



CITTÀ DI SPINEA

PROVINCIA DI VENEZIA

ORIGINALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 164 del 30/12/2014

Oggetto: **CENTRO ABITATO - AGGIORNAMENTO DELIMITAZIONE AI FINI DELLA SICUREZZA STRADALE.**

L'anno **duemilaquattordici** il giorno **trenta** del mese di **dicembre** alle ore 11:30, nella Sala Giunta del Municipio, regolarmente convocata, si è riunita la GIUNTA COMUNALE nelle persone dei Signori:

CHECCHIN SILVANO	SINDACO	PRESENTE
BUSATTA STEFANIA	VICE SINDACO	PRESENTE
MAINARDI LOREDANA	ASSESSORE	ASSENTE
CHINELLATO GIANPIER	ASSESSORE	PRESENTE
DITADI EMANUELE	ASSESSORE	PRESENTE
ROSANOVA LAURA	ASSESSORE	ASSENTE

Partecipa alla seduta il Dott. Baldovino Angiolelli VICE SEGRETARIO GENERALE del Comune di Spinea. Il Sig. Silvano Checchin nella sua qualità di SINDACO assume la presidenza della Giunta e, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

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

SINDACO
Silvano Checchin

VICE SEGRETARIO GENERALE
Baldovino Angiolelli

**REFERTO DI PUBBLICAZIONE E
COMUNICAZIONE AI CAPIGRUPPO
CONSILIARI**

(artt. 124 -125 D.Lgs.267/2000)

Si certifica che copia della presente Deliberazione viene pubblicata, mediante affissione all'Albo Pretorio online del Comune, per 15 giorni consecutivi, dal 15/01/2015 e contestualmente trasmessa in elenco ai Capigruppo consiliari.

IL MESSO
Gaetano Brugnera

CERTIFICATO DI ESECUTIVITÀ
(art. 134, comma 3, D.Lgs. 267/2000)

Si certifica, su conforme dichiarazione del messo, che copia della presente Deliberazione è stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo Pretorio online del Comune in data _____, senza riportare nei primi 10 giorni di pubblicazione denunce di vizi di legittimità o competenza, per cui la stessa È DIVENUTA ESECUTIVA in data _____.

IL SEGRETARIO GENERALE

LA GIUNTA COMUNALE

Richiamata la deliberazione del Consiglio comunale n. 47 del 22.04.2009 “Approvazione nuova perimetrazione dei centri abitati di Spinea” con cui è provveduto all’aggiornamento della perimetrazione del centro abitato precedentemente approvata con la deliberazione consiliare n. 52 del 20.05.2002 e che l’aggiornamento del 2009 si è reso necessario alla luce delle “modifiche al territorio che hanno portato all’estensione del predetto perimetro”;

Precisato fin da subito che la delimitazione del centro abitato riguarda la tutela di profili di natura diversa, di sicurezza stradale da un lato e di sviluppo edilizio-urbanistico del territorio dall’altro e che la diversità di tali finalità può portare anche alla delimitazione di ambiti diversi proprio in relazione ai diversi profili che si intendono tutelare;

Considerato che il comune di Spinea, con i precedenti provvedimenti, ha fatto coincidere la delimitazione del centro abitato ai fini del nuovo codice della strada con quella ai fini urbanistici;

Rilevato che, pur nella piena consapevolezza che le finalità di delimitazione del centro abitato proprie del Codice della strada si presentano diverse da quelle per le quali deve essere definito il centro abitato in base alla disciplina urbanistico-edilizia [differenze che si evincono dai diversi presupposti di legge, dalle diverse finalità cui tende l’amministrazione nell’esercizio del proprio potere di ricognizione, dei differenti organi competenti alla detta ricognizione (Giunta comunale per le finalità sulla sicurezza stradale da Codice della strada e Consiglio comunale per le finalità in ambito urbanistico)], ben può l’amministrazione comunale far coincidere la delimitazione del centro abitato ai fini urbanistici con quella ai fini della sicurezza stradale se ve ne siamo i presupposti e se ne viene dato atto in modo chiaro ed esplicito;

Ritenuto in questa sede e fin da subito chiarire che, con il presente provvedimento, si intende proseguire l’impostazione fino ad oggi data dal comune di Spinea alla propria delimitazione del centro abitato e pertanto confermare che le caratteristiche della viabilità del territorio comunale e la disciplina sulla sicurezza stradale possano trovare coerenza con le scelte di pianificazione urbanistica e governo del territorio e che quindi, sulla base di questa importante valutazione preliminare, si ritiene di confermare la coincidenza tra la “delimitazione del centro abitato” ai sensi dell’art. 4 del codice della strada, che avviene, per espressa previsione della medesima disposizione, “ai fini dell’attuazione della disciplina della circolazione stradale” e la perimetrazione del centro abitato ai fini urbanistico- edilizi (cfr. art. 9 del d.P.r. n. 380/2001, Testo unico in materia edilizia) [**nota n. 1**];

Nota n. 1: d.P.r. n. 380/2001- Art. 9 (L) - Attività edilizia in assenza di pianificazione urbanistica

1. Salvi i più restrittivi limiti fissati dalle leggi regionali e nel rispetto delle norme previste dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490 (ora d.lgs. n. 42 del 2004 - n.d.r.), nei comuni sprovvisti di strumenti urbanistici sono consentiti:

a) gli interventi previsti dalle lettere a), b), e c) del primo comma dell’articolo 3 che riguardino singole unità immobiliari o parti di esse;

b) fuori dal perimetro dei centri abitati, gli interventi di nuova edificazione nel limite della densità massima fondiaria di 0,03 metri cubi per metro quadro; in caso di interventi a destinazione produttiva, la superficie coperta non può comunque superare un decimo dell’area di proprietà.

