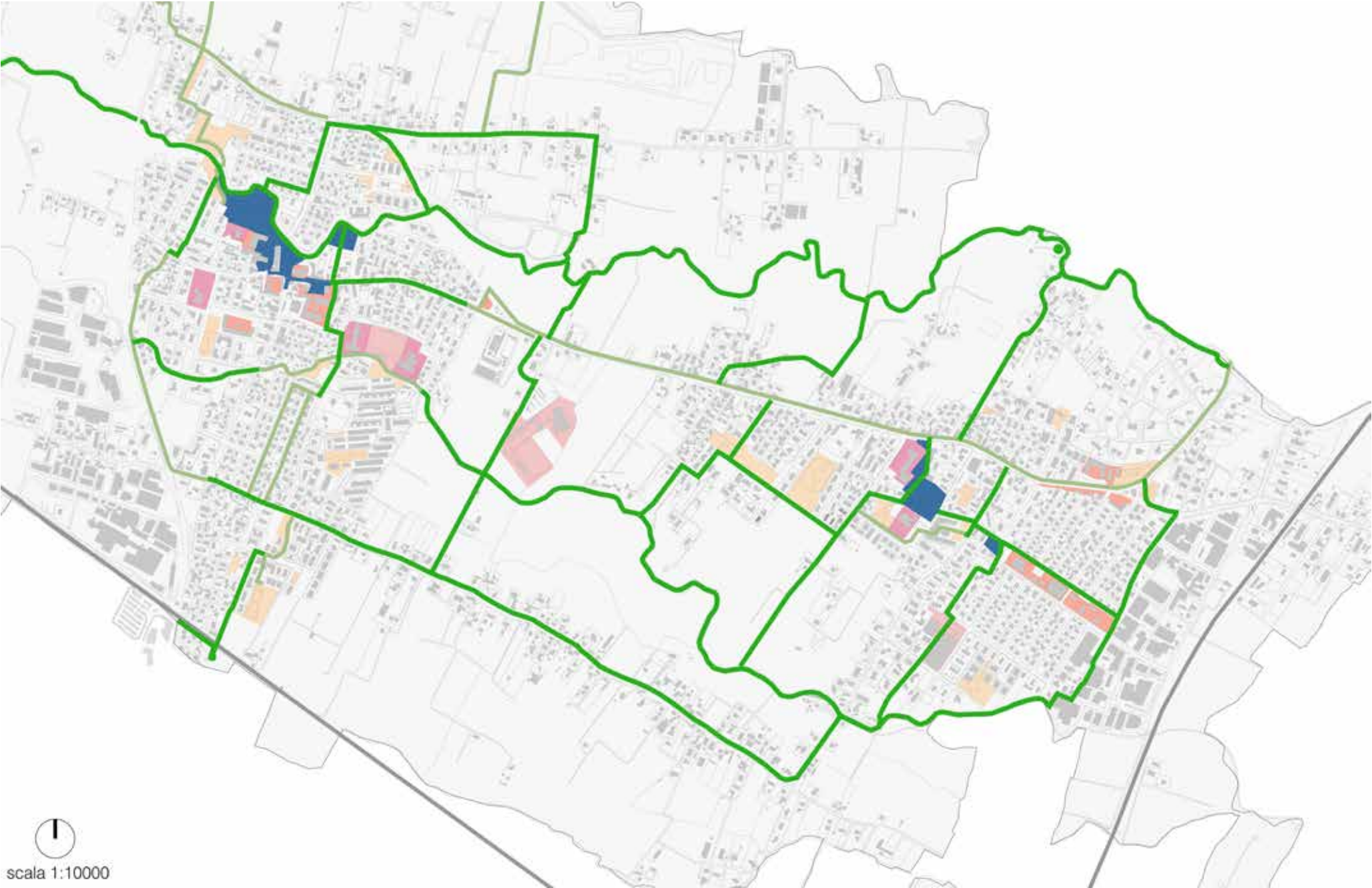
In alto a sinistra: Sezione lungo argine non in rilevato, in sede propria a doppio senso di marcia.
In alto a destra: Sezione lungo argine in rilevato con corsia a senso unico

In basso a sinistra: Sezione in area urbana di pista ciclabile in sede propria con due corsie a senso unico
In basso a destra: Dettaglio costruttivo della sede stradale della pista ciclabile lungo argine



In questa pagina: Estratto Tav 12 Proposta di tracciato ciclabile

Nella pagina affianco: Estratto Tav 13 Localizzazione delle aree di progetto





5.2.

Il centro urbano di Maerne

Elementi centrali del progetto urbanistico proposto sono però gli spazi centrali delle realtà di Maerne e Olmo, che si sono volute riformulare per trasformarli in luoghi di maggiore qualità urbana, più fruibili, e soprattutto meglio integrati nel contesto urbano, perché possano assolvere al loro ruolo.

