



Comune di San Donà di Piave

PROVINCIA DI VENEZIA

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale

Deliberazione n° 47 del 19/06/2014

O.D.G. PRESENTATO DAI CONSIGLIERI FEDRIGO, LASFANTI E TERZARIOL
 OGGETTO AVENTE PER OGGETTO: "ORARIO FERROVIARIO CADENZATO E MOBILITA' SOSTENIBILE" _

Il giorno 19/06/2014 alle ore 20.00 nella sala consiliare, della sede municipale, a seguito di convocazione del Presidente del Consiglio, regolarmente comunicata, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione ORDINARIA.

Seduta PUBBLICA, di PRIMA convocazione.

Alla trattazione dell'argomento in oggetto risultano presenti:

<input checked="" type="checkbox"/> CERESER Andrea	<input checked="" type="checkbox"/> BOTTOSSO Luca	<input checked="" type="checkbox"/> CALGARO Lucia
<input checked="" type="checkbox"/> RIZZANTE Francesco	<input checked="" type="checkbox"/> BABBO Annamaria	<input type="checkbox"/> ZACCARIOTTO Francesca
<input checked="" type="checkbox"/> POLARTI Zeudi	<input checked="" type="checkbox"/> PERISSINOTTO Riccardo	<input checked="" type="checkbox"/> ZANGRANDO Albino
<input checked="" type="checkbox"/> TERZARIOL Daniele	<input checked="" type="checkbox"/> CALLEGHER Fabrizia	<input checked="" type="checkbox"/> FOGLIANI Giuliano
<input checked="" type="checkbox"/> MARIN Lorena	<input type="checkbox"/> MURER Roberta	<input checked="" type="checkbox"/> FINGOLO Enrico
<input checked="" type="checkbox"/> PUPPIN Romano	<input checked="" type="checkbox"/> LASFANTI Silvia	<input checked="" type="checkbox"/> MARUSSO Luca
<input checked="" type="checkbox"/> VERONESE Elisa	<input checked="" type="checkbox"/> MOROSIN Luca	<input type="checkbox"/> SALVESTRONI Guido Mario Riccardo
<input checked="" type="checkbox"/> FEDRIGO Cinzia	<input type="checkbox"/> CONTARIN Giansilvio	
<input checked="" type="checkbox"/> CARPENEDO Luigino	<input checked="" type="checkbox"/> GOBBO Alberto	

Totale Presenti 21

Totale Assenti 4

Partecipa in qualità di SEGRETARIO RIZZO MARIA ROSARIA.

Partecipano alla seduta, a discrezione e senza diritto di voto, gli Assessori.

Assume la presidenza RIZZANTE FRANCESCO nella sua qualità di PRESIDENTE DEL CONSIGLIO e riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

Nomina Scrutatori i Consiglieri MARIN, MOROSIN, ZANGRANDO .

Invita il Consiglio Comunale a discutere e deliberare sull'oggetto sopra indicato compreso nell'odierno ordine del giorno.

Parere di regolarità contabile
 (Ai sensi art.49 D.Lgs. 267/2000)

NON DOVUTO

Fto.

Parere di regolarità tecnica
 (Ai sensi art.49 D.Lgs. 267/2000)

NON DOVUTO

Fto.

PRESIDENTE: Procediamo ora con l'esame del decimo, ed ultimo, punto all'ordine del giorno: "ODG presentato dai Consiglieri Fedrigo, Lasfanti e Terzariol avente per oggetto: "Orario ferroviario cadenzato e mobilità sostenibile". Presenta la Capogruppo Lasfanti. Prego.

CONSIGLIERE LASFANTI: Chiedo cortesemente al Presidente di poter utilizzare il pc per proiettare alcune slide da illustrare ai colleghi Consiglieri.

PRESIDENTE: Non c'è nessun problema, il personale le darà supporto in questo.

CONSIGLIERE GOBBO: Presidente, posso?

PRESIDENTE: Prego Consigliere.

CONSIGLIERE GOBBO: Non è che sia tanto d'accordo in quanto l'abbiamo già dibattuto in Commissione e noi abbandoniamo l'aula proprio per i motivi.. Siamo favorevoli, però il sistema che vogliono adottare i presentatori dell'ordine del giorno, che poi c'è un altro comunicato, dal Comitato.. Noi non partecipiamo proprio per il sistema che volete adottare, perché lo abbiamo discusso in Commissione, io credo che chi era interessato a questa delibera poteva partecipare alla Commissione sia come Capogruppo o anche come libero Consigliere, poteva partecipare, noi per proprio questo abbandoniamo in quanto siamo d'accordo sull'orario che dicevo in Commissione, siamo rimasti d'accordo in Commissione, però il sistema che viene adottato non ci va bene, noi abbandoniamo l'aula e ce ne andiamo.

Escono i Consiglieri Gobbo, Calgaro e Fogliani, risultano pertanto presenti n.18 Consiglieri.

PRESIDENTE: Ha chiesto di intervenire l'Assessore Zottis. Prego.

ASSESSORE ZOTTIS: Spiace che venga lasciata l'aula in quanto è vero che l'abbiamo visto in Commissione, penso che però il Consiglio comunale sia della città e non sia delle Commissioni; oltretutto mi dispiace perché come lei, Consigliere, aveva sottolineato in Commissione si tratta di un argomento importante che avrebbe bisogno di una delega importante da parte del Consiglio stesso.

PRESIDENTE: Prego Capogruppo Lasfanti.

CONSIGLIERE LASFANTI: Grazie. Come ha già anticipato l'Assessore Zottis, il tema che stiamo per trattare è importante e lo vogliamo porre all'attenzione del Consiglio Comunale. Il titolo che abbiamo dato è "Orario ferroviario cadenzato e mobilità sostenibile: azioni affinché il trasporto pubblico diventi simbolo di democrazia". L'orario cadenzato è stato il punto di partenza di una riflessione che come Consiglieri abbiamo fatto sull'argomento poi della mobilità sostenibile, tema che fa parte del programma di mandato di questa Amministrazione. Avvio questo percorso illustrando alcuni dati sulla mobilità in Europa. Nel 2050 si prevede che l'82 % delle persone vivrà nelle aree urbane, si assiste a una progressiva espansione delle aree urbane e questo implica maggiori distanze da percorrere e un aumento delle auto possedute e del traffico dei pendolari. In Europa la gestione dei mezzi di trasporto all'interno ed attorno alle aree urbane costa circa 5 miliardi di euro, circa l'1% del PIL dell'Unione Europea. Un incidente mortale su tre si verifica in aree urbane, la mobilità urbana produce il 40% delle emissioni di Co2 e fino al 70% di altre sostanze inquinanti. L'inquinamento acustico è un fenomeno che si sta aggravando via via ed è prodotto principalmente dal traffico stradale. Il

51% dei trasporti merci non supera i 7 chilometri di distanza e non oltre i 200 chili di peso della merce. L'Italia ha visto un'erogazione da parte dell'Unione Europea di 726 milioni di euro dal 2000 al 2013 per il trasporto urbano e nel 2012 si è registrato d'altro canto una riduzione della domanda di trasporto pubblico urbano, e una diminuzione dell'offerta di trasporto pubblico, mentre, invece, è aumentata l'offerta dei posti chilometri per le metropolitane. Sempre in Italia assistiamo – questo è un dato positivo – all'aumento delle piste ciclabili, ad un aumento dei Comuni che offrono un servizio di car-sharing e di bike-sharing. C'è una diffusione crescente dei servizi di informazione sulla mobilità attraverso i sistemi informatizzati soprattutto nei Comuni in Italia 56 e 45 hanno installato palline elettroniche nelle fermate del trasporto pubblico per l'informativa agli utenti. L'Italia ha ricevuto un differimento da parte della Corte dei Conti di Giustizia dell'Unione Europea per non aver recepito la normativa in materia di diritto dei passeggeri. È stato, infatti, emanato nel 2007 un regolamento sui diritti e doveri dei passeggeri che doveva essere applicato entro il 2009 che non è stato attuato in Italia e che non ha., il nostro Paese non ha istituito ancora un organismo ufficiale, autorizzato per vigilare sulla corretta applicazione del regolamento, ma soprattutto sulla definizione di modalità chiare per la presentazione di reclami da parte dei passeggeri rispetto al servizio offerto. In Veneto, e sto per chiudere, qualche dato sulla mobilità ferroviaria. Abbiamo questi dati da uno studio effettuato dalla Fondazione Pellicani che ha utilizzato i dati forniti dalla Direzione Regionale Mobilità riferiti al 2012, 90.000 utenti al giorno nella PA.TRE.VE., quasi 6.000 nella fascia tra le 22 e le 6 del mattino, questo è il dato più significativo; il 73% dei passeggeri ferroviari del Veneto circola nella PA.TRE.VE e la stazione di Venezia è quella che vede il maggiore numero di persone salite e discese nelle varie fasce orarie. Quindi, si configura come un polo di attrazione di flussi consistenti, mentre la stazione di Venezia – Mestre è un polo di interscambio. Il 14% delle tratte ferroviarie, invece, è in concorrenza rispetto a quelle degli autobus. Questo indica una mancanza di coordinamento rispetto alle diverse modalità. L'orario cadenzato è entrato in vigore lo scorso dicembre applicando un principio condiviso, cioè quello di definire i minuti esatti per ogni ora per i treni in partenza nella stessa direzione sulla stessa tratta. Purtroppo le corse non sono state ripartite in modo equo nelle diverse fasce orarie. Abbiamo, quindi, una drastica riduzione tra le 22 e le 6 del mattino, la fascia tra le 10 – 14 che è stata organizzata senza tener conto delle necessità degli studenti medio universitari ed una riduzione delle corse il sabato e i festivi, soprattutto anche nelle fasce che non sono critiche. Il Comune di San Donà ha fatto un percorso insieme con i pendolari tenendo presente che ha aderito anche al Patto dei Sindaci "202020" e che è, quindi, necessario adottare misure concrete per la mobilità sostenibile tenendo presente quanto afferma anche la Fondazione Pellicani, ovvero che 5.000 persone sono in grave difficoltà nella fascia oraria tra le 22 e le 6 per raggiungere il posto di lavoro. Che cosa chiediamo? Di favorire l'intermodalità ferro – gomma integrata con l'uso della bicicletta, di strutturare in modo adeguato le piste ciclabili cittadine affinché possano raggiungere in modo agevole e sicuro le stazioni ferroviarie e ATAV e di realizzare un'indagine di mercato per conoscere il potenziale di utilizzo dei mezzi pubblici tra i cittadini sandonatesi anche in collaborazione con la Conferenza dei Sindaci. Questo porterà sicuramente una diminuzione delle emissioni e del consumo di

