



# COMUNE DI BREDA DI PIAVE

Provincia di Treviso

## Verbale di deliberazione di Consiglio Comunale

Deliberazione N. 79

in data 29.11.2016

Adunanza \_\_\_\_\_ ordinaria di prima convocazione – seduta pubblica

### OGGETTO

Approvazione del Piano di mobilità dolce al sensi dell'art. 60, comma 2, delle N.T.A. del P.R.G. vigente.

L'anno duemilasedici, addì ventinove del mese di novembre alle ore 21.00 nella sala consiliare di "Villa Olivi" si è riunito Il Consiglio Comunale con avvisi spediti nei modi e termini di legge. Eseguito l'appello risultano:

	Presenti	Assenti
Rossetto Moreno –Sindaco	1	
De Biasi Graziano	2	
Zaniol Lucio	3	
Bin Roberto	4	
Vettori Giulia	5	
Bortoluzzi Giorgio	6	
Moratto Marino	7	
Narder Luigino	8	
Ravaziol Monia	9	
Da Ros Walter	10	
Mosole Cristiano	11	

Partecipa alla seduta Il Sig. Ferrari dr. Giorgio Segretario comunale.

Il Sig. Rossetto Moreno nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza, constatato legale il numero degli intervenuti, dichiara aperta la seduta e passa a trattare l'argomento in oggetto indicato.

Sono nominati scrutatori i Sigg.: Narder – Vettori – Da Ros.

Il Sindaco fa presente che il piano nasce da una pianificazione del P.A.T. a valenza paesaggistica; il piano viene approvato come visto in commissione. Si tratta di un piano strategico che riguarda il territorio ed i collegamenti ciclabili a valenza regionale e nazionale, il collegamento Piave-città di Treviso ed il collegamento tra il capoluogo e le frazioni. Il piano riguarda anche i percorsi naturalistici che si inseriscono in vecchie proprietà demaniali abbandonate. Si tratta di un piano dinamico e non statico.

Il consigliere di minoranza Mosole Cristiano fa presente che il progetto è stato visto in commissione e sicuramente il voto è favorevole; allegato vi è l'ultimo verbale. Chiede che vengano allegati tutti i verbali con le osservazioni della minoranza in modo che si possa vedere l'effettivo lavoro fatto.

Il sindaco accoglie la proposta del consigliere Mosole.

### IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che tra gli obiettivi strategici previsti dall'Amministrazione del Comune di Breda di Piave è prevista la realizzazione del Piano Comunale della Mobilità Dolce, da elaborare nell'ambito della pianificazione generale del P.A.T. a valenza paesaggistica ;

Vista la determinazione n. 559 del 30/12/2015 con la quale è stato affidato l'incarico allo studio GEA Engineering, con sede in Treviso in via Cal maggiore n. 18 , per la redazione del Piano della Mobilità dolce del Comune di Breda di Piave;

Considerato che detto piano è stato elaborato dal progettista sopracitato e che lo stesso è stato consegnato al Comune in data 10/02/2016 ed in data 19/04/2016 prot. 4478 (integrazioni);

Preso atto che detto piano è stato esaminato dalla Giunta Comunale ed è stato sottoposto a esame ed alla discussione della terza commissione consiliare permanente ( urbanistica, ambiente e lavori pubblici ) per la sua approvazione.

Dato atto che la commissione sopracitata ha definitivamente approvato detto piano in data 29/09/2016 con l'apporto costruttivo ed il consenso favorevole di tutti i componenti della commissione sopracitata;

Visto il progetto di piano sopracitato , costituito dai seguenti atti ed elaborati:

1. Relazione tecnica;
2. Abaco . Tipologie delle piste ciclabili, dei percorsi ciclo pedonali, dei percorsi pedonali e degli itinerari ciclo – turistici;
3. Norme tecniche di attuazione e schede progettuali di normativa;
4. Preventivo sommario di spesa;
5. Classificazione e programmazione delle priorità;
6. Tavola 6.1. Inquadramento sovra comunale ;
7. Tavola 6.2. Reti e poli dei sistemi comunali della mobilità dolce. Intero territorio comunale . Stato di Fatto . Scala 1:10.000;
8. Tavola 6.3. Reti e poli dei sistemi comunali della mobilità dolce. Intero territorio comunale. Stato di progetto. Scala 1:10.000;
9. Tavola 6.4.1. Reti e poli dei sistemi comunali della mobilità dolce. Zone significative: Capoluogo. Stato di fatto e di progetto. Scala 1:2.000;
10. Tavola 6.4.2. Reti e poli dei sistemi comunali della mobilità dolce. Zone significative: Vacil e Pero. Stato di fatto e di progetto. Scala 1:2.000;
11. Tavola 6.4.3. Reti e poli dei sistemi comunali della mobilità dolce. Zone significative: Saletto e San Bartolomeo. Stato di fatto e di progetto. Scala 1:2.000;
12. Tavola 6.5. Percorso ciclabile e pedonale di collegamento della pista ciclabile " La Piave" con la città di Treviso e la direttrice della Treviso – Ostiglia nel Sistema regionale del Green Tour. Scala 1 : 25.000.
13. CD-R contenente la documentazione sopra elencata.

Ricordato che detto piano prevede tre linee principali di azione :

- a) collegare il territorio di Breda di Piave con le grandi vie di mobilità dolce di piste ciclo pedonali a scala provinciale, regionale , nazionale ed europea;
- b) collegare il Piave con la città di Treviso;

- c) collegare i nostri centri e le frazioni con il capoluogo di Breda di Piave, nonché con i cimiteri .

promuove il territorio per le sue particolarità e vocazioni che sono a forte valenza ambientale e paesaggistica, considerato che l'80 % del territorio di Breda di Piave è agricolo. Rappresenta una visione nuova e diversa di intendere il territorio per renderlo attrattivo . In particolare il piano si prefigge di :

- Recuperare i percorsi esistenti e dimenticati sul territorio che avevano una funzione pubblica di percorso;
- Valorizzare le risorgive ed i fiumi di risorgiva che nascono sul territorio ed il fiume Piave. L'acqua è una risorsa strategica, vitale, da conservare e da tutelare;
- Realizzare una rete sistematica di percorsi ciclo pedonali affinché sia uno strumento per realizzare lo sviluppo sostenibile a misura d'uomo, che consenta di scoprire il territorio nelle sue componenti ambientali, sociali, economiche, turistiche e storiche;
- Facilitare gli spostamenti con la bicicletta e a piedi per una mobilità dolce, perché fa bene alla salute. Favorire lo sviluppo di un turismo lento, a misura d'uomo, che consente di conoscere i luoghi percorsi con la velocità ed il tempo, non dell'automobile, ma del passo d'uomo o della pedalata della bicicletta.
- Scoprire il territorio, con le sue peculiarità produttive e ricettive: conoscere le aziende agricole ed i loro prodotti a km zero, gli agriturismi per consumare un pasto o per dormire, per visitare le aree boscate, le risorgive, le aree umide, per percorrere i fiumi, per la balneazione in estate sul Piave, per scoprire le ville venete e le case coloniche presenti sul territorio , ecc.

Entrando nel merito del piano, gli interventi a **scala comunale** prevedono:

- 1) il completamento del collegamento del capoluogo con la frazione di Vacil,
- 2) il collegamento del cimitero con il capoluogo , lungo via N.Moretti, via Levada ,via XI Febbraio,
- 3) il collegamento del cimitero con le frazioni di Saletto e San Bartolomeo;
- 4) la riorganizzazione di percorsi esistenti per renderli continui, funzionali e a sistema, nei centri , nelle frazioni e nel capoluogo.

Gli interventi a **scala territoriale** prevedono:

- 1) asse del fiume Piave. L'ippovia e la Pista Ciclabile " La Piave " , costituisce una direttrice di primo livello per gli spostamenti cicloturistici europei, rappresentando un collegamento del compendio dolomitico con la laguna di Venezia.
- 2) Gli itinerari cicloturistici " **Via Claudia Augusta Altinate**". " **Ciclovia dell'Amicizia Monaco – Venezia** ", l'itinerario provinciale " **Bicivacanza**", attestando che il territorio ha una forte vocazione cicloturistica.
- 3) Nella città di Treviso, quale luogo di attrazione turistica e come nodo strategico di passaggio degli itinerari sopracitati, nonché come punto di arrivo/partenza di altri percorsi come la **pista ciclabile Treviso Ostiglia**" e la **ciclovia " Il GiraSile**".
- 4) Nella riviera del Piave di Saletto. Posizionata strategicamente lungo il tracciato della **pista ciclabile " La Piave "**, consistente in un'area attrezzata con strutture di servizio per le persone ( bar, info point ), i mezzi ( ricovero e riparazione biciclette ) e gli animali ( stabulazione temporanea di cavalli ), oltre agli spazi per la sosta e la balneazione. Essa rappresenta la porta di accesso al territorio di Breda di Piave da cui il cicloturista ha la possibilità di transitare anche per proseguire alla volta della città di Treviso.

Il piano rappresenta i percorsi cicloturistici esistenti nella Marca Trevigiana : **Parco del Sile, l'ex Ferrovia Treviso-Ostiglia, il Montello e l'Asolano e in Provincia di Venezia ( lungo il Piave stesso )**. La " **ciclovia dell'Amicizia, l'itinerario cicloturistico " Via Claudia Augusta Altinate**", l'ippovia del Piave, il percorso **Bicivacanza** e il progetto " **Pista ciclabile " La Piave**", rappresentano la cornice ambientale, sociale ed economica del compendio territoriale in cui è inserito il Comune di Breda di Piave.

Un cenno particolare merita la **Pista ciclabile " La Piave" di 149 km**, 80 km in riva sinistra e 69 in riva destra, del costo di € 2.200.000,00 , realizzata dai 22 Comuni rivieraschi e tre osservatori del Paesaggio ( Medio Piave , Colline dell'Alta Marca, Montello Piave ), tramite il Consorzio Bim Piave, che in data 05/09/2016 la conferenza dei servizi ha approvato col progetto definitivo esecutivo. Sono percorsi lineari ed a circuito, tra loro collegati dai ponti di Fener, di Vidor, della Priula e di Ponte di Piave. La maggior parte dei percorsi è ricavata mediante l'utilizzo dei sedimi viari esistenti ( strade bianche, viabilità secondaria, ecc. ). In alcuni punti è prevista la realizzazione di piccoli interventi strutturali ( passerelle, parapetti, opere di consolidamento ) . A supporto dei percorsi sono previste le " riviere del Piave", ovvero ambiti attrezzati con servizi di informazione, assistenza alle persone, agli animali, ai mezzi e per la

balneazione. Di queste , una è prevista a Saletto di Breda di Piave, fungendo da porta" del Comune per i fruitori della Pista ciclabile "La Piave"

Il piano ha anche lo scopo di definire lo **scenario strategico per il collegamento fra la riviera del Piave di Saletto ed il Green Tour** in corrispondenza della città di Treviso , mediante un percorso che si snoda tra i Comuni di Breda di Piave, Carbonera, Maserada, Villorba e Treviso, mettendo in relazione due realtà del cicloturismo veneto: **la pista ciclabile " La Piave" e il Green Tour.**

**Il piano prevede un abaco delle possibili soluzioni tecniche dei percorsi da realizzare, le relative norme tecniche e le schede di riferimento, oltre alla stima di massima dei costi di realizzazione** per complessivi € 1.009.200,00, al netto di iva e oneri per acquisizione delle aree. Queste ultime schede, previste per ogni tipologia di intervento, contengono la descrizione delle caratteristiche tecniche - geometriche, la stima di massima dei costi e la priorità di intervento.

**Detto piano non è statico ma dinamico.** Deve intendersi modificabile nel tempo, a seconda delle esigenze, delle necessità e delle situazioni che si possono presentare in futuro. Lo spirito che ha mosso l'amministrazione è quello di non fare un piano teorico e ideale sulla carta, ma un piano che sia concretamente attuato, anche per stralci funzionali, secondo priorità, per consegnare ai cittadini un sistema ed una rete di mobilità dolce che possa essere usufruita, in una concreta visione di sviluppo sostenibile e di buon vivere a misura d'uomo.

Viste le norme tecniche del PRG vigente che prevedono:

A) l'art. n. 42 comma 1 lettera h) :

*Le fasce di rispetto stradale, di cui alla lettera a) sono normalmente destinate alla realizzazione di nuove strade o corsie di servizio, all'ampliamento di quelle esistenti, alla creazione di percorsi pedonali e ciclabili, alle piantumazioni e sistemazioni a verde ed alla conservazione dello stato di natura, nonché l'attivazione di parcheggi pubblici o privati.*

*La realizzazione degli interventi di cui al presente comma all'interno delle Zone Territoriali Omogenee comprese nelle fasce di rispetto non costituisce variante urbanistica.*

B) l'art. 60 comma 2 :

*I tracciati di piste ciclabili possono essere individuati con deliberazione del Consiglio Comunale, dovendosi per ciò, di norma, recuperare tracciati viari esistenti, banchine stradali e/o marciapiedi non utilizzati e simili. Di norma la realizzazione di piste ciclabili non deve comportare il tombamento di canali, collettori, fossi e simili.*

Ritenuto, pertanto di procedere con l'approvazione del piano della mobilità dolce, come elaborato, per quanto riguarda l'insieme dei tracciati previsti e relativa documentazione allegata al piano sopra descritto;

Vista la normativa vigente in materia : D.Lgs 30 aprile 1992 , n. 285 (nuovo codice della strada) e suo regolamento di esecuzione ed attuazione DPR 16 dicembre 1992 n. 495;

Visto il D.M. 30/11/1999 n. 557 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;

Acquisito il parere favorevole di regolarità tecnica, espresso dal competente responsabile del servizio, a' sensi dell'art. 49, comma 1°, del T.U. approvato con D.Lgs. 18.08.2000 n. 267;

Con voti favorevoli n. 11 espressi in forma palese per alzata di mano, dai n.11 consiglieri presenti e votanti,

## DELIBERA

1. di approvare il piano comunale della mobilità dolce redatto dalla società GEA Engineering, con sede in Calmaggione n. 18 a Treviso , e trasmesso in data 10/02/2016 ed in data 19/04/2016 prot. 4478 (integrazioni), costituito dai seguenti atti ed elaborati:
  - Relazione tecnica;
  - Abaco . Tipologie delle piste ciclabili, dei percorsi ciclo pedonali, dei percorsi pedonali e degli itinerari ciclo – turistici;
  - Norme tecniche di attuazione e schede progettuali di normativa;
  - Preventivo sommario di spesa;

- Classificazione e programmazione delle priorità;
- Tavola 6.1. Inquadramento sovra comunale;
- Tavola 6.2. Reti e poli dei sistemi comunali della mobilità dolce. Intero territorio comunale. Stato di Fatto. Scala 1:10.000;
- Tavola 6.3. Reti e poli dei sistemi comunali della mobilità dolce. Intero territorio comunale. Stato di progetto. Scala 1:10.000;
- Tavola 6.4.1. Reti e poli dei sistemi comunali della mobilità dolce. Zone significative: Capoluogo. Stato di fatto e di progetto. Scala 1:2.000;
- Tavola 6.4.2. Reti e poli dei sistemi comunali della mobilità dolce. Zone significative: Vacil e Pero. Stato di fatto e di progetto. Scala 1:2.000;
- Tavola 6.4.3. Reti e poli dei sistemi comunali della mobilità dolce. Zone significative: Saletto e San Bartolomeo. Stato di fatto e di progetto. Scala 1:2.000;
- Tavola 6.5. Percorso ciclabile e pedonale di collegamento della pista ciclabile " La Piave" con la città di Treviso e la direttrice della Treviso – Ostiglia nel Sistema regionale del Green Tour. Scala 1 : 25.000.
- CD-R contenente la documentazione sopra elencata.

ai sensi dell'art. 60 comma 2 delle N.T.A. del P.R.G. vigente ;

2. di dare atto che detto piano della mobilità dolce, sarà recepito e implementato sul PAT (piano di assetto del territorio), quale componente del piano urbanistico di pianificazione stesso, ed in corso di elaborazione;
3. di precisare che i tracciati delle piste ciclo pedonali previsti da detto piano all'interno delle zone territoriali omogenee, comprese nelle fasce di rispetto stradale, non costituiscono variante urbanistica al P.R.G. vigente, ai sensi dell'art. 42 comma 1 lettera h ) delle N.T.A. del P.R.G. vigente;
4. di dichiarare, con voti favorevoli n.11, espressi nelle forme di legge dai n. 11 consiglieri presenti e votanti, la presente deliberazione immediatamente eseguibile a' sensi dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs. 18.08.2000, n. 267.