La prima area di progetto è stata individuata nella zona centrale del paese di Maerne che gravita attorno alla chiesa e al suo sagrato, la cui origine risale al 1000 d. C.⁹ In ragione di ciò, l'area riveste una grandissima importanza per la popolazione residente dato che la maggior parte delle attività commerciali si trovano in un raggio di 200 m e con un raggio di 500 m possiamo racchiudere anche tutti i servizi pubblici, ad eccezione della stazione dei treni, e buona parte degli edifici residenziali.

Questo è il punto di partenza attorno al quale si è sviluppato nei secoli tutto il nucleo urbano, che è rimasto sostanzialmente immutato nelle dimensioni fino al II dopoguerra e ha costituito il fulcro della vita sociale della comunità come testimoniano le fotografie storiche e cartoline giunte fino a noi. Ma con le auto e i mezzi pubblici che hanno cominciato ad avere la totale supremazia dello spazio aperto la forza di aggregazione è venuta meno, nonché la qualità urbana complessiva.

Gli obiettivi che ci si prefigura il progetto in questa area sono principalmente:

- Il ripristino della centralità originaria attorno allo spazio storico integrando anche tutta la serie di nuove aree pubbliche in modo da creare un polo più ampio e articolato, adeguato alle esigenze della cittadinanza tenuto conto del profondo

cambiamento degli stili di vita dal dopoguerra a oggi;

- La connessione funzionale di tutti gli spazi pubblici interessati migliorare la loro fruibilità e definirne meglio la loro connotazione.

Questa parte di progetto si articola in varie parti e interessa più di un'area e vengono trattate separatamente.

Pedonalizzazione

Per rendere effettivamente fruibile il cuore urbano di Maerne, si è innanzitutto previsto la pedonalizzazione che va dal ponte sul Marzenego, lungo Via Rialto, a nord; a est all'inizio di Via Roviego e in Piazza IV Novembre fino all'edificio dell'attuale biblioteca. Le strade che vengono chiuse al traffico sono a nord Via Rialto, a est Via Olmo, a sud Piazza IV Novembre, a ovest Via Roviego. A livello della chiusura della strada è stata creata una mini rotatoria¹⁰ per consentire ai mezzi l'inversione di marcia. Ciò ha comportato la previsione di una modifica alla circolazione veicolare all'interno dell'abitato, deviando tutto il traffico lungo le SP 36 e 38, assi stradali che vengono adeguati per accogliere questo aumento di flussi di veicoli senza necessità di ulteriori interventi. Le strade secondarie esistenti sono sufficienti per capacità e stato di manutenzione a garantire la distribuzione del numero di veicoli in ingresso dalle principali alle zone residenziali. Lungo Via Manzoni è stato ripristinato il doppio senso di marcia con lo spostamento dei parcheggi esistenti in un parcheggio interrato previsto già negli strumenti di pianificazione di Piazza Ilaria Alpi.

Anche le linee del trasporto pubblico subiscono una



Vista panoramica di via Aldo Moro Vista panoramica

Piazza Ilaria Alpi realizzata nel 2010



Area verde di via Aldo Moro Vista panoramica



deviazione a causa della pedonalizzazione: nella tav. 11 degli allegati vengono indicati i nuovi percorsi. Vengono infatti spostate le fermate dalla zona centrale alle due strade provinciali prossime al centro, prevedendo apposite zone di sosta con piccoli parcheggi da 10 posti auto, rastrelliere per le biciclette. Dato che è necessario spostarsi al di fuori del centro abitato viene previsto un sistema di trasporto pubblico urbano che attraversa anche la zona pedonale tramite dei pullman elettrici di capienza ridotta rispetto ai normali bus di linea. A tale scopo verranno riconvertite le fermate esistenti come fermate per la rete urbana.

Il manto stradale verrà rimosso per essere sostituito con una pavimentazione in materiale lapideo.

Area verde per lo sport

In via Aldo Moro esiste già una dotazione di servizi per lo sport che, facendo riferimento alle schede raccolte nel capitolo 4, appare sostanzialmente inutilizzata per la mancanza di sedute, lo stato di manutenzione è scarso e non esiste nemmeno una pavimentazione tale da rendere lo spazio fruibile nelle diverse condizioni climatiche.

Date le premesse l'intervento progettuale proposto potenzia l'attuale vocazione dell'area aumentando l'attrezzatura in modo da poter disporre di due campi da basket con gradinata. Questi ultimi sono collegati da percorsi pavimentati ed è prevista la costruzione di un edificio adibito a spogliatoio con servizi igienici e ricovero attrezzi.

L'area è raggiungibile con l'automobile ma il sistema di piste ciclabili di progetto attraverso cui l'area è collegata al resto del contesto urbano permette una migliore e più confortevole

accessibilità. È prevista la realizzazione di una passerella ciclopedonale per agevolare anche il collegamento con le aree residenziali sull'altra sponda del Marzenego. Accanto ai campi sportivi viene annessa al parco una superficie, attualmente privata, che verrà trasformata in area verde, in parco urbano dotato di nuove piantumazioni e sedute.

