



COMUNE DI SILEA
 PROVINCIA TREVISO

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale

Oggetto: PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.) AI SENSI ART. 36 DEL D.LGS. N. 285 DEL 1992. ADOZIONE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.).

<p>REFERTO DI PUBBLICAZIONE (art. 124 D.Lgs. 18/08/2000 n° 267)</p> <p>La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio per 15 gg. consecutivi ai sensi e per gli effetti dell'art. 124 del D.Lgs 18/08/2000 nr. 267.</p> <p>IL RESPONSABILE UFFICIO SEGRETERIA Magagnin Paola (Firmato digitalmente)</p>	L'anno 2022 , addì treddici del mese di aprile alle ore 19.20 nell'aula Consiliare della Residenza Municipale, a seguito di inviti diramati dal Sindaco regolarmente notificati a ciascun Consigliere tramite P.E.C., si è riunito in seduta Pubblica sessione Ordinaria di 1 ^a convocazione il CONSIGLIO COMUNALE sotto la presidenza del Sindaco Dott.ssa Cendron Rossella e con l'intervento del Segretario generale Avv.Mazzier Nicoletta.		
	Al presente punto all'ordine del giorno risultano:		
		Presenti	Assenti
	Cendron Rossella	X	
	Cenedese Antonella	X	
	Canzian Ylenia	X	
	Trevisin Angela	X	
	Scomparin Andrea	X	
	Biasin Francesco	X	
	Rui Alberto	X	
	Schiavon Simone	X	
	Martin Sergio	X	
	Frezza Daniele	X	
Leonardi Debora	X		
Cogo Andrea	X		
Vanzin Moreno	X		
	13	0	
Il Presidente riconosciuta legale l'adunanza invita il Consiglio a discutere e deliberare sull'oggetto iscritto all'ordine del giorno.			

PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.) AI SENSI ART. 36 DEL D. LGS. N. 285 DEL 1992. ADOZIONE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.).

SINDACO CENDRON: Bene, procediamo con il quarto punto all'ordine del giorno, ovvero il "Piano Urbano del Traffico", cosiddetto PUT, con appunto l'azione dell'adozione. Prego, architetto Cendron che ci aiuterà nell'illustrazione.

ARCHITETTO CENDRON: Sì, attendiamo un minuto che sta arrivando anche il tecnico che lo illustra.

SINDACO CENDRON: Architetto, appunto passo comunque la parola nell'attesa del tecnico. Architetto Vanin, buona sera e passo la parola al Vice Sindaco Ylenia Canzian per una breve introduzione.

VICE SINDACO CANZIAN: Sì, do una brevissima introduzione del Piano. Questa sera verrà appunto illustrato il Piano del Traffico, che è uno strumento in materia di mobilità urbana che hanno l'obbligo di adottare quei Comuni con popolazioni superiori ai 30 mila abitanti e nel nostro caso, pur non rientrando in questo tipo di prescrizione o di obbligo, il Comune di Silea ha deciso di adottare questo provvedimento in modo da avere una pianificazione sulla viabilità urbana e consentire anche una mappatura e una maggiore consapevolezza della struttura urbana e delle aree urbane, anche per valutare interventi che possano valorizzare delle aree, ma soprattutto tutelare gli utenti deboli della strada.

E' da ricordare, in particolare, che sulla base di quanto emerso dagli studi realizzati e dagli elaborati realizzati, ci sono alcuni importanti elementi viari che esulano dalla competenza comunale e che caratterizzano il nostro territorio in tema di viabilità, in quanto l'area è caratterizzata dalla presenza del casello della Treviso Sud, dell'Autostrada A27, le due arterie regionali, la S.R. 89 "Treviso Mare" e la S.R. 53 "Postumia", che quindi riguardano aspetti che sono consentiti e relativi a determinazioni di Enti che sono sovra comunali e sono appunto collegati alle volontà di questi Enti.

Passo quindi la parola all'architetto Vanin, per l'illustrazione del Piano.

ARCHITETTO VANIN: Buona sera a tutti. L'argomento di questa sera, che ha anticipato l'Assessore, è uno strumento di pianificazione importante per il nostro territorio, per un territorio che per la sua posizione e per le infrastrutture soprattutto di livello sovrano al Comune che lo attraversano, interessa, necessita di una pianificazione relativa al tema della mobilità.

Come anticipava l'Assessore, questo strumento non è obbligatorio per i Comuni al di sotto dei 30 mila abitanti, ma l'Amministrazione ha ritenuto opportuno elaborarlo. Questo, uno dei presupposti importanti da tener presente per il territorio di Silea è il tema della viabilità di attraversamento, che tutti noi conosciamo e che influisce per circa il 60% del traffico di attraversamento che interessa questo territorio, cioè le macchine che gravitano, il traffico che gravita sulle grandi arterie, in particolare la Treviso Mare piuttosto che la Postumia, è un traffico diciamo così legato alla vicinanza al Comune di Treviso piuttosto che ad alcune polarità commerciali e terziarie, piuttosto importante.

Tuttavia, i centri della nostra realtà sono centri che ben funzionano, in quanto sono centri che hanno una rete pedonale e ciclabile ben strutturata, che è già stata oggetto di interventi nel recente passato, finalizzati proprio alla integrazione e all'implementazione di questa rete, sia all'interno dei centri urbani sia diciamo lungo il Sile piuttosto che la campagna e le zone agricole. Quali sono i presupposti e gli obiettivi di questo studio? Innanzitutto, questo studio ha l'obiettivo di andare a porre sul tavolo delle trattative con Enti sovraordinati alcune questioni legate alla mobilità e alle infrastrutture di livello territoriale, che sono necessarie e opportune per risolvere appunto alcune criticità che poi hanno delle interferenze soprattutto con alcune porzioni dei centri urbani; in particolare quelli più interessati sono quelli di Lanzago e di Silea. Diversamente, i centri di Sant'Elena, Cendon e Canton, hanno una posizione marginale, o meglio marginale rispetto alla viabilità territoriale e quindi risentono meno di questo traffico di attraversamento.

Il lavoro che è stato svolto, è stato svolto a partire da una serie di rilievi sul traffico, finalizzati a capire cosa succede in particolari punti o sezioni stradali o intersezioni, sia attraverso degli strumenti di rilievo del traffico durante l'intero arco della giornata, per i punti maggiormente critici, sia attraverso dei punti di monitoraggio del traffico che avevano l'obiettivo, hanno avuto l'obiettivo di focalizzare, in determinate ore di punta, cosa succedeva in particolari punti, sezioni o tratti stradali. Questa campagna di rilievo è poi stata supportata da alcune interviste mirate sul territorio per capire, al di là dei dati diciamo così statistici che ci hanno aiutato a fare questi ragionamenti, delle interviste dicevo mirate per capire in determinati punti e tratti stradali, da dove venivano le macchine e verso dove andavano, per capire i flussi cosiddetti di origine e di destinazione. Qui, in queste slide che scorro, che faccio scorrere, vediamo quali sono i punti e le sezioni stradali che sono state interessate da questi rilievi. Diciamo che su 26 sezioni stradali, quelle che vediamo rappresentate con questi pallini rossi, sono stati effettuati dei rilievi mirati e in particolare per tre sezioni ubicate lungo la Treviso Mare piuttosto che in via Lanzaga e lungo la Postumia, sono stati fatti dei rilievi per tutto l'arco della giornata. Sono state poi studiate alcune rotatorie, alcune intersezioni diciamo così più critiche o più da attenzionare e infine, appunto, sono state inoltre fatte delle interviste in determinati orari, in determinati punti del territorio, soprattutto quelli che stanno a cavallo delle due, della Treviso Mare e della Postumia, proprio per capire cosa succede in quei punti, in quei tratti, in determinati momenti, soprattutto nelle ore di punta del mattino e verso l'ora di pranzo o alla sera.

Infine, è stata anche fatta una campagna di monitoraggio e rilievo della sosta, per capire anche in questo caso, in determinati momenti della giornata, qual è il grado di saturazione, diciamo così, di alcune aree, di alcuni parcheggi che stanno soprattutto nella parte di Silea e Lanzago.

Questo lavoro ha portato alla individuazione di alcune criticità, o meglio alla conferma di alcune criticità che noi tutti conosciamo, alcune delle quali però sono figlie di una infrastrutturazione appunto di livello sovra comunale, che in qualche modo, a cui in qualche modo il Comune di Silea si deve confrontare. Qui ne vediamo alcune che sono suddivise per temi o argomenti. Dicevo prima, il Comune è dotato già di una buona rete sia ciclabile che pedonale, che però diciamo forse per alcuni tratti necessita di essere integrata, interconnessa, soprattutto per le parti che riguardano alcuni servizi, l'accessibilità ad alcuni servizi o il collegamento di alcune frazioni. E' stata fatta anche un'indagine sul trasporto pubblico locale, anche se come sappiamo gli interlocutori sono le aziende di trasporto e quindi anche in questo caso ci si deve porre sul tavolo del confronto con altri Enti o altri attori, non necessariamente comunali, e infine sono state individuate e studiate alcune criticità soprattutto nella parte a nord, nella zona industriale a sud della Treviso Mare che, come sappiamo, ha alcune problematiche legate all'accessibilità, soprattutto dalla stessa Treviso Mare.

Brevemente, qui è stata fatta una prima indagine di tipo funzionale e classificazione di alcune strade sulla base dei criteri stabilite da queste linee guida dal Codice della Strada, ma con l'obiettivo di non fare una mera classificazione, bensì di assegnare delle funzioni ad alcuni tratti di strada, con l'obiettivo principale di separare quello che è il traffico di attraversamento del paese dall'uso di alcuni quartieri che viene fatto da chi vive, solo da chi vive in quei quartieri.