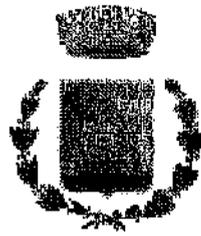
Il Segretario Comunale  
Ferrari Dr. Giorgio  
**Comune di Breda di  
Piave**

Provincia di Treviso

Via Trento e Trieste n. 26  
31030 BREDA DI PIAVE

C.F. 80006200267 - P.IVA 00559560263  
e-mail: [protocollo@comunebreda.it](mailto:protocollo@comunebreda.it)

Uffici Comunali	0422/600153
telefax uff. segreteria	0422/600187
telefax uff. anagrafe	0422/600302
telefax uff. tecnico	0422/600772
polizia locale	0422/600214
telefax polizia locale	0422/607224
biblioteca	0422/600207



### 3^ COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

VERBALE SEDUTA DEL 31/03/2016 – ORE 20,00

#### ORDINE DEL GIORNO

##### 1) Presentazione progetto della mobilità dolce.

##### PRESENTI :

Sindaco  
De Biasi Graziano  
Bortoluzzi Giorgio  
Zaniol Lucio  
Bin Roberto  
Mosole Cristiano  
Da Ros Walter  
Moratto Marino  
Dr. urb. Dalla Torre Giuseppe progettista del piano della mobilità dolce – PMD -  
Dr. arch. Marchioretto collaboratore del progettista  
Barbon arch. Lorenzo responsabile u.o.urbanistica

##### ASSENTI :

Ravaziol Monia  
Narder Luigino

##### VERBALIZZANTE:

Barbon arch. Lorenzo responsabile u.o.urbanistica

Sede : Sala Consiliare

Il Presidente, consigliere Bortoluzzi Giorgio, verificato il numero legale dei componenti della commissione, dichiara aperta la seduta alle ore 20,00.

Il Presidente : Questa sera esaminiamo il **progetto di mobilità dolce –PMD-**. Quindi invitiamo il dott. Dalla Torre Giuseppe e l'architetto Marchioretto a esporre il lavoro fatto e poi sulla seconda parte andiamo a discutere le osservazioni sul progetto della scuola media .

Dr. Dalla Torre Giuseppe. Buonasera a tutti. Non so se il Sindaco voleva introdurre il progetto.

Sindaco: Questo è il piano della mobilità dolce (PMD ), in cui abbiamo cercato di ipotizzare quella che è tutta una serie di possibilità per il nostro Comune di intervenire per quanto riguarda i collegamenti tra le varie frazioni. I collegamenti tra zone che riteniamo di interesse strategico, anche dal punto di vista turistico. Chiamiamolo tra virgolette **GREEN** , che possa ridefinire una strategia di sviluppo del nostro territorio. Va inserito e lo abbiamo voluto adesso, perché noi lo inseriamo nel PAT. Perché sia una logica strategica di sviluppo del territorio. Che poi deve essere naturalmente anche a supporto, continuamente, anche integrata, di quelle che possono essere le necessità future, che da delle priorità iniziali, che siano per noi importanti. E infatti a questo piano abbiamo anche dovuto ridefinire le cose. E' quasi un piano che definisce anche le linee di fattibilità dei vari percorsi, individuando anche quella che potrebbe essere una spesa presumibile per il Comune, per il Territorio, per andare a costruire determinati collegamenti. E' qualcosa che si integra con la viabilità locale, provinciale e comunale. Ma che per la maggior parte va a definire , a riappropriarsi di percorsi interni che sono percorsi misti pubblici e privati, con qualche criticità da superare. Quindi la strategia è di ampio respiro. Ma io ritengo è una strategia di rilevanza regionale, è una strategia , diciamo, provinciale, poi è la nostra

strategia. Il punto saliente che noi abbiamo voluto considerare è il fatto del collegamento del Piave con Treviso. Piave / Treviso che si rifà anche a quella pista ciclo pedonale "La Piave" in cui c'è il famoso finanziamento in cui i lavori dovranno partire a gennaio. I Comuni hanno una conferenza dei servizi istruttoria il giorno 5 aprile per andare a definire i punti, quelle che sono le criticità, e poi proseguire la strada per andare a fare quei lavori. L'altro tema che vorrei percorrere è il tema del collegamento del Piave con Treviso, che costituisce una opportunità, che si colloca nel territorio di Breda di Piave. Quindi cogliere questa opportunità, evidenziarla, e cercare adesso di parlare con i Comuni vicini. Là ci sono più ipotesi, bisogna confrontarci, e penso che il lavoro fatto vada nella direzione giusta, che ci sia anche un dibattito, per capire la fattibilità della cosa. Quindi lascio la parola ai tecnici qui presenti, estensori del PAT, precisato che il lavoro è stato fatto dal tecnico arch. Rigo, che non poteva esserci questa sera. Grazie.

Dr. Dalla Torre Giuseppe. Allora è importante che il Sindaco che ha l'urbanistica, introduca l'argomento, perché noi questo lavoro lo abbiamo recepito e andrà a costituire una delle componenti specifiche, specialistiche del PAT a valenza paesaggistica. E' quindi una volontà dell'Amministrazione, sta nella volontà dell'Amministrazione quella di approfondire, di affrontare questo tipo di argomento. E come diceva il Sindaco, per ciò che riguarda il PAT, verranno recepite una serie di indicazioni e di previsioni, una volta che sia completata la discussione a livello politico amministrativo, verranno assunte una serie di decisioni. Questo piano, in particolare, però va oltre questa soglia, perché come appunto come veniva detto è un piano che ha una sua autonomia, ed è quindi corredato anche da previsioni alle diverse scale che operano, che questa sera andremo a vedere. E' correlato anche da una valutazione dei costi e d una verifica sulle priorità. E partiamo da questa tavola. Presidente, quanto tempo mi dai ?

Presidente. ½ oretta.

Dr. Dalla Torre Giuseppe. Perfetto. Partiamo da questa tavola, perché il tema della mobilità ciclabile, questa è soprattutto mobilità ciclabile, alla quale poi si coordina anche la mobilità pedonale e in maniera molto parziale mobilità a cavallo. Ha una sua identificazione a una scala molto più elevata. Qui vedete, viene riportata una rappresentazione di alcune direttrici ciclabili, che si collocano a livello europeo e che in maniera, ovviamente approssimativa, perché vedete che sul territorio italiano, in particolare in corrispondenza della Pianura Padana, queste direttrici vanno a intersecarsi in qualche modo. Quindi quella che da CAPO NORD finisce alla VALLETTA e la ciclabile del SOLE. Quella che da Londra finisce a Brindisi, è la ciclovia FRANCIGENA, è quella verde, chiedo scusa, quella gialla in direzione circa est - ovest che da CADICE raggiunge ATENE è la ciclovia del MEDITERRANEO. Quando abbiamo cominciato a ragionare attorno a queste previsioni, vedrete, passiamo subito alla scala nazionale. Uno si aspetterebbe, giusto che sia, si aspetterebbe che le direttrici europee, in questo caso, corrispondessero a quelle che sono le direttrici nazionali. E poi anche a quelle che sono le scelte a scala regionale veneta. Ecco questa corrispondenza non c'è, perché non siamo in presenza di previsioni di pianificazione che si riversano a cascata a livello europeo, nazionale italiano, e poi quello regionale. Sono ancora reti che poco si parlano tra loro. Anche se, pur nella indefinitezza e alla carenza di identità, alle varie scale, in qualche modo è possibile fare delle valutazioni, fare dei ragionamenti di una certa corrispondenza. Questa è la cartografia che rappresenta le principali strutture per la mobilità ciclabile, esistenti a livello nazionale. Noi abbiamo qui rappresentate, soprattutto, quelle che riguardano il NORD-EST del paese. E in qualche modo, vedete per esempio, il numero uno è la ciclo pista del SOLE, quella che collega CAPO NORD con la VALLETTA. Qui ha un dettaglio più preciso. Qui capite, per esempio, che entriamo a DOBBIACO, quindi qui c'è LINZ e poi qui si entra a Dobbiaco. Poi si scende lungo la valle dell'ADIGE e si arriva a intersecare la n. 6 che è la ciclovia PEDEMONTANA ALPINA. In corrispondenza di TRENTO c'è la n. 5 che vedete. Si articola in maniera anche un po' multipla, diciamo che è la ciclo via dei FIUMI del TIRRENO. Un attimo che andiamo a recuperare meglio la tavola del triveneto. Quelle del Triveneto e però anche questa è una indicazione abbastanza approssimativa. Poi c'è la n. 5, che sono le più importanti, c'è la n. 3 che è l'ADRIATICA e la n. 4 che è la ROMEA e che poi scende verso Firenze. Questo è utile comunque per capirci un po', in quale contesto ci andiamo a collocare. E l'altro elemento interessante, più interessante per noi, è quello del VENETO. Delle ciclo vie. Piano regionale per la mobilità ciclistica, è il MASTER PLAN. Ovviamente è a una scala di maggior dettaglio. Ci consente quindi di avere una visione più completa. La realtà di Breda di Piave è rappresentata da questo asterisco rosso. Qui ci sono una serie di indicazioni, non solo sulle varie piste, ma anche sullo stato di attuazione. Alcune di queste sono esistenti, alcune sono in fase di previsione, di progettazione. Quindi ci troviamo di fronte un quadro un po' non così perfettamente definito come potrebbe essere. Dei quali siete abituati in sede di pianificazione. Quest'ultima rappresentazione che è alla scala della Provincia di Treviso, riporta alcune direttrici in maniera abbastanza precisa. Anche questa non particolarmente dettagliata. Al di là di quelle che vedete in segno rosso, che invece, questa è precisa e fa riferimento alla pista ciclabile che si trova sulla parte destra e sulla parte sinistra del PIAVE, e che interessa direttamente la realtà di Breda di Piave. Vedete è questo ambito comunale, contraddistinto dall'asterisco in corrispondenza del capoluogo. Questo aspetto è importante, per come diceva il Sindaco. Questo contributo al PAT è un contributo che si articola a sua volta in due piani. Il primo piano, quello relativo alla distribuzione di questo sistema di spostamento delle persone alla scala comunale. E l'altro, invece, e qui lo vediamo rappresentato in una maniera un po' approssimativa. E l'altro fa invece riferimento al collegamento fra la pista ciclabile del Piave in corrispondenza di SALETTO, dove esiste, dove c'è la previsione e c'è anche la realtà, c'è la sussistenza storica di una RIVIERA. E poi il collegamento è da intendersi con questo segno verde rispetto al quale si sta lavorando proprio in questo periodo,

che è , che rappresenta il sedime dismesso della ferrovia TREVISO OSTIGLIA, e che è stato trasformato in un'asse di collegamento ciclabile, che rientra, fra l'altro, nel sistema regionale del GREEN TOUR. E quindi potete vedere che da questo punto che è in corrispondenza della cinta muraria cinquecentesca della città di Treviso, si raggiunge SALETO, con una mobilità di cui poi ci andiamo a occupare in maniera più precisa, più diretta. Ecco, quindi queste indicazioni di inquadramento, vanno prese nel modo in cui si diceva. Sono degli elementi di riferimento. Più si scende di scala, più la previsione è precisa e circostanziata. Però è anche vero che vediamo, se riusciamo a ingrandire la parte della legenda, così avete modo di verificare. Eccola qua. E quindi ecco il segno rosso è la **PISTA CICLABILE DEL PIAVE**. Quello tratteggiato viola è la **CICLABILE VIA DELL'AMICIZIA VENEZIA MONACO**. Quella marrone è l'itinerario ciclistico della **VIA CLAUDIA AUGUSTA ALTINATE**, e poi abbiamo **IL GIRASILE, LA TREVISO OSTIGLIA e BICIVACANZA**, che è un itinerario incredibile, perché quello che vedete in colore azzurro , e fa i giri e dei percorsi. E' quello che vedete e viaggia in maniera particolare. Praticamente è un circuito di tipo ciclabile che serve per mettere in comunicazione una serie di punti nell'ambito della PROVINCIA, che sono di particolare interesse dal punto di vista del tempo libero e anche delle attività turistiche. Questo è un primo inquadramento. Poi abbiamo una rappresentazione dello stato di fatto. Discendiamo dalle scale europee, nazionale, regionale, provinciale, e arriviamo alla scala comunale. Una precisione per riuscire a capire un po' anche la logica di tutto questo. Che è anche un po' la logica di un **SISTEMA DI MOBILITA' ALTERNATIVA A QUELLO CARRABILE**, per il collegamento di località importanti, significative. Noi le chiamiamo di **POLARIZZAZIONE SIGNIFICATIVE** dal punto di vista delle relazioni nell'ambito del territorio comunale. **Qual'è la situazione che emerge dallo stato di fatto ?** Quello che emerge nell'ambito del territorio di Breda di Piave. Qui poi possiamo anche ingrandirlo. Così riuscite a cogliere. Però ci sono anche le tavole al 2000, quindi si capisce meglio. Vedete che ci sono tanti segmenti, ci sono tanti tratti, diciamo, destinati alla mobilità ciclabile e pedonale. E' stata classificata poi in maniera così come lo definisce il codice della strada. Lo vediamo subito in modo tale che . E' un po' dispersivo come rappresentazione. Eccola qua. E queste sono piste ciclabili mono, Questa è un pista ciclabile per eccellenza. Poi abbiamo delle corsie ciclabili mono e bidirezionali, con segnaletica orizzontale. Poi abbiamo percorsi promiscui ciclo pedonali mono e bidirezionali con elemento di separazione. Poi abbiamo, invece, la corsia promiscua ciclo pedonale mono e bidirezionale con segnaletica orizzontale. E poi abbiamo il percorso pedonale, il marciapiedi . Questo censimento delle opportunità per i ciclisti, per i pedoni , sono praticamente il risultato di alcuni interventi specifici che riguardano il tentativo di costruire un sistema di mobilità alternativo o comunque complementare, più o meno separato da quello carrabile. Dall'altro lato sono l'esito, per esempio vedete qui nella zona industriale di Vacil, sono l'esito della realizzazione di opere di urbanizzazione. Perché si vede ancora meglio qua. Opere di urbanizzazione le quali hanno assolto il loro compito di soddisfare le esigenze previste dalla legge per i piani di lottizzazione. **Ma come vedete sono praticamente dei segmenti, che pur essendo anche in vicinanza tra di loro, non costituiscono un sistema.** Questo è il principale elemento sul quale va fatta una riflessione. Poiché quello che si trova disponibile è appunto, diciamo, sono queste opportunità di piste che vedete indicate qui. **Però sono tutte finalizzate non dalla costruzione di un sistema completo e continuo di mobilità alternativo a quello carrabile, ma rispondo alle esigenze soprattutto degli interventi di lottizzazione.** Qui sono anche indicate la pista ciclabile del PIAVE, l'ippovia del Piave, l'itinerario **BICIVACANZA** di cui abbiamo visto prima, l'itinerario la via **CLAUDIA AUGUSTA ALTINATE** ( C.A.A. ). Questa disgraziata è un po' tirata da tante parti, perché pare che la C.A.A. passi per molti luoghi, quando, invece, giustamente i romani, l'impero romano non è che avesse provveduto a fare tutte le divagazioni che vengono di volta in volta riportate oggi, come fossero la via C.A.A. , perché all'epoca non avevano grandi problemi di fare le divagazioni, che poi magari vediamo. E poi abbiamo anche ritenuto opportuno e doveroso indicare le linee di servizio di trasporto pubblico locale, perché è un elemento che si integra in maniera opportuna nei confronti della mobilità. Soprattutto mobilità pedonale. L'altro lavoro, l'altra attenzione che è stata riservata è quella che vedete, che sono indicati questi elementi attrattori e generatori di mobilità lenta. Quindi mobilità ciclabile pedonale. In primo luogo quali sono ? Sono , diciamo, le aggregazioni urbane che esistono nel territorio comunale. Il capoluogo, Vacil, Pero, Saletto e San Bartolomeo, che sono quelle realtà che più fanno capire come la presenza di questo sistema, di questo non sistema di mobilità alternativa di quello carrabile praticamente. Ecco qua. Questa è la realtà di Pero, praticamente non soddisfa l'esigenza della creazione di una opportunità autonoma da quella carrabile, che possa consentire a chi non vuole impiegare l'automobile, che possa consentire, per esempio, di spostarsi da una frazione all'altra, da un luogo all'altro, utilizzando la bicicletta. **Questo è un elemento che emerge in maniera abbastanza evidente dall'analisi di quello che è lo stato di fatto, che vedete rappresentato dalla visione complessiva del territorio comunale.** Andiamo alla successiva dove abbiamo un ragionamento che cerca di dare una RISPOSTA a ciò che è emerso dall'analisi, dalla conoscenza. E in che cosa consiste ? **Consiste nel tentativo di costruire delle opportunità di mobilità, soprattutto ciclabile, ma poi anche pedonale, che svolgano, che possano svolgere una funzione di collegamento, per esempio, fra il capoluogo e le altre frazioni.** Ingrandiamo per esempio, diamo una occhiata al capoluogo, e qui riusciamo a capire che nel capoluogo siano concentrate una serie di opportunità , che sono funzionali all'intero territorio comunale e che è necessario che possano essere raggiungibili in modo indifferente, come può essere per l'automobile, ma che possano essere raggiungibili dalle varie frazioni. E dall'altro lato che si possa cominciare a pensare a costruire un sistema di mobilità ciclabile che offra la possibilità, per esempio, di raggiungere le varie località del territorio , del territorio urbano del capoluogo, mettendo a SISTEMA una serie di interventi che esistono. Come vedete rimane il problema che abbiamo una serie di sedi ciclabili e pedonali, che lo stesso rimangono funzionali comunque agli interventi che sono stati fatti