energia, decongestionerà il traffico urbano e si adatterà anche alle nuove tendenze del mercato del lavoro. Infine, questo favorirà l'inclusione sociale perché l'automobile è escludente per i bambini, i ragazzi, gli anziani e le persone con disabilità ed è sicuramente democratica. Chiudo con una citazione di Enrique Peñalosa, che è l'ex Sindaco di Bogotá: "... Una città progredita non è quella in cui anche i poveri utilizzano le automobili, ma piuttosto una in cui anche i ricchi utilizzano il trasporto pubblico".

Questo è il percorso che noi abbiamo fatto, che riteniamo di condividere con questo Consiglio, è un tema estremamente importante perché riguarda la vita dei cittadini.

PRESIDENTE: Grazie Capogruppo. Interviene l'Assessore Zottis.

ASSESSORE ZOTTIS: Solo per ringraziare comunque per questo ordine del giorno dato che, comunque, il percorso per quanto riguarda l'orario cadenzato è un percorso iniziato da questa Amministrazione e dalla Conferenza dei Sindaci in modo anche unitario nell'agosto del 2013, e che poi vede in questo ordine del giorno diciamo un rafforzamento rispetto al percorso già fatto ed anche rispetto ad un mandato più forte che si vorrebbe assumere attraverso il Consiglio Comunale. Si tratta di un tema, secondo noi, estremamente importante perché comunque condiziona la vita odierna dei nostri cittadini.

PRESIDENTE: Capogruppo Marusso.

CONSIGLIERE MARUSSO: Grazie Presidente. Intervengo stasera, non sono intervenuto durante la Commissione che si è tenuta l'altro ieri, tra l'altro una Commissione molto interessante, lunghetta anche perché venivamo da una Commissione precedente, dove è stato dato spazio al Comitato che ha fatto presente delle interessanti carenze, come dire, di trasporto pubblico portando anche delle considerazioni condivisibili e che ho apprezzato prima di tutto portando rispetto a chi, come dire, rappresenta comunque un mondo di lavoratori che si sacrificano come tutti, però in una determinata situazione che appunto li vede tutte le mattine vincolati a questi trasporti pubblici che spesso non funzionano, con tutte le problematiche che si possono immaginare. Detto questo, mi è piaciuta la prima parte dell'esposizione del rappresentante di questo Comitato ad un certo momento, secondo me, la cosa è un po' debordata in quella che sembrava quasi un manifesto politico più che una puntuale elencazione di quelle che sarebbero dovute essere le mancanze che, anzi, probabilmente sono, dell'attuale trasporto, come dire, regionale che offrono appunto le nostre infrastrutture. E, sempre dal mio punto di vista, si è fatta un'elencazione di desiderata che sfiorano – lo dico, come dire, con estrema franchezza – l'utopia, lo dico proprio fuori dai denti. Allora, l'immagine bucolica di vedere una persona che scende da un treno in una banchina, che sale entro 5 minuti su un'altra ed arriva nelle ramificazioni più remote della nostra Regione vogliamo raccontarcela? Raccontiamocela, non avverrà mai questo! Non avverrà mai perché, nel momento di massima crisi economica che stiamo vivendo, laddove stiamo tagliando in segmenti altrettanto nobili, altrettanto importanti come la sanità, come l'istruzione, come questo..., come dire è tutto auspicabile, realizzabile siamo su due piani completamente diversi. Nella premessa, invece, che ha fatto la Consigliera Lasfanti, devo essere sincero, che in tutti quei dati che ha proposto alla nostra attenzione, soprattutto in merito all'evoluzione da qui al 2040, al 2050, secondo me, mancava una variabile, che, come dire, è fondamentale, che è

l'evoluzione della tecnica. Io sono assolutamente convinto, chiamatemi visionario, che mentre sarà difficile che si realizzino quelle interconnessioni veloci, rapide di trasporto su gomma, rotaia e con una facilità estrema potremmo appunto raggiungere in pochissimi minuti senza mai interrompere il nostro viaggio comodamente seduti, che appunto mi sembra più immagine da pubblicità delle Ferrovie dello Stato che non condizioni realizzabili, io confido molto che l'umanità sappia risolvere le sue problematiche del trasporto attraverso una ricerca scientifica che porterà, attraverso la tecnologia, a nuove formule abordabili sia in termini economici, sia soprattutto, specialmente, in termini di impatto ambientale. È come se si volesse a tutti i costi trasportare o dare una visione che, andando tutti in corriera, si possa realizzare, io dico che purtroppo chi va anche in macchina non lo fa per una pigrizia, non diamo questa rappresentazione talvolta distorta del grasso assunto di calorie che preferisce farsi il tragitto in macchina piuttosto che salire in bicicletta e correre spensierato in verde, come dire, vie o di piste ciclabili. Purtroppo ci sono realtà di vita quotidiana, di vissuto quotidiano che impongono anche a chi non vorrebbe o preferirebbe farsi una bella passeggiata piuttosto che un'ora in bicicletta l'indispensabile e inevitabile utilizzo dei mezzi di trasporto privati, perché non è possibile conciliare tempi, come dire, distanze in maniera efficace. Abbiamo anche piccoli esempi molto più diretti: nel nostro Comune, per esempio, secondo me, dati alla mano, non ha mai sfondato un trasporto urbano perché la nostra caratteristica, la nostra conformazione territoriale rispetto a centri urbani più densamente abitati ha sempre sacrificato quello che è il trasporto su gomma pubblico rispetto ad altre realtà dove, invece, risultano vincenti appunto questo tipo di trasporto. Cosa dico in sintesi? Io la voto questa mozione, questo ordine del giorno perché l'auspicio, come dire, se la politica non ha quanto meno delle ambizioni, chiamiamole così, è difficile comunque farla ed esercitarla, però leggo tra le righe di questo ordine del giorno una visione, ripeto, eccessivamente romanzata, di difficilissima attuazione, che temo si scontrerà con la dura realtà dei conti da tenere in ordine, con dei tempi di realizzazione, come dire, dilatatissimi, per cui non voglio neanche dare un contentino così formale a chi magari si genera delle inutili aspettative, cerchiamo piuttosto di organizzarci meglio tutti quanti, però non alimentando aspettative che, probabilmente, non saremo mai in grado di realizzare.

PRESIDENTE: Capogruppo Marin.

CONSIGLIERE MARIN: A essere sincera intervengo un po' anche rattristata dal comportamento di alcuni Consiglieri, perché credo che.. Va bene, ci sarà anche forse del romanzato, però il problema dei trasporti e il trasporto su rotaia rientra fra questi, è un problema importante, secondo me, per il nostro territorio. Io vorrei fare alcune considerazioni su questo. La prima, è che merita comunque di essere valorizzato il lavoro di persone che poi possono chiamarsi Comitato, Associazione, quello che vogliamo, composto da studenti, lavoratori, giovani, vecchi, che alla fine diciamo di giornate lavorative o di studio pesanti trovano ancora il tempo per dedicarsi a questioni che vanno ben oltre il loro interesse personale, perché il problema del trasporto è un trasporto che riguarda tutta la cittadinanza, per non dire che riguarda anche tutta una linea ferroviaria che parte nel nostro caso da Venezia verso Trieste. Altra cosa che mi preme sottolineare è che loro hanno svolto un lavoro

con professionalità ed anche con competenza che nel corso di questi tempi loro sono riusciti ad acquisire, in forza dell'impegno proprio che ci hanno messo e di tutto lo studio che hanno fatto. Ci hanno offerto spunti di riflessione e di conoscenza che credo siano importanti per noi, perché noi siamo chiamati comunque a fare delle valutazioni politiche, a dare degli indirizzi politici a questa Giunta e io credo che in temi di orario noi dobbiamo prenderci delle responsabilità importanti e fare delle scelte importanti. Quando noi pensiamo ad una città che può essere San Donà, può essere la città metropolitana, può essere il territorio e pensiamo al futuro di questa città e alle prospettive di sviluppo noi non possiamo prescindere dal problema dei trasporti.