Piazza Ilaria Alpi

Quest'area è stata oggetto di riqualificazione urbanistica nel 2012, con la realizzazione di un edificio residenziale e commerciale e uno spazio pedonale. Attualmente si accede allo spazio pubblico tramite percorsi pedonali da piazzetta Roviego e attraverso il portico dell'edificio realizzato unitamente alla piazza, mentre sul lato ovest è presente un parcheggio. Grazie alla presenza di avviate attività commerciali e alla sua completa pedonalizzazione la piazza è molto frequentata soprattutto da bambini in età scolare e pre-scolare e da ragazzi adolescenti.

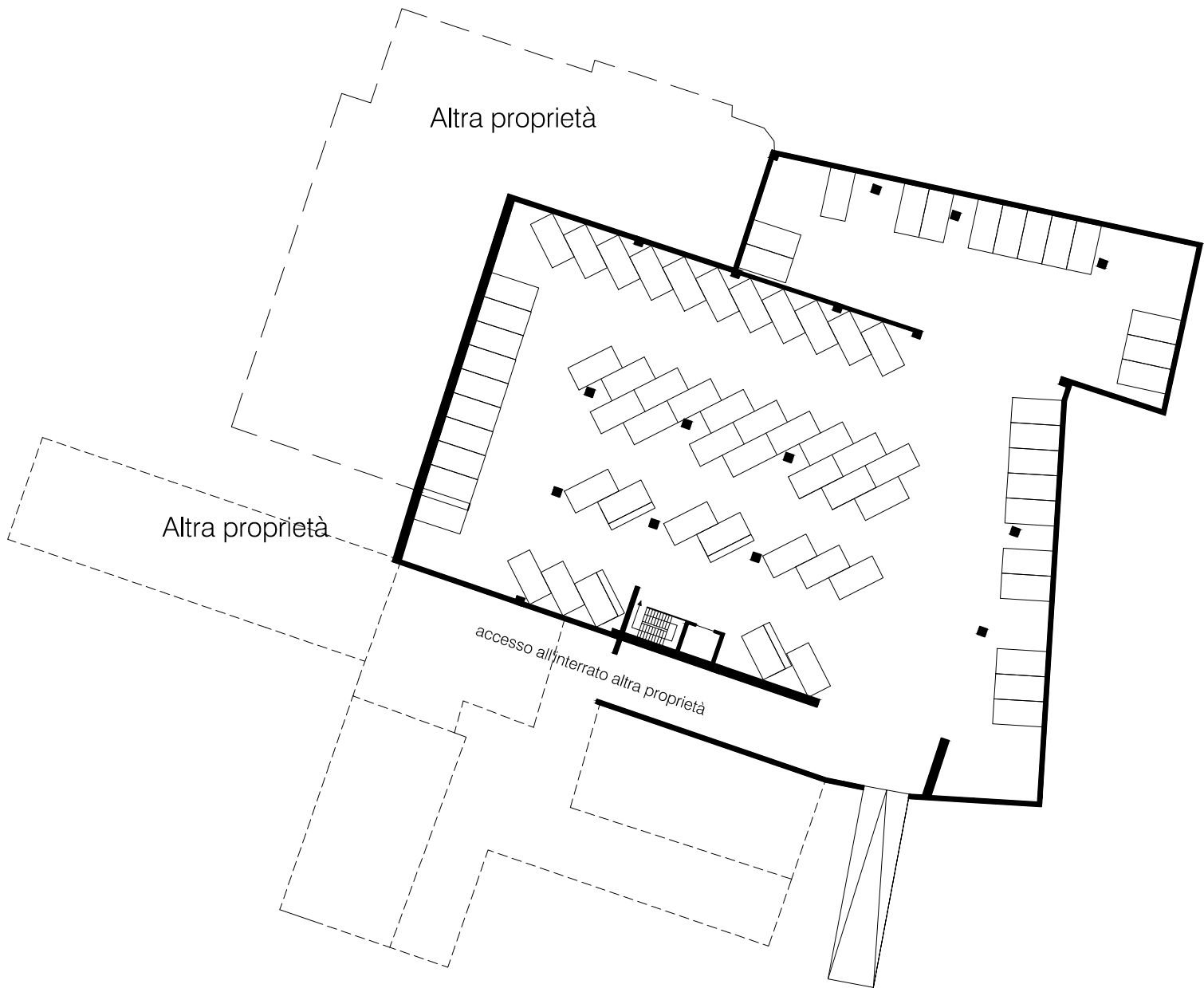
L'intervento proposto su quest'area è dunque limitato dato che lo stato di manutenzione è ottimo. Ma si è sentito il bisogno di creare con il progetto alcuni elementi utili ad integrare meglio questa piazza nel sistema di spazi aperti, piazze e aree verdi che compongono l'articolato sistema centrale di Maerne. Questi interventi consistono prevalentemente nel rifacimento della struttura che funge da seduta, nell'inserimento dei dispositivi che servono da barriera visiva e acustica verso gli spazi di manovra pertinenti agli edifici contigui alla piazza. Tale barriera si compone di un modulo di struttura metallica che sostiene dei pannelli piantumati e piante rampicanti. Al fine di reintegrare il numero di posti auto eliminati dalle modifiche alla viabilità previste con l'intervento di pedonalizzazione e

potenziare la fruibilità delle attività commerciali viene proposta la realizzazione di un parcheggio pubblico interrato con accesso da via Roviego.