e che prevedono l'obbligatorietà della realizzazione di un marciapiede, piuttosto che di un tratto di pista ciclabile. Però, in qualche modo si è cercato di cominciare a ragionare, a riflettere, a portare a SISTEMA un'opportunità che è fondamentale per un territorio, fra l'altro di pregio ambientale, come quello di Breda di Piave. Di poter costruire una opportunità di mobilità alternativa dell'AUTOMOBILE. Vedete sono le voci che avevamo visto prima. Queste sono le varie tipologie delle strutture di mobilità ciclo pedonale e qui ci sono gli elementi di progetto. **GLI ELEMENTI DI PROGETTO**, e qui scatta l'interesse del PAT a valenza paesaggistica, per esempio, ci sono, vengono inseriti, laddove è possibile, i vari percorsi. Quelli promiscui a quello, vedete. Promiscuo ciclo pedonale mono bidirezionale, con elemento separatore. Queste sono le varie tipologie di pista ciclabile prevista dal CODICE DELLA STRADA. **Qui c'è anche il percorso ciclabile fra la riviera del Piave di Saletto e il GREEN TOUR a Treviso, in corrispondenza della pista ciclabile della Treviso Ostiglia.** Sono state individuate delle opportunità di itinerari locali molto interessanti, soprattutto dal punto di vista del tempo libero e anche dell'opportunità di apprezzare le caratteristiche paesaggistiche del territorio comunale. **E poi sono stati individuati in questo, è un tema che dovrà essere meglio approfondito, l'itinerario lungo i corsi d'acqua.** Perché dico meglio approfondito? Perché sono abbastanza caratterizzati da una presenza del soggetto privato, che in tanti casi li rende discontinui. Infatti voi qui trovate l'ultimo, l'asterisco, vedete, in colore viola e che ci fa cogliere l'esistenza di elementi di criticità, dovuti a discontinuità per la presenza delle proprietà private. **Dobbiamo dire che sono pochi**, però se si fossero seguiti in maniera più precisa, l'itinerario lungo i corsi d'acqua, che sono poi itinerari ciclabili, ma tutto pedonali, in questo caso, gli elementi di criticità dovuti all'impossessamento privato, sono abbastanza numerosi. Diamo un'occhiata a questa scala e poi vediamo di scendere più nel particolare. Ecco, come vedete un intervento. Cominciamo da nord a sud e da ovest a est. **Sulle opportunità di questo collegamento fra il PIAVE e la città di TREVISO.** Perché questo? Perché certamente è un collegamento che riguarda questi due elementi. Ecco che vedete in corrispondenza di SALETTO, ed esattamente in corrispondenza di VIA DEL PASSO. Qui noi abbiamo il primo punto di origine di questo sistema di attraversamento del territorio comunale in direzione della città di Treviso. Ma non ha solo questa funzione, che seppur può essere vero che la finalità principale è quella di collegare in direzione Est Ovest la pista ciclabile in riva destra del Piave con la sede della Treviso Ostiglia. Dall'altro lato costituisce comunque un'opportunità anche per gli spostamenti a livello comunale. **E quello che possiamo dire, e questo è un elemento di rilevanza significativa nel quadro di un piano di assetto del territorio PAT a valenza paesaggistica, consente di andare a conoscere, a vedere, a visitare dei luoghi che sono particolarmente significativi e particolarmente suggestivi, proprio dal punto di vista del paesaggio e del paesaggio rurale, interessato in maniera molto fitta da un sistema di reti idriche che sono alimentate dalle risorgive. Quindi un'acqua particolarmente importante e significativa.** Ecco, quindi, diciamo che noi attraverso questo spostamento in direzione est ovest, andiamo anche a costruire un'opportunità di mobilità all'interno del territorio comunale, che però, per esempio, mette in collegamento la realtà di Saletto con la realtà del capoluogo. Oppure la realtà di Saletto con la realtà di Pero. Vacil viene lambita dall'opportunità che si trova nella parte meridionale del territorio comunale. E queste sono due ipotesi che poi convergono, entrando nella parte orientale della città di Treviso e poi utilizzano la pista ciclabile che è parallela al lato interno, che sono le mura cinquecentesche, di quello che viene definito il PUT e poi si dirige verso l'attacco della Treviso Ostiglia. Inoltre, e questo è un aspetto significativo se si vuole costruire una mobilità alternativa a quella dell'automobile. Inoltre sono previsti, poi li andiamo a vedere in maniera più dettagliata, degli assi di nuova realizzazione. Per esempio questo che serve per mettere in collegamento VACIL con il Capoluogo, che utilizzano in parte strutture che già esistono e in parte sono loro stessi sedi viarie ciclabili e pedonali che attualmente non esistono. Un ragionamento analogo funziona nella parte meridionale del Capoluogo che poi si dirige a PERO. **E un'altra opportunità la troviamo, ecco qua, nel SISTEMA, che collega la realtà di SALETTO e SAN BARTOLOMEO e poi le CROSERE. Ed è questa realizzazione, questa pista che serve per collegare la realtà di SALETTO e San Bartolomeo verso il CIMITERO.** E abbiamo anche tenuto conto dell'esistenza, della necessità di questo collegamento, alternativa all'automobile, in modo tale che ci possano essere dei **collegamenti che servano anche per raggiungere i CIMITERI.** Analogamente viene fatto per ciò che riguarda il cimitero del Capoluogo. Vedete anche che ci sono questi elementi importanti indicati con il colore verde. Molte volte sono poi, vediamo di ingrandire, perché si vede meglio, rappresentati questi indicatori in nero che sono gli edifici significativi. E quindi ci troviamo di fronte a delle opportunità di particolare pregio, laddove esiste un contesto figurativo con degli edifici di pregio, che vengono ulteriormente valorizzati. E altrettanto lo fanno nei confronti del contesto figurativo dal punto di vista storico e architettonico. Ecco qui si scende di scala, si va al 2000, e quindi si cominciano, diciamo che usciamo un po' dall'ambito di competenza del PAT, ma andiamo a marcare in maniera molto più precisa, molto più circostanziata ciò che esiste e ciò che dovrebbe essere aggiunto. Qui parliamo del Capoluogo. Il Capoluogo, eccolo qua, si coglie molto meglio quel ragionamento che facevamo prima. **E qual'è? Che esiste una dotazione di sedi viarie ciclabili e pedonali ma che non hanno una loro SISTEMATICITA'.** E quindi l'obiettivo di questo lavoro è anche l'obiettivo del PAT, è quello di inserire all'interno. Perché il PAT come abbiamo più volte detto, è uno strumento di previsione e di strategie, serve proprio per trovare un modo di iniziare la realizzazione di un sistema alternativo a quello dell'automobile, per poterci spostare sia all'interno del capoluogo stesso e sia nei collegamenti tra il Capoluogo e le Frazioni. Anche qui vedete, per esempio, si colloca la sede della mobilità che serve per collegare il Piave alla città di Treviso, e vedete benissimo come svolge una funzione di messa a disposizione dei cittadini di Breda di questa splendida opportunità che è data dalla **VILLA SPINEDA DAL VESCO**, rispetto alla quale c'è una previsione, in fase di definizione, una previsione che dovrebbe consentire di restituire alla Comunità di Breda nella sua interezza, questa zona a verde che attualmente è occupata da edifici che non sono particolarmente

brillanti dal punto di vista dell'architettura, ma che sono proprio fuori posto e fuori luogo. Questo era per farvi vedere . Non era, diciamo, che andiamo a scendere significativamente di scala, perché vedete poi vengono indicate tutte le varie caratteristiche della mobilità, i vari punti di conflitto, i luoghi che vengono messi in comunicazione tra di loro, gli elementi destinati al parcheggio, le attività sportive, ecc. Insomma è un ragionamento particolare, dato che esce dal dominio del PAT, entra molto di più di quello che sarà il piano degli interventi ( PI ). In questa fase ci stiamo occupando del PAT. Comunque per farvi capire con pignolesca attenzione, siamo andati a cercare di mettere in collegamento il più possibile le varie opportunità che ci sono e che hanno la necessità di essere, e di andare a costruire i circuiti. Ecco , questa è la situazione di VACIL. Quindi vediamo la zona industriale. E poi qui c'è il collegamento, da una parte c'è Vacil, c'è Pero. E qui ci sono , appunto, le indicazioni molto precise, puntuali di ciò che esiste e da un lato l'interessamento di queste realtà del territorio comunale dell'attraversamento est ovest, che collega il Piave alla città di Treviso. E che comunque rappresenta e costituisce al tempo stesso un'opportunità. L'ultima situazione specifica, e qui dovremo girarla, eccola qua, contesto particolare è quello di SALETTO – SAN BARTOLOMEO, eccolo qua , con le caratteristiche della situazione disponibile attuale e con le previsioni che sono date. Ma qui ripeto siamo fuori dalla scala. Per completare la visione, questa è, qui siamo a una scala più elevata, siamo al 25000, però serve per capire come sia, come potrebbe andare a sostituire questo sistema di collegamento ciclabile e pedonale fa il PIAVE , e qui la vedete, c'è, appunto, LA RIVIERA DELPIAVE, di Saletto. L'ipotesi di questi due percorsi, il primo che interessa in maniera significativa, appunto, poi il Capoluogo. Poi l'altro che interessa Pero, e poi la discesa, il passaggio attraverso i Comuni di Carbonera e Treviso. Abbiamo Brigata Marche, la discesa di viale Vittorio Veneto. L'utilizzo della pista ciclabile che si trova sulla parte settentrionale del PUT di Treviso. L'arrivo sino alla stazione ferroviaria Santi Quaranta e poi il collegamento con la ciclovía TREVISO - OSTIGLIA, che vedete in questo colore verde che poi va a collegarsi con il sistema del GREEN TOUR , che è il sistema della REGIONE VENETO. Queste sono le tavole. Adesso, anche se diciamo che usciamo un po' dalla dimensione del PAT, per correttezza. Ecco qua l'ABACO . Qui vedete anche le varie , i vari elaborati . Noi abbiamo esaminato gli elaborati cartografici, che sono quelli che più direttamente ci interessano ai fini del PAT. Però come vedete c'è la RELAZIONE TECNICA, ovviamente, che illustra, poi c'è un ABACO che ha, eccolo qua, per farvi capire il tipo di lavoro che è stato fatto e che va quindi illustrato. Noi qui abbiamo una sei di sezioni, vediamo di individuarne una, qua. Una serie di sedi viarie che sono queste, con indicazione della relativa segnaletica, con la rappresentazione della sezione. Ci sono le varie tipologie , le NTA , le norme tecniche di attuazione. Questo è sempre l'abaco. Allora volevo farvi vedere le SCHEDE come sono state impostate. Così poi magari se qualcuno è interessato, può andarselo a vedere. Allora, viene rappresentata la realtà del territorio in questo caso, vedete il collegamento con la pedonale di via Cal di Breda, quello della strada provinciale 59 di Breda. E c'è l'esistenza di due sedi viarie e la previsione di un collegamento. Qui ci sono le fotografie che rappresentano la situazione di fatto, con la sezione. Questa è la sezione dello stato di fatto. Quindi la corsia, le banchine, l'area inerbata, la recinzione che aveva costruito. E questa cioè che , invece, è l'ubicazione di come dovrebbe essere progettato. Qui vedete, possiamo confrontare i due, le due rappresentazioni. La corsia per l'automobile rimane, rimane la separazione delle banchine, ma qui, invece, di esserci un'area inerbata, c'è la pista ciclabile con le due direzioni di marcia. E vengono anche indicate le varie quote. La corsia della rotonda , in metri, l'elemento di separazione di 50 cm.. La pista ciclo pedonale a due direzioni , con larghezza di metri 2,50 . Abbiamo la recinzione, abbiamo il terreno coltivato. Vengono indicate, appunto, il luogo dove ci si trova. Se ci sono necessità particolari. In questo caso c'è la necessità di andare ad acquisire una parte di terreno. E anche sono stati individuati, per ciascuno i COSTI . Prima è stata misurata la lunghezza, è stato stimato un costo unitario per metro, e poi è stato calcolato il costo. Il costo dell'intervento nel complesso. Ce ne sono tante, sono le previsioni dei nuovi interventi, tante sono le relative SCHEDE di progetto. Ne vediamo una velocemente. Vicino al cimitero di Breda. La descrizione era strada bianca esistente. Sistemazione di una strada bianca, il collegamento, i costi stimati, lo stato di fatto e lo stato di progetto. Comunque, diciamo, che qui siamo lontani da quella che è la logica del PAT. Era giusto per farvi vedere in che modo questo lavoro è stato condotto fino alla definizione della programmazione e delle priorità. Questo per farvi vedere che sono sempre stati tenuti una serie di criteri, in virtù dei quali i vari interventi previsti, sono stati qualificati in termini di PRIORITA' . Io credo che possiamo fermarci qua. Penso di avere rispettato abbastanza la mezza ora che ci era stata attribuita, riservata, e restiamo a disposizione per delucidazioni e le ulteriori indicazioni che possiamo mettere a disposizione della serata. Grazie.