Fare in modo che la gente ci raggiunga e fare in modo che noi possiamo raggiungere altri luoghi è fondamentale per ogni tipo di sviluppo economico, passiamo di turismo, passiamo di trasporto merci, passiamo di spostamenti importante e tutto quanto.. Non è solo il trasporto ferroviario, c'è il trasporto su gomma, c'è la mobilità ciclabile, c'è tutto quello che volete, c'è l'intermodalità fra queste forme di trasporto, però io credo che alcune riflessioni su come siano state gestite alcune situazioni e nel particolare il trasporto ferroviario sulla fascia Venezia – Portogruaro vadano comunque fatte, nel senso che questa tratta è stata assolutamente penalizzata, probabilmente si tratterà di chiarire con la Regione e credo che l'Assessore ed anche tutti i Sindaci dei Comuni vicini si stanno attivando su questo per capire se è una forma di trasporto che intendiamo favorire, se quando parliamo di mobilità sostenibile questa ha un qualche significato, perché mi sembra di capire che poi, ad esempio, su altri progetti, come dicevo anche Commissione, l'Autostrada del Mare o TAV si viaggi o si intenda viaggiare più velocemente rispetto a queste forme di trasporto che, sicuramente, hanno una sostenibilità maggiore rispetto alle altre.

Secondo me, proprio per dare considerazione al lavoro che ha fatto il Comitato perché credo che il lavoro loro non è solo rivolto alla nostra Commissione, è un lavoro che, secondo me, merita di essere conosciuto dai cittadini di San Donà, è un lavoro che io giudico tutto sommato anche abbastanza oggettivo, forse è chiaro che quando ti fai prendere dalle cose c'è anche un po' di passione in questo, però io credo che comunque da questo lavoro vada preso sicuramente il meglio. Quindi faccio mio un documento che loro hanno presentato e che vorrei leggere al Consiglio.

"Il Comitato pendolari Veneto Orientale è formato da un gruppo di persone che regolarmente utilizzano il treno, decise ad unire le forze per avere un servizio di trasporto dignitoso e consono alle esigenze dei cittadini. Il Comitato è aperto a chiunque voglia partecipare nella misura in cui può alle nostre attività mettendo a disposizione conoscenze, idee e tempo. Il Comitato del Veneto Orientale nasce il 14 novembre 2013 in seguito alla preoccupazione di alcuni pendolari per l'introduzione di lì ad un mese dell'orario cadenzato in tutto il Veneto. Fin da subito insieme al Comitato Pendolari di Quarto d'Altino ci siamo attivati per avere a disposizione quante più informazioni possibili sul nuovo orario cadenzato prima della sua entrata in vigore nella nostra linea. Ottenute queste informazioni e confermati i nostri peggiori timori, abbiamo presentato le nostre perplessità ed osservazioni accompagnandole a richieste di modifica proposte anche a costo zero da dicembre fino a qualche settimana fa. Purtroppo

solo due marginali richieste sono state accolte. Nel frattempo, il Comitato Pendolari si è fatto conoscere tra gli utilizzatori del treno grazie ai volantini nelle stazioni e agli incontri pubblici tenuti, ha compiuto sopralluoghi per contare i passeggeri, ha presentato un esposto in Procura insieme a Legambiente, ha fondato e partecipa attivamente al tavolo di coordinamento dei pendolari veneti. In questi mesi, inoltre, ha stretto rapporti con le Amministrazioni comunali dei territori producendo con loro documenti indirizzati all'Assessorato regionale alle infrastrutture e trasporti.

Il Comitato Pendolari Veneto Orientale è nato soprattutto a seguito delle problematiche legate all'introduzione dell'orario cadenzato con l'obiettivo di lavorare per avere ciò di quanto più prezioso esista per un cittadino contribuente, lavoratore, studente, pensionato e turista che sia: il diritto a muoversi in libertà con un trasporto pubblico agile ed efficiente per tutti degno del Paese dove viviamo e della comunità della quale facciamo parte, la Comunità Europea.

A breve termine è il nostro obiettivo batterci per il ripristino dei treni che hanno portato a sei mesi di sofferenze per diverse centinaia di pendolari che rimarranno in questa situazione ancora almeno per diversi mesi. Sofferenza che si rende concreta con una mancanza di treni nella fascia oraria che va dalle 22 alle 6 di ogni giorno o con orari di treni nei fine settimana e festivi non consoni alle necessità di tutti quegli utenti che si muovono verso e da Venezia per motivi di lavoro. Abbiamo chiesto, chiediamo e continueremo a chiedere un potenziamento della nostra linea ferroviaria, si fa presente che il problema fin qui illustrato tocca anche tutti i Comuni limitrofi senza stazione i cui abitanti usufruiscono delle stazioni vicine. In contemporanea ci muoveremo per richiedere fortemente l'integrazione oraria e tariffaria dei diversi vettori, treni, autobus e mezzi natanti. Il nostro obiettivo più alto e raggiungibile in un tempo un po' più lungo è quello di costruire con le istituzioni e i cittadini una mobilità completamente diversa da quella attuale. Vogliamo che la mobilità del futuro nel nostro piccolo San Donà di Piave, ma anche a livello nazionale sia incentrata sull'utilizzo negli spostamenti quotidiani e non solo dei mezzi alternativi all'auto privata.

Premettendo che il Comitato Pendolari Veneto Orientale ritiene positiva l'idea di attuare in Veneto il cadenzamento delle corse, con i treni che partono sempre allo stesso minuto siamo fermamente convinti che in realtà un cadenzamento vero e proprio non sia mai entrato in vigore, nessuna rivoluzione dei trasporti può essere fatta senza investimenti. Il risultato è un servizio che presenta fasce scoperte, corse fondamentali, autosostituite, riduzioni al sabato e nei festivi. È anche vero, inoltre, che nessuna rivoluzione nei trasporti non può essere fatta senza una vera conoscenza delle esigenze dei cittadini che ne usufruiscono. Si richiama l'attenzione sull'importanza di Venezia, poiché seconda meta turistica italiana e di lavoratori e studenti; si richiama quindi l'attenzione sulla vera necessità dei cittadini di San Donà di Piave e Comuni limitrofi di essere messi in condizioni di usufruire di una mobilità pubblica e sostenibile adatta alle esigenze degli stessi.

I problemi più immediati da risolvere per migliorare la situazione sono i seguenti: ripristino nel più breve tempo possibile della corsa notturna da Venezia alle 0:21 a Portogruaro; ripristino della corsa serale da Venezia alle 21:26 o al massimo 21:46 a Portogruaro; ripristino nei sabati e festivi dei primi treni del mattino da Portogruaro a Venezia, treno delle 4:13, 5:06,

possibilmente anche il 5:38 e 6:38; potenziamento dei treni nei giorni di sabato per gli spostamenti degli studenti.

Una volta che questi problemi saranno risolti sarà nostra cura chiedere che la finestra in cui è articolato il servizio non presenti fasce scoperte come in questo momento accade nella tarda mattinata e nella sera e sia potenziato nei giorni festivi. Poiché questi temi sono di interesse pubblico e crediamo che il percorso per perseguire questi obiettivi debba essere un percorso condiviso, chiediamo all'Amministrazione comunale di San Donà di Piave di proseguire con il Comitato Pendolari la strada di collaborazione interpresa e di rafforzarla per dare vita ad un rapporto più costante, continuo nel tempo e più produttivo visti i pochi risultati raggiunti.

Naturalmente, è fuorviante e sbagliato pensare di lasciar fuori gli altri Comuni della nostra tratta ferroviaria interessati. Chiediamo, quindi, all'Amministrazione comunale di far fronte comune, come peraltro ha già fatto anche in occasione dei tavoli di confronto con Regione e Trenitalia, collaborando e muovendosi in sinergia con le altre Amministrazioni.

È necessario che tutte le Amministrazioni, San Donà di Piave compresa, si "impuntino" per tenere in vita il tavolo di confronto sopra citato, svoltasi solamente tre volte da dicembre ad oggi che ha ottenuto scarsi risultati. Il nuovo orario da dicembre 2014 deve contenere tutte le modifiche e i problemi sopra esposti. Il Comitato Pendolari Veneto Orientale e il Comitato Pendolari Quarto d'Altino, con il supporto di Legambiente, chiederanno ogni giorno i dati di frequentazione dei treni per la nostra tratta e prima e dopo l'entrata in vigore dell'orario cadenzato che è 15 dicembre 2013, per poter confrontare questi dati e sollevare criticità fondate. Chiediamo che l'Amministrazione di San Donà di Piave sostenga tale iniziativa e in un secondo momento, con l'elaborazione dei dati, richieda unitamente a tutti noi, Comitati e Amministrazioni, i correttivi necessari.