Sono previsti 80 posti auto con 5 posti destinati ai portatori di handicap e il collegamento con l'esterno avviene

tramite una rampa di scale conforme alle prescrizioni antincendio e ascensore da 10 persone.

Schema del parcheggio pedonale
scala 1:500



Il nuovo sagrato e l'edificio polifunzionale

Spazio storico, come è stato più volte sottolineato, oggi soffre una condizione di “isolamento” e separazione dovuti ai flussi viabilistici esistenti. Si trova infatti in prossimità di un incrocio molto congestionato. Questa intersezione stradale, nonostante provochi spesso rallentamenti è il percorso preferenziale degli automobilisti poiché consente il raggiungimento di tutti i punti di interesse urbano anche se, per tempi di percorrenza, la scelta di percorsi alternativi potrebbe risultare più conveniente.

Riguardo i materiali, attualmente la pavimentazione è in pietra e ciottolato, piuttosto scomoda per camminare e sostare: infatti le persone tendono a fermarsi lungo i camminamenti in pietra che collegano l'ingresso della chiesa e della canonica con gli accessi dai marciapiedi o uscire dal perimetro stesso del sagrato per recarsi nei bar presenti nei dintorni.

Con il nuovo assetto si tenta una rivalorizzazione di questa importante e forte centralità. In corrispondenza del vecchio edificio della canonica è prevista la realizzazione di un corpo di fabbrica polifunzionale che ospiterà i nuovi locali dell'oratorio (sale per il catechismo, sale riunioni, accoglienza, sale accessorie) e la nuova canonica.

Secondo le NTA vigenti, il nuovo edificio sorge in zto A, all'interno del perimetro del centro storico dove è consentita la costruzione di edifici con le seguenti destinazioni d'uso:

- *Depositi magazzini e cantine, al servizio della residenza e delle attività commerciali purché non recanti pregiudizio all'igiene e al decoro, con esclusione di deposito all'aperto;*
- *Autorimesse ad uso privato;*

- *Attività commerciali:*
- *In sede fissa per esercizi di vicinato e medie strutture di vendita (art. 17, comma 1, lettera a - L.R. n.15/2004) con superficie di vendita fino ad un massimo di 400 mq, entro il limite massimo di 400 mq di superficie lorda di pavimento;*
- *Altre attività come indicate all'art. 4, comma 4 lettera E del Regolamento Edilizio e non soggette alla disciplina del commercio al dettaglio in sede fissa;*
- *Attività ricettiva;*
- *Attività artigianale di servizio purché non rumorose e inquinanti e compatibili con gli usi residenziali di zona fino ad un massimo di 250 mq di superficie coperta e 1000 mc di volume;*
- *Uffici pubblici, privati, studi professionali ed istituti di credito e assicurativi;*
- *Attrezzature e servizi di interesse collettivo sia pubblici che privati;*
- *Locali di spettacolo e di pubblico ritrovo che non rechino molestia particolarmente nelle ore notturne;*
- *Laboratori a carattere artigianale, purché non rumorosi, molesti e inquinanti, con un massimo di 150 mq. Di superficie lorda di pavimento;*
- *Parchi, giardini e verde attrezzato per il tempo libero e lo sport;*
- *Parcheggi interrati.* ¹¹

All'esterno dell'edificio, viene prevista una copertura che rende più confortevole la sosta nella piazza, una struttura leggera metallica che consente di trattenersi all'aperto nello spazio antistante bar creando una continuità con il sagrato

Maerne negli anni Sessanta



Vecchio edificio delle scuole elementari poi biblioteca
foto anni Sessanta



Vista di via Stazione verso il campanile
foto anni Sessanta



Piazza IV Novembre verso via Olmo
cartolina di inizio anni Sessanta



Piazza IV Novembre: scuole elementari, scuole materne
foto (dal campanile) anni Sessanta

della chiesa in modo da favorirne l'uso non solo nei momenti seguenti alle funzioni religiose come avviene oggi e nelle diverse condizioni atmosferiche, in modo da favorire l'aggregazione della comunità di Maerne, come avveniva regolarmente nel passato. L'acciottolato viene rimosso e sostituito con una pavimentazione sempre in porfido che continua fino all'edificio polifunzionale; vengono lasciati sia i camminamenti esistenti in pietra sia i cipressi lungo la recinzione del sagrato.