Presidente. Puoi mettere una tavola ?.

Dalla Torre Giuseppe . Io vi metto questa.

Presidente. Una domanda. E' stato fatto un quadro economico complessivo ?.

Dalla Torre Giuseppe. Sì .

Presidente. Puoi sviscerare questa cosa qua ?.

Dalla Torre Giuseppe. Volentieri.

Presidente. Brevemente.

Dalla Torre Giuseppe. Preventivo sommario di spesa, eccolo qua. Qui c'è la descrizione su come sono state elaborate le varie , i vari interventi. Questa è la dimostrazione della metodologia di calcolo del costo per metro lineare. Quindi torniamo a quello che è previsto nel codice della strada, piste, percorsi, piste percorsi in sede propria con elemento separatore. Piste percorsi a livello della carreggiata, la segnaletica orizzontale e verticale, piste percorsi in terreno vegetale, eccolo qua. Piste percorsi su strade poderali vicinali esistenti. Percorsi marciapiedi esistenti da adeguare. Eccolo qua. Allora per ogni collegamento, per ogni intervento, è prevista l'AZIONE, la descrizione, in che cosa consiste la LUNGHEZZA, il costo unitario, che è quello che avevamo visto , per quello che è stato calcolato e la stima dei costi parziali, e la stima del costo complessivo. Per esempio, il collegamento ciclo pedonale dal Capoluogo alla frazione di Vacil, che è una di quelle che abbiamo visto, è stato stimato in € 254.828,20. Il successivo. Il completamento del percorso ciclo pedonale lungo via Moretti. Anche qui con lo stesso sistema di calcolo , il costo complessivo è di 111.611,90. Il completamento del percorso ciclo pedonale lungo via Levada dal civico 20 fino all'incrocio per via Moretti e via Levada, il costo è di € 60.084,00. Il collegamento ciclo pedonale del cimitero del capoluogo al capoluogo stesso, il costo è di € 12.565,14. E poi tutti gli altri. Per arrivare ad un costo complessivo totale per intervento sugli interventi individuati. Per esempio, questo è interessante, il percorso ciclabile tra il Piave a Saletto ed il Green Tour di Treviso , questo è un costo, siccome utilizzo in buona parte le strutture viarie esistenti, l'utilizzo della viabilità esistente, di € 28.202. Altri interventi raggiungono la spesa di € 68.030. Il totale complessivo degli interventi raggiunge la cifra di € 297.671,60. Naturalmente questa è una ricognizione a livello di attrezzatura completa di carattere comunale. Poi sarebbe opportuno, per avere un'idea complessiva del costo per tutti questi interventi e per ognuno di essi , sapere: c'è un elemento da tenere in debita considerazione che sono le quantità di espropri. E soprattutto l'entità della resistenza all'acquisizione di alcune parti. Quando una strada viene affiancata da una mobilità di tipo ciclabile o pedonale, è evidente che lì c'è un fossato da spostare , un'area da acquisire, non lavoriamo in ambito pubblico, ma andiamo a incidere direttamente sul privato. E con il privato ci possono essere forme differenti di accordo e di collaborazione. Quindi è un elemento che dovrà essere affrontato caso per caso. Metto la tavola 1:10.000.

Presidente. L'intera documentazione è a disposizione presso l'ufficio tecnico. Quindi potete acquisire la documentazione direttamente dall'architetto Barbon. Ci sono interventi ?

Bin Roberto. Esamina il tracciato della pista ciclabile di collegamento del Piave con la Città di Treviso, il percorso evidenziato con il pallini gialli. In particolare sulla tratta che va da via del Passo e poi verso via S.M.Davanzo e nella vicinale S.M.Davanzo, che ad un certo tratto devia verso le case Scarabello. Rileva che la strada è larga 3,50 metri, e si pone il problema di dove possa passare la ciclabile sulla strada dove passa appena una macchina. Bisogna andare dai privati a chiedere ulteriore terreno per fare la pista ciclabile accanto alla strada ?. Lì la strada è stretta e ci passa una macchina per volta , non c'è spazio.

Dalla Torre Giuseppe. Il discorso è quello che dicevamo prima. E' prevista la realizzazione della nuova sede e quindi è evidente che laddove esiste una sede piccola e ristretta in cui passa al massimo un'automobile, lì bisogna realizzare l'opera, andando ad acquisire il terreno nel privato, lungo il corso d'acqua. E' anche molto bella.

Bin Roberto. Là c'è il GRESPOLO e la strada a fianco.

Sindaco. Dov'è questa pista?.

Bin Roberto. Arriva sino a Bigaran, dove c'è la curva in via Bovon.

Sindaco. E da là si viene fuori ?.

Bin Roberto. Si esce una strada, sull'argine di San Marco, sopra l'argine, viene fuori la pista.

Dalla Torre Giuseppe. E' vero, in tantissimi casi ci sono queste situazioni.

Bin Roberto. E' una strada di passaggio, perché c'è gente che passa.

Dalla Torre Giuseppe. **Ecco una cosa fondamentale da dire è che tutte le previsioni sono previste in sede esterna a quella che viene attualmente utilizzata. E quindi con una separazione. Sì perché altrimenti " li uccido ". Però, naturalmente, questo comporta l'esigenza di acquisire.**

Sindaco. Il terreno ? Sulle stradine dove la viabilità è minore, nel senso che non è pericolosa, poche abitazioni presenti con residenti, si può anche decidere , premesso che la viabilità sia messa in sicurezza, con quello che possono essere le segnalazioni e indicazioni, di far passare la ciclabile in promiscuo con la viabilità carrabile. Pensando , magari, al fatto di far passare e far accedere solamente per i frontisti e chi ha causa e diritto.

Bin Roberto. Ma se tu guardi la vicinale S.M.Davanzo ,

Sindaco. Sì , ma se poi ci sono percorsi diversi , li segnaliamo, perché c'è anche questo. Perché tutti conoscono il territorio e magari individuiamo quelli che possono essere i percorsi, le alternative ,le varianti, ecc. Penso che questo sia il punto. Però dobbiamo anche porre la questione che tante stradine bianche, che hanno una viabilità minore, sono strade di viabilità comunale, che dovremmo cercare di condividerle. Almeno io la vedo in questa ottica. Dopo non so se magari ci sono cose diverse.

Bin Roberto. Bisogna capire quante famiglie ci sono in quella vicinale, che percorso fanno . Su quella strada ci sono 15 famiglie.

Sindaco. Quelle di Scarabello ?.

Bin Roberto . Sì.

Zaniol Lucio. Sindaco. Anziché girare là, si va dritti e siamo apposto.

Bin Roberto. Qui ci sono 7 famiglie. Di qua ci sono tutti i Giradi , i Luison. E la pista viene fuori qua in fondo . Quella è la strada che fa il giro, che viene su da qua e va in quella direzione.

Sindaco. Questa è una strada ?.

Bin Roberto. Che cosa. Ci sono 7 famiglie.

Sindaco. Andranno a correre sulla strada.

Bin Roberto . 3.5 metri di larghezza.

Arch. Barbon Lorenzo. Può coincidere con la pista.

Dalla Torre Giuseppe. In alcuni casi sì,

Bin Roberto. Le misure che mi hai dato della sezione stradale. Non ci sta la pista ciclabile sulla carreggiata esistente. Non lo vedete che la pista è nel privato, come fate. Non ci sta neanche dentro a quella strada.

Sindaco. Ma allora i tempi. Roberto. Facciamo una pista a lato della strada ?.

Bin Roberto. A lato.

Sindaco. E allora andiamo su con i costi.

Arch. Barbon Lorenzo. Appunto. Ma ha senso ?.

Sindaco. Quindi il concetto sarebbe quello di farle a fianco, a lato della strada?.

Bin Roberto. Ma per me il concetto sarebbe di farla su via Del Grespolo.

Sindaco. Sì va bene.

Bin Roberto. Seguendo il Grespolo.

Zaniol Lucio. Seguendo quello che dicevi tu , là non passa nessuno.

Bin Roberto. No, ma un camion, un trattore sì .

Zaniol Lucio . Lì tu hai un percorso e basta sistemarlo. Bisogna capire.

Sindaco. E se ne viene fuori.

Bin Roberto. Si viene fuori , puoi proseguire dritto sull'argine di San Marco.

Sindaco. Ma là bisogna che ci colleghiamo. In qualsiasi caso si sarebbe comunque dovuto attraversare la strada.

Da Ros Walter. Quello che volevo capire. Allora prima di tutto abbiamo un milione che spendiamo noi per sistemare il territorio, il nostro territorio. Ma noi adesso andiamo in conferenza con gli altri Comuni ?. Questo non capivo.

Sindaco. E' un'altra . E' quella del Piave.

Da Ros Walter. Quindi il milione serve per sistemare il nostro territorio. Questo non avevo capito. Pensavo tutto nel piano generale.

Sindaco. Quella è un'altra.

Da Ros Walter. In ogni caso, la parte che dopo va a toccare la via Ostiglia, in quel caso la parte che poi va a collegarsi con la ciclabile Ostiglia, in quel caso là, gli interventi verrebbero fatti, ovviamente, dai rispettivi Comuni per la loro competenza. Carbonera.

Sindaco. San Biagio e Treviso. Perché gli diamo questa possibilità di collegamento. Diciamo che è stato fatto più di qualche discorso. Ci sono anche incontri ufficiali su questa cosa qua. C'è una predisposizione a poter andare avanti, soprattutto Treviso e Carbonera. Queste indicazioni qua vogliamo metterle giù.

Presidente. Sì. Le mettiamo giù come osservazioni.

Sindaco. Dopo c'è altro? Andiamo avanti, perché qua cominciamo a vedere il tracciato.

Dalla Torre Giuseppe. Da che parte ti serve, la tavola?

Presidente. Vai giù verso sud. Continuiamo con quel collegamento che abbiamo visto prima, da via MEOLO in via Code, ok?

Sindaco. Ecco. Via Code, via Meolo, sono stradine anche quelle, però, sono abbastanza ciclabili, o no?

Zaniol Lucio. Già utilizzate.

Sindaco. E' inserita su un percorso. Ma non so se sia sicuramente da lavorare con una segnaletica più importante. Con segnaletiche proprio anche di attenzione, che dovrà avere anche una manutenzione. Penso, no? Perché penso che sia utilizzata questa via.

Presidente. Il concetto è questo. Alcune stradine, non possiamo partire dal concetto che deve esserci una separazione. Il passaggio carraio, il passaggio - percorso automobilistico e sopra il percorso ciclabile. In quel tipo di situazioni, ci deve essere una promiscuità tra i due flussi. Perché non possiamo permetterci di fare tutto. Un po' anche per salvaguardare il paesaggio e anche l'assetto idrogeologico. Tutta una serie di fossi che sono importanti per il deflusso delle acque. Come anche l'osservazione del percorso che abbiamo visto prima. Il percorso del Grespolo. Però anche passare su strade private che passa solo una macchina. Bisogna anche tenere in considerazione che quelle strade hanno comunque, possono comunque avere una promiscuità tra passaggio, diciamo i frontisti, in questo caso qua, e il passaggio pedonale. Cioè non è che per forza su quel tipo di strade la dobbiamo per forza individuare la pista ciclabile separata dal passaggio delle auto. Almeno per questo, per quel tipo di strade, di percorsi che abbiamo. Un'altra cosa è se dobbiamo andare a passare sulle strade provinciali, oppure su strade comunali di più ampio traffico. Per via Piave, ma anche il collegamento tra Breda e Pero, su via XI Febbraio. Là per forza, è chiaro che deve essere una pista ciclabile messa in sicurezza. Quindi dobbiamo anche cercare di capire quei percorsi là che sono indicati. Quelli che possono funzionare così, anche con percorso promiscuo. E quali che, giustamente come dici tu Roberto, qui magari ci sono più frontisti, può essere più pericolosa. Quindi ben venga il percorso dall'altro, attraverso la curva di via MEOLO.

Poi si sofferma sul collegamento di via Code e via Spesse. C'era un collegamento, suppongo dove c'è il passaggio del canale Fagarè. Anche quello lì è un passaggio, dobbiamo capire la fattibilità o meno, come può essere realizzata. Quel collegamento tra via Code e via Spesse. Il canale Fagarè, più giù. Lì c'è una capezzagna, perché adesso non ho presente come è.

Zaniol Lucio. Dove siamo. Dove si gira. Tutto dritto. Quella è via delle Anime.

Sindaco. Questo è un percorso che poi si collega con il percorso che collega il cimitero a Pero. E allora dovremmo capire anche la possibilità di passaggio verso Breda con la ciclabile che va a Vacil.

Presidente. E il passaggio a nord?

Sindaco. Un'altra criticità è il passaggio per Pero e in via Silvio Pellico, che è quella, quel tratto da sistemare. Poi vai a San Giacomo. Quindi coinvolgere Pero. Noi pensiamo di fare la pista a fianco della strada. Qui ci sono espropri veri e propri. Lì non hai la possibilità di farla a fianco, non metti in sicurezza niente, se non fai degli espropri. Fatti bene, sarebbe di farli, lasciare il fossato e appena di là fare la pista ciclabile. A mio modo di vedere. Esproprio per esproprio. Lasciare il fossato e fare la stradina oltre il fossato. Ecco.

Zaniol Lucio. Per esempio anche in via Meolo, via Code, si può fare. Qui si potrebbe farle a lato del fosso. Se si incrociano due macchine non si passa. Quindi c'è un pò di spazio. Magari si potrebbe anche fare, semplicemente con segnaletica orizzontale a terra, la ciclabile in una corsia, e nell'altra corsia per le macchine.

Dalla Torre Giuseppe. In tutti i casi basta solo la linea di separazione

Zaniol Lucio. Secondo me là potrebbe starci, sistemando un attimino. Si può, non vedo difficoltà. C'è una criticità, ma si può risolvere.

Sindaco. C'è una criticità. Una casa. Facciamo il percorso sopra l'arginello, veniamo giù di qua, ecco che eliminiamo quel problema.

Zaniol Lucio. Allora sicuramente, partendo da Saletto, andando verso Pero, sarebbe da fare il percorso abbastanza agevole, per favorire sia chi proviene da Treviso e sia chi proviene da Saletto, dalla pista La Piave.

Sindaco. Sicuramente bisogna creare la segnaletica. La strada e l'asfaltatura bisogna crearle e farle bene. Abbiamo già fatto parecchio. Dobbiamo dare proprio il senso di creare questo percorso. Che sia un percorso nel quale si sentano sicuri, le persone. Questo è il concetto.

Bin Roberto. Quel percorso è stato condiviso anche con gli altri Comuni ?

Sindaco. Noi abbiamo parlato col Comune di Carbonera e col Comune di Treviso. Solamente per capire. Poi andiamo con questa proposta. Abbiamo parlato per verificare la possibilità di passare nel famoso parco dello STOGA, che arriva e da là collegarsi a Treviso. Quindi, questo a livello di contatti li abbiamo già pianificati.

Bin Roberto. Ma allora è condiviso ?

Sindaco. Qui per esempio, la parte a nord, Maserada e Villorba. Che non abbiamo contattato. Ma non penso che ci siano grossi problemi a individuare un certo percorso e, anche qua, condividere dei costi.

Zaniol Lucio. Per quanto riguarda Treviso, la più diretta è Carbonera, Vacil. E collegherei anche le frazioni, come abbiamo sempre pensato noi. Resterebbe fuori un po' Pero. Se tu colleghi Vacil e Breda.