2. Nelle aree nelle quali non siano stati approvati gli strumenti urbanistici attuativi previsti dagli strumenti urbanistici generali come presupposto per l’edificazione, oltre agli interventi indicati al comma 1, lettera a), sono consentiti gli interventi di cui alla lettera d) del primo comma dell’articolo 3 del presente testo unico che riguardino singole unità immobiliari o parti di esse. Tali ultimi interventi sono consentiti anche se riguardano globalmente uno o più edifici e modificano fino al 25 per cento delle destinazioni preesistenti, purché il titolare del permesso si impegni, con atto trascritto a favore del comune e a cura e spese dell’interessato, a praticare, limitatamente alla percentuale mantenuta ad uso residenziale, prezzi di vendita e canoni di locazione concordati con il comune ed a concorrere negli oneri di urbanizzazione di cui alla sezione II del capo II del presente titolo.

Considerato che la delimitazione del centro abitato ai fini della sicurezza stradale richiede l’approvazione attraverso deliberazione della Giunta comunale (art. 4 del d.lgs. n. 285 del 1992, Nuovo codice della strada), mentre l’approvazione del centro abitato ai fini urbanistico-edilizi richiede l’approvazione da parte del Consiglio comunale (“con deliberazione del Consiglio comunale sentiti il Provveditorato regionale alle opere pubbliche e la Soprintendenza competente”, come in origine disciplinato dall’articolo 41-quinquies della legge 17 agosto 1942, n. 1150, introdotto dall’articolo 17 della legge 6 agosto 1967, n. 765 nonché, da ultimo, l’art. 42, comma 2, lett. b) d. lgs. n. 267/2000) e che, proprio in ragione di questa duplice valenza, questo provvedimento viene sottoposto all’approvazione della Giunta comunale come provvedimento che ha validità ai fini della sicurezza stradale;

Ricordato che l’articolo 3 comma 1, punto 8 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 Nuovo codice della strada, così definisce il centro abitato:

“Art. 3. Definizioni stradali e di traffico

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

(...)

8) **CENTRO ABITATO:** insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada. (...)"

Ricordato che il Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, stabilisce quanto segue:

“Art. 5. (Art. 3 e Art. 4, CdS) Altre definizioni stradali e di traffico; delimitazione del centro abitativo.

1. Le altre definizioni stradali e di traffico di specifico rilievo tecnico di cui all'articolo 3, comma 2, del codice sono contenute nelle singole disposizioni del presente regolamento riguardanti le varie materie.

2. Le definizioni di barriere architettoniche e di accessibilità anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale sono quelle contenute nel decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

3. La delimitazione del centro abitato, come definito all'articolo 3, comma 1, punto 8, del codice, è finalizzata ad individuare l'ambito territoriale in cui, per le interrelazioni esistenti tra le strade e l'ambiente circostante, è necessaria da parte dell'utente della strada, una particolare cautela nella guida, e sono imposte particolari norme di comportamento. La delimitazione del centro abitato individua pertanto i limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline previste dal codice e dal presente regolamento all'interno ed all'esterno del centro abitato. La delimitazione del centro abitato individua altresì, lungo le strade statali, regionali e provinciali, che attraversano i centri medesimi, i tratti di strada che:

a) per i centri con popolazione non superiore a diecimila abitanti costituiscono «i tratti interni»;

b) per i centri con popolazione superiore a diecimila abitanti costituiscono «strade comunali», ed individua, pertanto, i limiti territoriali di competenza e di responsabilità tra il comune e gli altri enti proprietari di strade.

4. Nel caso in cui l'intervallo tra due contigui insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, risulti, anche in relazione all'andamento planoaltimetrico della strada, insufficiente per un duplice cambiamento di comportamento da parte dell'utente della strada, si provvede alla delimitazione di un unico centro abitato, individuando ciascun insediamento abitativo con il segnale di località. Nel caso in cui i due insediamenti ricadano nell'ambito di comuni diversi si provvede a delimitazioni separate, anche se contigue, apponendo sulla stessa sezione stradale il segnale di fine del primo centro abitato e di inizio del successivo centro abitato.

5. I segnali di inizio e fine centro abitato sono collocati esattamente sul punto di delimitazione del centro abitato indicato sulla cartografia allegata alla deliberazione della giunta municipale ed individuato, in corrispondenza di ciascuna strada di accesso al centro stesso, in modo tale da permettere il rispetto degli spazi di avvistamento previsti dall'articolo 79, comma 1. I segnali di inizio e fine centro abitato, relativi allo stesso punto di delimitazione, se posizionati separatamente ai lati della carreggiata, rispettivamente nella direzione di accesso e di uscita del centro medesimo, sono, di norma, collocati sulla stessa sezione stradale. Ove si renda necessario per garantire gli spazi di avvistamento, è ammesso lo slittamento, verso l'esterno del centro abitato, del segnale di fine centro abitato, riportando tale diversa collocazione sulla cartografia. In tal caso, la diversa collocazione del segnale di fine centro abitato rispetto al punto di delimitazione dello stesso ha valenza per le norme di comportamento da parte dell'utente della strada, ma non per le competenze degli enti proprietari della strada.