Sul tema della mobilità pedonale e ciclabile, alcuni tratti che qui vediamo rappresentati con il colore viola hanno la funzione di andare a ricollegare o a riconnettere delle parti di città, delle parti del centro urbano, ad esempio quella dell'integrazione del percorso pedonale lungo il Parco dei Moreri piuttosto che altre porzioni o tratti pedonali, che vanno a ricollegare e a innestarsi su percorsi già esistenti e a ricollegare o a riconnettere tutta la mobilità pedonale che sta e che gravita lungo il Sile. Anche questo lavoro è stato fatto anche per la mobilità ciclabile, anche in questo caso, provando a capire quali sono i punti critici, provando a capire come risolvere questi punti critici, anche attraverso un ripensamento delle funzioni delle strade di quartiere, una ridefinizione dello spazio a terra e con l'obiettivo principale e prioritario di assegnare, di rovesciare l'importanza dell'uso della strada a favore del pedone e del ciclista, appunto per quelle parti o per quei quartieri che potremmo definire come delle isole ambientali, isole ambientali perché vengono o potrebbero venire ripensate assegnando questa priorità al pedone e al ciclista, attraverso una convivenza tra chi utilizza quei quartieri

con la macchina, ma attribuendo una particolare attenzione, attraverso un ridisegno della carreggiata appunto dello spazio a terra, a favore del pedone e del ciclista. Questa parte, questo lavoro sulla ciclabilità e la pedonalità è maggiormente sentito per i centri a nord del territorio, ma comunque ha una certa rilevanza anche per gli abitati di Sant'Elena e Cendon, sia come reti di collegamento tra le frazioni, sia come collegamento di queste frazioni verso l'ansa del Sile.

Sul tema del trasporto pubblico, che secondo i nostri studi è già ben strutturato ed è già ben servito, tuttavia sono state individuate alcune proposte diciamo di integrazione delle tratte del trasporto pubblico, che chiaramente poi dovranno essere sottoposte all'attenzione degli attori, eccetera, in modo tale da ampliare e integrare le parti e i quartieri che possono essere serviti da questo trasporto pubblico. Sì, è da tenere presente che oggi il trasporto pubblico incide sul pendolarismo per circa un 10%, di cui in uscita verso Treviso questa percentuale raggiunge il 16% e in entrata, da Treviso o dai Comuni limitrofi verso Silea, raggiunge il 4%, per motivi che possiamo immaginare.

Infine, per chiudere, sul tema della viabilità, chiamiamola così, di quartiere, proprio per cercare di raggiungere l'obiettivo di integrare e implementare la mobilità da parte dei pedoni e dei ciclisti, è stata fatta una proposta di ridefinizione di alcuni tratti della viabilità, soprattutto nella parte di Silea e Lanzago, attraverso l'introduzione di misure di moderazione del traffico, che già in parte voi avete avviato con risultati positivi, soprattutto nella parte centrale che riguarda tutto il polo dei servizi di Silea con le scuole e tutti gli uffici pubblici che stanno nella parte di via Roma, se non ricordo male. Aspetti meno significativi ma comunque da tenere presente sono quelli legati alle altre frazioni, che interessano il territorio.

Tutto questo, però, ha e si porta dietro degli interventi che interessano la grande viabilità e che vanno a confrontarsi anche in questo caso o con attori sovrani al Comune o con interventi su porzioni di territorio anche fuori Comune. In buona sostanza, si tratta di alcuni interventi, circa una quindicina, che hanno l'obiettivo e si muovono su due fronti, principalmente: il primo è quello di migliorare la viabilità territoriale, riducendo il traffico di attraversamento e riducendo i problemi legati alla congestione. Questo lo vediamo in alcuni interventi lungo soprattutto la Strada Regionale che va a Jesolo, la Treviso Mare, in corrispondenza dell'accesso del casello sulla Treviso Mare, ma anche in altre parti più verso ovest, con interventi finalizzati ad aumentare e a migliorare l'accessibilità delle aree che stanno a sud della Treviso Mare, ma anche una proposta di andare a ridefinire quello che è il nodo tra la regionale, la Postumia e la Treviso Mare stessa, che non consente, arrivando da nord, dalla Postumia, di svoltare a sinistra immettendosi direttamente sulla Treviso Mare. Quindi sono interventi alcuni anche di medio – lungo periodo, che però sono posti e sono inseriti in questo Piano proprio per andare a risolvere queste criticità. A queste criticità di livello macro, si associano e si affiancano degli interventi più di livello micro, micro legate ai quartieri, alla mobilità di quartiere o alla mobilità di collegamento tra le diverse frazioni, con la realizzazione di alcune rotatorie, che vanno in qualche modo a fluidificare maggiormente il traffico di attraversamento o con la sistemazione di alcuni incroci particolarmente delicati, che riguardano sia Silea e Lanzago, ma anche le altre frazioni.

Infine, il tema della sosta. Qui, dalla verifica e dalle analisi che abbiamo fatto, già con la dotazione attuale di area a parcheggio, il centro risulta ben dotato; ha un tasso di occupazione medio delle aree a parcheggio di 0,85 e quindi che non va a saturare l'intera offerta di parcheggio che c'è nel centro, questo però con alcuni distinguo. C'è, in alcune ore, una situazione un po' più delicata nelle aree centrali di Silea, vicino alle scuole, soprattutto legate ai bambini che entrano, escono e vanno a scuola, quindi con una domanda di parcheggi che tende quasi a saturare l'offerta, che va e che proponiamo di regolamentare attraverso delle politiche sulla sosta orarie, in modo tale da aumentare la frequenza dell'utilizzo di alcuni parcheggi in centro del paese. Diversamente, in altre parti del territorio, dove non c'è questa domanda elevata, incentivare e introdurre altre politiche per favorire la sosta in queste determinate aree. Ci sono pochi interventi sul tema della sosta, pochi e mirati, che però aiutano ad accompagnare la domanda di servizi che c'è in alcune aree e in alcuni momenti della giornata.

Io mi fermerei qui, solo nel fare una piccola conclusione. Questo è un Piano, non è un Piano di opere pubbliche, ma è un Piano in cui vengono, un primo quadro degli interventi, un primo quadro delle ipotesi progettuali, a cui dovranno necessariamente seguire le successive

progettazioni di dettaglio. Quindi questo è uno strumento di supporto all'Amministrazione comunale, per le valutazioni successive e le successive progettazioni che dovranno essere diciamo così, dovranno essere e muoversi dentro i binari stabiliti da questo Piano. Grazie.

SINDACO CENDRON: Grazie architetto Vanin, per l'esposizione. Anche sul Piano Urbano del Traffico, chiedo se ci sono richieste di chiarimenti o di maggiori dettagli.

CONSIGLIERE FREZZA: Volevo fare una prima domanda. Ovviamente non so a che punto sia la progettazione, ma ogni tanto compare sulla stampa ed è notizia ovviamente che ci fa fare qualche riflessione: quell'asse viario nuovo autostrada del mare, che di fatto si sente parlarne e dovrebbe favorire da un lato la viabilità verso il mare che oggi è sulla Treviso Mare, come impatterebbe, se ci sono notizie e che ruolo potrebbe avere all'interno del nostro Piano al Traffico?

SINDACO CENDRON: Le rispondo io, in merito agli aggiornamenti. È previsto, da ormai dieci anni, se non sbaglio, un cosiddetto project financing, che consente l'accessibilità alla Treviso Mare con una superstrada a pagamento e con diciamo il raddoppio anche delle corsie, dal casello di Meolo fino alla cosiddetta rotonda del Bennet, la chiamo io, adesso se non sbaglio è l'ipertoso, ecco, c'è un supermercato che la identifica che è l'ipertoso, all'ingresso con Jesolo.

Allora questo project financing è stato oggetto di grande dibattito, proprio perché la riflessione puntuale è sul fatto che andiamo come cittadini a pagare due volte l'intervento, prima con la tassazione pubblica e poi con il pagamento dell'autostrada, quindi insomma del pedaggio, del pagamento del pedaggio, che va ad arricchire un privato che investe nell'operazione.

L'anno scorso l'Assessore regionale, siccome questa materia è rimasta pendente per una decina d'anni proprio per un problema dovuto ad alcuni ricorsi e alcuni approfondimenti, l'anno scorso appunto è stato dichiarato chi è il vincitore della gara pendente. Però, nel frattempo, sono cambiate le condizioni economiche, perché diciamo che una tipologia di appalto e di gara che vede dieci anni di stop, nel frattempo c'è stata una rivoluzione sia nei prezzi, sia nelle materie prime, sia nelle condizioni economiche e quindi questo richiede un'ulteriore riflessione, soprattutto perché non sono chiare le condizioni. Forse la soluzione che veniva data, che la Regione aveva individuato per quel tratto, che andava bene dieci anni fa, non è assolutamente più attuale; la maggiore delle perplessità è sul fatto che velocizziamo il tratto da Meolo a Jesolo, per ritrovarci poi le stesse code e le stesse modalità a Jesolo verso Jesolo Lido, perché lì non è previsto nessun cambio di viabilità. Quindi questo tema è stato dibattuto da tutti i Comuni coinvolti, cioè Silea, Roncade, Monastier, Meolo, fino a proseguire verso Jesolo, Cavallino Tre Ponti, eccetera, perché è un problema che o affrontiamo in maniera complessiva, oppure non c'è una via di uscita.

Diciamo che la soluzione appare a tutti i Comuni anacronistica e quindi questo impone una riflessione della Regione su un procedimento che è da un punto di vista amministrativo sbloccato ma non più attuale, anche perché il proponente stesso sta verificando le condizioni di percorribilità. Quindi queste sono le informazioni che abbiamo, anche dal confronto con l'Assessore De Berti, adesso Vice Presidente della Regione, che abbiamo avuto.