Piazza IV Novembre

Allo stato attuale, la piazza è adibita a parcheggio e spazio aperto pavimentato con la presenza di qualche aiuola con alberature, residui dei risultati degli interventi che si sono susseguiti in quest'area come la demolizione e ricostruzione della biblioteca e la realizzazione di alcuni nuovi edifici residenziali sul lato ovest.

Altri edifici che si affacciano su questo spazio sono a sud l'oratorio, sala del cinema e scuola materna parrocchiale, a nord, al di là della strada denominata sempre piazza IV Novembre, e ovest edifici commerciali e residenziali.

Questo spazio è molto frequentato dai cittadini che però non riescono a camminare o sostare agevolmente dato il continuo passaggio di macchine e la mancanza di arredo urbano. È frequente trovare le persone all'interno dei confini dell'oratorio, sui tavolini del bar o all'esterno della biblioteca ma non persone che chiacchierano all'esterno.

L'Amministrazione Comunale ha accolto l'esigenza della comunità di uno spazio nuovamente fruibile e ad oggi è stato approvato un progetto per la riqualificazione della piazza. Nella relazione che lo accompagna si possono leggere gli

obiettivi che i progettisti incaricati si pongono di raggiungere e sono abbastanza simili al nostro seppur concretizzati con una soluzione progettuale diversa. La pedonalizzazione dell'area, definita *opportuna*, non viene ritenuta praticabile perché penalizzerebbe troppo le attività commerciali.

In realtà nel nostro intervento, il suo inserimento in un progetto più ampio, giustifica la scelta di rendere tutta l'area esclusivamente pedonale, ad esclusione del transito temporaneo dei mezzi che devono rifornire le attività commerciali e dei mezzi elettrici per il trasporto pubblico

Il progetto vuole valorizzare la vocazione della piazza a luogo per attività culturali con la realizzazione di una copertura in struttura metallica lungo il portico dell'edificio che ospita la biblioteca installando al di sotto di essa una rastrelliera per le biciclette e sedute, in modo da poter garantire la sosta al coperto. Sul lato ovest viene realizzata una scalinata in pietra che copre di fatto un dislivello molto basso (all'incirca 50 cm) ma che ha una funzione sia di ampliamento del plateatico per le attività commerciali, sia di seduta per manifestazioni di carattere culturale come spettacoli e proiezioni all'aperto. Sul lato sud prospiciente al vecchio oratorio e all'asilo parrocchiale lo spazio viene attrezzato con sedute e alberature per consentire una sosta prolungata.

La pavimentazione è in piastrelle di porfido alternate con corsi di pietra bianca. L'illuminazione deve essere studiata per garantire la fruibilità dello spazio centrale quindi le lampade sono installate in dei tagli nella pavimentazione mentre lungo il perimetro è possibile montare dei lampioni tradizionali.



Piazza IV Novembre verso la chiesa



Piazza IV Novembre verso la biblioteca



Piazza IV Novembre, area antisante la biblioteca



Piazza IV Novembre, oratorio S. Domenico Savio

Parco urbano Piazza IV Novembre

Allo stato attuale l'area è di proprietà comunale e viene usata durante il periodo natalizio per la manifestazione del Presepe Vivente, un tempo molto sentita dai cittadini ma con il passare del tempo è divenuta una manifestazione meno partecipata. La proposta è quella di riconvertire questo spazio verde in prossimità dell'argine del Marzenego e quindi del nuovo percorso ciclabile, come parco urbano attrezzato per la sosta, con l'installazione di gazebo, tavoli e sedute per poter svolgere varie attività ricreative all'aperto o studio. Vista la vicinanza con la biblioteca comunale è previsto un percorso ciclopedonale che connette l'edificio con il parco e una passerella ciclopedonale analoga a quelle realizzate a monte a collegamento diretto dell'area con le zone residenziali a nord del fiume Marzenego.

Stato attuale con la preparazione per la manifestazione del Presepio Vivente







Nella pagina precedente: Estratto Tavola 16 Masterplan

Sopra: Estratto Tavola 17 Sezioni



5.3.

L'area del nuovo centro civico di Olmo

L'edificato di Olmo si è sviluppato in forma lineare lungo la SP 38¹², tutte le attività commerciali e sociali si concentrano lì con evidenti svantaggi in termini di incolumità per i pedoni e ciclisti. La strada infatti è una delle direttrici più usate negli spostamenti all'interno del comune di Martellago e in direzione di Mestre: quotidianamente nelle diverse ore del giorno vi transita regolarmente un alto volume di veicoli con punte di notevole congestione in determinate ore del giorno. Nelle fasce orarie che corrispondono all'entrata e all'uscita degli studenti della scuola elementare e media in particolare assistiamo ad un congestionamento del traffico dato il funzionamento dei semafori a tempo installati in prossimità dell'ingresso all'istituto scolastico e alla presenza dei vigili urbani per garantire l'attraversamento.