6. La delimitazione del centro abitato è aggiornata periodicamente in relazione alle variazioni delle condizioni in base alle quali si è provveduto alle delimitazioni stesse. A tale aggiornamento consegue l'aggiornamento dei «tratti interni» e delle «strade comunali» di cui al comma 1.

7. Nei casi in cui la delimitazione del centro abitato interessi strade non comunali, la deliberazione della giunta municipale, prevista dall'articolo 4, comma 1, del codice, con la relativa cartografia allegata, è inviata all'ente proprietario della strada interessata, prima della pubblicazione all'albo pretorio, indicando la data di inizio di quest'ultima. Entro il termine di pubblicazione l'ente stesso può inviare al comune osservazioni o proposte in merito. Su esse si esprime definitivamente la giunta municipale con deliberazione che è pubblicata all'albo pretorio per dieci giorni consecutivi e comunicata all'ente interessato entro questo stesso termine. Contro tale provvedimento è ammesso ricorso ai sensi dell'articolo 37, comma 3, del codice.”;

Richiamata la Circolare 29 dicembre 1997, n. 6709/1997 del Ministero dei lavori pubblici, “Direttive in ordine all'individuazione dei tratti di strade statali, regionali e provinciali all'interno dei centri abitati, a seguito dell'entrata in vigore delle modifiche al regolamento di attuazione del nuovo codice della strada”;

Ricordato quindi che l'individuazione del centro abitato costituisce atto significativo ai fini dell'applicazione della normativa sulla sicurezza stradale in quanto disciplina in modo specifico il comportamento degli utenti della strada e dei proprietari delle aree prospicienti le strade stesse, stabilendo modalità diverse specifiche dentro e fuori il centro abitato [nota n.2];

nota n. 2: Si richiamano qui di seguito gli articoli del codice della strada e del relativo regolamento di esecuzione e di attuazione che disciplinano le fasce di rispetto dentro e fuori i centri abitati:

Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 Nuovo codice della strada, artt. 16 – 17 – 18:

“16. Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati

1. Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati è vietato:

a) aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade;
b) costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale;
c) impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni. Il regolamento, in relazione alla tipologia dei divieti indicati, alla classificazione di cui all'articolo 2, comma 2, nonché alle strade vicinali, determina le di stanze dal confine stradale entro le quali vigono i divieti di cui sopra, prevedendo, altresì, una particolare disciplina per le aree fuori dai centri abitati ma entro le zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici. Restano comunque ferme le disposizioni di cui agli articoli 892 e 893 del codice civile.

2. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto indicate nel comma 1, lettere b) e c), debesi aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

3. In corrispondenza e all'interno degli svincoli è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentosedicimila a lire ottocentosessantaquattromila.

5. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese, secondo le norme del Capo I, Sezione II del Titolo VI.

17. Fasce di rispetto nelle curve fuori dei centri abitati

1. Fuori dei centri abitati, all'interno delle curve debesi assicurare, fuori della proprietà stradale, una fascia di rispetto, inibita a qualsiasi tipo di costruzione, di recinzione, di piantagione, di deposito, osservando le norme determinate dal regolamento in relazione all'ampiezza della curvatura.

2. All'esterno delle curve si osservano le fasce di rispetto stabilite per le strade in rettilineo.

3. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentoquarantamila a lire duemilioni centosessantamila.

4. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese.

18. Fasce di rispetto ed aree di visibilità nei centri abitati

1. Nei centri abitati, per le nuove costruzioni, ricostruzioni ed ampliamenti, le fasce di rispetto a tutela delle strade, misurate dal confine stradale, non possono avere dimensioni inferiori a quelle indicate nel regolamento in relazione alla tipologia delle strade.

2. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto indicate nel comma 1 debesi aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento a seconda del tipo di strada, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

3. In corrispondenza di intersezioni stradali a livelli sfalsati è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione all'interno dell'area di intersezione che pregiudichino, a giudizio dell'ente proprietario, la funzionalità dell'intersezione stessa e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

4. Le recinzioni e le piantagioni dovranno essere realizzate in conformità ai piani urbanistici e di traffico e non dovranno comunque ostacolare o ridurre, a giudizio dell'ente proprietario della strada, il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.

5. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentosedicimila a lire ottocentosessantaquattromila.

6. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese.

19. Distanze di sicurezza dalle strade

1. La distanza dalle strade da osservare nella costruzione di tiri a segno, di opifici o depositi di materiale esplosivo, gas o liquidi infiammabili, di cave coltivate mediante l'uso di esplosivo, nonché di stabilimenti che interessino comunque la sicurezza o la salute pubblica o la regolarità della circolazione stradale, è stabilita dalle relative disposizioni di legge e, in difetto di esse, dal prefetto, previo parere tecnico degli enti proprietari della strada e dei vigili del fuoco.

2. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.080.000 a 4.320.000.

3. La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese."

Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, artt. 26 – 27 – 28:

"Art. 26. (Art. 16 Cod. Str.) Fasce di rispetto fuori dai centri abitati.

1. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nell'aprire canali, fossi o nell'eseguire qualsiasi escavazione lateralmente alle strade, non può essere inferiore alla profondità dei canali, fossi od escavazioni, ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 m.

2. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a) 60 m per le strade di tipo A;

b) 40 m per le strade di tipo B;

c) 30 m per le strade di tipo C;

d) 20 m per le strade di tipo F, ad eccezione delle «strade vicinali» come definite dall'articolo 3, comma 1, n. 52 del codice;

e) 10 m per le «strade vicinali» di tipo F.

3. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a) 30 m per le strade di tipo A;

b) 20 m per le strade di tipo B;

c) 10 m per le strade di tipo C.

4. Le distanze dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nella costruzione o ricostruzione di muri di cinta, di qualsiasi natura e consistenza, lateralmente alle strade, non possono essere inferiori a:

a) 5 m per le strade di tipo A, B;

b) 3 m per le strade di tipo C, F.

5. Per le strade di tipo F, nel caso di cui al comma 3, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale, ai fini della sicurezza della circolazione, sia per le nuove costruzioni, le ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali e gli ampliamenti fronteggianti le case, che per la costruzione o ricostruzione di muri di cinta di qualsiasi materia e consistenza. Non sono parimenti stabilite distanze minime dalle strade di quartiere dei nuovi insediamenti edilizi previsti o in corso di realizzazione.

6. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.

7. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade siepi vive, anche a carattere stagionale, tenute ad altezza non superiore ad 1 m sul terreno non può essere inferiore a 1 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni non superiori ad 1 m costituite da siepi morte in legno, reti metalliche, fili spinati e materiali similari, sostenute da paletti infissi direttamente nel terreno o in cordoli emergenti non oltre 30 cm dal suolo.

8. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno, non può essere inferiore a 3 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno costituite come previsto al comma 7, e per quelle di altezza inferiore ad 1 m sul terreno se impiantate su cordoli emergenti oltre 30 cm dal suolo.

9. Le prescrizioni contenute nei commi 1 ed 8 non si applicano alle opere e colture preesistenti.

Art. 27. (Art. 17, CdS) Fasce di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati.

1. La fascia di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati, da determinarsi in relazione all'ampiezza della curvatura, è soggetta alle seguenti norme:

a) nei tratti di strada con curvatura di raggio superiore a 250 m si osservano le fasce di rispetto con i criteri indicati all'articolo 26;

b) nei tratti di strada con curvatura di raggio inferiore o uguale a 250 m, la fascia di rispetto è delimitata verso le proprietà latitanti, dalla corda congiungente i punti di tangenza, ovvero dalla linea, tracciata alla distanza dal confine stradale indicata dall'articolo 26 in base al tipo di strada, ove tale linea dovesse risultare esterna alla predetta corda.

Art. 28. (Art. 18, CdS) Fasce di rispetto per l'edificazione nei centri abitati.

1. Le distanze dal confine stradale all'interno dei centri abitati, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a) 30 m per le strade di tipo A;

b) 20 m per le strade di tipo D.

2. Per le strade di tipo E ed F, nei casi di cui al comma 1, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione.

3. In assenza di strumento urbanistico vigente, le distanze dal confine stradale da rispettare nei centri abitati non possono essere inferiori a:

a) 30 m per le strade di tipo A;

b) 20 m per le strade di tipo D ed E;

c) 10 m per le strade di tipo F.

4. Le distanze dal confine stradale, all'interno dei centri abitati, da rispettare nella costruzione o ricostruzione dei muri di cinta, di qualsiasi natura o consistenza, lateralmente alle strade, non possono essere inferiori a:

a) 3 m per le strade di tipo A;

b) 2 m per le strade di tipo D.

5. Per le altre strade, nei casi di cui al comma 4, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione.”

Ricordato altresì che le norme tecniche di attuazione del vigente strumento urbanistico disciplinano in modo specifico gli interventi ammessi nelle fasce di rispetto stradale, dentro e fuori il centro abitato all'articolo 26, che così dispone:

“Art. 26 Fasce di rispetto

1. Fasce di rispetto stradali:

1.a – Fasce di rispetto stradali fuori e dentro il centro abitato in corrispondenza dei seguenti assi stradali: 1) passante autostradale (Strada cat. A): fascia di 60 m fuori il centro abitato e fascia di 30 m dentro il centro abitato e fuori dal centro abitato, ma all'interno delle aree edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale (ovvero le zone territoriali omogenee di tipo A, B, C.1, C.2, D, E.4, S.a, S.b, S.c, F); 2) Strada provinciale n. 36 nel tratto compreso tra rotatoria la Fossa e fino al confine con il comune di Martellago (opera complementare al passante di Mestre n. 8): fascia di rispetto di ml. 30 da entrambe i lati sia all'interno che all'esterno il centro abitato; 3) strada di collegamento Rossignago- Asseggiano (opera complementare al passante di Mestre n. 9): fascia di rispetto di ml. 30 da entrambe i lati sia all'interno che all'esterno il centro abitato; 4) strada di collegamento via Martiri della libertà – via Capitano (opera complementare al passante di Mestre n. 8 bis – strada locale non vicinale di tipo F1): fascia di rispetto di ml. 20 da entrambe i lati sia all'interno che all'esterno il centro abitato. All'interno della fasce di rispetto di cui sopra fuori