CONSIGLIERE FREZZA: Immagino, architetto, che lei abbia anche i dati di dettaglio ad esempio su quante auto transitano sulla rotonda di via Treviso, via Lanzago, via Roma e quali sono le fasce orarie maggiormente coinvolte e se dalla vostra impressione, rispetto a dei dati precedenti, c'è un aumento significativo di questa presenza di questo traffico.

SINDACO CENDRON: Non so se possiamo avere in questo momento i dati puntuali che sono frutto della raccolta che è stata fatta in precedenza, quindi magari adesso la lascio rispondere, ma sarei per una risposta formale magari a una domanda formale del Consigliere, in maniera che possiamo dare un dato tecnico corretto e preciso.

ARCHITETTO VANIN: Sì, confermo che i dati ci sono e sono disponibili. Adesso il numero di macchine che passano su via Lanzago e via Treviso, se capisco bene, non ce l'ho esattamente in testa. Come sappiamo, sono diciamo strade dove passa un determinato numero di macchine, vuoi per evitare la Treviso Mare o la Postumia, vuoi per arrivare più velocemente a Treviso nel caso di via Lanzago, comunque sono viabilità alternative utilizzate come viabilità alternative, che soprattutto nelle prime ore del mattino e alla sera hanno dei picchi diciamo abbastanza importanti. Ecco, su questo magari verifichiamo un attimo i numeri che abbiamo, i dati che abbiamo misurato. Se non ricordo male, proprio nella rotatoria tra via Lanzago, via Roma e via Treviso, quella principale, abbiamo fatto un rilievo specifico e delle interviste specifiche per capire non solo quante macchine passano, ma anche da dove arrivano e verso dove vanno.

CONSIGLIERE FREZZA: La domanda deriva anche per gli aggettivi utilizzati, dove avete scritto ed è nero su bianco che quella rotonda è satura in gran parte delle ore del giorno. Ma o mi è sfuggito, ahimè, stavo anche un po' leggendo altre cose, ma quello che abbiamo presentato in riunione dei Capigruppo tempo fa, con alcune iniziative specifiche, tipo il senso unico in direzione diciamo da via Roma verso il centro che blocca pertanto il traffico che dalla rotonda di via Treviso possa andare in direzione sud – sud est, è attuale?

ARCHITETTO CENDRON: È all'interno del Piano del Traffico, quello che appunto abbiamo discusso.

CONSIGLIERE FREZZA: Sì.

ARCHITETTO CENDRON: Allora, il dato che lei chiedeva, noi abbiamo fatto un rilievo all'incirca, sono circa 20 mila veicoli al giorno, che tra transito da Treviso verso Silea e il contrario, che nei due sensi la sommatoria è circa 20 mila veicoli.

La proposta che è stata valutata anche nel Piano del Traffico, che prima è stata passata anche la slide, prevede appunto l'installazione di un senso unico nel senso da Nerbon verso Treviso, proprio per bloccare il traffico che abbiamo rilevato sia molto maggiore, circa due terzi e un terzo, il traffico che transita quindi da Treviso che va verso Nerbon. Per cui il fatto di instaurare un senso unico contrario dovrebbe bloccare questo traffico di transito, questi attraversamenti che alla fine non arrivano, non sono veicoli che si fermano a Silea ma che appunto utilizzano solamente il centro per bypassare la Treviso Mare.

CONSIGLIERE FREZZA: Quindi andrebbero verso il Cinecity e girerebbero verso la Treviso Mare?

ARCHITETTO CENDRON: Esatto, esatto.

CONSIGLIERE FREZZA: Invece coloro che devono...

ARCHITETTO CENDRON: Chi arriva da Nerbon, proseguirà come adesso; chi arriva da Treviso è obbligato o a rimanere in tangenziale, perché vediamo, abbiamo visto anche dalle interviste che tanti veicoli evitano la tangenziale perché trovano la coda per andare verso il casello e quindi, per evitare la tangenziale, entrano in Silea e poi la riprendono a Nerbon piuttosto che al casello autostradale.

CONSIGLIERE FREZZA: E sul tema della viabilità proprio in questo tratto, viste le due scuole, cosa avete ipotizzato che possa generarsi con questo senso unico?

ARCHITETTO CENDRON: Questo qui, allora, le due, la via Creta e via Don Minzoni e viale della Libertà, avranno un aumento di traffico che però non si presume, qui sono dei dati che andremo a verificare se verrà attuale questo tipo di senso unico, non aumenteranno dei due terzi, perché la gente appunto il fatto di percorrere l'assetto circolatorio che dà su viale della Libertà, rallenta abbastanza l'attraversamento, per cui la gente preferirà rimanere sulla Treviso Mare. Si ipotizza, ovviamente sono ipotesi, non abbiamo la certezza. Difatti si era

parlato anche con l'Amministrazione, con i vigili, con lo studio, l'instaurazione di senso unico potrebbe essere anche... possiamo fare delle prove, cioè vediamo come reagisce il traffico, bloccando per una settimana o due, vediamo. Abbiamo adesso acquistato anche degli apparecchi rilevatori, che possono darci delle risposte, vedere quanti veicoli attraversano, a che velocità e anche la direzione.

SINDACO CENDRON: Bene. Consigliere Vanzin, prego.

CONSIGLIERE VANZIN: Buona sera a tutti, buona sera anche all'architetto, agli architetti. Io non ho visto, non ho discusso come il nostro Capogruppo, però adesso è arrivata una parziale risposta, perché è stato fatto un intervento di studio del PUT che, da quello che ho capito dall'architetto che l'ha spiegato e che avrà fatto anche i vari rilievi, dice che per quanto riguarda le piste ciclabili non sono connesse tra di loro, ma soprattutto non riesco a capire le soluzioni, perché se noi abbiamo fatto un Piano del Traffico per spostare il traffico da via Roma a viale della Libertà, secondo me abbiamo speso dei soldi inutilmente, perché se queste sono le soluzioni non ne ho viste altre, io ripeto non ho guardato le tavole per cui vorrei che mi fosse spiegato se la soluzione per liberare il traffico da via Roma è quella di fare il senso unico, perché è una soluzione che fa un po' ridere, cioè fare un intervento, uno studio del PUT, spendere dei soldi per una soluzione del genere, perché per risolvere un problema del genere, a parere mio, ci devono essere degli interventi a breve termine e degli interventi a medio – lungo termine, che devono coinvolgere anche gli Enti superiori e i Comuni limitrofi. Non ho sentito parlare di niente di questo.

Io per esempio, dico, non so se l'architetto ha diciamo valutato o ha tenuto conto della possibilità di fare pressione sulla Regione per il tanto agognato sovrappasso sopra la rotonda del casello, perché prima sentivo il Sindaco che parlava appunto dell'autostrada Meolo, eccetera. Posso anche essere d'accordo che dieci anni fa uno la vedeva su un modo, adesso uno la vede su un altro. Rischia di fare la fine delle trivelle, perché delle trivelle in Italia, quelle che tirano fuori il gas, e su questo posso anche essere d'accordo. Però quel sovrappasso fino al 2007 era nel triennale delle opere della Regione, dopo come per incanto è sparito e probabilmente già da tempo avrebbe valso la pena di pressare la Regione per poter fare quel sovrappasso, perché quel sovrappasso là risulta, alla fine della fiera, molto più interessante, a mio parere e penso anche dei colleghi, del sovrappasso sopra all'ospedale, perché là abbiamo una zona industriale, una zona commerciale, abbiamo il casello, l'uscita e l'entrata del casello.

Per cui volevo appunto capire se l'unica soluzione che è stata trovata è quella di spostare di cento metri a nord il traffico di via Roma, perché mi sembra una soluzione abbastanza da poco, o se ci sono delle altre soluzioni a breve e medio – lungo termine.

CONSIGLIERE FREZZA: No, mi aggiungo anch'io, scusate, perché ovviamente io ero in una fase in cui chiedevamo alcune precisazioni, però condivido in pieno quello che ha detto il consigliere Vanzin. In riunione dei Capigruppo avevamo già anticipato la nostra contrarietà a un Piano al Traffico che ha solo un obiettivo locale su Silea, cioè siccome abbiamo sentito l'architetto e questa cosa ci è ben chiara, che il nostro problema non sono i cittadini di Silea ma è il traffico di attraversamento, ahimè, ha aggiunto una cosa su cui che fa riflettere, usando un termine molto interessante, che abbiamo anche una polarità commerciale e terziaria, cioè vuol dire che abbiamo anche inserito nel territorio comunale degli insediamenti che attirano ulteriormente traffico, ad esempio ovviamente l'area commerciale attorno al casello.

Allora la domanda che Vanzin pone, io la estendo anche oltre, cioè questi tre assi extra comunali che attraversano il territorio, anzi che delimitano il territorio di Lanzago e di Silea, giustamente escludono abbastanza le frazioni, vanno valutate in termini di progettualità futura, cioè non ne veniamo fuori se noi ragioniamo solo all'interno di questo triangolo, non ne veniamo fuori. Per cui, siccome la legislatura sta per finire, manca un mese e oggi ci proponete un Piano del Traffico e ce n'era già uno in un cassetto prima delle legislature precedenti, perché avevamo avuto modo di studiarlo e approfondirlo, il problema del traffico evidentemente richiede delle iniziative diverse, che non sono solo, con tutto il rispetto all'architetto che ha fatto ovviamente, siamo qui a dargli il nostro plauso, un'iniziativa tecnica

su degli orientamenti politici, cioè qui sono state descritte le ciclabili, il trasporto pubblico, le soste, la viabilità locale e alcune soluzioni tampone interne al Comune di Silea.