Nelle aree residenziali della frazione invece la frequenza degli spazi aperti, la presenza di passanti o ciclisti è ridotta al minimo, non vengono sfruttate le aree gioco o gli spazi verdi e alcuni di questi sono in un evidente stato di abbandono. Poiché sarebbe poco fattibile ipotizzare una drastica soluzione viabilistica alternativa di Via Olmo per decongestionare questo asse viario, nel progetto si è proposto piuttosto di:

- Creare una nuova centralità per i cittadini all'interno dell'edificato residenziale e spostato dall'asse stradale congestionato, con accessibilità diversa, aumentando il numero di edifici commerciali realizzando una continuità tra gli edifici pubblici in particolare con i due poli scolastici e il centro civico;
- Cercare di sfruttare il potenziale di spazi pubblici già realizzati negli anni precedenti connessi

unicamente ai quartieri residenziali, attraverso la rete di piste ciclabili, nuovi percorsi pedonali ed una maggiore integrazione funzionale.

L'area scelta si trova tra i due plessi scolastici, l'edificio del nuovo centro civico e le poste. Sono presenti anche alcune attività commerciali ma la maggior parte degli edifici sono residenziali. A circa 200 m, proseguendo lungo Via D. Chiesa arriviamo alla chiesa parrocchiale e ad alcune strutture pubbliche quali bocciofila e centro anziani (attualmente gestite da privati).

Visto il contesto, la zona negli ultimi anni ha già cominciato, seppur debolmente, a assumere un certo connotato di centralità tanto che è stato approvato un PIRUEA (vedi capitolo 4 e scheda tematica) che ha come oggetto la creazione di una piazza che connetta tutti gli edifici pubblici e spazi verdi già citati.

Il nostro intervento propone la chiusura al traffico della porzione di Via D. Chiesa che va dall'ingresso del centro civico all'incrocio con Via Don Minzoni in modo da creare una zona pedonale che consenta di raggiungere liberamente anche gli edifici commerciali.

È attrezzata con sedute e alberature lungo il perimetro che permette di raggiungere la scuola materna e le attività insediate. Per disegnare lo spazio centrale è prevista l'installazione di una fontana e la superficie calpestabile è pavimentata con materiale lapideo, ad esempio piastrelle di porfido.

In questa area è presente inoltre una struttura destinata ad attività produttive ora decontestualizzata; di questa si propone nel progetto la demolizione e sostituzione con un



Vista panoramica bacino per l'invarianza idraulica e edificio scolastico di Olmo

Passaggio pedonale da via Olmo verso il centro civico



Centro civico e via Damiano Chiesa



edificio dove verranno allocate altre attività commerciali. L'accesso carrabile avverrà da Via Don Minzoni dove si prevede un parcheggio.

La zona pedonale prosegue a nord costeggiando la scuola elementare e un'area verde destinata come standard urbanistico per l'istruzione¹³. In realtà si tratta di uno scavo realizzato in ottemperanza della indicazioni di piano per assicurare all'area invarianza idraulica per il contenimento delle acque meteoriche ed è completamente perimetrata e inaccessibile per i cittadini e gli studenti.

In questo tipo di aree non sarebbe possibile, con l'attuale normativa italiana consentire la fruizione al pubblico ma diversi esempi europei hanno dimostrato che le opere di riduzione del rischio idraulico non sono incompatibili con la progettazione urbanistica.

A Rotterdam (NL), il progetto *Water Square Benthemplein* si è occupato di progettare una piazza che comprende spazi ipogei destinati a vari usi, decisi assieme alla comunità come attrezzature sportive, ricreative per la sosta quando le condizioni climatiche consentono di stare all'aperto ma che all'occorrenza si trasformano in vasche per la raccolta delle acque meteoriche. Ogni volta che si verificano precipitazioni abbondanti si riempiono e poi, con un opportuno sistema di canalizzazioni, si svuotano lasciando di nuovo spazio per le attività collettive.



Non è possibile replicare in toto questo sistema nel nostro contesto ma è possibile integrare il nostro bacino per l'invarianza idraulica nel progetto con dei minimi interventi che non ne alterino la natura e funzione, ma permettano un miglioramento complessivo della qualità urbana dell'area, una maggiore integrazione di questo spazio nel complesso dei percorsi e delle aree pubbliche.