La Regione, grazie ai fondi stanziati dallo Stato, fondo per il trasporto pubblico, paga il servizio ferroviario. Il Veneto, tuttavia, non destina che lo 0,31% del suo Bilancio, quindi delle entrate regionali al trasporto ferroviario. Comitati, Legambiente, studenti medi, universitari ed altre associazioni da tempo chiedono che gli investimenti in questo settore siano aumentati per fornire un servizio degno di uno Stato europeo. Chiediamo alla vostra Amministrazione di prendere una posizione a riguardo e sostenere questa richiesta. San Donà è una stazione importante di scambio intermodale tra il servizio ferroviario e quello automobilistico. Chiediamo che l'Amministrazione comunale si adoperi per rivisitare gli orari delle corriere e facilitare, quindi, le coincidenze tra i treni e tutte le destinazioni servite dagli autobus dell'ATVO. È impensabile dover aspettare dai 30 ai 50 minuti l'autobus per l'Outlet se si proviene da Mestre o Venezia, come è impensabile riuscire a fare il biglietto e prendere la corriera per Jesolo ed Eraclea in 5 minuti se si proviene sempre da Mestre, Quarto d'Altino o Meolo. Poiché non sono mai stati condotti studi a riguardo agli spostamenti delle persone né in città né a livello regionale, chiediamo che l'Amministrazione conduca uno studio a riguardo in ambito cittadino con i Comuni limitrofi, non solo sulla richiesta di mobilità esistente, ma anche andando a ricercare quella domanda potenziale che attualmente non è servita. Questo per

perseguire un'idea di mobilità diversa che disincentivi l'utilizzo del mezzo automobilistico privato fortemente impattante dal punto di vista ambientale, poco sicuro rispetto ad altri mezzi che richiede notevoli spazi urbani, una non trascurabile quantità di materie prime per il suo funzionamento e che non può per questo essere il mezzo del futuro. Cominciamo da questa città a disegnare una mobilità nuova, più sana e sicura, collettiva e pubblica. Immaginiamo una città in cui si possa muovere in sicurezza e in bicicletta, piste ciclabili sicure e continue, capillari, parcheggi sparsi nei punti nevralgici, stazione per esempio, che siano in sicurezza, coperti con un minimo di stalli adeguato, adeguati anche ad evitare il continuo furto di biciclette che attualmente avviene in stazione per evitare ingorghi e inquinamento. Immaginiamo diversi servizi navetta con autobus elettrici che colleghino i diversi quartieri della città, con il centro e tra loro in modo capillare durante tutta la giornata ed anche nei giorni festivi, la sera e il mattino, ad un prezzo contenuto ed accessibile a tutti i cittadini. Solo così i cittadini saranno stimolati a utilizzare meno il mezzo privato. Tuttavia è necessario che cambino anche le abitudini dei cittadini e per ottenere ciò bisogna cambiare cultura, bisogna spiegare alle persone quali sono i benefici di una mobilità diversa, che, però, deve essere davvero funzionale, un'ambizione che non può fallire”.

Questo è il Comitato Pendolari del Veneto Orientale che io ringrazio ancora per il lavoro che sta facendo e per il lavoro che ha fatto, probabilmente ha anche dei sogni, però io credo che insomma tutte le analisi che hanno fatto siano analisi fondate sui numeri e soprattutto sull'esperienza. Dicevo l'altro giorno in Commissione, e quindi lo riporto qua alla Giunta presente, che molte delle persone che prendono i treni una cosa che stanno denunciando, ad esempio, è la discriminazione che hanno i cittadini che abitano nel nostro territorio, nel senso che non potendo raggiungere in tempo consono.. in tempo diciamo previsto dell'orario di lavoro – parliamo degli spostamenti San Donà – Venezia, ad esempio, questa diventa una discriminante anche per le assunzioni, nel senso che in base a dove abiti esiste una preferenza anche nell'assunzione. Quindi, io credo che questi siano.. e dopo altri probabilmente interventi che seguiranno e che spiegheranno meglio anche i nostri Consiglieri che hanno presentato l'ordine del giorno.. siano argomenti su cui un Consiglio Comunale è chiamato a riflettere e la Giunta in particolare. Grazie.

PRESIDENTE: Consigliere Fedrigo.

CONSIGLIERE FEDRIGO: Buonasera, buonasera a tutti. Vorrei rispondere un attimo alle critiche mosse dal Consigliere Marusso. Per me la mobilità sostenibile non è un'utopia, l'utopia è pensare che tutte le famiglie italiane possano permettersi ancora un'automobile. Il diritto alla mobilità è uno dei diritti fondamentali della cittadinanza, uno dei segnali tangibili della democrazia di un Paese. Nonostante l'involuzione del sistema del trasporto pubblico verificatasi negli anni con i tagli alle spese, noi continuiamo a ritenere che il trasporto pubblico locale sia un fattore fondamentale di coesione sociale, uno strumento efficace di lotta alla riduzione dell'inquinamento e un sostegno alla competitività dei sistemi produttivi e che per questo non vada penalizzato.

Perché parlo di coesione sociale e che cosa significa? La coesione sociale è il risultato dell'azione di un insieme di iniziative, di politica sociale che mirano a ridurre le disuguaglianze e gli squilibri economico sociali. Cito a proposito un recente rapporto ISTAT intitolato "Rapporto sulla coesione sociale in Italia" e pubblicato nel 2013, più di 17 milioni di persone nel nostro Paese si trovano in uno stato di povertà, di mancanza di lavoro o di deprivazione. Vorrei sottolineare la condizione di deprivazione, cioè la rinuncia ad un bene da parte di una famiglia o di un individuo perché economicamente non più sostenibile a causa del basso reddito. Tra i beni durevoli di cui le persone si privano per necessità la prima è l'automobile. Questo deve far riflettere molto sui cambiamenti economico sociali che sta attraversando la nostra società. L'obiettivo che si è data l'Italia è di far scendere i 17 milioni di cittadini che si trovano in una di queste situazioni a poco più di 2 milioni entro il 2020. Ho citato questo dato, perché, secondo me, e secondo noi, è l'emblema della cecità di una classe politica e amministrativa che negli ultimi 20 anni ha guidato il nostro Paese e la nostra Regione, una classe politica e dirigente che solo ora comincia ad accorgersi del reale stato di povertà del nostro Paese. Finanziare il trasporto pubblico, adottare un modello di mobilità sostenibile indica, secondo noi, una chiara volontà politica di sostenere le fasce più deboli della società, un modo per ridurre le disparità e di permettere il miglioramento delle condizioni culturali, economiche e sociali di ogni individuo. Il pendolarismo, lavorativo e scolastico, è già una realtà importante del nostro territorio, la scelta di utilizzare mezzi collettivi per gli spostamenti è effettuata sia per una questione di riduzione dei tempi di viaggio, sia per ragioni di carattere economico. Il mantenimento di un mezzo privato come l'automobile è, infatti, diventato insostenibile per molti redditi familiari. Ecco perché l'aumento dell'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivo e la facilitazione degli spostamenti a piedi o in bicicletta devono essere parte integrante della progettazione infrastrutturale e della mobilità urbana. Crediamo che la mobilità sostenibile sia un mezzo per ridurre le disparità legate alle condizioni sociali e economiche e che possa favorire la creazione di capitale umano, che possa migliorare la qualità di vita dell'individuo. Crediamo che la mobilità sostenibile possa contribuire a creare nuovi posti di lavoro attraverso la costruzione di infrastrutture intelligenti e la crescita dell'utilizzo della tecnologia per migliorare la sicurezza nei trasporti.

Crediamo che la mobilità sostenibile sia sinonimo di accessibilità, si deve e si può migliorare la qualità dei trasporti e l'accesso alle infrastrutture per le persone anziane soprattutto in vista del cambiamento demografico che la nostra realtà si troverà ad affrontare nei prossimi anni, ma soprattutto per gli utenti disabili e per quelli con ridotta mobilità, la dignità di essere autonomi negli spostamenti è un diritto di ogni essere umano ed ogni cittadino deve essere libero di spostarsi senza dover dare alcun preavviso di 24 ore, come accade ora, senza dover aspettare perché non ci sono ascensori, montacarichi funzionanti o rampe di accesso inagibili. Crediamo, infine, che la mobilità sostenibile sia anche equa. L'allargamento delle agevolazioni per i titoli di viaggio agli studenti come accade già in molti Paesi europei deve diventare realtà, lo stesso vale anche per le fasce più deboli di utenti affinché anche chi si trova in uno stato di disoccupazione possa usufruire di una riduzione dell'importo del biglietto favorendo così la possibilità di ricerca, di lavoro e la partecipazione a corsi di formazione. Grazie.

PRESIDENTE: Consigliere Terzariol.

CONSIGLIERE TERZARIOL: Grazie Presidente, buonasera alla Giunta e ai Consiglieri presenti. Sarò abbastanza breve in chiusura anche perché sono un firmatario di questo ordine del giorno. Quello di cui necessitano questa Regione e questo territorio è un modello di trasporto pubblico che sia efficace, efficiente, al servizio di chiunque e rispondente alle necessità afferenti il mondo del lavoro, della cultura, della sostenibilità ambientale. Ciò che chiediamo, dunque, è il seguente.. è un po' un riepilogativo di quanto abbiamo sentito questa sera: priorità di investimenti che rendano competitiva la nostra dorsale ferroviaria Venezia – Portogruaro e Venezia – Trieste, e più in generale dell'intero sistema regionale per rispondere tempestivamente alle esigenze di pendolari, studenti, cittadini ed imprese. Come ha anche ricordato un collega, il Consigliere Gobbo, che ora non è presente, ciò si traduce anche in maggiori stanziamenti regionali perché lo ha sottolineato anche un nostro collega di minoranza. Piena integrazione ed interscambio gomma-ferro non solo in termini di orari, ma anche di tariffazione e contratti di servizio ottimizzando l'utilizzo alle risorse economiche e lo sfruttamento di quelle ambientali. Che obiettivi quali la puntualità e l'efficienza, siano realmente tenuti da conto quali punti focali nell'erogazione di contributi verso le imprese di trasporto pubblico operanti del territorio. Traduco: sono un pendolare, lo sono stato per 14 anni. Molto spesso quando Trenitalia e Ferrovie dello Stato non sono in orario vengono multate forfettariamente con una riduzione di sconto sugli abbonamenti per i pendolari e sono riduzioni veramente esigue, e questo è quanto, ed è molto molto poco viene dato a Trenitalia nel caso in cui gli sforamenti in termini di orario siano eccessivi, va da sé che la multa viene inflitta ogni anno.