Sindaco. In questo caso qua. Breda di per sé viene collegata lo stesso. Trattati di collegamento per andare in cimitero, che è anche una priorità quella. Interventi da fare immediati, il collegamento del cimitero da Saletto e da San Bartolomeo. Quelle strade che hanno avuto più di qualche incidente.

Zaniol Lucio. Però stando un po' più a nord, ci sarebbe anche via Piave da sistemare. Direttrice Breda Candefù. E lasciare il fossato esistente, e fare la pista a lato oltre il fosso.

Sindaco. Via Piave avrebbe costi importanti. E volevo prima capire il sistema di piste che puoi avere, che non è statico. Ma come un sistema dinamico, con priorità, azioni, strategie. Una strategia che è quella della PIAVE. La ciclabile "LA PIAVE". A parte che va per conto suo. I 23 Comuni che si aggregano, perché questo è già qualcosa. Da là, l'asse prioritario, per arrivare a Treviso con collegamento di Saletto - Treviso. Che va su verso Villorba. Sono priorità, dobbiamo darcele, facciamo massa critica. E' il concetto di inserire un sistema, con delle priorità che avrà un suo sviluppo futuro, futuribile. Possiamo fare queste scelte. Il concetto del Piano è quello di potere avere anche una possibilità. Io penso che sia come uno stato di fatto, in verifica continua, con una progettualità che può essere realizzata sul territorio. Se viene avanti quella programmazione che ci siamo dati, anche dal punto di vista finanziario. E sono cose che possiamo fare. Magari non possiamo farle per tanti anni. Adesso spingiamo per farle queste cose, se ci crediamo.

Moratto Marino. Questo è forse uno dei punti più importanti, perché, secondo me, il progetto è un progetto sposabile. Quello che invece è da chiederci: è forse più importante mettere in sicurezza le frazioni ? Mi viene in mente Pero con Breda, Vacil con Breda, Saletto e San Bartolomeo con il collegamento con il cimitero di San Bartolomeo, per esempio ? Oppure investire un milione di euro, diciamo per stradine secondarie ? Io vedrei più importante, come primo intervento, fare il collegamento tra le frazioni. E allora abbiamo, per dire, che da Pero a Breda di Piave, le famiglie mandano i figli alla scuola media in autobus, perché hanno paura che lungo la strada ci siano incidenti. Sono già avvenuti un paio di volte. Qui la gente dice: preferisco la pista ciclabile tra Pero e Breda e dopo eventualmente fare il discorso della mobilità dolce.

Sindaco. Ma è mobilità dolce anche quella. Scusa quei 900.000 € / 1 milione di €, prevedono questi collegamenti. Cioè si sono, ci sono anche quelli. Costa tanto perché i 300.000 €, 350.000 € del collegamento Pero Breda, è quello che incide. Quegli altri sono interventi di per sé minori. E anche il collegamento più importante tra Saletto e San Bartolomeo c'è. E qui è previsto. Quindi sono previsti quei due collegamenti. Quello che mi interessa dopo è anche mettere in piedi questo tessuto che è il collegamento. E' un piano da un

milione di €. Dopo ci sono sicuramente gli oneri di progettazione, c'è l'Iva, prezzo ordinario 35 - 40 %, sono soldi, per arrivare a 1, 4 milioni, per arrivare ad avere una sua definizione. C'è da sistemare, secondo me, qualcosa. Alcuni tratti che possono essere utilizzati, anche per incontrare difficoltà dopo. Per l'amor di Dio, tutto è possibile. Ma se questo lavoro lo facciamo prima, sicuramente, ci troviamo avvantaggiati. Magari indicherei, perché quando abbiamo fatto il piano, quando lo adottiamo, dopo bisogna anche perseguire, far fronte ai finanziamenti e dare attuazione. Andare avanti, affinché venga realizzato.

**Presidente.** Se posso dire una cosa. Su questo progetto ci sono due piani importanti. **Uno è giusto la messa in sicurezza delle frazioni.** Giustamente la pista tra Pero e Breda. Tra Breda e Vacil. Il centro di Saletto e San Bartolomeo. **Secondo livello, però, è che è anche una cosa importante e che è sempre stato un handicap del nostro territorio, è anche quello di fare in modo di CREARE UNA RETE che colleghi il nostro territorio con i centri vicini, soprattutto con la Città di Treviso.** In modo che, finalmente, il territorio di Breda, il Comune di Breda, possa essere sentito, possa essere diciamo protagonista in questo collegamento. Il collegamento Piave e Treviso. Cioè abbiamo la fortuna di essere in mezzo, e quindi finalmente una volta per tutte dobbiamo cercare magari di avere una **VISIONE COMPLETA**, e di andare oltre all'isolamento che il nostro territorio ha vissuto per tanto tempo. Bisogna partire sia dal punto di vista delle corriere, perché appunto, prima della MOM, il collegamento era critico. E quello siamo riusciti, diciamo, a innescare e a rompere questa criticità. Però dopo questo, dobbiamo cercare di capire che questi tipi di collegamenti siano, debbano dare il modo che il nostro territorio venga finalmente preso in considerazione, anche esternamente. Quindi c'è da una parte la pista ciclabile LA PIAVE, che finalmente il Comune, appunto per merito degli OSSERVATORI, che si sono, diciamo messi, che hanno messo assieme i Comuni. Perché se dobbiamo dirla tutta, se non c'erano gli Osservatori, col cavolo che i 23 Comuni si mettevano insieme. Quindi è stato un punto di partenza, quello per riuscire, diciamo, a fare comunità, a fare diciamo squadra. E quindi iniziare ad aprire i territori, non più con troppi campanili, ma aprendosi anche agli altri Comuni. Quello là il punto di partenza per collegare il Piave. E noi questa volta dobbiamo, naturalmente, studiare bene questi percorsi. Però dobbiamo avere la **CONSAPEVOLEZZA** che abbiamo in mano, possiamo avere in mano il modo di dare **VIGORE** al territorio di Breda. **Quindi ben vengano i collegamenti tra le frazioni, per la messa in sicurezza, siamo d'accordo. Però oltre a questo, dobbiamo cercare di creare una MAGLIA, che si vada a compensare - collegare - una con l'altra.** Quindi tentiamo, nel guardare questo progetto, di non guardare, si fisso, pista singola, ma valutarlo a 360 gradi. Non soltanto nel territorio comunale, ma anche con gli altri territori contermini. Ecco. Questo. E secondo me, questo è un buon punto di partenza. Ci sono sempre delle criticità. E sulla carta vanno bene e magari sul posto ci sono delle difficoltà, come è stato evidenziato prima. La Commissione serve anche a questo. Cercare di sistemare, come diceva anche prima il Sindaco. Di sistemare e di vedere ognuno per la propria conoscenza che ha reale del territorio. Vedere quali sono gli elementi di criticità. Però l'intervento, l'aspetto fondamentale è il collegamento delle frazioni, va bene. Però questo è un progetto che serve a collegare il territorio di Breda agli altri territori vicini. Questa è una cosa che dobbiamo sempre tenere presente, perché altrimenti è sempre sviluppato fine a se stesso. E andremo sempre avanti a fare piccoli interventi, che dopo creano le cattedrali nel deserto. Tipo Basso, tipo tutti gli altri piani di recupero, insomma. Quindi cerchiamo di vederlo a 360 gradi.

**De Biasi Graziano.** Condivido l'intervento che ha fatto il nostro capogruppo, perché bisogna distinguere. Noi abbiamo esigenze di viabilità diverse. Perché se parliamo di viabilità, di collegamenti intercomunali o addirittura interprovinciali. I collegamenti con l'autostrada è un discorso. Se parliamo di mobilità dolce, come si chiama questo progetto, allora si possono vedere le cose assieme, ma rischiamo, quello che si dice, di fare confusione. Perché se facciamo delle piste ciclo pedonali, non possiamo commettere l'errore di metterle a ridosso delle strade comunali o provinciali, dove ci sono strade a scorrimento veloce. Noi abbiamo problemi di collegare il nostro territorio, per esempio, con l'autostrada. La strada di Vacil. Abbiamo problemi in via Piave, dal crocevia, anche prima della curva, perché essendo una strada provinciale, che si innesta in quel di Candelù, dovrebbe essere messa apposto, un'impresa ciclopica. Cioè noi dobbiamo scindere: una cosa è il trasporto normale, quello dove corrono i pullman, corrono i camion, collegamenti autostradali, o strade regionali, provinciali o statali. Quello è un discorso che va visto. **Perché se non risolviamo il problema di un collegamento fattibile, di un percorso fattibile fra la zona industriale di Vacil e il casello autostradale, quello è un grosso problema.** E allora cosa facciamo?. Le piste ciclo pedonali attaccate alle strade comunali o no?. Dobbiamo cercare percorsi come quello che avete individuato a Saletto, per poter utilizzare soprattutto una strada, la cui proprietà è del demanio comunale, perché se no ci imbattiamo in espropri, in casini, che non ne veniamo mica fuori. Spendiamo l'ira di Dio per una viabilità che ha un interesse specifico, che è quello podistico, paesaggistico, di portare la gente della città di Treviso al PIAVE e viceversa. Ma va distinta la cosa. E dunque, quando io dicevo utilizziamo quello che è di proprietà comunale. **VIA DELLE ANIME è proprietà comunale.** Ha le righe, è di proprietà comunale. Il discorso di arrivare utilizzando il percorso di via Delle Anime e poi, tornando, come prima diceva il Sindaco, verso Breda, verso il cimitero, della pista in via Moretti, ecco. Là dobbiamo arrivare, se pensiamo a una pista di questo tipo, per le esigenze turistiche locali, domenicali, estive, dopo l'inverno, mentre vengono utilizzate. Perché le piste ciclabili, quelle lungo le strade statali, non vengono utilizzate. E si buttano milioni e milioni di lire, scusate migliaia di euro, e poi non vengono utilizzate. Perché bisogna che facciamo un ragionamento molto chiaro. Costi e benefici. Sì, ma le piste, se vengono percorse una volta alla settimana, mi dispiace facciamo altre cose. E allora, vogliamo parlare di sicurezza del territorio?. Parliamone di viabilità del nostro

territorio. Chiamiamo al confronto la Provincia, visto che tra poco cambieranno anche il nuovo Presidente, il consiglio di amministrazione. Spero che facciano. Perché non si sa mai quando va a votare il Comune di Breda. Anche le date, una cosa folle, ormai siamo alla frutta in questo paese. Siccome ci sarà un nuovo Presidente di Amministrazione, uno nuovo non direttamente eletto dai cittadini. Ci sarà un nuovo Presidente, c'è un apparato burocratico, che molto probabilmente conterà di più del Presidente del Consiglio di Amministrazione. Questa è la realtà delle cose, no ?. C'è questo, bene , andiamo al confronto. Voglio affrontare la Provincia con questo collegamento con l'autostrada di Treviso Nord. Voglio affrontare il collegamento Treviso e Candellù, strada provinciale, in via Piave, in modo serio. E allora facciamo il discorso per quella utilizzazione dei percorsi viari. Poi l'altro discorso va utilizzato per tutto ciò che è di proprietà comunale, che spesso volentieri, non per nostra colpa credo, ma per colpa di nessuno, nemmeno del demanio il Comune sapeva di avere alcuni tratti di percorsi comunali, no ?. Utilizziamoli, facciamo un percorso per collegare la città di Treviso. Di quelli che , magari, vogliono il percorso perché possa essere utilizzato per le visite, per i prodotti a chilometro zero, per i prodotti locali. Una cosa che fanno una passeggiata una domenica. No ?. Perché dopo, il lunedì, il martedì, il mercoledì, il giovedì e il venerdì, non c'è nessuno che viene fino a lì. Magari qualche donna, qualche giovane che gli piace, anziché prendere la macchina da Saletto, percorre sino a Breda in bicicletta. Ma non vengono in farmacia o dal medico o in municipio. No, no. Lo fanno per passare un'ora di svago e anche per tenersi in forma. Se no "tosati" guardate che noi butteremo via soldi e dopo, ecco. Allora calma. Facciamo un percorso lì, da Saletto andiamo a Breda e utilizziamo i due boschi. Si può farli vedere. Che abbiamo. Vogliamo far passare la gente per i due boschi, che sono una cosa naturale e nei quali ci sono le sorgenti del Musestre, i fontanazzi. Da lì passiamo, attraversiamo per via San Giacomo e facciamo via Bocca, che è comunale. Via Bocca è comunale. E andiamo a vedere bene sul contesto, queste cose. E andiamo a vedere le Cartierette, quando da Cattarin siamo in comune di Carbonera. Perché Roberto, il discorso, hai ragione, andiamo a vedere. Quando siamo arrivati in Piave. Possiamo fare una scelta di andare a sinistra, per Mignagola e Selvana Bassa, e arrivare in città. Possiamo fare un'altra scelta di tenere la destra, e andiamo fuori dove la strada vecchia va a Pezzan di Carbonera. Fare la strada di Via Cal di Breda e andare fuori a Treviso. Per lo Storga e "Maso". Ma stiamo con i piedi per terra. Confì. Facciamo le cose possibili, non facciamo progetti megagalattici e dopo non siamo capaci di realizzarli. Stiamo con i piedi per terra. Seno' rischiamo di fare "capee". Di fare cattedrali nel deserto, non sono proprio cattedrali nel deserto, ma fare delle cose che non vengono utilizzate. E servono a poco , tutto qua.

Presidente. Ci sono altri interventi ?.

De Biasi Graziano. Scusa, dopo la viabilità, come diceva giustamente il Sindaco, questa cosa va molto distinta. Un discorso il collegamento Piave - Treviso. E altro valore, un altro discorso sono i percorsi interni sul nostro paese, sul nostro territorio. Questo non vuol dire che non dobbiamo affrontare il collegamento Breda - Pero, dandogli la possibilità di avere una strada più larga, più sicura. Questo va a contratto perché è una strada comunale. Io ho fatto una offerta alla Provincia, quando c'era ancora Muraro, ancora, va bene, quando c'era Lucio Bottan. Ne avevamo parlato, per esempio, noi possiamo prenderci quella strada provinciale 115, se non vado errato, che è quella che va giù a San Giacomo, che dopo va a finire a Pero . Possiamo riprenderci anche via . Bisogna che stiamo attenti. Dobbiamo fare la pista ciclo pedonale in via Silvio Pellico e lasciamo via Silvio Pellico così ?. E' già "strettolina". E allora vogliamo anche fare un discorso: ci riprendiamo quel tratto di strada e la passiamo al demanio nostro. Però loro ci sistemano alcuni tratti di strada. Si potrebbe anche pensare, Zaia ha detto che costa poco, un collegamento , per esempio, dall'incrocio che va dentro a Vacil in via Cal di Breda, a fianco del muro che va fuori al Saltore e arrivare sull'altra provinciale. La fa la Provincia e lo abbiamo concordato. Bisogna andare ad un confronto serio, prima di arrivare alle elezioni. Perché altrimenti il Comune di Breda che andrà a votare, non credo ci siano candidati di Breda a presidente della Provincia. Ma però il voto per quel poco che contiamo, possiamo ancora farlo pesare. Perché altrimenti qua non si fa niente. Hanno fatto tante di quelle rotonde, grandi, piccole, di tutti i tipi. Facciamo una cosa dà schifo. Cerchiamo di risolvere i problemi in modo concreto , reale, perché altrimenti facciamo tanti discorsi e non facciamo niente. Scusa che ti ho interrotto Moreno.

Mosole Cristiano. Allora molto probabilmente, sì certo, è un piano interessante, che necessita e merita anche di approfondimenti, della lettura di tutti i documenti allegati. Eventualmente, per proporre, magari, alternative sulla proposta , come quella di Roberto. Io volevo solo fare una domanda più sul punto di vista procedurale. Si è detto prima che il piano integra il PAT, ma ne segue l'approvazione, e comunque ha un percorso che è svincolato. E quindi potrebbe essere anche, almeno così, approvato anche prima dell'approvazione del PAT.