dal centro abitato sono ammessi i soli interventi consentiti dall'articolo 16 e 17 del Codice della strada D.Lgs. n. 285/1992 e succ. mod. e int. All'interno della fasce di rispetto di cui sopra all'interno del centro abitato non sono ammessi interventi di nuova costruzione e, per gli edifici che ricadono parzialmente o completamente all'interno delle fasce di rispetto, sono ammessi interventi edilizi di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro, risanamento conservativo e ristrutturazione edilizia (art. 3 comma 1 del d.P.r. 380/2001), compatibilmente con l'eventuale normativa di tutela di specifici vincoli architettonici e/o storico testimoniali; sempre per gli edifici che ricadono parzialmente o completamente all'interno delle fasce di rispetto di cui sopra, è ammesso l'ampliamento, che comunque non dovrà comportare l'avanzamento dell'edificio esistente verso l'origine del vincolo e che sarà possibile solo nel caso in cui rispetti la distanza dalla strada derivante dalla norma sulla distanza tra edifici con strada interposta di cui all'art. 9 del d.m. 1444/1968 che si ritiene di dover applicare all'interno di tutte le z.t.o. con la precisazione che la distanza da rispettare è quella relativa alla propria fascia di rispetto dalla strada (ovvero senza sommare anche l'eventuale distanza non rispettata dall'edificio prospettante già esistente dall'altra parte della strada). Tale distanza dovrà essere rispettata con riferimento a tutti gli ampliamenti sia in altezza che in pianta e per tutto ciò che fuoriesce dalla sagoma legittimata ad eccezione delle specifiche deroghe concesse dal d. lgs. 115/2008 e succ. mod. e int. (normativa sul risparmio energetico, si veda definizione di "sagoma" di cui all'articolo 4 lett. r delle presenti norme).

1.b – Fatte salve le indicazioni di cui al precedente punto 1.a, all'interno del centro abitato si considera fascia di rispetto stradale la distanza minima dalle strade fissata nelle presenti norme tecniche di attuazione al Titolo IV, Allegato 1 a: Abaco dei tipi edilizi, per le diverse classi tipologiche in relazione alle diverse z.t.o. All'interno delle fasce di rispetto di cui sopra non sono ammessi interventi di nuova costruzione e, per gli edifici che ricadono parzialmente o completamente all'interno delle fasce di rispetto all'interno del centro abitato, sono ammessi interventi edilizi di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro, risanamento conservativo e ristrutturazione edilizia (art. 3 comma 1 del d.P.r. 380/2001), compatibilmente con l'eventuale normativa di tutela di specifici vincoli architettonici e/o storico testimoniali. L'ampliamento, che comunque non dovrà comportare l'avanzamento dell'edificio esistente verso l'origine del vincolo, sarà possibile solo nel caso in cui rispetti la distanza dalla strada derivante dalla norma sulla distanza tra edifici con strada interposta di cui all'art. 9 del d.m. 1444/1968 che si ritiene di dover applicare all'interno di tutte le z.t.o., con la precisazione che la distanza da rispettare è quella relativa alla propria fascia di rispetto dalla strada (ovvero senza sommare anche l'eventuale distanza non rispettata dall'edificio prospettante già esistente dall'altra parte della strada). Tale distanza dovrà essere rispettata con riferimento a tutti gli ampliamenti sia in altezza che in pianta e per tutto ciò che fuoriesce dalla sagoma legittimata ad eccezione delle specifiche deroghe concesse dal d. lgs. 115/2008 e succ. mod. e int. (normativa sul risparmio energetico, si veda definizione di "sagoma" di cui all'articolo 4 lett. r delle presenti norme).

1.c – Fatto salvo quanto indicato al precedente punto 1.a (fasce di rispetto previste per le strade oggetto di intervento quali il passante – strada di categoria A - e le opere complementari al passante nn. 8, 8 bis e 9 – strade di categoria C), all'esterno dei centri abitati e all'esterno dei centri abitati, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale (ovvero le zone territoriali omogenee di tipo A, B, C.1, C.2, D, E.4, S.a, S.b, S.c,

F), le fasce di rispetto stradali sono quelle indicate agli artt. 26 e 27 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e succ. mod. e int.9 e, qualora non previste (ad esempio per le strade di tipo F), saranno quelle indicate nelle norme tecniche di attuazione al Titolo IV, Allegato 1 a: Abaco dei tipi edilizi, per le diverse classi tipologiche in relazione alle diverse z.t.o., sempre nel rispetto della distanza dalla strada derivante dalla norma sulla distanza tra edifici con strada interposta di cui all'art. 9 del d.m. 1444/1968 che si ritiene di dover applicare all'interno di tutte le z.t.o., con la precisazione che la distanza da rispettare è quella relativa alla propria fascia di rispetto dalla strada (ovvero senza sommare anche l'eventuale distanza non rispettata dall'edificio prospettante già esistente dall'altra parte della strada). Tale distanza dovrà essere rispettata con riferimento a tutti gli ampliamenti sia in altezza che in pianta e per tutto ciò che fuoriesce dalla sagoma legittimata ad eccezione delle specifiche deroghe concesse dal d. lgs. 115/2008 e succ. mod. e int. (normativa sul risparmio energetico, si veda definizione di "sagoma" di cui all'articolo 4 lett. r delle presenti norme).

(...)

6. Le fasce di rispetto stradale sono normalmente destinate alla realizzazione di nuove strade o corsie di servizio, all'ampliamento di quelle esistenti, alla creazione di percorsi pedonali e ciclabili, alle piantumazioni e sistemazioni a verde ed alla conservazione dello stato di natura, nonché l'attivazione di parcheggi pubblici o privati. Nelle fasce di rispetto fuori dai centri abitati è ammessa la costruzione a titolo precario di impianti per la distribuzione di carburante, nel rispetto di quanto previsto dalla specifica normativa di settore. Fuori dai centri abitati, le distanze tra gli accessi nuovi ai fondi privati non possono essere inferiori per le strade provinciali a ml. 300 e per le strade statali a ml. 500.

(...)"