Allora la domanda è abbastanza chiara: il traffico che viene da Carbonera, da Villorba, da nord verso il casello e la Treviso Mare, dove va? Attraversa Silea. Qui bisogna fare, come è stato fatto, io ricordo nel breve periodo in cui ho fatto l'Assessore, delle Conferenze di Servizi con gli Enti ovviamente superiori e portare l'argomento all'attenzione, perché noi credo siamo uno dei pochi Comuni che non ha degli interventi di viabilità, leggi tangenziali, leggi strade che impediscano alle auto di finire nel centro e continuiamo ovviamente a cercare una soluzione all'interno di questo triangolo.

Allora, questo Piano del Traffico può essere interessante perché ci dà degli elementi, e ringraziamo, estremamente utili a confermare le nostre tesi, però ci aspettiamo da questa Amministrazione e ovviamente ci auguriamo di poter concorrere anche alla prossima Amministrazione, delle soluzioni che impediscano o riducano fortemente il traffico di attraversamento. Questo senso unico secondo noi creerà un sacco di disagi, l'impressione che abbiamo è questa, perché comunque creerà disagi ai cittadini di Silea e quelli che attraverseranno Silea per andare verso la Treviso Mare, leggi via Lanzago, via Treviso, continueranno ad attraversarle.

Quindi non è che con questo pezzettino di senso unico noi andiamo a monte del problema, siamo già a valle; siamo praticamente nella fase finale dell'attraversamento delle auto nel Comune e poi ci sono i temi giustamente della Treviso Mare intesa come futuro sviluppo, perché non abbiamo solo il traffico nelle giornate feriali, abbiamo anche in quelle festive dove tutto il nord, diciamo da Vicenza al nord trevigiano e quant'altro, addirittura chi vuole attraversare la Valsugana per scendere giù verso il mare, poi passa di qua. Quindi sono soluzioni che devono richiedere un punto di ragionamento e dei tavoli secondo noi più ampi. Ecco, qui non abbiamo sentito che la premessa è stata "abbiamo incontrato Autostrade, abbiamo incontrato la Regione, abbiamo incontrato la Provincia, abbiamo proposto, abbiamo proposto di fare una complanare all'autostrada o un qualcosa che da nord a sud aiuti la soluzione del traffico a Silea". Villorba l'ha fatto, altri Comuni hanno agito in questa direzione.

Ecco, quindi noi siamo fortemente, stiamo riflettendo e francamente siamo fortemente preoccupati, perché il tema del traffico a Silea è il tema principale e rimane tale, e non è con le ciclabili o con il 10%, ahimè, pochissimo, di trasporto pubblico, che risolviamo il pubblica, se poi pensiamo che per esempio il trasporto pubblico sulla scuola lo abbiamo anche tolto, quando invece poteva ridurre un bel po' di auto almeno in quelle fasce orarie.

Ecco, comunque queste sono delle prime riflessioni, ci aspettiamo un attimo delle risposte per poi fare anche una dichiarazione di voto su questo.

SINDACO CENDRON: Allora consigliere Vanzin, intanto le rispondo sul sovrappasso, perché è stato oggetto già di una disamina in un precedente Consiglio, perché appunto con la pianificazione della Chiari e forti il sovrappasso che era nel Piano delle Opere quinquennale della Regione, dopo il 2007, ovvero quando le condizioni anche per lo sviluppo delle Chiariforti erano stabilite, è sparito dalla programmazione regionale.

Le ho già detto più volte in sede di Consiglio che mi sono personalmente recata più volte dal Vice Presidente regionale De Berti, proprio per richiedere questo intervento, che non è nemmeno tra l'altro dalle analisi che sono state fatte in via successiva un intervento ottimale per la soluzione, perché rischia per un tratto di accelerare il traffico, per poi comunque non risolvere la situazione. La situazione di compromesso, perché ricordo che il costo di quell'intervento è all'incirca di 9 milioni di euro, con le opere complementari, l'Assessore, allora Assessore De Berti, ora Vice Presidente, mi ha detto con chiarezza che siccome la cifra per la viabilità regionale è all'incirca cinque volte questa cifra, la Regione Veneto non potrà mai più permettersi di ripristinare un tale tipo di intervento e la soluzione che è stata trovata è quella appunto della bretella di accesso diretto all'autostrada. Mi pare che anche questo concetto sia stato ribadito più volte, in questo Consiglio, bretella ecco appunto che è stata individuata anche nell'intervento che state vedendo ora proiettato, bretella che appunto permette un maggiore deflusso del traffico diretto al casello autostradale, non appunto impegnando la cosiddetta rotonda dell'Emisfero. Abbiamo appunto chiesto con forza, nei famosi tavoli di concertazione, anche in quelli che richiedevano il confronto nel tema del

Terraglio, nel cosiddetto Terraglio Est, appunto questa Amministrazione ha voluto essere nel tavolo di discussione, proprio per le conseguenze che anche il Terraglio Est e l'intervento proposto poteva avere sul traffico di Silea e abbiamo ottenuto da Veneto Strade il fatto che tra le opere complementari sia inserita questa bretella di raccordo, inserita nella programmazione non ancora finanziata.

Quindi l'intervento, i tavoli di lavoro con la Regione ci sono, però sono io la prima che lamenta una mancanza dell'organo sovraordinato, quindi l'organo regionale, di una programmazione che vede un lavoro a fianco dei Comuni, perché se tutti i Comuni dell'asta lungo la Treviso Mare hanno posto un problema sul futuro della Treviso Mare e del famoso project financing che sembra sbloccato, ma in realtà non lo è ancora, cioè vuol dire che un dialogo con i Comuni manca. Quindi sono io la prima a dire che abbiamo un problema di un Ente che sembra non decidere, in tempi comunque di risorse scarse per tutti, l'unico segnale è quello del cosiddetto "bando sulla sicurezza stradale", determinato dalla Legge 39/1991, che permette il cofinanziamento ai Comuni al 50% con la Regione Veneto di interventi che vedono proprio operare su strade regionali e quindi i Comuni comunque sulle strade regionali intervengono finanziando il 50%. Anche qui farei una riflessione, perché il Comune che ha bisogno di fare interventi sulle proprie strade, sulle proprie strade comunali, deve investire su una strada regionale al 50%? Bene, ci adeguiamo anche a questo e proponiamo con forza quella che è la rotonda all'incrocio tra la Strada Regionale 53 e via Callalta, verso Lanzago. Siamo rientrati in graduatoria e ora partiremo con l'intervento, entro il mese di maggio avremo l'affidamento lavori e ci sarà la rotatoria che risolve anche lì un grosso problema di sicurezza, di viabilità, proprio nella Strada Regionale.

Però stiamo intervenendo con 350 mila euro, su un intervento da 700 mila. Quindi lo pongo io il problema del fatto che non ci sia un dialogo con gli Enti sovraordinati. Altra osservazione sul fatto che il Piano Urbano del Traffico è appunto il Piano Urbano del Traffico e quindi vede la classificazione degli interventi e delle strade sul nostro tessuto urbano che, l'ha detto anche il Vice Sindaco Canzian, vede l'assetto viario di Silea come dipendente dalla volontà di Enti superiori, quali la Regione Veneto. Questa è la necessaria premessa da fare, quando ragioniamo di viabilità, nel nostro territorio.

Il Piano Urbano del Traffico ha appunto carattere pianificatorio, vuol dire che va ad individuare una serie di possibili interventi, che possono avere delle azioni per calmierare velocità, il traffico, la viabilità e l'invito che io vi faccio è: siccome questa è l'adozione del Piano Urbano del Traffico e adesso il Piano sarà oggetto di pubblicazione, quindi per trenta giorni, se avete delle migliorie da proporre, nei prossimi trenta giorni successivi alla pubblicazione potrà essere oggetto di osservazioni e quindi vi invito a presentare le vostre osservazioni in quella sede. Prego, prego consigliere Vanzin. Dichiarazione di voto?

CONSIGLIERE VANZIN: No. Allora, prendo atto del fatto che il famoso sovrappasso era nel quinquennale delle opere della Regione, a un certo punto è sparito. Ma io, a me può sorgere qualche dubbio che chiaramente, se va il Comune di Silea, forse dicono: va beh, sei il Comune di Silea; se però il Comune di Silea fa massa critica con Roncade, con San Biagio, eccetera, forse ha più potenza nel poter intervenire.

Ricordo giustamente che sulla convenzione di Chiariforti, l'allora Amministrazione aveva messo un milione e mezzo per la progettazione per partecipare con quel sovrappasso, perché già al tempo il problema c'era, e parliamo di diciassette anni fa. Nel tempo non può che essersi aggravata la storia, però sicuramente non può essersi migliorata. Probabilmente con il Terraglio Est, a mio parere, forse qualcosa migliorerà, perché chi per esempio va a Preganziol, chi per esempio va a Treviso, invece di uscire a Treviso Sud magari esce sulla tangenziale e va a Treviso. Questa potrebbe essere un'idea attuabile.

È chiaro comunque che per risolvere il problema, lei dice Piano Urbano del Traffico, è il Piano Urbano del paese. Sono d'accordo con lei, però per risolvere i problemi dobbiamo andare in extra urbano. Per cui mi aspettavo che ci fossero delle soluzioni sull'extra urbano, perché come dico muovere, spostare la viabilità da via Roma a via Martiri della Libertà o la via del Municipio, via Creta, eccetera, non risolverà sicuramente nessun problema. A meno che il Comune non decida, come abbiamo proposto noi parecchie volte, di fare una ZTL: passano solo i residenti e allora questo, e qua lo dico e spero che la registrazione funzioni, questo potrebbe portare anche gli Enti superiori a trovare la Treviso Mare intasata, esagero,

fino a San Giuseppe, perché dentro a Silea in determinate ore entrano solo i residenti di Silea.