Che l'intermodalità stimoli e incentivi l'utilizzo della bicicletta prevedendo mezzi ferroviari adatti ed agevolazioni anche a livello tariffario, non costi supplementari di ricarica continuo come avviene ora. Che tutti i cittadini abbiano accesso alla mobilità e che tale diritto, già previsto dalla legislazione vigente, sia realmente rispettato e promosso tramite anche un piano dell'informazione rinnovato. Cosa significa questo, quindi? È quello che abbiamo detto prima, la rivisitazione dell'orario, l'aumento dei treni delle fasce di morbida e nei giorni festivi. Un trasporto pubblico locale adeguato garantirà al sistema Paese, alla Regione e alla nostra città l'abbattimento o perlomeno il contenimento di costi ambientali e sociali, disincentiverà il proliferare di autostrade ed arterie che io personalmente ritengo fortemente inutili e impattanti sul territorio quale l'autostrada del mare; ridurrà il consumo di suolo, andrà incontro al Patto "202020" che ci prefiggiamo, e migliorerà la qualità della vita in accordo con quanto previsto dal programma di mandato dell'Amministrazione che sempre dovrà essere il faro che guida le nostre azioni e le politiche di attuazione delle stesse.

Abbiamo bisogno, insomma, di decisioni immediate che ridiano e che rivedano gli attuali assetti in materia di trasporto pubblico e mobilità sostenibile, siano decisioni che ridiano ai cittadini la dignità di lavoratori e portatori di interesse e partecipi alle decisioni pubbliche, decisioni che spengano lo schiacciasassi di cemento per restituire alla politica il senso e la realtà quello che, secondo me, sino ad oggi è stato perso almeno altro po'. Vi ringrazio.

PRESIDENTE: Grazie Consigliere. Capogruppo Fingolo.

CONSIGLIERE FINGOLO: Grazie Presidente. Innanzitutto, credo sia doveroso ringraziare coloro i quali hanno portato oggi all'attenzione del Consiglio questo ordine del giorno. È importante discuterne e nel momento in cui ne vado a discutere la sento come qualcosa di assolutamente personale, perché ho fatto il pendolare per tanti anni e so benissimo quelle che sono le difficoltà per i pendolari, l'ho fatto prima da studente a Padova e poi da lavoratore a Mestre e a Venezia, per cui so esattamente cosa voglia dire aspettare un cambio, una coincidenza a Mestre per andare a Padova o a Treviso o ancora più in là se uno deve andare a Vicenza o a Verona o in altri luoghi. So benissimo cosa vuol dire un ritardo di un treno, un treno che non arriva, che viene soppresso e si deve stare delle ore intere in stazione ad aspettare. Oppure la scarsità che c'è in certe fasce, ci sono dei buchi in cui uno sa che non può prendere il treno. Altrettanto so benissimo cosa voglia dire arrivare a Mestre o a Venezia in ritardo ed avere delle difficoltà a raggiungere magari il posto di lavoro perché una volta che si arriva in stazione non è che sia finito il viaggio; chi arriva a Mestre deve prendere il pullman per raggiungere il proprio posto di lavoro o chi è più fortunato magari ha una bicicletta messa qua e là in stazione nella speranza che non gliela rubino, o che arriva a Venezia, ancora peggio, e deve farsela a piedi o raggiungere i vaporetti e, quindi, spesso anche fa dei ritardi di lavoro. E poi c'è il problema degli affollamenti dei treni. La scarsa qualità. D'estate spesso si viaggia senza aria condizionata, magari con i finestrini che non riescono nemmeno ad abbassarsi per cui non entra neanche l'aria fredda esterna, oppure d'inverno si viaggia col freddo all'interno dei vagoni perché non c'è il riscaldamento e magari in quell'occasione il finestrino è pure spaccato ed entra l'aria.

Per cui tutte queste situazioni le ho vissute, quando facevo il pendolare in più di un'occasione ho fatto anche degli articoli sul giornale, ma qui non sono a parlare di quello che ho fatto da amministratore sui giornali, vado sul pezzo. Il lavoro che ha fatto la Commissione nei giorni scorsi è un lavoro importante ed è stato fatto grazie soprattutto al lavoro del Comitato. Il lavoro che ha fatto il Comitato è un lavoro interessante, è un lavoro importante, soprattutto è un lavoro che va apprezzato per la fatica, perché chi fa il pendolare e la sera ha voglia ancora di andare a lavorare per contare quante persone ci sono nei treni oppure il sabato o la domenica alzarsi e fare questo lavoro tanto di cappello. Ripeto, io l'ho provato, io il sabato avrei avuto grosse difficoltà alzarmi per questo lavoro. Quindi sicuramente c'è stata nel loro lavoro una parte di filosofia, di utopia, però lo sforzo è vero, è reale, non c'è nulla di filosofico in questo. Il lavoro che è stato fatto dal Comitato credo che, però, sia solo un primo passo per affrontare il problema, non ci si può fermare al lavoro del Comitato per capire anche il problema. Credo che in questo luogo, come in Commissione, o in altri, sia importante la presenza anche di altri soggetti, i cosiddetti portatori di interesse, in primis la Regione, Trentino, vorrei capire perché hanno fatto queste scelte. Va bene, ci spiegano che sono di natura economica, ma vorrei capirle! Forse hanno ragione loro, forse ci dimostrano che quella era l'unica scelta e dobbiamo accettarla, da così a peggio, però avrei piacere di sentirmelo dire. Come credo sia il caso di interessare anche altre Amministrazioni, perché noi siamo il Comune più grande, con la stazione più importante della zona, ma non dimentichiamo che ci sono altri Comuni con stazioni magari meno importanti che hanno difficoltà addirittura maggiore nelle

nostre, penso a Ceggia, a Fossalta, a Meolo. In Commissione sono emersi dei buchi ancora maggiori ovviamente dei nostri, quindi interessante è che ci siano anche i rappresentanti di queste Amministrazioni. Non è facile questo, però si può fare un tentativo. Quindi, è proprio mettendosi insieme ad altre Amministrazioni che si può portare avanti questo lavoro.

Passando nello specifico all'ordine del giorno che è stato presentato dai tre Colleghi due sono i punti che in particolar modo trovano il mio appoggio un po' tutti, ma questi due punti in particolar modo, cioè il punto 6 in cui si dice di realizzare delle piste ciclabili che conducano i cittadini alla stazione ferroviaria, in particolare modo vengono segnalate Via Baron e Via del Perer. Qualche mese fa è stata presentata da me proprio una mozione.. poi tutta una serie di integrazioni e modifiche da parte anche di altri Gruppi consiliari che alla fine è stata votata all'unanimità in cui si chiedeva un rafforzamento delle piste ciclabili, un potenziamento alle piste ciclabili, già ce ne sono tante a San Donà, se si riescono anche a fare in quella zona tanto meglio.

E un aspetto interessante che è quello del punto 7, cioè quando si chiede la collaborazione con Trenitalia e ATVO per la realizzazione di stalli custoditi o chiusi per il deposito delle biciclette, di quanti utilizzano bus e treno per i propri spostamenti. Questo credo magari in termini economici è anche uno sforzo magari minore, quindi si potrebbe farlo perché, avendo frequentato per anni la stazione in bicicletta, so che qualche volta le bici spariscono, quindi se si riescono a creare delle strutture dove poterle custodire sarebbe una cosa favorevole.

Io sono d'accordo, quindi, con l'ordine del giorno. L'unica cosa che chiedo è una piccola integrazione, quindi aggiungere un nono punto praticamente, in cui si impegna la Giunta e il Sindaco, comunque diciamo l'Amministrazione, ad organizzare un incontro con la presenza di Regione, Trenitalia ed altre Amministrazioni interessate, nonché tutti gli altri stakeholders, cioè i portatori di interesse perché, nel momento in cui discutiamo di questo argomento, è giusto sapere anche che cosa pensano gli altri come ho detto poc'anzi. Quindi chiedo che venga fatta questa integrazione all'ordine del giorno. Grazie.

PRESIDENTE: Capogruppo Marusso.

CONSIGLIERE MARUSSO: Grazie Presidente. Intervengo perché forse non sono stato chiaro e velocemente volevo un attimo ribadire alcuni concetti sperando di essere meglio probabilmente interpretato. Condivido innanzitutto la proposta del Consigliere Fingolo, è giusto che ci sia anche la possibilità di sentire le ragioni della controparte, perché parto sempre dal presupposto che proprio perché sono un amministratore, proprio perché siamo degli amministratori credo che saremo tutti ben lieti di offrire il maggiore numero di servizi, la possibilità di far ogni cosa in nostro potere per agevolare la vita dei cittadini, se ci sono state fatte delle scelte, come dire, vorrei capire quali sono le ragioni, le priorità che magari per quanto, come dire, disagevoli o tristi, però possono magari apparire più condivisibili rispetto magari a delle priorità o delle gerarchie di varia natura.

Per esempio, mi riferisco al documento che mi pare di aver capito la Capogruppo Marin ha voluto far suo e, che non ho capito, lo allega.., lo fa diventare.., lo propone come parte integrante all'ordine del giorno, oppure..