Presidente. Vuoi rispondere te Pino ( progettista Dalla Torre )?.

Dalla Torre Giuseppe. Dicevamo prima che per ciò che riguarda il PAT da questo lavoro si traggono le direttrici strategiche della mobilità alternativa a quella carrabile. Tenete conto che questo lavoro non ce l'ha nessun Comune. Non ce l'ha Carbonera, non ce l'ha Villorba, ma nessun altro Comune ha una dotazione, uno studio così approfondito della mobilità alternativa al carrabile. Invece è un elemento fondamentale per qualsiasi realtà comunale . Naturalmente lo è ancora di più per il Comune di Breda di Piave, perché si integra perfettamente con l'altra grande finalità che è la valorizzazione delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche di questo territorio. Che vengono esaltate in maniera significativa dalle possibilità di essere

percorse con un mezzo diverso da quello dell'automobile. Questo è l'aspetto che noi andremo ad assumere da questo lavoro e lo porteremo nel PAT. Cioè un elemento strategico che serve a valorizzare ciò che di significativo esiste già dal punto di vista ambientale e dal punto di vista paesaggistico. E' vero anche che questo piano, lo ho cercato di darvi un po' di flash, ma ha meno importanza in questo momento in cui stiamo discutendo di PAT, ma al contrario non è solo un grande disegno, è anche una valutazione concreta, che ne consente una attuabilità indipendentemente dal PAT. E che comincia a dare una dimensione anche economica, alla realizzazione di una opportunità di spostamento, che nel presente, ma soprattutto nel futuro avrà una domanda altissima da parte di chi abita e di chi vive all'inferno di questo territorio e di qualsiasi altro. Perché a condizione che non ci siano situazioni meteorologiche climatiche particolarmente avverse, c'è una indicazione proprio nella fruizione di questa opportunità, che dimostra la popolazione. E credo che Breda non sia estranea a questo. Che la popolazione tende sempre di più a distinguere l'utilizzo dell'automobile e a utilizzare, per esempio, il mezzo ciclabile. E questo è un fatto che dobbiamo tenere in debita attenzione e in debita considerazione. Quindi sia sul scenario della strategia e sia su quello più specificatamente locale, come è stato sottolineato stasera da parte di tutti, cioè della possibilità che le diverse località del territorio comunale possano essere raggiungibili separatamente e indipendentemente dalle strade carrabili, attraverso una rete, attraverso un sistema di mobilità ciclabile. Questo è un elemento che si integra perfettamente con l'altra grande finalità che è stata data a questo piano, che è stato appunto definito a valenza paesaggistica, perché siamo in presenza di una realtà ambientale e di paesaggio che merita di essere valorizzata. Però siamo anche in presenza della necessità di costruire piano, piano, in base a quelle che sono le possibilità, le volontà, una RETE che possa avere le stesse funzioni della rete carrabile, ma che sia una realtà completamente per conto suo. Se per esempio facciamo un po' niente locale al paese dell'Europa Centro Settentrionale, dove le condizioni meteorologiche climatiche, non è che siano migliori delle nostre. Lì abbiamo la assoluta indifferenza nel poter usare l'automobile nella rete carrabile e la bicicletta nella rete pedonale. Questo è l'obiettivo al quale dobbiamo giungere, anche in realtà come l'Italia, dove le condizioni climatiche e meteorologiche sono sicuramente più favorevoli di quanto non lo sia nel centro nord Europa e dove ci sono delle bellezze che meritano di essere sottovalutate, che meritano di essere valorizzate e fruite. E certamente si fa fatica a farlo, utilizzando l'automobile. Diventa, invece, un punto naturale, facendolo in bicicletta, oppure non sottovalutando anche l'aspetto di quelli che vanno a piedi. Adesso qualcuno prende in giro. "Ma il cammino, è tutta gente che non sa cosa fare e che...". E' da valutare perché l'esempio del ciclista olandese che esce di casa vestito in un certo modo, magari sotto la pioggia, arriva al posto di lavoro, si cambia, lavora e poi riprende la sua bicicletta e il suo abbigliamento per la pioggia e torna a casa. Sarà un elemento che non potrà essere esteso in maniera organica all'andare a piedi. Però in determinate condizioni, alcuni tragitti a piedi si possono fare indifferentemente con il sole e con la pioggia. Quindi, da questo punto di vista stanno cambiando radicalmente le abitudini delle nostre popolazioni. E stiamo diventando sempre più propensi a, là dove possibile, dismettere il mezzo dell'automobile e cercare di utilizzare o i piedi oppure la bicicletta.

**Presidente.** Sono le - ¼ alle 11 ( 23 ). Allora io direi così. Il lavoro è stato presentato. Rinviando il completamento della discussione, diciamo delle varie osservazioni la prossima volta. Che sarà la prossima settimana. Per quanto riguarda il discorso della scuola. Sindaco.

**Sindaco.** La scuola, l'esame del progetto, la prossima volta.

**Presidente.** Vediamo se riusciamo a fare per martedì. Cerchiamo di vedere la prossima volta. Verrà fatta la convocazione per giovedì, alle ore 20.30. Ci aggiorniamo la prossima settimana. La seduta viene chiusa alle ore 22.55.

Il segretario verbalizzante  
Barbon Arch. Lorenzo

Il Presidente  
Bortoluzzi Arch. Giorgio

**Comune di Breda di**

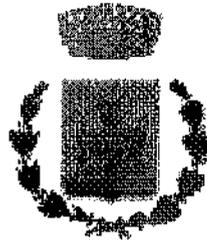
**Piave**

Provincia di Treviso

Via Trento e Trieste n. 26  
31030 BREDA DI PIAVE

C.F. 80006200267 - P.IVA 00559560263  
e-mail: [protocollo@comunebreda.it](mailto:protocollo@comunebreda.it)

Uffici Comunali	0422/600153
telefax uff. segreteria	0422/600187
telefax uff. anagrafe	0422/600302
telefax uff. tecnico	0422/600772
polizia locale	0422/600214
telefax polizia locale	0422/607224
biblioteca	0422/600207



### 3^ COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

VERBALE SEDUTA DEL 11/04/2016 – ORE 20,00

#### ORDINE DEL GIORNO

**1) Progetto della mobilità dolce ( PMD ). Continuazione esame e discussione del progetto e osservazioni.**

**PRESENTI :**

Sindaco  
De Biasi Graziano  
Bortoluzzi arch. Giorgio ( Presidente della Commissione )  
Zaniol Lucio  
Bin Roberto  
Mosole Cristiano  
Da Ros Walter  
Ravaziol Monia  
Narder Luigino

**ASSENTI :**

Moratto Marino  
Bovo Katia  
Vettori Giulia  
Bertuzzo Monica

**VERBALIZZANTE:**

Bortoluzzi arch. Giorgio

Il Presidente, consigliere Bortoluzzi Giorgio, verificato il numero legale dei componenti della commissione, dichiara aperta la seduta alle ore 20,00.

Il presidente illustra brevemente i contenuti del Piano della Mobilità dolce presentato nella seduta precedente dal Dott. Urb. Dalla Torre Giuseppe.

In particolare il presidente spiega che con questo Piano l'Amministrazione Comunale ha voluto dare una risposta all'isolamento storico che, da sempre, ha caratterizzato il territorio di Breda di Piave; inoltre evidenzia la necessità di collegare le frazioni tra di loro mediante dei percorsi alternativi immersi nel verde e nella campagna a contatto diretto con la natura. Il presidente inoltre indica che il Piano ha come ulteriore obiettivo, quello di realizzare un asse di comunicazione tra Treviso ed la Piave.

Il presidente chiede ai componenti della commissione eventuali osservazioni al Piano di Mobilità Dolce.

Mosole Cristiano. Prende la parola e da lettura alle osservazioni redatte unitamente al Consigliere Ravaziol Monia.

In particolare viene confermata la bontà del Piano ed il suo obiettivo di riorganizzare la mobilità alternativa, secondo criteri precisi e in una visione d'insieme. Pertanto le osservazioni proposte sono state scritte con la volontà di perfezionare un lavoro ritenuto importante per la Comunità. Viene proposta la possibilità di inserire collegamenti lungo le via principali del Comune in particolare in via Molinetto, in via Indipendenza, in via Bovon, in via Piave, in via del Vesco ed in via Silvio Pellico. Viene segnalata la criticità di alcuni collegamenti quali: transito su via Piave, su via Paré, via Saltore e via Ospedale, su via Silvio Pellico e su via Serenissima. Si evidenzia inoltre anche la necessità di porre particolare attenzione alle disabilità, mediante la rimozione delle barriere architettoniche.

Viene poi data indicazione sulla necessità di stabilire i criteri per stabilire gli interventi prioritari, che secondo il Consigliere dovrebbe essere quello della sicurezza.

Terminato l'intervento il Consigliere Mosole Cristiano consegna al presidente copia delle osservazioni lette che vengono allegate al verbale.

Il Presidente. Interviene, condividendo in buona parte le osservazioni proposte dai consiglieri Mosole Cristiano e Ravaziol Monia, ringraziandoli per il loro contributo. Da incarico al dott. Dalla Torre Giuseppe di allineare il Piano della Mobilità Dolce ( PMD ) in base alle indicazioni date.

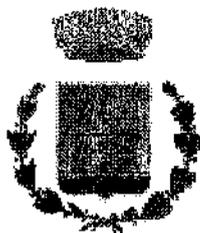
Visto e considerato che non ci sono altri interventi, il Presidente conclude e chiude la seduta alle ore 21.30.

Il segretario verbalizzante  
f.to Bortoluzzi arch. Giorgio



Il Presidente  
f.to Bortoluzzi arch. Giorgio

Uffici Comunali	0422/600153
telefax uff. segreteria	0422/600187
telefax uff. anagrafe	0422/600302
telefax uff. tecnico	0422/600772
polizia locale	0422/600214
telefax polizia locale	0422/607224
biblioteca	0422/600207



### 3^ COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE

VERBALE SEDUTA DEL 29/09/2016 – ORE 20,30

#### ORDINE DEL GIORNO

1) **Progetto della mobilità dolce. Continuazione della presentazione e della discussione del progetto.**

**PRESENTI :**

Sindaco

De Biasi Graziano

Bortoluzzi Giorgio

Zaniol Lucio

Narder Luigino

Bin Roberto

Mosole Cristiano

Moratto Marino

Dr. urb. Dalla Torre Giuseppe progettista del piano della mobilità dolce – PMD -

Dr. urb. Stefani Andrea collaboratore del progettista

Barbon arch. Lorenzo responsabile u.o.urbanistica

**ASSENTI :**

Ravaziol Monia

Da Ros Walter

**VERBALIZZANTE:**

Barbon arch. Lorenzo responsabile u.o.urbanistica

**Sede :** Sala Consiliare

Il Presidente, consigliere Bortoluzzi Giorgio, verificato il numero legale dei componenti della commissione, dichiara aperta la seduta alle ore 20,30.

Il Presidente : Questa sera continuiamo l'esperienza del **progetto di mobilità dolce -PMD-**. Questo progetto era già stato esaminato dalla commissione , 4 mesi fa, e ne erano stati apportati dei suggerimenti. Questi suggerimenti sono stati poi indicati ai progettisti, i quali li hanno tradotti nella nuova tavola. Quindi lo scopo , l'oggetto di questa sera è quello di vedere, mostrare il progetto definitivo della mobilità dolce del territorio di Breda di Piave, per poi dare la votazione finale. Successivamente poi passerà in Consiglio Comunale . Credo al 10 di Ottobre ? fine Ottobre. Allora, io senza perdere tanto tempo do la parola ai progettisti e poi se ci sono domande , come al solito alla fine dell'esposizione.

Sindaco: Riguardo a quello che è il piano della mobilità dolce ( PMD ) è uno dei passaggi importanti con cui vogliamo capire e motivare anche lo sviluppo del nostro territorio. Ma sicuramente in sintonia con quello che è il PAT, è il primo progetto che arriviamo praticamente a conclusione, dopo un iter che ha visto anche delle discussioni, che ha attivato questa commissione. Ritengo che sia di per sé una delle strategie di sviluppo del nostro territorio, perché i punti fondamentali di questo PMD è quella di mettere in comunicazione. Ha tre linee. Una è quella di mettere in comunicazione le grandi vie di mobilità dolce di piste ciclo pedonali con il territorio di Breda di Piave. La seconda è quella di mettere in comunicazione la zona del Piave con la Città di Treviso. L'altra è quella di connettere quelli che sono i nostri centri e le nostre frazioni. L'abbiamo fatto al meglio, per quello che è un piano, per quello che è possibile realizzare in questo momento, per quelle che sono le risorse. Perché non vogliamo che questo sia un piano solamente sulla carta, ma sia un piano effettivamente che va poi nella direzione di avere una sua precisa attuazione. Quindi alla commissione, ai progettisti, a chi lo ha portato avanti, questa è la conclusione di quello che è questo piano. Penso che con l'aiuto di tutti siamo arrivati anche

con l'aiuto delle minoranze, che hanno apportato nelle loro relazioni degli aiuti importanti. L'importante adesso è quello di arrivare questa sera a una definizione, per poi poter passare al Consiglio Comunale. Premetto, magari non è l'ottimo, perché magari c'è sempre qualcosa da aggiungere, però come vi ho detto è quello che penso, rispetto alla discussione che sono state portate avanti dalle commissioni precedenti, quello che è la giusta mediazione fra le varie ipotesi. E sicuramente non è un piano statico. E' qualcosa che magari ha la possibilità di essere riaggiustato nei tempi. Soprattutto per quelli che saranno le definizioni dei costi che dovranno avere le varie ipotesi di piste ciclo pedonali. E come vedete seguono quella che sarà, come vedete, quelle che saranno le connessioni tra le varie frazioni e il capoluogo. Ma seguiranno anche quelle che sono il recupero di tratti che abbiamo nella nostra campagna, che possono collegare, che collegavano già nei tempi andati, collegavano già le frazioni, collegavano già il territorio. Tratti che sono andati perduti, che vogliamo riqualificare, soprattutto anche nella visione di quello che è un territorio che, diciamo, prenda quella, conservi quella connotazione naturalistica che gli vogliamo dare, anche per quelle che sono le bellezze che ha questo territorio. Ecco. Quindi io adesso passerei la parola ai progettisti per capire un attimo quelle che sono le considerazioni finali che sono state fatte e poi magari possiamo anche passare alla discussione. Prego.

**Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe:** Buonasera a tutti. Come ha anticipato il sig. Sindaco questa è la versione che raccoglie il lavoro iniziale e tutte le indicazioni suggerimenti che sono pervenuti dalla Commissione Consiliare. E' già stato detto che è uno strumento innovativo, penso che vale la pena di aggiungere che nessun comune nel Veneto ce l'ha. Mentre dovrebbero averlo tutti e svolge le funzioni cui ha fatto riferimento il Sindaco. E una fondamentale che è quella di riuscire a scindere la mobilità pedonale ciclabile dalla mobilità carrabile. Al punto tale da cercare di arrivare ad una soglia di equivalenza, di indifferenza fra le due. Nel territorio del Comune di Breda la scommessa è che ci si può muovere indifferentemente a piedi o in bicicletta, ma soprattutto ovviamente in bicicletta, sulla pista ciclabile, oppure in automobile. Credo che questa sia una grande conquista di civiltà. Anche perché la dimensione della bicicletta è una dimensione alla scala umana e produce solo beneficio.