Io soluzioni non ne vedo tante altre, allora si va a parlare, si parla con la Regione e dopo si mette in atto una cosa di questo genere, con le forme e tutto chiaramente da verificare eccetera, però questa è la soluzione, perché se noi prendiamo le macchine da via Roma e le spostiamo in viale della Libertà, non abbiamo risolto niente, non abbiamo risolto niente. Forse incasiniamo ancora di più il discorso, perché dopo ci troviamo sull'incrocio davanti al cimitero, da girare sull'incrocio in via Creta con la rotatoria nuova che probabilmente anche quella farà un po' di coda, per cui non risolviamo niente e lasciamo le cose così come stanno, ci mangiamo le macchine, la coda ferma, vita natural durante. Bisogna prendere delle decisioni anche pesanti, anche pesanti. Questo è il mio e penso anche dei colleghi punto di vista.

CONSIGLIERE FREZZA: No, scusate, abbiamo fatto un ragionamento analogo, architetto, mi faccia mente locale, sulla gestione delle acque, giusto? Come si chiama il Piano che abbiamo adottato? Il Piano delle Acque. Cioè anche lì, non per voler eccedere, però anche lì ci avete proposto un piano solo relativo a Silea, come se il Sile e il Melman nascessero qua. Allora, per comparazione il ragionamento che noi vi chiediamo e come opposizione, quindi rappresentando i cittadini vi invitiamo a fare. E poi Sindaco, il discorso che faremo le osservazioni, ma nessun problema, le fanno i cittadini, possiamo farle anche noi come cittadini, però il Consiglio comunale ha un'altra funzione, che è quella di un confronto politico, perché sembrate voler evitare il confronto politico, cioè dite: ci sono le osservazioni, fate le osservazioni. Allora facciamo a meno di fare il Consiglio, cioè il Consiglio è fatto per presentare le cose e dibatterne, perché per fortuna non siamo in un sistema monarchico in cui qualcuno decide e gli altri devono mandarla giù, siamo in un sistema di democrazia in cui i giochi delle parti hanno una loro valenza e la maturità politica, ce lo siamo già detti più volte, è anche quella di riflettere e di ascoltare. Allora nel Piano delle Acque abbiamo fatto un po' lo stesso ragionamento: non ci occupiamo degli assi fluviali principali perché non riguardano noi, riguardano il Consorzio, riguardano, eccetera, eccetera.

Ma in ogni caso l'impatto, torniamo al traffico, che il traffico di Silea ha, è al 90%, ce l'ha fatto capire l'architetto ma lo sapevamo già, il traffico di attraversamento, in più questa polarità di attrazione che evitiamo di creare ulteriormente, perché sennò non ne andiamo più fuori da qua, e questo ce lo siamo già detti.

Allora ha ragione Vanzin, io lo rinforzo e lo faremo anche in dichiarazione di voto, cioè questa forza che dobbiamo individuare di andare dagli Enti superiori non è solo di chiedere "ascoltateci", ma è di far capire con tutti gli strumenti possibili, anche quello delle ZTL, che la situazione del traffico sull'impatto della qualità della vita dei cittadini e dello smog che questa determina, è ormai superata e servono soluzioni drastiche, non il senso unico di 600 metri su via Roma, perché non serve a niente quello. Ecco, quindi studiare delle soluzioni perché il traffico si sposti dalla viabilità interna a quella esterna, anche con assi viari nuovi, che sappiamo non terminano, non nascono e terminano in una legislatura, ma è compito della politica avere una visione anche a lunga distanza.

Quindi il Piano del Traffico deve avere un capitolo preponderante su questi confronti e su queste prospettive, sennò fra dieci anni saremo qui a discuterne che non sarà che peggiorata la situazione e non avremo contribuito a trovare altre soluzioni. Quindi il tema è questo: uscire dal guscio del Comune e capire che il problema è un altro.

SINDACO CENDRON: Consigliere Frezza, sa a che cosa ci serve il Piano del Traffico Urbano, che è relativo al centro abitato? Ci serve a far emergere quelle criticità che poi ci portano con uno strumento approvato, adottato, soggetto a pubblicazione, soggetto a osservazioni e poi approvato, ad andare esattamente in Regione a esporre quelle che sono le criticità.

CONSIGLIERE FREZZA: Sì, ma qui non abbiamo visto le domande specifiche da fare agli Enti.

SINDACO CENDRON: Però Consigliere cioè lei sbaglia oggetto, nel senso che se parliamo del Piano Urbano del Traffico è il Piano Urbano del Traffico, che è relativo al perimetro del Comune di Silea e sugli interventi nel centro abitato, cioè poi questo se abbiamo...

CONSIGLIERE FREZZA: No Sindaco, non siamo d'accordo.

SINDACO CENDRON: Non siamo d'accordo, ma utilizziamo in maniera...

CONSIGLIERE FREZZA: No, punto, perché vedete le cose con degli occhiali evidentemente a scarso ingrandimento. Guardate qua, il problema è là.

SINDACO CENDRON: No, non confonda le acque, nel senso che noi utilizziamo gli strumenti che abbiamo a disposizione per giungere all'obiettivo, che è quello di andare a discutere anche con gli Enti, correttamente con gli Enti superiori, perché voglio dire se non abbiamo questo percorso fatto e completato non possiamo andare a discutere con la Regione Veneto, perché è la Regione Veneto l'oggetto della discussione, perché è l'Ente sovraordinato che ha le strade che sono nel nostro Comune, che impattano sulla situazione della viabilità interna. Quindi noi utilizziamo questo strumento in maniera corretta.

VICE SINDACO CANZIAN: Io vorrei, se posso, aggiungere solo una cosa a quello che ha già detto il Sindaco. Ma il Piano del Traffico, vorrei sottolineare, non è a contenuto libero, è a contenuto vincolato; è una direttiva ministeriale che lo norma e lo definisce, anche nel suo perimetro e ha ad oggetto preciso le Piano del Traffico all'interno del centro abitato. È questo quello che dice la norma, quindi non possiamo, sennò snaturiamo il contenuto del Piano stesso.

CONSIGLIERE FREZZA: Assessore, non siamo in un ambiente giuridico o da un Tribunale, cioè qui siamo in un ambito politico.

VICE SINDACO CANZIAN: Ma cosa c'entra?

CONSIGLIERE FREZZA: In cui parliamo di politica, okay?

VICE SINDACO CANZIAN: Sì, ma...

CONSIGLIERE FREZZA: Perché non siamo da un'altra parte, siamo qua.

VICE SINDACO CANZIAN: Sì, ma sono le norme che disciplinano le cose.

CONSIGLIERE FREZZA: Allora il tema è che se le norme prevedono che il Piano del Traffico abbia una certa cornice, avete detto in premessa che non siamo obbligati a farlo.

VICE SINDACO CANZIAN: Esatto, esatto.

CONSIGLIERE FREZZA: Allora c'è una contraddizione nei termini, perché se lo facciamo...

VICE SINDACO CANZIAN: No, ma è una scelta.

CONSIGLIERE FREZZA: Se lo facciamo per risolvere i problemi veri, facciamolo con quello che abbiamo detto anche noi.

VICE SINDACO CANZIAN: No, ma allora è una discussione sul traffico.

CONSIGLIERE FREZZA: Se lo fate perché la norma prevede di richiuderlo in una cornice che tanto soluzioni non ne determina, salvo il senso unico di via Roma, perché è l'unica soluzione diversa alla situazione attuale, francamente questo ragionamento...

VICE SINDACO CANZIAN: Non è così, ci sono varie soluzioni.

CONSIGLIERE FREZZA: Questo ragionamento è viziato, perché non porta da nessuna parte.

VICE SINDACO CANZIAN: No, non è viziato.

CONSIGLIERE FREZZA: Certo.

VICE SINDACO CANZIAN: Perché se io mi adotto di uno strumento deve essere... non è una discussione sul traffico.

CONSIGLIERE FREZZA: Ma vi adattate, ma per quale obiettivo?

VICE SINDACO CANZIAN: Per avere una mappatura e per avere uno strumento urbano, per capire come posso intervenire sulla viabilità del mio territorio, cioè noi non possiamo...

CONSIGLIERE FREZZA: Infatti non interveniamo così, non interveniamo.

VICE SINDACO CANZIAN: Ma no, ma non è vero, ma non è vero. Questo è un esempio, ma ce ne sono anche altri se lei lo ha letto il Piano del Traffico. Ma a prescindere da questo, ribadisco, se io adotto un Piano del Traffico deve essere fatto con i perimetri normativi; diversamente, non è un Piano del Traffico.

SINDACO CENDRON: Bene.

CONSIGLIERE FREZZA: Ribadisco, non siamo obbligati a adottarlo.

SINDACO CENDRON: Sì, tra l'altro appunto...

CONSIGLIERE SCOMPARIN: Scusi, il punto all'ordine del giorno è chiaro?

SINDACO CENDRON: Certo.

CONSIGLIERE SCOMPARIN: Il punto all'ordine del giorno è il Piano del Traffico, non possiamo stare qui a discutere ogni volta di tutto e niente.

SINDACO CENDRON: È chiaro, ma non per tutti. Ecco, quindi siccome l'oggetto è appunto il Piano del Traffico, ci dotiamo di questo strumento che sarà poi soggetto a osservazioni e attendiamo le vostre osservazioni, ripeto, nel modo e nella sede congrua, e andremo poi a raccogliere quelle che sono le osservazioni per portarle anche agli organi sovraordinati, seguendo un percorso stabilito che non esula poi dal confronto politico.

Bene, se ci sono dichiarazioni di voto?

CONSIGLIERE FREZZA: Ma scusi, scusi, no, non dichiarazione di voto. Allora, mi collego a quello che diceva il... perché voi avete sempre fretta di andare avanti, quando la discussione deve essere fatta nella sede del Consiglio comunale. Allora voi, in partenza, avete dichiarato in modo chiaro che non c'è obbligatorietà da parte del Comune di Silea, essendo sotto i 30 mila abitanti, di adottare il Piano.