Viene consentito l'accesso al pubblico dal lato sud

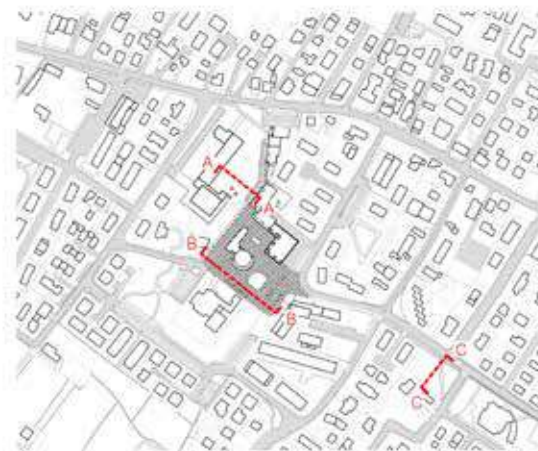
Sopra: Immagine complessiva del progetto *Water Square Benthemplein*

Sotto: Come viene usato lo spazio quando le vasche sono vuote

collegando quindi la palestra della scuola con l'area verde. Essendo la depressione nel terreno molto contenuta vengono previste, tramite un riporto di terra, dei gradini abbastanza profondi da servire anche da seduta, sono infatti rivestiti di materiale ligneo trattato e, in prossimità dell'accesso lato palestra, due reti da basket.

Tutto il sistema è integrato con la rete ciclabile di progetto che attraversa la zona pedonale sia in direzione nord-

sud permettendone il raggiungimento sia dalla SP 38 che dalle zone residenziali più interne, sia est-ovest collegando la nuova piazza con gli edifici religiosi. L'area verde antistante la chiesa è trattata anch'essa come l'area pianificata a verde per l'invarianza idraulica e anche in questo caso sarà debolmente attrezzata in modo da non santurarla o vaificare l'opera idraulica realizzata.



In questa pagina: Estratto Tav 19 Sezioni

Nella pagina affianco: Estratto Tav 18 Masterplan





La proposta progettuale nel suo complesso prende in considerazione tutti gli aspetti teorici contenuti nei primi capitoli e cerca di portarli in una ipotesi di realizzazione.

È stata fatta attenzione sulla scelta dei percorsi e soprattutto di integrazione di tutti gli spazi pubblici di progetto ed esistenti in modo da dare una coerenza generale al lavoro ma anche che possa diventare uno spunto per delle riflessioni future sulla realtà del comune di Martellago o anche altri comuni che costituiscono il tessuto urbano dell'area centrale del veneto e nel quale vivono centinaia di migliaia di persone.

Alla domanda che pone F. Indovina *Esiste ancora una città?*¹⁴ possiamo rispondere Sì se riusciamo a rendere la città diffusa un luogo con caratteristiche di qualità dei suoi spazi tali da promuovere la relazione e l'integrazione tra gli individui, e il benessere sociale

Note

1 Selicato, Rotondo, pag. 150.

2 Vedi Elaborato 4 – Trasformabilità della documentazione per l'adozione del PAT 2012.

3 Fabian, "Nuove strade a *nord-est*. Scenari e progetti per le infrastrutture della mobilità nella *città diffusa*, in Calafati pag. 288.

4 AA.VV. Spazi per camminare, camminare fa bene alla salute pag. 28.

5 Decreto Ministeriale n. 557 del 30/11/1999 art.4.

6 Decreto Ministeriale n. 557 del 30/11/1999 art.6.

7 Selicato, Rotondo, pag. 153 che richiama sempre l'art 6 del già citato D.M. n 557/99.

8 Non Tessuto.

9 Grimaldo, pagg. 10 -11.

10 Rotatorie caratterizzate da un diametro centrale molto piccolo, inferiore a 4 m, e con un diametro dell'anello esterno tra i 14 e 25 m. Vengono utilizzate quando, in uno spazio molto ridotto, si vuole trasformare uno schema circolatorio tipico di un incrocio stradale urbano in una vera e propria rotatoria.