**Sindaco :** Salute.

**Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe:** Per i collegamenti ma anche per la salute. L'Ulss dovrebbe esserci molto grata da questo punto di vista, perché mettiamo a disposizione dei cittadini di Breda, in modo che è utile anche per il mantenimento in salute. Nella relazione ci sono dei punti, dei passaggi, fanno proprio riferimento a questo. Poi, ovvio, l'automobile è per certi aspetti insostituibile. Non è che adesso ci mettiamo..., allora adesso a Breda si va solo in bicicletta o a piedi. E' chiaro che l'automobile è i suoi pregi e i suoi difetti. E però l'importante è riuscire a mettere a disposizione dei cittadini una possibilità di scegliere. Ci sono anche interconnessioni con quelle poche strutture di mobilità ciclabile che ci sono nei Comuni perimetrali del Comune di Breda di Piave. E perché ho messo SALETTO?. Perché qua sono sintetizzati molti dei contenuti di questo piano. Con quei pallini rossi vedete, è rappresentata la pista ciclabile LA PIAVE sul lato destro del confine. Con quel retino rosato a quadretti è indicata l'area che diventerà l'area di connessione fra l'intero territorio comunale e la pista ciclabile "LA PIAVE". E dal quel posto partono quei bollini di colore giallo che finiscono laddove comincia l'ultimo miglio della TREVISO-OSTIGLIA. Quindi del sistema del GREEN TOUR che raggiunge poi la parte meridionale del lago di Garda. Ma soprattutto è una struttura alternativa a quella automobilistica e mette in collegamento l'intero territorio comunale di Breda, direttamente con la Città di Treviso. Così come un altro capolavoro è, vi è stato anch'esso riportato, perché perfettamente complementare a questa logica, è stato il 170 ( linea trasporti MOM ), che ha definitivamente tirato fuori dall'isolamento un territorio, com'era quello di **Breda di Piave**. Con questi interventi, contribuiamo a mettere correttamente nel circuito della mobilità intercomunale, a mettere in collegamento il Piave con la città di Treviso. Uno dei grandi obiettivi della vostra Amministrazione, che era quello di costruire questo legame, questa opportunità, bisogna dire che l'avete colto questo obiettivo e anche perseguito, perché in questo modo non è più un'idea, non è più un desiderio, ma è un obiettivo realmente. Avete sentito adesso. Si tratta, una volta che verrà a far parte della strumentazione comunale. Questa vedete è il percorso che collegherà, che metterà in collegamento l'intero territorio del Comune. A un certo punto c'è questo sdoppiamento, cioè la possibilità di raggiungerlo sia andando verso nord o nord ovest che in direzione sud est e poi sud ovest. Ci sarà questa possibilità. L'altro elemento importantissimo che si faceva riferimento era quello, ed è dato da quei pallini più piccoli che sono di colore giallo. E' stato quello, è molto di quello che è stato detto in commissione. Abbiamo cercato di unire una rete di comunicazione locale, alternativa a quella carrabile, in modo tale che tutte le situazioni, tutti i luoghi, tutti i centri di attrazione, di convergenza esistenti sulle vie di servizio, quindi esistenti nel territorio comunale, possano essere frequentati mediante una mobilità che non è più solo quella automobilistica. Un altro aspetto che merita ancora di essere considerato, lo vedete nella parte superiore, di questa rappresentazione. **Ci sono quei pallini più diradati di colore verde** che riguardano soltanto soluzioni di mobilità alternativa ciclabile prevalentemente, ma pedonale, che si affiancano a elementi molto importanti dal punto di vista del paesaggio, dell'ambiente. **E a Breda di Piave gli elementi decisivi per la connotazione del paesaggio sono proprio le risorgive e i corsi d'acqua risorgiva.** I quali normalmente sono affiancati da siepi e in questo caso daranno la possibilità ai cittadini di essere percorsi con strutture ciclabili, che quindi valorizzano sia i corsi d'acqua risorgiva, sia le siepi, e sia, anche in questo caso, i collegamenti tra le diverse situazioni del territorio comunale. Un ultimo momento di attenzione. Allora abbiamo visto Saletto, qui vediamo la frazione di **PERO**. Vedete che per Pero passa quella struttura ciclabile che collega Treviso con il Piave. Questo è il capoluogo attraverso il quale ancora una volta ci sono queste sedi viarie che hanno sia una funzione locale, ma anche una funzione

sovracomunale. E poi chiudiamo VACIL . Li abbiamo visti tutti. E anche in questo caso, addirittura, abbiamo la riunione dei due percorsi che poi prendono la direzione a sud. Polo industriale di Vacil . Prendono la direzione di Treviso, prima di Carbonera e quindi di Treviso. **Per riassumere le principali scelte che sono state fatte possiamo avvalerci della LEGENDA** nella quale ci sono gli elementi individuati. Gli elementi attrattori e generatori di mobilità lenta, la mobilità dolce come la si voglia dire. Quindi centro storico, le aree attrezzate a parco gioco e sport , le pertinenze di interesse paesaggistico, la riviera del Piave, i principali corsi d'acqua, le ville venete tutelate, i mulini, l'itinerario ciclabile della **CLAUDIA AUGUSTA ALTINATE**. Abbiamo inserito correttamente, giustamente la linea di trasporto pubblico locale 170 MOM . Poi abbiamo inserito gli itinerari sovra locali, la **pista ciclabile LA PIAVE** , l'ippovia del Piave. **L'IPPOVIA del Piave** è quella rappresentata che avete visto, si vedeva eccola qua. Questa rappresentazione qua, questa ippovia del Piave che non è che sia una vera e propria pista. Sapete che i cavalli non hanno bisogno di una pista, anzi. Però è comunque una direttrice di mobilità alternativa e anche di notevole rilevanza dal punto di vista turistico economico. E poi l'itinerario **BICIVACANZA** con i pallini verdi che li trovate dappertutto, perché è un itinerario particolarmente denso. E poi trovate le piste, le corsie e i percorsi. Questo è interessante per capire quali sono le tipologie di strutture che abbiamo. Abbiamo la pista ciclabile mono e bidirezionale con elemento separatore. Abbiamo la corsia ciclabile mono e bi direzionale con segnaletica orizzontale, quindi senza un elemento fisico che la separi. Una separazione fisica vera e propria che la separi dalla mobilità carrabile. Percorso promiscuo ciclo pedonale mono e bi direzionale con elemento separatore. Corsia promiscua ciclo pedonale mono e bidirezionale con segnaletica orizzontale. Poi percorso pedonale oppure marciapiede, percorso pedonale a raso. Ecco all'interno di queste tipologie abbiamo censito accuratamente tutto ciò che preesisteva a questo piano . Sia perché realizzato nell'ambito dei piani di lottizzazione, sia perché realizzato per altri motivi e quindi abbiamo portato a sistema tutto ciò che era possibile unire. I 4 elementi di progetto sono quelli cui sostanzialmente parlavamo prima. Solo che sono contraddistinti con una diversa grafia per far vedere che sono opere da realizzarsi. Percorso promiscuo ciclo pedonale mono bidirezionale con elemento separatore. Ossia promiscuo ciclo pedonale mono bidirezionale con segnaletica orizzontale. Percorso pedonale esistente da adeguare, promiscuo pedonale. Pista ciclabile fra la riviera del Piave e il green tour di Treviso. Gli itinerari locali. Gli itinerari lungo i corsi d'acqua. Le convergenze e il collegamento con il bosco di Breda e il Bosco Galilei. E poi alcuni elementi di criticità, perché purtroppo esistono anche questi. Non sono così numerosi, ma sono elementi di discontinuità dovuti alla presenza di proprietà private. E lì bisogna procedere con capacità di convincimento, perché sapete che sono sedi di comunicazione e competenza comunale e di proprietà privata. Però sono vincolate dall'uso pubblico. E quindi bisognerà trovare il modo di ragionare con i proprietari in modo tale da poter costruire un sistema di mobilità continuo ed omogeneo su tutto il territorio comunale. Questa è la tavola che riassume l'intero territorio e che poi i sistemi comunali della mobilità dolce dell'intero territorio comunale e lo stato di progetto. E poi abbiamo le tavole ad una scala di maggior dettaglio. Questa è una scala 1:10000. Questa invece una scala al 1: 2000. E questa è quella che riguarda il capoluogo. Qui le indicazioni sono sostanzialmente analoghe a quelle dell'altra tavola. Certo che qui abbiamo la possibilità di vedere in maniera molto più dettagliata l'articolazione. Per esempio vi faccio vedere il capoluogo. Qui si vede bene sia il censimento di tutte le opportunità di collegamento esistenti, sia tutti gli elementi che caratterizzano i percorsi ciclabili, marciapiedi , punti di conflitto, ecc. ecc. Luoghi più significativi della identificazione, punti di riferimento della mobilità ciclabile. E poi le nuove realizzazioni che serviranno per dare continuità a questo sistema di mobilità. Sono quelli che vedete indicati con questi segni doppi. Dove vedete il segno doppio vuol dire che è una indicazione progettuale. Dove vedete i segni continui invece sta a significare che sono reti esistenti. Questo è il capoluogo, questo è Vacil, questo è Saletto. Ecco qui si vede forse meglio la parte che riguarda la pista ciclabile " LA PIAVE" e la pista che parte dalla riviera del Piave di Saletto e che va verso Treviso. Questo è San Bartolomeo, sempre con il dettaglio delle informazioni che vi ho detto prima. Queste tavole sono poi corredate, e lo possiamo vedere, da una relazione tecnica, da un abaco, ingrandiamo un po' le vediamo meglio. Da un abaco delle possibili soluzioni, dalle norme tecniche e dalle schede di normativa che entrano nel merito sia di tutti gli interventi da fare. Vediamo se riesco ad aprirne una, così la vediamo. Eccola qua. Sia con gli interventi da realizzare, nella loro configurazione territoriale, la loro descrizione, ci sono le fotografie dello stato di fatto, e ci sono le indicazioni sia la sezione dello stato di fatto che la sezione di progetto. Sulla base di queste informazioni, sono state assunte quelle legate anche alla lunghezza, e come vedete è stata indicata, in base alla tipologia di pista da realizzare, **UN COSTO UNITARIO**, per metro, e quindi è venuto fuori un valore di riferimento del **COSTO** della realizzazione di ciascuno di questi interventi. **Ciascun intervento ha la sua SCHEDA.** Prendo un'altra, ecco qua. Questo è il collegamento della pista del cimitero del capoluogo e poi ci sono tutte le descrizioni, che a voi certo non servono perché sapete già a memoria quella che è la realtà del vostro territorio comunale. Anche qui lunghezza stimata, costo unitario stimato per la realizzazione dell'opera. Ciò detto mettendo insieme tutte queste schede viene fuori il costo totale relativo a questi interventi, rispetto ai quali, ovviamente si andrà alla ricerca di fonti di finanziamento, soprattutto esterni al territorio comunale. Perché come sapete le piste ciclabili sono ancora un intervento che è significativamente sostenuto sia da Roma e sia da Venezia. Io credo che le cose principali le abbiamo dette. Rimango comunque a vostra disposizione in modo tale che se ci sono ulteriori precisazioni da fare siamo qua. Grazie.

**Presidente:** Allora volevo fare il punto della situazione dall'ultima commissione sulle proposte che erano state fatte, per vedere come sono state inserite nelle tavole.

**Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe:** ho messo apposta quella tavola.

Presidente: Ok. Allora una. Partiamo dalla Frazione di Saletto. E diciamo una proposta era quella di indicare comunque il collegamento della pista ciclabile su via Molinetto, come elemento di collegamento tra Saletto e la frazione di Candela a Maserada. Ed è indicata, mi sembra, no?

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: Sì. Abbiamo visto il segno della 170, che però costituisce anche una pista ciclabile in Comune di Maserada. In corrispondenza di questo luogo, quindi, noi abbiamo l'intersezione con la pista che caratterizza il corso d'acqua e poi in fondo la pista di carattere locale che vedete, sono indicate così. Su questo punto esattamente c'è lo scambio sul territorio comunale di Maserada a nord e Breda a sud. E via Molinetto.

Sindaco: che riprende la in fondo.

Presidente: Poi un altro punto era in località CAMPAGNE, che era l'osservazione che avevi potato avanti te, qui. Riguardava lo svincolo della deviazione tra la metà del percorso.

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: Individuiamolo, ci siamo, il Grespolo.

Presidente: Il collegamento sul Grespolo. Poi l'altra era il collegamento fra PERO e BREDA, con la pista ciclabile e la continuazione con via Cal del Brolo. Via Silvio Pellico.

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: Ecco qua.

Presidente: Ok. E poi c'era l'altra proposta per quanto riguarda via PARE'.

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: Via PARE' a Breda capoluogo.

Presidente: Via Dal Vesco.

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: OK.

Presidente: Ecco sì via Parè. Cerano altre proposte?

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: La CHIESETTA.

Presidente: E' stata indicata, che prima non c'era.

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: La chiesetta di SAN GIOVANNI. Sì l'abbiamo messa dentro. E' a PERO?

Presidente: A PERO in via Silvio Pellico.

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: Ecco, è quella. Eccola qua, l'abbiamo confrontata anche con le foto aeree.

Presidente: Ok. Quindi abbiamo visto che tutto quanto è inserito. Se ci sono interventi da parte dei consiglieri? Tutto apposto?

Mosole Cristiano: Prendo atto che sostanzialmente le osservazioni che avevamo presentato sono state inserite. Poi effettivamente è un buon punto di inizio, l'avevamo detto anche l'altra volta, sicuramente così è più completo. Concordo con quanto ha detto il Sindaco che è uno strumento sicuramente flessibile, che potrà essere dopo, ovviamente, gestito in corso d'opera, insomma. L'unica cosa che volevo chiedere, se non ricordo male. I costi che sono stati preventivati sono al netto di quelli che sono i potenziali costi di esproprio. Di esproprio, sbaglio?

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: Diciamo che i costi di esproprio sono variabili.

Mosole Cristiano: Cioè il costo che abbiamo visto prima è il costo per la realizzazione dell'opera. Ok.

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: Sono i costi per la realizzazione dell'opera. Infatti più che i costi di previsione, sono indicazioni di massima di cosa possa costare. Poi per poterlo dire in maniera analitica è necessario scendere di scala progettuale.

Mosole Cristiano: Certo.

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: Quindi si scende da una scala territoriale ad una scala edilizia di costruzione del manufatto.

Presidente: Domanda. Sono state predisposte delle NORME TECNICHE anche ? Ok, perché quelle non le abbiamo neanche mai guardate.

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: ho.

Presidente: Magari una illustrazione veloce.

Dr.urb. Dalla Torre Giuseppe: Eccole qua. Quelle sono le norme tecniche, delle quali fanno parte anche le SCHEDE. Allora questo è l'indice. Ecco qua, le ingrandirò così le vediamo meglio. Ecco qua, c'è la premessa, le norme tecniche che riguardano i disposti di legge, il DPR 495. A chiedo scusa il DPR 195, regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada e s.m.i. Il D.M. 557 che è il regolamento di attuazione del codice della strada e recante norme per le definizioni e le caratteristiche delle piste ciclabili. Poi abbiamo le SCHEDE PROGETTUALI di normativa, che sono quelle di cui abbiamo detto. Ecco qua. Qui ci sono tutte le indicazioni, tutte le descrizioni sia dal punto di vista di inquadramento giuridico, sia di inquadramento tecnico, sia le diverse tipologie di pista ciclabile. Perché ad ogni tipologia di pista ciclabile corrisponde poi una caratteristica tecnica. E poi ci sono le SCHEDE PROGETTUALI di normativa. E anche l'inquadramento planimetrico, la descrizione dell'intervento, la ricognizione fotografica, la sezione tipo dello stato di fatto, e la sezione tipo dello stato di progetto. Poi le stime dei costi. Anzi prima la stima delle dimensioni, poi la stima dei costi. Stime forse un po troppo definirle stime, insomma, sono delle valutazioni di massima, dei costi. E questa è la copertina.