Ricordate le funzioni delle fasce di rispetto stradali, ai fini della sicurezza stradale e precisamente che il divieto di costruire ad una certa distanza dalla sede stradale non deve essere inteso restrittivamente, e cioè al solo scopo di prevenire l'esistenza di ostacoli materiali emergenti dal suolo e suscettibili di costituire, per la loro prossimità alla strada (o alla sede autostradale), pregiudizio alla sicurezza del traffico e alla incolumità delle persone, ma è connesso alla più ampia esigenza di assicurare una fascia di rispetto utilizzabile, all'occorrenza, dal proprietario della strada (o concessionario autostradale), per l'esecuzione dei lavori, per l'impianto dei cantieri, per il deposito di materiali, per la

realizzazione di opere accessorie, senza vincoli limitativi connessi con la presenza di costruzioni fuori terra o interrato **[nota n. 3]**;

Nota n. 3: A tal fine si richiamano:

L'art.1 "principi generali" del D.Lgs 285/1992 "Nuovo codice della strada" che, al comma 1, stabilisce: "La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato" e, al comma 2, stabilisce: "La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione."

L'art. 21 "Opere, depositi e cantieri stradali" del D.Lgs 285/1992 "Nuovo codice della strada" che, al comma 1, stabilisce: "Senza preventiva autorizzazione o concessione della competente autorità di cui all'articolo 26 è vietato eseguire opere o depositi e aprire cantieri stradali, anche temporanei, sulle strade e loro pertinenze, nonché sulle relative fasce di rispetto e sulle aree di visibilità".

Ricordato che all'interno delle fasce di rispetto fuori dei centri abitati, in forza di quanto previsto dal sopra richiamato codice della strada e dalla più recente giurisprudenza sull'argomento, non sono ammessi interventi di nuova costruzione, né di ampliamento anche se realizzati senza sopravanzare rispetto all'origine del vincolo e neppure se realizzati sopraelevando costruzioni esistenti o ampliandole nella parte retrostante sempre all'interno della fascia di rispetto fuori dai centri abitati **[nota n. 4]**;

Nota n. 4: Al riguardo si segnalano, fra le più recenti, le seguenti altre pronunce giurisprudenziali sul tema delle fasce di rispetto stradali e degli interventi ammessi/esclusi all'interno di tali fasce:

Consiglio di Stato, Sez. IV, Sentenza n°485/2014 "Nell'ambito della fascia di rispetto autostradale di 60 metri, prevista dal D.M. 1 aprile 1968, n. 1404, il vincolo di in edificabilità è assoluto, essendo a tal fine irrilevanti le caratteristiche concrete delle opere abusive realizzate nell'ambito della fascia medesima; il divieto di costruire è infatti in questo caso correlato alla esigenza di assicurare un'area libera utilizzabile dal concessionario dell'autostrada – all'occorrenza – per installarvi cantieri, depositare materiali, per necessità varie e, comunque, per ogni necessità di gestione relativa ad interventi in loco sulla rete autostradale. Il divieto di edificazione nell'ambito della fascia di rispetto autostradale è assoluto e la sua violazione impedisce il conseguimento di una concessione edilizia a seguito domanda di condono edilizio".

Tar Toscana, sez. III, Sentenza n° 405/2013 "In relazione alle opere realizzate in zona vincolata, ricadente in fascia di rispetto stradale, si è in presenza di un vincolo di carattere assoluto, che prescinde dalle caratteristiche dell'opera realizzata in quanto il divieto di "edificazione" sancito dall'art.4, D.M. 1 aprile 1968 (...) non può essere inteso restrittivamente, cioè al solo scopo di prevenire l'esistenza di ostacoli materiali suscettibili di costituire, per la loro prossimità alla sede stradale, pregiudizio alla sicurezza del traffico e alla incolumità delle persone, ma è correlato alla più ampia esigenza di assicurare una fascia di rispetto utilizzabile per finalità di interesse generale, e, cioè, per esempio, per l'esecuzione dei lavori, per l'impianto dei cantieri, per il deposito dei materiali, per la realizzazione di opere accessorie, senza vincoli limitativi connessi alla presenza di costruzioni.";

Tar Liguria Sez.I, Sentenza n°281/2012 "La tesi dei ricorrenti è comunque infondata anche avuto riguardo alla disciplina di cui all'art. 26 d.p.r. 495/92. I ricorrenti, infatti, pretendono di modulare il vincolo in relazione alla posizione dei manufatti rispetto alla sede autostradale. In sostanza, secondo la prospettazione dei ricorrenti, sarebbero ammessi ampliamenti degli edifici sul lato opposto a quello fronteggiante la sede autostradale, anche se in zona vincolata. Tale interpretazione contrasta con la, già ricordata, natura assoluta del vincolo e conduce alla sua totale vanificazione nel caso in cui l'edificio da ampliare sia prossimo alla sede autostradale. Infatti, ragionando come fanno i ricorrenti, si potrebbe ipotizzare l'ampliamento di edifici posti, in ipotesi a 5 mt dalla sede autostradale, purchè l'ampliamento sia realizzato sul lato dell'edificio opposto alla sede autostradale. Si tratta di conseguenze inaccettabili per l'inevitabile pregiudizio alla sicurezza e alle ragioni di tutela del vincolo, onde l'irrazionalità di tale interpretazione."

Consiglio di Stato, Sez. IV, Sentenza n° 3498/2011 "(...). Pertanto il vincolo in questione, traducendosi in un divieto assoluto di costruire, rende legalmente inedificabili le aree site in fascia di rispetto stradale o autostradale, indipendentemente dalle caratteristiche dell'opera realizzata e dalla necessità di accertamento in concreto dei connessi rischi per la circolazione stradale".