11 Norme Tecniche di Attuazione – PRG 1998 variante 41 pag. 21.

12 SP 36 o Via Olmo.

13 Tav. Olmo 1-2000 variante n. 39 – PRG 1998

14 Indovina pag. 39

Bibliografia

1. Jean Gehl, Vita in città. **Spazio urbano e relazioni sociali**, Maggioli editori, Segrate (MI), 2012
2. F. Indovina, **“Introduzione: dalla città diffusa all’arcipelago metropolitano”** in F. Indovina con contributi di L. Doria, L. Fregolent, M. Savino, **Dalla città diffusa all’arcipelago metropolitano**, FrancoAngeli, Milano, 2009
3. Saggio di L. Ranzato **“Dispersione insediativa e governo del territorio: il caso Veneto”**
4. A cura di Francesco Indovina, Laura Fregolent, Michelangelo Savino, **L’esplosione della città**, Editrice Compositori, via Stalingrado 97/2 Bologna, 2005
5. Stefano Munarin e Maria Chiara Tosi, **Tracce di città esplorazioni di territorio abitato: l’area veneta**, FrancoAngeli /Urbanistica, Milano, 2001
6. Officina Welfare Space, Stefano Munarin e Maria Chiara Tosi con Cristina Renzoni, Michela Pace, **Spazi del Welfare**, esperienze, luoghi, pratiche, Quodlibet Studio, Macerata, 2011
7. Matthew Cramona and Filipa Matos Wunderlich, **Capital Spaces The multiple complex public spaces of a global city**, Routledge Taylor and Francis Group, London and New York, 2012
8. Matthew Cramona, Steve Tiesdell, Tim Heat, Taner Oc, **Public Spaces Urban Spaces the dimension of urban design, (second edition)** Routledge Taylor and Francis Group, London and New York, 2003
9. Marichela Sepe, **PLANNING AND PLACE IN THE CITY, Mapping place identity**, Routledge Taylor and Francis Group, London and New York, 2013
10. A. G. Calafati, **Città tra sviluppo e declino, Un’agenda urbana per l’Italia**, Donzelli editore, via Mentana 2b Roma, 2014
11. AA.VV., Spazi per camminare, camminare fa bene alla salute, a cura di Armando Barp e Domenico Bolla, Marsilil editori, Venezia, 2009
12. Tommaso Bevivino, **Lo spreco urbano, Città moderna: standard urbanistici e spazio pubblico**, Bonacci Editore, Roma, 1991
13. Maurice Cerasi, **Lo spazio collettivo della città. Costruzione e dissoluzione del sistema pubblico nell’architettura della città moderna**, Gabriele Mazzotta Editore, Milano, 1976
14. A cura di Alessandro Rogora e Valentina Dessì, **Il comfort ambientale negli spazi aperti**, EdicomEdizioni, Monfalcone (GR) 2005
15. Lewis Mumford, **La città nella storia (vol I, II, III)**, Gruppo editoriale Fabbri – Bompiani, Sonzogno, Etas S.p.a., Via Mecenate 91, Milano, 1967
16. Angelo Grimaldo, **Martellago il villaggio, la pieve, il comune**, Edizioni Cantagalli, Siena, 1962
17. Otello Bortolato, **Maerne, Itinerario storico attraverso le cartoline illustrate**, Gruppo studi e ricerche storiche – Maerne, Centro Grafico, Noale (VE), 2007
18. Nicola De Rossi, **Maerne 1584-1750**, Gruppo studi e ricerche storiche – Maerne Centro Grafico, Noale (VE), 1998

19. AA. VV. **Chiesa Arcipretale di Maerne, Cattedra di San Pietro Apostolo**, Maerne 2013
20. AA. VV. **Gli occhi della memoria**, a cura della Banca di Credito Cooperativo S. Stefano, Martellago (VE), 1995
21. AA.VV., **LAGHETTI parco del comune di Martellago**, M&C Grafica, Martellago (VE)
22. Ornella Jovane, **LAGHETTI parco del comune di Martellago**, seconda edizione, Centro Grafico, Noale (VE), 2003
23. AA.VV., **Be City Smart! Scenari&progetti per l'urbanità 2.0**, a cura di Stefanos Antoniadis, Alice Braggion, Alessandro Carabini, Enrico Lain, Overview editore, Padova, 2013
24. AA.VV., **I luoghi delle emozioni, Padova: progettare per sei aree GIARPI2012**, a cura di Alex Bragggion, Enrico Lain, Silvia Noventa, Overview editore, Padova, 2013
25. AA.VV., **Spazio Pubblico fra semiotica e progetto**, a cura di Isabella Pezzini e Nicolò Savarese, INU edizioni, Via Ravenna 9/B Roma, 2014
26. Pierluigi Nicolin, Francesco Repishti, **Dizionario dei nuovi paesaggisti**, Skira editore, Milano, 2003
27. Aldo Aymonino, Valerio Paolo Mosco, **Spazi pubblici contemporanei Architettura a volume zero**, Skira editore, Milano, 2006
28. Michela De Poli, Guido Incerti, **Atlante dei paesaggi riciclati**, Skira editore, Milano, 2006
29. Francesc Zamora Mola, Julio Fajardo, **Archistar del Paesaggio**, Logos, Strada Curtatona 5/2 Modena, 2010
30. Francesco Selicato, Francesco Rotondo, **Progettazione urbanistica Teorie e tecniche**, McGraw – Hill, Via Ripamonti 89 Milano, 2010

Sitografia

1. <http://www.martellago.gov.it/it/home.html>
2. http://ptcp.provincia.venezia.it/popup/pop_documenti.asp?IDDoc=117
3. <http://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/carta-tecnica-regionale>
4. <http://www.tuttitalia.it/veneto/76-martellago/>
5. <http://www.genitorimartellago.it/articoli2014.htm>
6. <http://educittadinanza.wikispaces.com/Progetto+PEDIBUS>
7. <https://www.google.it/maps>
8. <http://www.bing.com/mapspreview>
9. <http://web.e.toscana.it/sebina/repository/catalogazione/immagini/pdf/Piste%20ciclabili%20seconda%20edizione.pdf>
10. <http://www.urbanisten.nl/wp/?portfolio=waterplein-benthemplein>

Allegati