Presidente: Ok. Ci sono altri interventi? Diciamo che gli elaborati così come sono stati corretti e rivisti, credo che siano corrispondenti con le indicazioni che erano state date dalla Commissione. Quindi io adesso proporrei di mettere in votazione l'approvazione del piano. Così com'è nella sua globalità, gli elaborati grafici e gli allegati. E successivamente poi, se c'è, se devi dire qualcos'altro, puoi adesso, prima della votazione.

Sindaco: Sì.

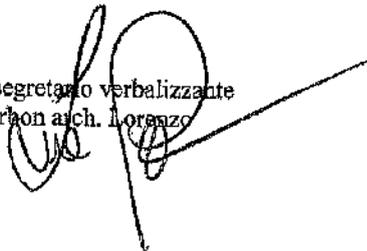
Presidente: Che dopo mettiamo ai voti.

Sindaco: Sì. Prima della votazione vorrei intanto ringraziare tutti per il lavoro che avete svolto. Ringrazio prima di tutto per il lavoro che è stato fatto, sia i tecnici, sia la Commissione, sia i Consiglieri, sia anche il pubblico che magari ha partecipato alle precedenti riunioni, e che ha dato anche il suo contributo. Devo dire che, come dicevo, abbiamo raggiunto anche un buon risultato per quello che sono non solamente le piste ciclabili di collegamento, ma per quella che è la rete di mobilità che abbiamo all'interno di quello che è il nostro territorio, che oltretutto si adatta a questi processi di mobilità. Un territorio che è, per quello che abbiamo analizzato, perché abbiamo fatto tante uscite, abbiamo analizzato tanti percorsi, abbiamo riconosciuto dei percorsi pubblici che non sapevamo neanche di avere, perché ci sono anche queste situazioni. Ce ne sono parecchie nel nostro territorio. Quei bollini rossi che vedete nella parte alta sono proprio delle capezzagne che erano nella realtà. Possono sembrare agricole ma sono proprietà pubbliche, sono strade vecchie, strade che devono essere ricollocate nella loro giusta collocazione di fruizione. Per quella che era una valutazione pubblica, per quello che è un loro utilizzo pubblico. E ce la riprendiamo. E anche su quelle, su quel reticolo che abbiamo creato. Diciamo che abbiamo sentito anche tanti privati con i quali abbiamo parlato proprio per capire anche la possibilità di fare determinati percorsi. Perché non li abbiamo messi giù così proprio senza interrogare nessuno. Anche perché effettivamente deve esserci anche una giusta verifica. E poi come si chiamano questi punti. Sono proprio le criticità che non siamo riusciti magari a portare a casa, o avere già una mezza disponibilità. Ma però per quello che è possibile abbiamo già raggiunto dei consensi. E per questo devo ringraziare effettivamente, c'è disponibilità da parte delle persone. Tutti colgono abbastanza questa possibilità di mettere in gioco il territorio sotto una **VISIONE DIVERSA**. E c'è stata una grande disponibilità attraverso questo, queste riflessioni che abbiamo fatto con i cittadini. Diciamo che abbiamo fatto un percorso che mi auguro nel più breve tempo possibile vengano realizzate le varie infrastrutture che servano e poi di metterle a disposizione proprio dei nostri cittadini. Proprio per quella connotazione che almeno nella visione della Nostra Amministrazione è quella che vogliamo dare al territorio. Quella connotazione naturalistica. E' una connotazione di un territorio che mantiene determinate caratteristiche che supportano il **BUON VIVERE**, dico io. Ecco, perché è questo il concetto. Bisogna cercare anche questo tipo di territorio che non è di tutti i territori. Che magari per Breda di Piave può essere una **delle nuove possibilità**, di catalizzare anche interessi. Perché il discorso piste ciclo pedonali, il discorso corsi d'acqua, il discorso risorgive, **può essere un elemento attrattivo** per tante persone che vedono questo territorio qualcosa che corrisponde ai nostri bisogni, perché dobbiamo metterla in questa situazione. E quindi magari a lato c'è la possibilità di quella che è anche una economia che può sorgere su questo, su queste iniziative. Ecco partiamo piano, partiamo però decisi a realizzare già delle cose. Abbiamo partecipato ad un BANDO in cui mettiamo già in gioco e abbiamo messo a bilancio i primi 600.000 euro per quelle che sono le connessioni delle ciclo pedonali su Breda e Pero, collegamento cimitero di San Bartolomeo e Saletto, collegamento del cimitero. Quindi quelle due piste ciclo pedonali. Stiamo partecipando a un bando sempre regionale in cui c'è un finanziamento che va verso, si attesta sul 50 %, insomma. Su 600.000 € ci sono 200.000 € Di finanziamento possibili. Le graduatorie sono buone, insomma pensiamo di arrivare. Ci siamo mossi con la progettazione già più, e questo è un primo passo e poi il prossimo anno, come vedrete anche nei bilanci di

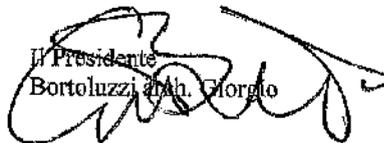
previsione di questo anno, verranno messe delle somme importanti, che in bilancio di previsione che andremo a fare qua a Novembre. Somme importanti per quelle che sono le piste ciclo pedonali che fanno parte della mobilità dolce. Quindi qualcosa che effettivamente deve decollare, con cui ci aspettiamo, visto che abbiamo delle risorse, che ci sono anche dei cofinanziamenti, rispetto alle risorse che come Comune diamo. Partiamo in questa direzione. E torniamo al discorso della salute. Si dico che effettivamente, in una visione diciamo della buona visione del nostro territorio è quella di capire che effettivamente tutti questi processi, questi progetti, vanno nella direzione della salute. Perché non è tanto. La salute non è il medico. Quando si va dal medico si sta già male. Questo è il concetto. Il problema è cercare di fare prevenzione e capire che la salute è qualcosa che si coltiva in un processo di BUON VIVERE, e questo secondo me è un processo di buon vivere. Va in quella direzione. Ecco tutto qua. Quindi ringrazio ancora la Commissione e penso che ognuno di voi abbia fatto un buon lavoro, e qua c'è stata anche proprio buona connessione tra maggioranza e minoranza. Perché il lavoro fatto dalle minoranze con i testi che hanno prodotto, le relazioni prodotte, è un lavoro che ha dato, che mi ha riempito di soddisfazioni. Perché vedo che è proprio la voglia di portare avanti il bene del proprio territorio da parte di tutti. Grazie ancora.

**Presidente:** Bene. Mettiamo in votazione. **Chi è favorevole ? Quindi 7 favorevoli. Contrari 0. Astenuti 0. Quindi la Commissione approva il Piano Comunale di Mobilità Dolce di Breda di Piave.** Allora quindi un punto all'ordine del giorno l'abbiamo concluso. Abbiamo una serie di comunicazioni di servizio. Allora molto probabilmente già dalla prossima settimana con scadenza settimanale, ci troveremo sempre il giovedì sera, sempre alle 20.30 qua in sala consiliare, per portare avanti una serie di sedute per la conclusione, diciamo, che avremo il tema del PAT. Questo perché abbiamo l'obiettivo di adottare il PAT entro la fine di questo anno, per poi andare in approvazione attorno a marzo - aprile. Quindi vi arriverà la comunicazione dei prossimi incontri. Ci sarà anche un incontro che avrà per tema il Piano delle Acquee. Quindi la presentazione completa del Piano delle acque del territorio di Breda, anche questo fra una quindicina di giorni. Quindi tra un incontro e l'altro del PAT. Ok. Quindi chiudo la seduta alle ore 22.30 e ci vediamo la prossima settimana.

Il segretario verbalizzante  
Barbon a.ch. Lorenzo



Il Presidente  
Bortoluzzi a.ch. Giorgio





Il Segretario Comunale  
Ferrari Dr. Giorgio

*[Handwritten signature]*

COMUNE DI BREDA DI PIAVE					
Prot. <u>4513</u>					
Cat. <u>DOLCE</u>		20 APR 2016		Classe <u>1</u>	
SECRET.	DEMOGR.	SECRET.	TRIBUTI	FINANZ.	BIBLIOT.
SINDACO	UFF. REG. RAGION. E COMM.	UFF. SOST. OSS. SOC.			

OSSERVAZIONI AL PIANO COMUNALE DELLA MOBILITA'

Doveroso innanzitutto riconoscere come il piano in oggetto vada **nella direzione giusta: provare a riorganizzare la mobilità alternativa secondo criteri e una visione d'insieme.** Il fatto che, perlomeno nella nostra zona, questo sia il primo progetto di tal tipo rende merito alla sensibilità di chi lo ha voluto. Ne consegue che le osservazioni che seguiranno sono state scritte con volontà di perfezionare e completare un lavoro che riteniamo importante per la nostra comunità.

Le premesse indicano come l'obiettivo di realizzare una mobilità alternativa a quella veicolare sia stato sviluppato secondo una duplice finalità: la prima, dar risposta alle esigenze quotidiane dei cittadini, offrendo loro percorsi continui e sicuri per spostarsi all'interno del territorio. La seconda, realizzare una rete per il tempo libero, che attiri turismo e valorizzi il territorio.

Entrambe le finalità sono condivisibili, ma riteniamo che il nostro territorio abbia maggiore necessità di veder sviluppata la prima finalità; invece dobbiamo constatare come sia stata ritenuta prioritaria la volontà di dar lustro al nostro territorio collegandolo a percorsi sovra comunali già esistenti.

Per questo, ci pare che il piano sia purtroppo non completo.

Infatti, per ciò che attiene alla mobilità comunale, balza all'occhio come all'appello manchino previsioni di fattibilità su vie fondamentali quali, a titolo di esempio non esaustivo, via Molinetto, via Indipendenza, Via Bovon, Via Piave, Via Del Vesco, Via Silvio Pellico (su cui è previsto il passaggio della pista Riviera-Green Tour ma senza precisazioni). Punti nevralgici che collegano il nostro territorio e che non possono essere tralasciati, onde evitare di perseverare nello stesso errore fin qui commesso: non avere una visione d'insieme. Vorremmo dunque capire i motivi di tali mancanze.

Positiva la previsione di un collegamento che parte dalle rive del Piave fino a Treviso (comuni contermini permettendo), passando attraverso strade bianche e/o percorsi veramente alternativi. Ci sono, però, alcune criticità rilevate, ad esempio:

- transito su via Piave
- passaggio sulle vie Parè, Sartore e Ospedale
- transito su via Silvio Pellico
- transito su via Serenissima

Vorremmo capire se già vi siano delle ipotesi tese a garantire sicurezza e accessibilità, al fine di valutare la soluzione migliore e capire se il costo complessivo preventivato possa essere comunque valido o se debba aumentare.

In merito al collegamento Riviera/Treviso e comunque in relazione a tutti i percorsi previsti, riteniamo fondamentale che lo sforzo progettuale, affinché non sia vano, venga integrato da interventi mirati all'educazione/rieducazione alla mobilità ciclistica e pedonale, nonché dal sostegno dato a quanto già avviene nel nostro territorio (es. gruppi di cammino). Una promozione efficace all'uso della mobilità dolce permetterebbe, di conseguenza, la valorizzazione del nostro territorio, permettendo prima di tutto alla nostra comunità di riscoprirne la bellezza e di tutelarla.

Territorio che verrebbe oltremodo valorizzato ponendo una particolare attenzione a chi presenta delle disabilità: la rimozione delle barriere architettoniche che insistono sulle infrastrutture già esistenti e la previsione di percorsi "adatti a tutti" permetterebbero davvero a chiunque di fruirne, elevando il nostro territorio ad uno status ancora maggiore.

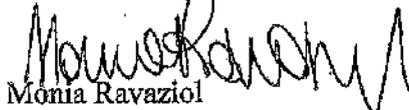
Una rivalutazione potrebbe essere effettuata anche sui criteri adottati per stabilire gli interventi prioritari. Visto quanto sopra esposto, riteniamo che non si possa valutare alla stessa stregua la realizzazione del collegamento Riviera/Treviso (strategico per sua natura e da realizzarsi a prescindere, risorse permettendo) con quello, ad esempio, Vacil/Breda: sono entrambi importanti ma nascono da esigenze diverse. A nostro modo di vedere il criterio prevalente dovrebbe essere la messa in sicurezza, compatibilmente con le disponibilità di bilancio: ne consegue, ad esempio, che la realizzazione degli attraversamenti pedonale rialzati, visto anche l'importo esiguo, potrebbe e dovrebbe essere uno degli interventi da realizzare al più presto.

Nella documentazione allegata viene più volte ribadito come l'illuminazione sia tanto un accessorio importante per agevolare la percorrenza di una pista ciclabile quanto un elemento imprescindibile per garantirne la sicurezza. Infatti la previsione è di posizionare un palo ogni 25 metri di percorso. Auspicando che tale indicazione venga rispettata e che, nella tutela e valorizzazione del paesaggio, vengano prevalentemente utilizzati corpi illuminanti alimentati da pannelli solari così da evitare ulteriori scavi e posa di cavi, vorremmo capire se e quale integrazione vi sia con il piano dell'illuminazione pubblica, di cui siamo in attesa di visionarne il progetto di rinnovamento.

Ci auguriamo, vista l'importanza del progetto, che lo stesso possa essere oggetto di finanziamenti da parte degli enti superiori e che l'amministrazione ne persegua l'ottenimento con la dovuta tenacia.

Da ultimo, sebbene di primaria importanza, ci preme sottolineare come anche quest'opera meriterebbe la più ampia partecipazione e condivisione, al fine di avere da parte della comunità tutti i contributi utili. Sugeriamo, quindi, di programmare degli incontri frazionali di presentazione del piano allo stato attuale, cioè prima della sua approvazione, per raccogliere suggerimenti e ulteriori eventuali osservazioni. Considerando che verrebbero investiti soldi dei cittadini e che questo lavoro darebbe risposta a loro reali bisogni, un loro coinvolgimento in questa fase sarebbe quanto mai opportuno.

Breda di Piave, il 11.04.2016

  
Monia Ravaziol

Capogruppo Lista "Legati per Breda"

  
Cristiano Mosole

Capogruppo Lista "Obiettivo Comune"

**PARERI**

(art. 49, comma 1, del T.U. approvato con D.Lgs. 18.08.2000, n. 267)

**Parere in ordine alla regolarità TECNICA: FAVOREVOLE**

Li 22 novembre 2016

Parere in ordine alla regolarità **CONTABILE**



**Il Responsabile di Unità Operativa**

**Barbon Arch. Lorenzo**

**Il Responsabile dell'U.O. Ragioneria/Economato**

Il \_\_\_\_\_

La sujestesa deliberazione fa parte del verbale della seduta come da frontespizio, che è dato per letto, approvato e sottoscritto prima della pubblicazione all'albo come segue:

**IL PRESIDENTE**

**Rossetto Moreno**



**IL SEGRETARIO COMUNALE**

**Ferrari G. Giorgio**

**REFERTO DI PUBBLICAZIONE**

(art. 124 del T.U. approvato con D.Lgs. 18.08.2000, n. 267)

Certifico che copia del presente verbale è stata pubblicata all'Albo Pretorio il giorno

**6 FEB 2017**

e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi.



**Il Funzionario incaricato**

**Zanatta Marina**

**CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'**

(art. 134 del T.U. approvato con D.Lgs. 18.08.2000 n. 267)

Visti gli atti d'ufficio, si certifica che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il

\_\_\_\_\_

**Il Funzionario incaricato**

\_\_\_\_\_

Copia conforme all'originale depositato in Ufficio Segreteria.

**Il Funzionario incaricato**

Li \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_