Consiglio di Stato, Sez. IV, Sentenza n°3032/2010 e Tar Lombardia, Sez. I, Sentenza n°1628/2010, le quali statuiscano che il divieto di costruire a una determinata distanza dalla sede stradale si applica anche quando l'intervento edilizio consista in una semplice sopraelevazione dell'edificio preesistente, o delle pertinenze di un edificio, e il divieto opera indipendentemente dalle previsioni del piano regolatore comunale. Nel confermare sul punto la sentenza di primo grado, i giudici del Consiglio di Stato hanno ricordato come la magistratura amministrativa e quella della Cassazione "convergono nell'affermare che il divieto di costruire a una certa distanza dalla sede stradale si applica anche nel caso di opere che costituiscono (...) mera sopraelevazione di un edificio esistente."

Tar Veneto, sez. II, Sentenza n°2753/2005 "In caso di manufatti realizzati sulla fascia di rispetto stradale contemplata dal P.R.G., ossia in area assolutamente inedificabile, il ripristino della situazione quo ante risulta obbligato, non essendo i manufatti medesimi suscettibili di sanatoria" (la sentenza richiama le seguenti pronunce del Consiglio di Stato: Sez. IV, Sentenze n°5716/2002 e n°5620/2000);

Tar Veneto, sez. II, Sentenza n°5363/2003: "(...) sia che si ritenga che la controversa disposizione di legge regionale operi un rinvio formale, nel senso che esso fa proprio il D.M. 1404/68, rendendolo indifferente alle successive modificazioni dello stesso, sia che si ritenga che operi un rinvio dinamico, riferibile cioè ad ogni diversa e successiva normativa sopravvenuta, in ogni caso ciò riguarda solo l'identificazione delle zone di rispetto, non l'intera disciplina. Conseguentemente, laddove la norma regionale consente l'ampliamento (anche fronteggiante, purchè senza ulteriore avanzamento dell'edificio verso la strada) degli edifici posti nelle "zone di protezione delle strade di cui al D.M. 1° aprile 1968, n.1404" essa è divenuta incompatibile non solo con l'art.26 del regolamento esecutivo del nuovo codice della strada, ma soprattutto con l'art.16 del nuovo codice della strada, dal cui combinato disposto deriva il divieto di realizzare "ampliamenti fronteggianti le strade", a distanza inferiore a quelle stabilite, senza che esista alcun rinvio a tale disciplina. Tale incompatibilità si traduce nell'abrogazione implicita della norma legislativa regionale che consente l'ampliamento "fronteggiante" la strada. Tale abrogazione, naturalmente, non può derivare da una fonte regolamentare, qual è il D.P.R. 495/92, ma deriva invece dal

citato art.16, comma 1, del D.Lgs. 285/92 recante il nuovo codice della strada, che ha introdotto il controverso divieto, rimandando al regolamento la sola fissazione delle distanze.

In particolare, va precisato che tale disposizione del nuovo codice della strada ha natura di norma di principio, attese le evidenti e preminenti ragioni di pubblico interesse ad essa sottese, ed ha comportato perciò l'abrogazione implicita ex art.10 L.62/53 della norma regionale, nella parte in cui è in contrasto con essa: in particolare, nella parte in cui consente di "ampliare, lateralmente alle strade" senza rispettare la distanza prescritta"

Tar Toscana, sez III, Sentenza n°277/2003 "Il vincolo di rispetto stradale (...) contiene un divieto di edificazione di carattere assoluto, che comporta la non sanabilità dell'opera abusiva realizzata dopo la sua imposizione, trattandosi di vincolo per sua natura incompatibile con ogni manufatto";

Si segnalano altresì, ancorché meno recenti, le seguenti altre pronunce del Consiglio di Stato: sez.V, Sentenza n°968/1994; sez V, Sentenza n°1268/1995; sez. IV, Sentenza n°958/1993; sez. IV, Sentenza n°4927 del 25/09/2002.

Ritenuto opportuno quindi procedere assumendo come punto di partenza, sia per quanto riguarda i profili di sicurezza stradale che urbanistici, l'attuale delimitazione del centro abitato approvata con d.C.c. n. 47/2009 e aggiornando la perimetrazione allora approvata attraverso una sua attenta ricognizione alla luce del quadro normativo sopra richiamato, escludendo gli ambiti in cui non si riconosce la continuità dell'abitato;

Rilevato che tale attività di ricognizione ha portato a individuare e proporre una nuova delimitazione di centro abitato che esclude ambiti che in passato erano stati impropriamente inclusi, come ben desumibile dall'analisi comparata degli elaborati allegati al presente provvedimento che ne costituiscono parte integrante;

Ritenuto altresì necessario, nella definizione della delimitazione del centro abitato, verificare anche la perimetrazione approvata nei comuni contermini, soprattutto nei punti in cui è utile valutare la necessità di prevedere la continuità del centro abitato e considerato che tale verifica preliminare ha portato a considerare, con particolare attenzione, la delimitazione approvata dal comune di Mirano in corrispondenza di via Luneo e via Villafranca e rilevato altresì che, in esito a tale verifica, non si ritiene necessario prevedere la prosecuzione del centro abitato lungo le vie Luneo e Villafranca, in quanto si registrano discontinuità non derivanti unicamente dalla presenza di confini territoriali di natura amministrativa che ben poco hanno a che vedere con la razionale delimitazione dei centri abitati sia per i profili della sicurezza stradale che urbanistici;