CONSIGLIERE MARUSSO: Una lettura semplice. Perché, in un certo senso, mi conforta in quella che era stata l'impressione dell'altra sera, perché in questo documento del Comitato, che ringrazio anch'io perché mi ha illuminato su alcuni aspetti che evidentemente non conoscevo, ma che in un certo senso conferma quelle che appunto erano le mie perplessità. C'è una prima parte e in alcuni spunti totalmente condivisibili laddove va a chiedere, nello specifico, a ripristinare più tempi possibili dalla corsa notturna da Venezia, ripristino della corsa serale, ripristino di sabati e festivi, questioni giustamente rilevabili da un comitato di pendolari che si confrontano quotidianamente, e che, quindi, segnalano a noi amministratori che dovremmo avere quanto meno maggiore entrate negli organi decisionali che sovrintendono appunto queste scelte per poterle eventualmente indirizzare. Però allo stesso tempo, Capogruppo, poco fa abbiamo votato una mozione, voi avete votato, tra l'altro, una delibera di Bilancio dove il vostro Assessore ha chiaramente detto che c'è proprio una difficoltà economica dell'Ente perché avanziamo dei soldi, quindi c'è una difficoltà economica. Quando si parla "... faccio mio e propongo piste ciclabili..", tutte cose non.., non.., non viene il dubbio come amministratore che forse sto alimentando, come dire, un disegno che difficilmente potrò realizzare e che mi troverò nella condizione di dover disattendere laddove non riuscissi entro fine mandato a produrre questi risultati?! Perché io ci credo a questo mio ruolo, nel senso io devo anche poter mettere di fronte a certe evidenze, come dire, i cittadini, che non hanno il dovere di conoscere tutte le dinamiche che un Ente pubblico attraversa, però magari spiegandogli gli si fa capire "ragazzi, ci sono delle priorità, non è possibile arrivare a quello che viene richiesto..", per cui questi discorsi sono un po', come dire, irrealizzabili stante le mie conoscenze, poi evidentemente può essere che io non sia a conoscenza di tutto.

È chiaro che quando un documento mi propone che è impossibile accettare 30 minuti, mezzora di tempo dalla stazione all'Outlet, io come amministratore sento il dovere di interrogarmi, più che altro, se per esempio i Comuni limitrofi hanno sufficienti collegamenti con l'ospedale piuttosto che interessarmi, come dire, se c'è immediatamente una coincidenza tra la stazione dei treni e l'Outlet, capite? È come se in certi aspetti questo approccio, questa segnalazione al Consiglio comunale fatto molto bene per certi aspetti in un certo senso poi debordi in situazioni ribadisco, a mio avviso, poco realizzabili.

PRESIDENTE: Consigliere Morosin.

CONSIGLIERE MOROSIN: Intervengo velocemente anticipando di poco l'intervento della Capogruppo Lasfanti solo per alcuni brevi note. Intanto ringrazio i Colleghi che hanno deciso di fermarsi in questo confronto più che discussione sul tema, sull'ordine del giorno proposto perché penso che sia di assoluto valore per i cittadini nostri concittadini che tutti i giorni subiscono i disagi relativi ai disservizi appunto legati al trasporto ferroviario. Ed esprimo anche rammarico per chi non è potuto stare qui, mi auguro che abbia avuto motivi importanti per uscire dall'aula, perché, appunto, l'espressione di questa sera è importante per dare un sostegno a chi, come dire, lotta per ottenere dei diritti che, come contribuente prima, e come utente poi paga con gli abbonamenti e con i biglietti. In secondo luogo, ringrazio anche il Consigliere Marusso per l'intervento che ha fatto ricordando che ci sarà poi la lettura del deliberato dell'ordine del giorno specifico che oggi abbiamo arricchito con il contributo di

questo testo del Comitato Pendolari del Veneto Orientale. Quindi è un'integrazione che aggiunge, se vogliamo, contenuti a questo dibattito che questa sera va svolgendosi. Ringrazio ovviamente il Comitato perché in questi mesi è riuscito a organizzarsi e a trovare sinergie per portare avanti queste istanze che da anni erano un po' sopite.

Concludo velocemente: l'ordine del giorno è lo strumento migliore che il Consiglio Comunale può usare e ringrazio i Consiglieri Lasfanti, Terzariol e Fedrigo per proporre anche al Consiglio Comunale temi di carattere generale che, però, coinvolgono le vicende di cittadini, dei nostri concittadini. Quindi è lo strumento migliore che ci dà poi spazio anche per discutere, per confrontarci in aula e con la cittadinanza. Ringrazio perché si pone l'attenzione un tema, quello della mobilità ferroviaria, ma ampliarei anche alla sicurezza stradale nel senso che la mobilità a 360 gradi è quella che poi ci aiuta a vivere tranquilli, a raggiungere quotidianamente il percorso casa – lavoro e a fare anche della mobilità un valore aggiunto anche economico e non solo sociale.

Aggiungo, poi, il valore di questo ordine del giorno perché impegna, anzi, rafforza gli impegni che già questa Giunta nel suo complesso si è posta e ha attuato nel confronto con la Regione, con Trenitalia, con la Conferenza dei Sindaci per risolvere i problemi che già come il Comitato ha posto in evidenza si sono verificati nel corso di questi mesi, sia storici, sia derivanti dall'entrata in vigore dell'orario cadenzato. Quindi, l'invito è quello appunto di andare ad approvare questo ordine del giorno, rafforzare il mandato che la Giunta ha e sta avendo nel lavorare per la mobilità anche ferroviaria, e soprattutto cercare anche quello confronto, come accennava il collega Fingolo, di cui accolgo l'integrazione, con Regione e Trenitalia, che sono poi i soggetti che anche economicamente sostengono la spesa più consistente sotto questo tipo di aspetto. Grazie.

PRESIDENTE: Capogruppo Lasfanti.

CONSIGLIERE LASFANTI: Commento alcune riflessioni del Collega Marusso rispetto a quanto proposto. Innanzitutto, l'arciere insegna che quando si scocca la freccia bisogna puntare un po' più in alto del bersaglio perché poi la forza di gravità porta un po' più giù la breccia freccia, quindi è bene che il Comitato abbia puntato alto, perché.. e poi si può..

CONSIGLIERE LASFANTI: In ogni caso, è una proposta che il Comitato ha messo sul tavolo di questo Consiglio comunale perché la possa discutere e la possa vagliare e possa poi individuare, insieme con loro, in un dialogo e in una collaborazione che è attiva e fattiva da molto tempo, quali sono le soluzioni percorribili ed anche quali sono le priorità dell'Amministrazione rispetto ad alcune scelte. Credo che l'autobus per l'Outlet fosse assolutamente un esempio che il Comitato ha posto per far capire quanto sia al momento poco realizzata l'integrazione tra le due modalità ferro- gomma. Quindi, è un punto di partenza, da qui si comincia a ragionare e a riflettere per individuare le opportune modalità, avendo un orizzonte più ampio e questo, secondo me, è un'attenzione molto apprezzabile da parte del Comitato perché non ha ridotto la riflessione a una mera battaglia per il ripristino dei treni, ma ha inserito tutto questo all'interno di un progetto di mobilità sostenibile che è programma di mandato per questa Amministrazione. Le piste ciclabili sono programma di mandato, quindi faremo tutto ciò che è possibile per riuscire a realizzare quanto abbiamo previsto in

programma di mandato che è assolutamente affine alle richieste del Comitato. Poi, ripeto, su alcune questioni più tecniche – operative si tratterà di discuterne e di ragionarne.

Un'altra riflessione riguarda la partecipazione e il coinvolgimento delle altre Amministrazioni. Fortunatamente con grande gioia posso comunicare che nei tavoli di confronto con la Regione e col Comitato Pendolari hanno partecipato le Amministrazioni della linea e non solo, al di là del colore politico. Per cui tutti i Comuni si sono fatti carico del problema, ne hanno capito l'importanza e continuano ad averlo a cuore, a tenerlo presente perché, come diceva la Capogruppo Marin poc'anzi, sta diventando estremamente problematico e fortemente rilevante sul piano lavorativo. Ci arrivano segnalazioni pesanti da parte di molti lavoratori. Ciò che vogliamo dare è una reale alternativa, per cui chi sceglie l'auto privata lo può fare tranquillamente, ma è giusto che ci sia un'alternativa reale e praticabile, perché qualcuno l'auto vorrebbe lasciarla a casa, utilizzarla per altre cose e non per andare al lavoro e non può farlo, perché, ad esempio, c'è un autobus che parte a mezzanotte e 20 da Venezia ed arriva a Portogruaro dopo oltre due ore di viaggio, perché non c'è un treno che porti a casa coloro che vanno a lavorare in Lombardia dal lunedì al venerdì, arrivano in stazione a Mestre in un orario intorno alle 20 e 30 e fino a oltre le 22 non hanno un treno per rientrare a casa. Credo che questi siano problemi veri, quotidiani che dobbiamo affrontare, insieme a quelli dei giovani che ci segnalano che ai colloqui di lavoro cominciano a essere scartati perché vivono in una zona che non permette loro di arrivare negli orari previsti. Il nuovo mercato del lavoro prevede sempre più flessibilità ed orari sempre più articolati, per cui la mobilità deve poter garantire anche questo. Poi, ripeto, offriamo una scelta: chi vuole utilizza il mezzo privato, chi vuole, invece, ha diritto di utilizzare il mezzo pubblico, che è nostro auspicio perché ne guadagniamo in salute e in benessere. Chiudo rileggendo il deliberato e comunicando a nome degli altri due firmatari dell'ordine del giorno che accogliamo l'integrazione proposta dal Capogruppo Fingolo. Un attimo solo.