Allora io dico che se viene fatto un Piano del Traffico, certo che è un piano urbano, però per fare quell'operazione di spostare quel senso unico là bastava l'operaio del Comune per capirlo, non serviva fare un Piano Urbano del Traffico. Bisognava, secondo noi, che il Piano Urbano del Traffico avesse delle soluzioni anche, anche extra urbane, per dire che per levare le macchine dal centro di Silea bisogna fare qualcosa che risulta fuori dal centro di Silea. Allora qualcuno, avendo fatto questo tipo di schema, aveva la possibilità di parlare anche con i Comuni contermini, perché soluzioni da questo Piano Urbano del Traffico, che sarà costato una cifra "x", non ne sono arrivate. Quali soluzioni avete trovato? Quella di fare

il senso unico? Non è una soluzione per risolvere il problema del traffico in centro a Silea, okay? Almeno bisognava, secondo me, dire: per risolvere quel problema, bisogna fare un pezzo di strada che va da qua a qua, allora quella era una soluzione e dopo questo pezzo di strada andava proposto, chiaramente con i tempi dovuti eccetera, ai Comuni contermini interessati, alla Regione, eccetera. Ma noi andiamo in Regione adesso a dire cosa? Che per risolvere il problema abbiamo spostato il senso unico, abbiamo fatto il senso unico e spostato il traffico di cento metri? Non mi sembra proprio il caso.

SINDACO CENDRON: Allora consigliere Vanzin, io non so se lei abbia analizzato la documentazione, però ci sono chiaramente degli altri interventi. Adesso vi siete focalizzati sul senso unico, ma ci sono tutta una serie di interventi sulla viabilità che prevedono il decongestionamento della rete stradale, una serie di rotatorie, una serie di sistemazione delle intersezioni e anche un'ipotesi di collegamento a nord est di Silea, che eventualmente vi sono sfuggite.

CONSIGLIERE FREZZA: No, no, le abbiamo colte ma sono francamente poco incisive sul traffico di Silea centro, punto. Le abbiamo colte, perché la viabilità interna nella zona di via Lanzaghe, dove ci sono dei sensi unici, l'abbiamo studiata, però non cambia niente di fatto. Cambierà un minimo il vantaggio per i residenti di entrare e uscire da quelle aree. Il problema è il traffico di attraversamento, punto e a capo. Quindi queste opere qua non incidono per niente su quel traffico e l'unica soluzione che ci è stata presentata in riunione dei Capigruppo e che oggi abbiamo risentito è che, a fronte dei due terzi di auto che vanno in direzione nord – sud, diciamo, dal centro verso l'Emisfero, si è deciso di interrompere quel flusso e di spostarlo sulla Treviso Mare. Punto, questo è il nodo, non ce ne sono altri, perché sull'aspetto della viabilità di attraversamento altri nodi cruciali non ce ne sono qui. È inutile che vogliamo darci le pennellate sopra come gli impressionisti, "no ghe xe".

SINDACO CENDRON: Bene, allora ripeto che attendiamo le vostre osservazioni e anche con delle proposte concrete.

CONSIGLIERE FREZZA: Ma anche qua, attendiamo, ma noi le faremo, ma non potete, ha ragione Vanzin, cioè al di là che siamo al penultimo Consiglio, si discute di queste robe.

SINDACO CENDRON: No, però scusi, questo non è un botta e risposta.

CONSIGLIERE SCOMPARIN: Qua non si può discutere di quello che è all'ordine del giorno.

SINDACO CENDRON: Non è un botta e risposta.

CONSIGLIERE FREZZA: Cos'è, Scomparin?

CONSIGLIERE SCOMPARIN: Si sta discutendo di... non si può discutere di quello che non è all'ordine del giorno. Non è che ci sia tutto...

CONSIGLIERE FREZZA: Ma lei è tutta la sera che ha un non verbale di disgusto verso i nostri interventi.

CONSIGLIERE SCOMPARIN: Certo, perché ogni volta per ogni punto...

CONSIGLIERE FREZZA: Ma faccia a meno di venire al Consiglio, se non le piace sentire l'opposizione che parla di politica.

CONSIGLIERE SCOMPARIN: No, per ogni punto parliamo di tutto e niente.

CONSIGLIERE FREZZA: Faccia a meno di venire in Consiglio.

CONSIGLIERE SCOMPARIN: Parliamo a caso, parliamo a caso di politica.

CONSIGLIERE FREZZA: Perché è tutta la sera che lei ha un evidente non verbale di disgusto su quello che diciamo.

CONSIGLIERE SCOMPARIN: Certo, certo.

CONSIGLIERE FREZZA: E questo non è rispettoso del nostro ruolo e chiedo al Sindaco di richiamarla alle sue funzioni di rispetto.

CONSIGLIERE SCOMPARIN: Parlare di tutto e di niente, non parliamo di rispetto perché...

SINDACO CENDRON: No, richiamo anche lei, perché questo non è un botta e risposta tra Consiglieri. Siamo in un Consiglio comunale e ci sono delle regole precise. Se volete indire un ordine del giorno, portando a un punto la situazione della viabilità di Silea, parlando in generale, quindi confrontandoci su temi di ordine vario, bene, fate questa proposta. Ora stiamo discutendo il Piano Urbano del Traffico e cerchiamo di attenerci alla materia e mi pare che l'abbiamo discussa anche oltre il perimetro. Adesso vi inviterei a fare la vostra dichiarazione di voto.

CONSIGLIERE COGO: Volevo chiedere, il traffico che va, che passa per il centro di Silea, se sappiamo se c'è scritto, magari da sapere insieme i dati che aveva chiesto del passaggio delle macchine, in che percentuale si fermano all'Emisfero e in che percentuale invece prendono il casello autostradale. Sì, non mi servono dati al centesimo, l'idea.

ARCHITETTO VANIN: Sì, diciamo che queste informazioni ve le facciamo avere tramite l'ufficio andando a riguardarci i numeri di tutti i rilievi che abbiamo fatto. Quindi magari ce li teniamo a memoria e ce li annotiamo, e poi facciamo tutti i dovuti passaggi.

CONSIGLIERE FREZZA: Comunque architetto, in attesa dei numeri che per carità ci darete, anch'io ho l'impressione, ed è la domanda del consigliere Cogo, che un certo numero di auto transitino a Silea per recarsi al centro commerciale, in termini di attraversamento, questa misura è importante.

SINDACO CENDRON: Bene, consigliere Frezza ha già fatto dichiarazione di voto?

CONSIGLIERE FREZZA: No, no, va bene, noi ovviamente è un Piano in adozione, ci asteniamo, pur non vedendo, come ormai avrete ampiamente capito, le premesse, al di là di quello che i cittadini e anche noi diremo, di una completezza sulla risposta del traffico a Silea, che – e mi fa piacere ritornare sull'argomento perché sia registrato a verbale – che rimane secondo noi, e questo sarà ovviamente oggetto in campagna elettorale di forti approfondimenti, uno o se non il principale problema di questo Comune. Quindi è per quello che noi ci siamo in questa serata volentieri confrontati e abbiamo credo anche, come nelle altre occasioni, sollevato dei dubbi e delle riflessioni che nelle menti allenate della politica dovrebbero lasciare il segno. Quindi, con questa dichiarazione di voto, noi ci asteniamo, ma questo Piano comunque non ci convince proprio per nulla nelle sue premesse, perché non si estende all'apertura del confronto con Comuni limitrofi, con la Provincia, con la Regione e con le Autostrade, che a nostro parere diventa fondamentale.

SINDACO CENDRON: Prego, dichiarazione di voto? Consigliere Cenedese.

CONSIGLIERE CENEDESE: Allora, avevo cercato di ascoltare con attenzione gli interventi che si sono susseguiti e devo dire che li ho trovati anche in un certo modo irrispettosi, prima di tutto nei confronti dei professionisti che hanno redatto il Piano, perché è evidente che se noi abbiamo scelto di in qualche modo arrivare all'adozione di un Piano è perché c'è una certa sensibilità sull'argomento e quindi che deriva dalla consapevolezza che il problema del

traffico è il problema di Silea e quindi le menti non è che dovete ricordarcelo come minoranza; lo sappiamo benissimo, credo che sia sotto gli occhi di tutti.

Però credo che vada ribadito e che rimanga anche questo a verbale, che qua siamo per adottare atti nel rispetto di quelle che sono le norme di legge e dei principi anche di competenza e vorrei ricordare che credo almeno in un paio di occasioni, non mi ricordo adesso le delibere a memoria, però parlando a proposito di certe interrogazioni, più e più volte il nostro Sindaco ha ricordato i vari momenti di interlocuzione con gli organi preposti che sono, come si diceva prima, da un lato la Provincia, da un lato la Regione primariamente per tutti gli aspetti che attengono alle strade, tipo la Treviso Mare, il casello eccetera, ma anche la Provincia di Treviso, perché anche la viabilità è una delle competenze. Quindi, francamente, credo che dovremmo essere anche... cioè dire che questo Piano è "fuffa" lo trovo veramente offensivo, perché credo che invece l'intenzione del Consiglio sia quella di dotarsi semplicemente di uno strumento che va, che è supportato, perché è stato redatto evidentemente da delle analisi che sono iniziate nel 2016 e poi sono proseguite, mi dispiace che i tecnici non abbiano qua i dati ma credo che insomma se ci fosse stato li forniranno, in ogni caso io credo che ci si basi su delle analisi e su dei metodi che sono scientifici e non su quelle che sono ipotesi da bar, cioè dire che anche l'operaio del Comune sarebbe stato in grado di ideare un senso unico, sono chiacchiere da bar, okay? Credo che il nostro ruolo di Consiglieri, e certamente non ci vogliamo sottrarre al dibattito, sarebbe ed è doverosamente quello di basarci su dei dati.