Ricordato che il provvedimento di delimitazione del centro abitato ha importanti effetti sulla normativa stradale oltreché urbanistica e che pertanto, tale provvedimento è stato redatto e condiviso con i responsabili del comando della polizia locale (Diego Trolese) e del settore lavori pubblici (ing. Leonardo Mercatali);

Ricordato che la normativa sulla sicurezza stradale (Codice della strada, regolamento e circolare sopra richiamati) prescrive che il provvedimento di approvazione della delimitazione del centro abitato venga illustrato anche con idonea planimetria con specificazione delle progressive chilometriche di inizio e fine delle strade in accesso al centro abitato e ritenuto pertanto opportuno, al fine di facilitare la lettura del presente provvedimento, allegare la seguente documentazione:

- a. Planimetria dello stato di fatto [vigente perimetrazione del centro abitato] (allegato A);
- b. Planimetria dello stato aggiornato (allegato B);
- c. Planimetria comparativa con evidenziazione degli ambiti territoriali oggetto di modifica (allegato C);
- d. Individuazione delle progressive chilometriche (allegato D);

Rilevato che, nel territorio del comune di Spinea, le strade sono tutte comunali ad eccezione delle seguenti strade: a) Passante Mestre di proprietà di Anas e gestito da Cav; b) strada provinciale n. 36 – dalla stazione di Maerne di Martellago fino alla rotonda in località Orgnano (via della Costituzione); c) strada provinciale n. 81 – dalla rotonda in località Orgnano, verso la località Fornase fino al confine comunale con il Comune di Mira; d) strada provinciale 81/dir – tratto dalla rotonda in località Crea verso il Casello autostradale di Spinea e fino al confine con il Comune di Mirano; e) viabilità di collegamento della SP 32-via Miranese a via Asseggiano (denominata via 11 Settembre 2001) per il tratto da Rio Cimetto alla rotonda di raccordo a via Asseggiano in Comune di Venezia, di competenza provinciale (in forza del "Verbale di accertamento e consegna provvisoria" del 29/07/2010 tra la Regione del Veneto, la Provincia di Venezia, il Comune di Spinea e Rete Ferroviaria Italiana Spa);

Precisato che il presente provvedimento modifica, oltre alla viabilità di competenza comunale, la via 11 settembre 2001, per il tratto di competenza provinciale di cui alla precedente lettera e);

Ricordato che, in ragione di quanto sopra precisato, copia della proposta della perimetrazione del nuovo centro abitato è stata trasmessa alla Provincia di Venezia a con prot. n. 35115/2014 del 19/11/2014 e che non è pervenuta alcuna osservazione da parte della Provincia di Venezia e pertanto si procede con l'approvazione dell'atto;

Ritenendo, al contempo, utile e opportuno trasmettere copia del presente provvedimento stesso, per opportuna conoscenza, agli uffici competenti della Regione del Veneto e alla Provincia di Venezia, dell'Anas e Cav, della società Veneto Strade e della Actv;

Ricordato che il presente provvedimento è stato illustrato alla commissione urbanistica nelle sedute del 1 ottobre 2014, del 16 ottobre 2014 e 30 ottobre 2014;

VISTI i pareri espressi ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 257/2000 in merito alla regolarità tecnica e contabile del presente provvedimento;

VISTO l'art. 48 del D.Lgs. n. 267/2000;
Tutto quanto premesso e argomentato;

Con votazione unanime e palese

DELIBERA

1. **Di approvare la nuova delimitazione del centro abitato ai sensi art. 4 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 Nuovo codice della strada (Allegato B)**, delimitazione che potrà corrispondere alla perimetrazione che verrà approvata dal Consiglio comunale con autonomo provvedimento ai fini urbanistico-edilizi;
2. **la nuova delimitazione del centro abitato sostituisce la precedente delimitazione** di cui alla d. C. c. N. 47/2009;
3. che il presente provvedimento **verrà pubblicato all'albo pretorio per trenta giorni consecutivi** ai sensi di quanto previsto dall'articolo 4 comma secondo del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285;
4. di trasmettere copia del presente provvedimento, per quanto di competenza, ai settori polizia locale, lavori pubblici del comune di Spinea;
5. di trasmettere copia del presente provvedimento, per opportuna conoscenza, della Regione del Veneto e alla Provincia di Venezia, dell'Anas e Cav, della società Veneto Strade e della Actv.

LA GIUNTA COMUNALE

Considerato altresì che l'approvazione di tale provvedimento è propedeutica alla definizione di ulteriori atti in ambito urbanistico e commerciale (delimitazione del centro urbano ai sensi l.r. 50/2012 e relativo regolamento), provvedimenti che l'amministrazione intende approvare con urgenza in quanto si è già oltre i termini assegnati dalla regione Veneto, e che, conseguentemente, si chiede la massima urgenza nell'efficacia del presente provvedimento;

Con successiva separata votazione unanime e palese:

DELIBERA

1. di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs. 267/2000.

PARERE DI COMPETENZA
ai sensi dell'art. 49 comma 1 del D. Lgs. 267/2000

OGGETTO: CENTRO ABITATO - AGGIORNAMENTO DELIMITAZIONE AI FINI DELLA SICUREZZA STRADALE.A SICUREZZA STRADALE.

Il sottoscritto esprime parere **FAVOREVOLE** in ordine alla REGOLARITÁ TECNICA del presente provvedimento.

IL RESPONSABILE DEL SETTORE
URBANISTICA ED EDILIZIA
Fiorenza Dal Zotto