“Il Consiglio Comunale dà mandato al Sindaco e alla Giunta di promuovere il trasporto pubblico locale su rotaia, l'intermodalità e l'utilizzo dei mezzi non impattanti come la bicicletta per diffondere la cultura della mobilità sostenibile; che limiti l'uso e l'abuso dell'automobile come mezzo privato negli spostamenti per la salvaguardia dell'ambiente e della salute dei cittadini; di continuare a dialogare con le altre Amministrazioni comunali della tratta e con la Conferenza dei Sindaci per raccogliere istanze comuni e rendere più forte la propria posizione di fronte alla Regione Veneto anche in vista della realizzazione della stazione ferroviaria metropolitana regionale; individuare le opportune iniziative per porre rimedio alla drastica riduzione delle corse che avverrà con l'entrata in vigore dell'orario estivo e oltre alle criticità evidenziate in più sedi del Comitato dei Pendolari del Veneto Orientale anche insieme ai Sindaci della tratta e con la Conferenza dei Sindaci; dialogare con il Comitato dei Pendolari del Veneto Orientale per individuare con gli utenti i correttivi e le migliorie da apportare; attivarsi presso le sedi competenti per avviare un percorso di integrazione ferro – gomma almeno per il territorio comunale in fase iniziale; realizzare piste ciclabili che conducano i cittadini alla stazione ferroviaria, lato Via Baron e lato Via Perer, e ATVO; collaborare con Trenitalia e ATVO per la realizzazione di stalli custoditi o chiusi per il deposito delle biciclette e di quanti utilizzano bus

e/o treno per i propri spostamenti; realizzare un'indagine di mercato che valuti l'interesse potenziale a utilizzare i mezzi pubblici su ferro e su gomma da parte dei cittadini santonatesi ed eventualmente anche di quanti vivono nei Comuni del Veneto Orientale coinvolgendo la Conferenza dei Sindaci."

PRESIDENTE: Grazie. Capogruppo Babbo.

CONSIGLIERE BABBO: Allora, alcune osservazioni che mi ero segnata sono state precedentemente esposte, però vorrei rafforzare. In linea di massima, le enunciazioni dell'ordine del giorno sono valide sotto l'aspetto dei principi e del diritto delle persone, però dobbiamo essere concreti come amministratori e giustamente, come già è stato rilevato da altri Consiglieri, noi troveremmo più praticabile un ordine del giorno più circostanziato, concreto, preciso, che miri a dei punti raggiungibili, perché qui abbiamo tantissime affermazioni, però temo che sia difficile raggiungere questi obiettivi proprio per le scarse risorse. Sul principio siamo tutti d'accordo.

Alcune osservazioni che avevo segnato. Allora, a livello istituzionale vorrei capire chi siederà al tavolo, perché concretamente al tavolo andranno dei soggetti che ne avranno diritto, quindi per trattare insieme Regione e Trentino chi è che si siederà a questo tavolo. I rappresentanti, questo ordine del giorno, poi, che ci è stato presentato è stato già approvato da tutti i rappresentanti dei Comuni penso della tratta, mi pare che si parli, di Venezia – Portogruaro e viceversa. Poi non è stato firmato, perché, sì, l'ordine del giorno è a firma di tre Consiglieri, però non vedo la firma su questo testo scritto. È messo: "Comitato Pendolari Veneto Orientale, CPVO", però non c'è una firma di un legale rappresentante.

Si è poi parlato in maniera forse affrettata, ed è un discorso che va approfondito il discorso.., un esempio che è stato fatto da qualche intervento sulla Treviso Mare. Allora, è da considerare.. e io direi che tutto il discorso sulla viabilità va affrontato in maniera approfondita, magari in un prossimo Consiglio, ma il discorso della Treviso Mare non è.., è utile perché noi vediamo degli aspetti positivi considerando che ci sono ore ed ore di code d'estate per le spiagge. Vediamo l'aspetto positivo che all'inizio non c'era sulla Tangenziale di Mestre, perché c'erano molte titubanze, invece, ora ne vediamo che c'è una migliore percorrenza, una viabilità ed è stato tolto anche il traffico pesante e l'inquinamento dal centro di Mestre.

Quindi, direi che è da scindere un po' l'aspetto della grande viabilità, della grande percorrenza che magari in questi tempi è sotto tiro per i fatti quotidiani che sentiamo di malgoverno, però questo non toglie che le opere siano necessarie, vanno predisposte ed affrontate da persone che siano competenti e corrette sotto tutti i punti di vista. Quindi, io proporrei magari di votare questo ordine del giorno in un'altra seduta o se si vuole in questa, però troverei più utile votarlo con un ordine del giorno più circoscritto, più concreto e che miri a dei punti che siano veramente raggiungibili e non lasciarci un po' in un mondo un po' utopico e di sogno come, invece, mi pare sia stato esposto. Grazie.

PRESIDENTE: Capogruppo Lasfanti.

PRESIDENTE: Io vedo l'ordine..

CONSIGLIERE ZANGRANDO: Sì, ho cambiato..

PRESIDENTE: Ha cambiato..

CONSIGLIERE LASFANTI: Solo una precisazione per la Capogruppo Babbo. Attenzione, i documenti sono due: uno è il documento del Comitato che è una semplice comunicazione che il Comitato ha fatto al Consiglio Comunale che non è soggetta a votazione, quindi è un documento che il Comitato ha ritenuto opportuno sottoporre al Consiglio per completare la discussione. Ciò che andiamo a votare è il deliberato che ho letto prima a firma mia e dei Consiglieri Fedrigo e Terzariol indicato, come suggerito dal Consigliere Fingolo, con la proposta di fare intervenire Trenitalia, la Regione, gli altri stakeholders coinvolti nel completamento del percorso di conoscenza sulla mobilità.

PRESIDENTE: Capogruppo, prego.

CONSIGLIERE BABBO: La ringrazio. Allora, mi pare di capire che noi non votiamo questo, ma votiamo un altro.

CONSIGLIERE BABBO: Le slide.. Allora, l'art. 14 del regolamento..

CONSIGLIERE BABBO: Scusate..

PRESIDENTE: Per cortesia.. Per cortesia.. Per cortesia.

CONSIGLIERE BABBO: Giusto per chiarezza, non è che noi siamo contrari, però vogliamo chiarezza. Allora, mi pare di aver capito che questo ordine del giorno esattamente non è quello.., non è questo..

CONSIGLIERE BABBO: Esatto, quello è il documento che poi non c'è la firma del rappresentante di questo Comitato Pendolari, non sappiamo chi sia. Ma questo io lo vedo adesso, non so, non c'è stato consegnato prima.

PRESIDENTE: Capogruppo Babbo.. per piacere, per piacere, per piacere..

CONSIGLIERE BABBO: Sì, prego.

PRESIDENTE: Rispondo io. Allora, l'ordine del giorno è stato messo all'ordine del giorno del Consiglio e le è stato recapitato come a tutti i Consiglieri ed è l'ordine del giorno che la Capogruppo Lasfanti, essendo uno dei firmatari ha presentato attraverso le slide, perché visto che abbiamo gli strumenti si possono anche utilizzarli, se serve a fare chiarezza.

La lettera è una lettera che il Comitato ha inviato alla mia attenzione, all'attenzione dei Consiglieri Comunali che vi è fatta stata trovare sui banchi del Consiglio perché essendo una lettera inviata ai Consiglieri io ve l'ho fatta avere, punto. Su quello non c'è alcuna votazione, la votazione è sul testo dell'ordine del giorno che è stato presentato dai Consiglieri Lasfanti, Terzariol e Fedrigo, eventualmente, anzi, metteremo in votazione l'emendamento presentato dal Capogruppo Fingolo e poi voteremo la proposta emendata. Consigliere Zangrando.

CONSIGLIERE ZANGRANDO: Grazie Presidente. Volevo dire che per quanto mi riguarda anch'io sono favorevole, sono d'accordo in linea di massima con questo ordine del giorno, però con le integrazioni proposte dal Capogruppo Fingolo, per cui se verrà accolto voterò a favore, altrimenti mi asterrò. Detto questo, lasciatemi portare un esempio visto che si è parlato di mobilità sostenibile, o un auspicio chiamiamolo come vogliamo. Io portavo anche l'altra volta l'esempio della Francia, dove in Francia hanno proposto, hanno fatto una proposta di legge dove chi va al lavoro in bicicletta riceve un premio, un incentivo sullo stipendio, il cosiddetto "bike to work" e speriamo, auspichiamo che questo avvenga anche in Italia, anche se siamo sempre un po' più indietro su queste cose rispetto all'Europa. Detto questo, come diceva

qualcuno, il progresso in Europa è passato sulle ruote, ci auguriamo che nel futuro queste ruote siano della bicicletta. Detto questo, riconfermo quello che ho detto prima. Grazie.

PRESIDENTE: Se non ci sono altri interventi, chiederei al Capogruppo Fingolo di formulare per esteso la proposta di emendamento in modo che poi posso sottoporla a votazione. Grazie Capogruppo.

CONSIGLIERE FINGOLO: Praticamente è un'aggiunta al punto 9.. si aggiunge praticamente un ulteriore punto, che è il 9 in questo caso, in cui si dice ".. impegnare il Sindaco e la Giunta ad organizzare un incontro con la presenza di Regione, Trenitalia ed altre Amministrazioni interessate nonché gli altri stake holders.."

PRESIDENTE: Allora ".. dà mandato al Sindaco e alla Giunta" è già l'intestazione, aggiungiamo il punto 9, quindi organizzare..

CONSIGLIERE FINGOLO: "..organizzare un incontro con la presenza di Regione, Trenitalia, le altre Amministrazioni comunali interessate, nonché gli altri stakeholders, o portatori di interesse.."