Facciamo parte di un'autorità urbana, abbiamo messo i sensori per rilevare anche i dati dell'inquinamento che deriva dal traffico, quindi non credo che si possa dire che siamo dormienti. Quello che invece con forza io posso concordare con voi è che non deve mai mancare l'interlocuzione soprattutto con la Regione, ma mi piacerebbe, casomai ne parleremo in occasione di un altro Consiglio, tirare fuori tutte le delibere in cui il nostro Sindaco ha detto e riferito di quante volte è stata a parlare in Regione e certamente non da sola, perché anche il tavolo sulla Treviso Mare ha visto coinvolti il nostro Comune insieme a Roncade, per esempio, e ad altri che sono lungo l'asta della Treviso Mare, più e più volte a sollevare problemi. Se poi pensiamo anche a quelli che sono i riflessi del traffico sull'inquinamento, sarebbe interessante capire come mai per esempio la Regione Veneto non ha adottato delle ordinanze che impongono le domeniche ecologiche o le settimane ecologiche a livello regionale e invece lasciano all'arbitrio e alla discrezionalità di ogni singola Amministrazione dotarsi di questi strumenti, così Carbonera fa la domenica ecologica il 22, mentre Silea la fa il 29 e Roncade.

Quindi mi piacerebbe semplicemente ricordare che siamo qua per cercare di adottare degli strumenti, io credo e penso che insomma dobbiamo fidarci dei tecnici e quindi rigetto nel modo più assoluto che questo Piano sia redatto con i piedi, perché lo ritengo molto offensivo e voglio fidarmi. Ci sono dei tecnici che sono competenti, pagati da noi, non so dirvi quanto ma insomma respingo queste, anche solo insinuare che siano fatti in modo parziale. Credo che ci sia una questione di rispetto e quello che diceva prima il Vice Sindaco, rispetto anche all'Ambito, noi certamente non possiamo, nessuno si sottrae al dialogo con i Comuni contermini, con gli altri organi, però certamente non possiamo andare a normare ambiti che vanno oltre quello comunale. Grazie.

CONSIGLIERE VANZIN: Allora, mi sento chiamato in causa.

SINDACO CENDRON: Sì, ma ripeto non è un dibattito, non è una pallina di ping pong.

CONSIGLIERE VANZIN: No, devo rispondere. Sindaco, devo rispondere.

SINDACO CENDRON: Eh no, deve.

CONSIGLIERE VANZIN: Allora, io non ho denigrato nessuno. Io ho solo detto...

SINDACO CENDRON: Fa una dichiarazione di voto?

CONSIGLIERE VANZIN: L'ha già fatta il mio collega.

SINDACO CENDRON: Perfetto, allora basta.

CONSIGLIERE VANZIN: Se io non ho denigrato nessuno e chiaramente accetto il lavoro che è stato fatto, se però le soluzioni sono quelle che sono uscite non sono sufficienti per risolvere nessun problema, questo è il discorso, cioè è stato fatto un lavoro parziale. Dovevano, secondo me, dovevano uscire anche le soluzioni extra comunali e dopo chiaramente si andava a parlare con l'extra comunale.

SINDACO CENDRON: Scusi consigliere Vanzin, forse non ha capito l'oggetto della discussione, cioè continuo a ricordarglielo. Bene, io direi allora che le dichiarazioni di voto sono già state fatte.

INTERVENTO: No, scusi, un ultimo appunto.

SINDACO CENDRON: No, scusi Consigliere.

CONSIGLIERE FREZZA No, per un plauso al progettista che ha fatto il lavoro. Qui, e l'abbiamo ribadito anche in altre occasioni, loro, l'architetto Cendron e l'architetto Vanin, sono dei tecnici, qualcuno l'ha citato, mi pare Antonella, pagati dal Comune, a cui viene dato un mandato, perché non è che vengono a venderci, con tutto il rispetto, un prodotto, siamo noi che glielo chiediamo. Allora, le nostre determinazioni in questa sede politica, Antonella, non sono assolutamente offensive o denigratorie di un lavoro, che è stato presentato e rimane tecnico, ma il livello su cui verte la discussione è politico ed è la politica che dà il mandato ai tecnici. Su questo noi abbiamo discusso.

Quindi all'architetto, allo studio che rappresenta e a tutto il lavoro pesante che loro hanno fatto, come faccio io nel mio lavoro, chapeau, come dicono i francesi, grande rispetto e noi non mettiamo in discussione questo. Diciamo però che se l'orientamento politico è di aspettarci un prodotto o una soluzione, è su questo che noi non abbiamo coincidenza di visione, non di certo su quello che l'architetto ha fatto, salvo i numeri che ci verranno forniti per avere maggiore coerenza su alcune riflessioni che stiamo facendo. Quindi se è passato architetto questo messaggio, io le chiedo scusa da parte dell'opposizione, non è questo che noi volevamo assolutamente dire e fare, ma il confronto è esclusivamente sul piano tecnico... scusate, sul piano politico ed è un ulteriore, perché era con noi anche ieri sera Denis Cendron, è sempre iper disponibile e va tutta la nostra gratitudine e riconoscenza per il suo lavoro.

SINDACO CENDRON: Bene, quello che abbiamo desunto è che non è ancora chiaro per voi quale sia l'oggetto della delibera e anche della discussione, perché deve seguire anche quello che è il perimetro, invece continuiamo a trascendere il Piano.

Ringraziando anch'io i tecnici che sono intervenuti, quindi l'architetto Vanin e l'architetto Cendron, vi ringrazio anche per la pazienza di assistere alla discussione e andrei all'approvazione dell'adozione del Piano Urbano del Traffico.

Quanti sono favorevoli?

Quanti si astengono?

Nessun contrario? Bene.

Quindi adesso la delibera sarà oggetto di pubblicazione per trenta giorni e, dopo la pubblicazione, si aprirà la fase delle osservazioni.

Probabilmente avete già condiviso in Capigruppo il fatto che la proposta 5 e 6 all'ordine del giorno, che riguarda la cosiddetta "finanza di progetto" per la realizzazione dei lavori di riqualificazione della rete di illuminazione pubblica e anche la collegata proposta all'ordine del giorno numero 6, salta, proprio perché credo manchi un parere del Revisore e quindi sarà oggetto del prossimo Consiglio comunale.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- l'Amministrazione Comunale di Silea, intende perseguire, in materia di mobilità urbana, ogni attività volta a migliorare la qualità della vita e della salute dei suoi cittadini, nella convinzione che la protezione dell'ambiente e lo sviluppo della mobilità sostenibile, siano elementi prioritari ed essenziali ai fini del miglioramento complessivo del territorio comunale;

Dato atto che:

- l'art. 36 del D.Lgs. 285/92 "Nuovo Codice della Strada" prevede l'obbligo dell'adozione del Piano Urbano del Traffico per tutti i Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti (comma 1) o per i comuni con popolazione residente inferiore a 30.000 abitanti che registrano una particolare affluenza turistica o siano interessati da rilevanti fenomeni di pendolarismo o presentino rilevanti problemi derivanti da congestione della circolazione stradale (comma 2);
- il Comune di Silea, pur non rientrando tra quelli che sono obbligati a predisporre il PUT, ha ritenuto tuttavia necessaria per la propria azione amministrativa dotarsi di uno strumento di pianificazione del traffico per poter affrontare un tema fondamentale anche per la vita di un centro di non grandi dimensioni, che tuttavia è interessato dalla presenza di rilevanti infrastrutture stradali e da notevoli flussi di traffico;
- il Piano Urbano del Traffico è predisposto nel rispetto delle "*Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*" emesse in data 12/04/1995 dal Ministero dei Lavori Pubblici e pubblicate nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.146 del 24-06-1995 - Suppl. Ordinario n. 77;
- l'art. 4.1 delle Direttive Ministeriali del 12/04/1995, definisce che il 1° livello di progettazione è quello del Piano generale del traffico urbano (PGTU), inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico, sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del PGTU).
- l'art. 5.8 delle Direttive Ministeriali del 12/04/1995, stabilisce, fra l'altro, l'iter procedurale da seguire per il perfezionamento dell'adozione del P.U.T.;

Preso atto che con Determinazione n. 494 del 16/08/2016 è stato dato incarico allo Studio MATE di redazione del Piano urbano del traffico;

Visti gli elaborati di analisi del Piano Urbano del Traffico redatti dallo Studio MATE Engineering con sede operativa in Via Treviso, 18 – San Vendemmiato, a firma del Dott. Raffaele Gerometta, pianificatore territoriale, depositati all'ufficio protocollo comunale in data 13 febbraio 2017 al n. 2504 e costituiti da:

- Tav. 1 - Inquadramento territoriale e urbanistico scala 1:20.000;
- Tav. 2 - Distribuzione della popolazione e degli addetti scala 1:10.000;
- Tav. 3 - Attrattori/generatori di traffico scala 1:10.000;
- Tav. 4 - Dotazione di marciapiedi scala 1:5.000;
- Tav. 5 - Rete dei percorsi ciclabili scala 1:5.000;

- Tav. 6 - La rete del trasporto pubblico scala 1:5000;
- Tav. 7 - Classificazione funzionale delle strade scala 1:5.000;
- Tav. 8 - Assetto circolatorio scala 1:5.000,
- Tav. 9 - Localizzazione parcheggi e aree di sosta scala 1:5.000;
- Tav. 10 - Flussi veicolari dell'ora di punta scala 1:5.000;
- Tav. 11 - Sintesi delle criticità sala 1:5.000;
- Relazione - Fase di analisi.

Constatato che:

- La redazione del PUT è stata preceduta da una fase di analisi nell'ambito della quale sono state effettuate delle interviste a campione su automobilisti e popolazione al fine di creare un modello aderente la realtà, finalizzato alla valutazione di più ipotesi di riorganizzazione del sistema della mobilità comunale;
- alla fase di analisi è seguita quella di studio e approfondimento che ha consentito all'Amministrazione di orientare le scelte progettuali selezionando quelle ritenute essenziali, anche attraverso lo svolgimento di diversi incontri con tecnici qualificati, per riorganizzare e razionalizzare il sistema complessivo della mobilità di Silea;

Dato atto che:

- sulla base di quanto emerso con l'elaborazione del P.G.T.U., la mobilità di Silea è influenzata in maniera rilevante da elementi viari che esulano la competenza Comunale, ovvero il casello di Treviso Sud dell'autostrada A27 e le due arterie Regionali quali la SR 89 (Treviso Mare) e la SR. 53. Di conseguenza gli interventi che si possono proporre per migliorare l'assetto viario di Silea dipendono comunque sempre anche dalla volontà di Enti superiori quali la Regione Veneto;
- il traffico veicolare che interessa Silea e in particolare quello di attraversamento, che rappresenta la quota maggiore, è fortemente influenzato dalle scelte insediative effettuate al di fuori del territorio comunale, risultando quindi difficile mitigarne gli effetti esclusivamente con interventi a livello locale.

Preso atto quindi che l'assetto viario di Silea dipende comunque anche dalle scelte strategiche di Enti superiori quali la Regione Veneto e dalle decisioni a livello urbanistico e viabilistico poste in essere sul proprio territorio dai Comuni limitrofi;

Visti quindi gli elaborati di progetto del Piano Urbano del Traffico redatti dallo Studio MATE Engineering con sede operativa in Via Treviso, 18 – San Vendemmiano, a firma del Dott. Raffaele Gerometta, pianificatore territoriale, depositato all'ufficio protocollo comunale in data 22 dicembre 2021 al n. 6100, aggiornati in data 24 gennaio 2022 al n. 1337 e infine sostituiti in data 16 febbraio 2022 al n. 3035, costituiti da:

- Relazione - Fase di progetto
- Tav. 1.1 - Classificazione della rete stradale scala 1:5.000;
- Tav. 1.2 - Classificazione della rete stradale scala 1:5.000;
- Tav. 2.1 - Mobilità pedonale scala 1:5.000;
- Tav. 2.2 - Mobilità pedonale scala 1:5.000;
- Tav. 3.1 - Mobilità ciclabile scala 1:5.000;

- Tav. 3.2 - Mobilità ciclabile scala 1:5.000;
- Tav. 4.1 - trasporto pubblico scala 1:5.000;
- Tav. 4.2 - trasporto pubblico scala 1:5.000;
- Tav. 5.1 - Assetto circolatorio;
- Tav. 5.2 - Assetto circolatorio;
- Tav. 6.1 - Interventi sulla viabilità scala 1:5.000;
- Tav. 6.2 - Interventi sulla viabilità scala 1:5.000;
- Tav. 7.1 - Sosta scala 1:5.000;
- Tav. 7.2 - Sosta scala 1:5.000.

Valutato che il Piano Urbano del Traffico, attraverso l'introduzione di numerose strategie consolidate nell'ambito della pianificazione dei trasporti e della progettazione infrastrutturale, è volto prioritariamente al conseguimento dei seguenti obiettivi:

- miglioramento della sicurezza stradale con riduzione dell'incidentalità;
- miglioramento delle attuali condizioni della circolazione stradale sia negli aspetti dinamici (rotatorie, sensi unici, percorsi ciclo-pedonali), che negli aspetti statici (sosta, pedonalizzazioni, etc);
- maggior garanzia alla sicurezza della circolazione stradale delle categorie di utenti deboli quali pedoni e ciclisti al fine di incentivare l'utilizzo di tali mezzi in alternativa alle auto;
- miglioramento generale della qualità della vita del territorio comunale con attenzione alla qualità dell'aria e alla riduzione dell'inquinamento acustico.

Rilevata la propria competenza in merito, ai sensi dell'art. 42 del D.Lgs. 267/2000;

Acquisito il parere tecnico favorevole del responsabile dell'Area 4 Ufficio Tecnico, Ambiente ed Attività Produttive rilasciato ai sensi degli articoli 49 e 147 bis, comma 1 del D.Lgs. n. 267/2000 e art. 3 del vigente regolamento dei controlli interni, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa del presente atto;

Dato atto che non necessita il parere di regolarità contabile ai sensi degli articoli 49 e 147 bis, comma 1 del D.Lgs. n. 267/2000 e art. 4 del vigente regolamento dei controlli interni in quanto il presente atto non determina nuovi impegni di spesa;

Ricordato altresì che ai sensi dell'art. 78 comma 2 del T.U.E.L. n. 267/2000 "gli Amministratori di cui all'articolo 77, comma 2 devono astenersi dal prendere parte alla discussione ed alla votazione di delibere riguardanti interessi propri o di loro parenti o affini sino al quarto grado. L'obbligo di astensione non si applica ai provvedimenti normativi o di carattere generale, quali i piani urbanistici, se non nei casi in cui sussista una correlazione immediata e diretta fra il contenuto della deliberazione e specifici interessi dell'amministratore o parenti o affini al quarto grado";

Con voti favorevoli nr. 9 contrari nessuno, astenuti nr. 4 (Frezza Daniele, Leonardi Debora Cogo Andrea, Vanzin Moreno) espressi da nr. 13 consiglieri presenti in aula

DELIBERA

1. di prendere atto degli elaborati di analisi del Piano Urbano del Traffico, depositati all'ufficio protocollo comunale in data 13 febbraio 2017 al n. 2504 e costituiti da:

- Tav. 1 - Inquadramento territoriale e urbanistico scala 1:20.000;
- Tav. 2 - Distribuzione della popolazione e degli addetti scala 1:10.000;
- Tav. 3 - Attrattori/generatori di traffico scala 1:10.000;

- Tav. 4 - Dotazione di marciapiedi scala 1:5.000;
- Tav. 5 - Rete dei percorsi ciclabili scala 1:5.000;
- Tav. 6 - La rete del trasporto pubblico scala 1:5000;
- Tav. 7 - Classificazione funzionale delle strade scala 1:5.000;
- Tav. 8 - Assetto circolatorio scala 1:5.000,
- Tav. 9 - Localizzazione parcheggi e aree di sosta scala 1:5.000;
- Tav. 10 - Flussi veicolari dell'ora di punta scala 1:5.000;
- Tav. 11 - Sintesi delle criticità sala 1:5.000;
- Relazione - Fase di analisi.

2. di adottare ai sensi e per gli effetti delle “*Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*” emesse in data 12/04/1995 dal Ministero dei Lavori Pubblici e pubblicate nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.146 del 24-06-1995 - Suppl. Ordinario n. 77, il Piano Urbano del Traffico (PTU) costituito dai seguenti atti depositati presso l'Area 4 Ufficio Tecnico, Ambiente ed Attività Produttive:

- Relazione - Fase di progetto
- Tav. 1.1 - Classificazione della rete stradale scala 1:5.000;
- Tav. 1.2 - Classificazione della rete stradale scala 1:5.000;
- Tav. 2.1 - Mobilità pedonale scala 1:5.000;
- Tav. 2.2 - Mobilità pedonale scala 1:5.000;
- Tav. 3.1 - Mobilità ciclabile scala 1:5.000;
- Tav. 3.2 - Mobilità ciclabile scala 1:5.000;
- Tav. 4.1 - trasporto pubblico scala 1:5.000;
- Tav. 4.2 - trasporto pubblico scala 1:5.000;
- Tav. 5.1 - Assetto circolatorio;
- Tav. 5.2 - Assetto circolatorio;
- Tav. 6.1 - Interventi sulla viabilità scala 1:5.000;
- Tav. 6.2 - Interventi sulla viabilità scala 1:5.000;
- Tav. 7.1 - Sosta scala 1:5.000;
- Tav. 7.2 - Sosta scala 1:5.000.

3. di dare atto inoltre che, per l'approvazione del Piano Urbano del Traffico, si attueranno le procedure previste dalle “*Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*” emesse in data 12/04/1995 dal Ministero dei Lavori Pubblici e pubblicate nella Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.146 del 24-06-1995 - Suppl. Ordinario n. 77’, con particolare riferimento al punto 5.8 (Incombenze Comunali);

4. di incaricare il responsabile dell'Area 4 Ufficio Tecnico, Ambiente ed Attività Produttive a procedere secondo gli adempimenti previsti dall'art. 18 della L.R. 11/2004.

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto come segue.

IL PRESIDENTE
Cendron Rossella
(*Firmato digitalmente*)

IL SEGRETARIO GENERALE
Mazzier Nicoletta
(*Firmato digitalmente*)

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Il Responsabile dell'Area UFFICIO TECNICO, AMBIENTE E ATTIVITA' PRODUTTIVE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA visti gli atti d'ufficio ha espresso

Parere **Favorevole** circa la regolarità tecnica in data **07/04/2022**

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE

Il Responsabile SERVIZI FINANZIARI E GESTIONE TRIBUTI visti gli atti d'ufficio ha espresso

Parere circa la regolarità contabile in data

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

(art. 134 D.Lgs 18/08/2000, n° 267)

Si certifica che la presente deliberazione non soggetta al controllo preventivo di legittimità, è stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo Pretorio del Comune senza riportare nei primi dieci giorni di pubblicazione denunce di vizi di legittimità, per cui la stessa E' DIVENUTA ESECUTIVA ai sensi del comma 3 articolo 134 del D.Lgs 18/08/2000, n° 267.

IL RESPONSABILE UFFICIO SEGRETERIA
Magagnin Paola
(*Firmato digitalmente*)