PRESIDENTE: Allora, se non ci sono altri interventi pongo in votazione l'emendamento presentato dal Capogruppo Fingolo, che vado a rileggere. La proposta di aggiungere all'o.d.g. un punto 9: ***"Impegnare la Giunta ad organizzare un incontro con la Regione Veneto, Trenitalia, ed altre Amministrazioni comunali della tratta ed altri stakeholders"***. Pongo in votazione la proposta di emendamento.

VOTAZIONE EMENDAMENTO PRESENTATO DAL CONS. FINGOLO

PRESIDENTE: Presenti 18, favorevoli 18, contrario nessuno, astenuto nessuno. L'emendamento è approvato all'unanimità. Passiamo alla votazione della proposta emendata.

VOTAZIONE

PRESIDENTE: Presenti 18, favorevoli 18. La proposta di ordine del giorno viene approvata emendata come da proposta approvata del Consigliere Fingolo. Segue testo o.d.g. approvato:

"PROPOSTA DI ORDINE DEL GIORNO

ORARIO FERROVIARIO CADENZATO E MOBILITA' SOSTENIBILE

Il presente ordine del giorno riguarda l'orario cadenzato introdotto da Trenitalia a decorrere dal 15/12/2013.

L'orario è il frutto di un lavoro di coordinamento tra Trenitalia e Regione Veneto.

Il principio sotteso all'orario cadenzato è condivisibile perché prevede la ripartizione delle corse in intervalli di orario precisi per migliorare la fruizione del mezzo da parte degli utenti.

Nel processo decisionale, la Regione Veneto ha scelto di non coinvolgere i comitati dei pendolari né ha fatto proprie le criticità evidenziate dalle associazioni dei consumatori nell'organizzazione delle corse. Una tra le tratte più penalizzate è risultata la locale Venezia-Portogruaro.

Le problematiche legate al nuovo orario sono state segnalate all'Amministrazione di San Donà di Piave e alla Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale da singoli cittadini e dal Comitato dei Pendolari del Veneto Orientale, e riguardano:

- a) la fascia oraria 22-06 che ha visto una drastica riduzione delle corse;
- b) la fascia oraria 10-14, organizzata senza tenere presenti le necessità degli studenti medi e universitari;
- c) il sabato, i festivi e i giorni e i mesi di vacanza per gli istituti scolastici, nei quali si registra un pesante taglio delle corse anche in fasce orarie non critiche (cosiddette "fasce di morbida").

Le problematiche di cui sopra hanno costretto molti utenti, specie turnisti, ad abbandonare l'uso del treno, utilizzando mezzi alternativi quali l'automobile o l'autobus, per raggiungere il luogo di lavoro, con un conseguente aumento delle spese sostenute e un peggioramento della qualità della vita. Le conseguenze riguardano anche il traffico urbano che vede aumentare i veicoli su strada e di conseguenza l'inquinamento atmosferico. I pendolari che invece hanno continuato a usare il treno manifestano grosse difficoltà nel raggiungere puntualmente il luogo di lavoro per l'inizio del turno o problemi legati all'orario di rientro.

Un caso esemplificativo è quello di un turnista che conclude il proprio servizio alle 24 a Venezia: può utilizzare per il rientro a S. Donà un autobus (sostitutivo del treno) in partenza da Piazzale Roma alle ore 00.21 con arrivo previsto a S. Donà alle 01.43 (da segnalare che la tratta Venezia-Firenze è percorsa in 2 ore). Se questa persona deve riprendere il lavoro la mattina successiva alle 6 a Venezia, deve partire da S. Donà con il treno 11100 delle 04.36, essendo rientrata quasi alle 2 della notte.

Consapevole della gravità della situazione e della necessità di offrire risposte concrete a tali problematiche, già dallo scorso luglio l'Amministrazione Comunale si è attivata presso la Regione Veneto, la stessa Conferenza dei Sindaci e le altre Amministrazioni Comunali della tratta per individuare le opportune modalità di risoluzione, avviando un percorso particolarmente faticoso vista la lentezza con cui la Regione Veneto ha dato risposta alle esigenze evidenziate.

Positivo invece è stato il coinvolgimento della Conferenza dei Sindaci che ha sottoscritto all'unanimità le richieste di miglioramento dell'orario vigente.

Considerato che:

il diritto alla mobilità è un diritto di tutti: il sistema di trasporto pubblico, nel suddetto caso in particolare quello ferroviario, rappresenta un importante strumento di coesione e di sviluppo sociale;

il diritto alla mobilità deve essere quindi tutelato e garantito alle persone con disabilità e mobilità ridotta, alle persone con difficoltà economiche, agli studenti e ai lavoratori che hanno scelto il trasporto pubblico come mezzo di spostamento sia per ragioni di carattere economico sia per ragioni di salvaguardia dell'ambiente;

la Corte di Giustizia Europea ha sanzionato l'Italia per non aver ancora applicato il Regolamento europeo per i diritti dei viaggiatori su treno (n. 1371/2007, in vigore dal 03/12/2009) (comunicato stampa del 28/03/2014, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-325_en.htm);

l'Amministrazione di San Donà aderisce dal 28/04/2011 al Patto dei sindaci 2020 per cui si è impegnata a un ridurre le proprie emissioni in atmosfera e che il treno è uno dei mezzi di minore impatto ambientale e che la mobilità sostenibile assume un ruolo di rilievo nel programma di mandato dell'Amministrazione;

sono particolarmente numerosi i cittadini residenti a S. Donà che utilizzano il treno per raggiungere il proprio luogo di studio o di lavoro, specie a Venezia, Mestre e Padova, e ad oggi, anche in vista della costituzione della città metropolitana di Venezia, non esiste attualmente un sistema integrato "gomma-ferro" che consenta di utilizzare più mezzi per raggiungere le stazioni e/o il luogo di lavoro;

i lavori dell'ormai ventennale SFMR comprendono anche la stazione ferroviaria di San Donà di Piave, nodo strategico per il raggiungimento delle spiagge di Jesolo ed Eraclea durante la stagione estiva, evidenziando l'importanza del mezzo-treno non solo come trasporto per raggiungere le città capolinea delle tratte ma anche come modalità di trasporto all'interno della stessa tratta;

è importante non disperdere il lavoro svolto fino ad ora dal Comune di San Donà di Piave, dai comuni della tratta Venezia-Portogruaro e dalla Conferenza dei Sindaci;

il recentissimo studio della Fondazione Pellicani di Mestre evidenzia nell'area vasta della PaTreVe un bacino potenziale di utilizzo dei mezzi pubblici molto ampio, anche in orari notturni;

agevolare il trasporto pubblico significa aumentare il numero di fruitori e di conseguenza ammortizzare gli investimenti effettuati;

il Consiglio Comunale dà mandato al Sindaco e alla Giunta di:

- 1. Promuovere il trasporto pubblico locale su rotaia, l'intermodalità e l'utilizzo di mezzi non impattanti come la bicicletta per diffondere la cultura della "mobilità sostenibile" che limiti l'uso e l'abuso dell'automobile come mezzo privato negli spostamenti per la salvaguardia dell'ambiente e della salute dei cittadini;**
- 2. continuare a dialogare con le altre amministrazioni comunali della tratta e con la Conferenza dei Sindaci per raccogliere istanze comuni e rendere più forte la propria posizione di fronte alla Regione Veneto, anche in vista della realizzazione della SFMR;**
- 3. individuare le opportune iniziative per porre rimedio alla drastica riduzione delle corse che avverrà con l'entrata in vigore dell'orario "estivo" (dal 16/06/2014) e oltre che alle criticità evidenziate in più sedi dal Comitato dei Pendolari del Veneto Orientale, anche insieme ai sindaci della tratta e con la Conferenza dei Sindaci;**
- 4. dialogare con il Comitato dei Pendolari del Veneto Orientale per individuare con gli utenti i correttivi e le migliorie da apportare;**
- 5. attivarsi presso le sedi competenti per avviare un percorso di integrazione "ferro-gomma" almeno per il territorio comunale, in fase iniziale;**
- 6. realizzare piste ciclabili che conducano i cittadini alla stazione FS (lato via Baron e lato via del Perer) e ATVO;**
- 7. collaborare con Trenitalia e ATVO per la realizzazione di stalli custoditi o chiusi per il deposito delle biciclette di quanti utilizzano bus e/o treno per i propri spostamenti;**

8. **realizzare un'indagine di mercato che valuti l'interesse potenziale a utilizzare i mezzi pubblici su ferro e su gomma da parte dei cittadini sandonatesi ed eventualmente anche di quanti vivono nei comuni del Veneto Orientale, coinvolgendo la Conferenza dei sindaci.**
9. **Impegnare la Giunta ad organizzare un incontro con la presenza di Regione, Trenitalia ed altre Amministrazioni interessate, nonché gli altri stakeholders.”**

Letto, confermato e sottoscritto

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Fto. RIZZANTE FRANCESCO

SEGRETARIO

Fto. RIZZO MARIA ROSARIA

Relazione di pubblicazione

Ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. n° 267/2000 certifico che, copia del presente verbale viene pubblicato in data odierna all'Albo Pretorio, n°R.P. 1147 ove rimarrà esposta per quindici giorni consecutivi.

li 26/06/2014

ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO

GIORGIO ZANET

Copia conforme all'originale, ad uso amministrativo

Addi

ISTRUTTORE AMMINISTRATIVO

GIORGIO ZANET

Certifico che la presente deliberazione, pubblicata all'Albo Pretorio comunale, è divenuta **ESECUTIVA** dopo il decimo giorno dalla pubblicazione ai sensi del terzo comma dell'art. 134 del D.Lgs. n° 267/2000 in data:
