



CITTÀ DI JESOLO



PROCESSO VERBALE DI DELIBERAZIONE
DI CONSIGLIO COMUNALE

N. 74 DEL 30/09/2019

ad oggetto: MASTERPLAN DELLE PISTE CICLABILI: APPROVAZIONE.

Oggi trenta settembre duemiladiciannove, dalle ore 21:15 circa, presso la sede municipale, si è riunito il consiglio comunale di Jesolo, con la presenza dei componenti che seguono:

	Presente
1) VALERIO ZOGGIA	1) SI
2) VALIANTE ENNIO	2) SI
3) GINO PASIAN	3) SI
4) GIOVANNI BATTISTA SCARONI	4) SI
5) CHIARA VALLESE	5) SI
6) LUCAS PAVANETTO	6) SI
7) GINO CAMPANER	7) SI
8) STEFANO BACCHIN	8) SI
9) ANITA DA VILLA	9) SI
10) FABIO VISENTIN	10) SI
11) VENERINO SANTIN	11) SI
12) DANIELA DONADELLO	12) SI
13) DAMIANO MENGO	13) SI
14) ILENIA BUSCATO	14) SI
15) NICOLA MANENTE	15) SI
16) ALBERTO CARLI	16) SI
17) CHRISTOFER DE ZOTTI	17) SI

Presiede ENNIO VALIANTE - presidente del consiglio comunale.
Partecipa FRANCESCO PUCCI - segretario comunale.

Il presidente, constatato che il collegio è costituito in numero legale, dà inizio alla trattazione dell'argomento in oggetto indicato.

OGGETTO: MASTERPLAN DELLE PISTE CICLABILI: APPROVAZIONE.

IL CONSIGLIO COMUNALE

UDITI i seguenti interventi:

PRESIDENTE. La parola all'assessore Bergamo.

ASSESSORE BERGAMO. Grazie presidente, buonasera a tutti. Abbiamo il piacere di avere con noi lo Studio Terre, che dettaglierà, in maniera più puntuale, quello che è un indirizzo dell'amministrazione, che sta diventando realtà sotto il punto di vista del "turismo lento". Abbiamo visto in commissione, l'altra sera, un'idea di sviluppo che parte dalla pianificazione territoriale del piano di assetto del territorio, per spostarsi in maniera più puntuale e precisa sotto il punto di vista della mobilità. Mobilità che, a più riprese, il sindaco, sia in campagna elettorale, ma anche in questo mandato, ha rilanciato; una mobilità in cui questa amministrazione crede e quindi nella valorizzazione della rete ciclabile. La finalità è quella di dotarci di una struttura innanzitutto conoscitiva, che parte da uno stato di consistenza, per arrivare a uno stato di pianificazione e programmazione delle piste ciclabili, partendo da una mappatura della ciclabilità esistente, una ricognizione di quelle che sono le opere finanziate e finanziabili, con una cornice che è appunto quella dell'attuazione della fattibilità degli interventi. Il sindaco, a più riprese, ha parlato di grandi interventi di ciclabile, ne abbiamo in programma quattro, che stanno procedendo in maniera spedita, con referato dei lavori pubblici dell'assessore Rugolotto, e l'obiettivo è quello di andare a creare una ricucitura della città, utilizzando appunto delle risorse finanziarie all'interno dell'ente. Il fatto di dotarsi di questo strumento è proprio quello poi di andare oltre, e quindi riuscire a captare finanziamenti sovracomunali, che possano praticamente andare a completare questa rete. Lascio la parola allo Studio Terre, che più nel dettaglio ci spiegherà questo *comune*, che per noi è un elemento estremamente importante, che non è un punto di arrivo ma un punto di partenza, per sviluppare una nuova forma di turismo.

PRESIDENTE. Grazie, assessore. La parola al rappresentante dello Studio Terre dott. Stefano Doardo.

Successivamente, avvalendosi di diapositive sull'apposito pannello presente in sala consiliare, segue l'intervento del redattore del masterplan.

STEFANO DOARDO. STUDIO TERRE. Buonasera a tutti. Il piano, il *masterplan*, che stasera vi proponiamo, è in sostanza un piano-programma. Il suo compito è quello di tracciare quali sono gli elementi strutturali di un piano della mobilità, che ragiona con tutto il sistema degli itinerari di scala sovra ordinata, che definisce una gerarchia ed una priorità nella individuazione degli interventi alla scala comunale, e si fonda su un apparato conoscitivo molto dettagliato di quale è lo stato della arte della ciclabilità nel territorio di Jesolo. Siamo partiti da una carta ricognitiva della viabilità ciclabile che era a disposizione presso gli uffici, che in realtà era più un libro dei sogni più che una consistenza reale dei tracciati ciclabili. L'abbiamo identificata, l'abbiamo analizzata punto per punto, ed abbiamo fatto un database, un database che peraltro abbiamo utilizzato anche strumenti che consentano poi la massima divulgazione di queste informazioni. Perché è un patrimonio condiviso di conoscenza che chiunque può usare e usufruire tranquillamente con gli strumenti *smartphone* alla mano, potrà accedere a molti contenuti di questo piano. Quindi una ricognizione molto dettagliata di quale è lo stato di fatto, e una interpretazione della rete dal punto di vista della normativa statale, che è stata approvata a gennaio dell'anno scorso. Quindi non è tutto ciclabile, ma è ciclabile conformemente alla disciplina della normativa statale. Alla luce di questo, la rete, vista dalla norma, si riduce molto, quindi gli interventi necessari per trasformare il sistema attuale della città jesolana in un vero piano della mobilità, sono insomma interventi che hanno un'importanza, una certa importanza. L'analisi poi, prosegue con approfondimenti che sono mirati ad individuare gli elementi collaterali di una mobilità ciclabile, ovvero i servizi che sono a supporto della mobilità, riguardano la ricettività, riguardano i *bike-sharing*, riguardano i bike hotels, insomma riguardano tutti quegli elementi che trasformano un sistema di rete ciclabile in un vero progetto di ciclabilità, integrato e strutturato con la dimensione turistica. Il focus è chiaramente attento alle diverse componenti dell'utenza ciclabile del comune di Jesolo, che sono due: cittadini e turisti. Considerando inoltre che queste due categorie sono a loro volta articolate in diverse forme di utenza, ognuna con diverse esigenze, ed ognuna anche con una frequentazione stagionale diversa del territorio. Diversa per stagione e diversa per orari. Quindi anche questo approfondimento consente di mettere

a fuoco e di progettare una rete che sia funzionale al modo cui è utilizzata la città dal punto di vista ciclabile. E' un piano programma, quindi non troverete i dettagli di tutte le piste ciclabili che sono a Jesolo, ma troverete una organizzazione della ciclabilità per dorsali, ovvero quali sono gli elementi portanti della rete di Jesolo? Sono una serie di piste che sono state articolate in sei dorsali principali, relativamente al territorio che vanno ad attraversare e a coinvolgere. Quindi dalla rete rurale a quella lagunare, la dimensione fluviale e poi, molto importante, la dimensione urbana. Il disegno che ne esce è molto interessante, perché, soprattutto per la parte urbana, vede Jesolo paese al centro di un sistema di radiali, che di fatto lo collegano al tutto il sistema territorio. Esistono, oltre alle dorsali, quelle che abbiamo chiamate porte, sono i punti di accesso ciclabile al territorio. Sono questi i punti importantissimi, perché la porta è l'elemento che poi ci permette di entrare dai grandi itinerari di relazione europea e quant'altro, al territorio comunale. Quindi sono i ruoli preferenziali di comunicazione, di infrastrutturazione, di interscambio e quant'altro. Abbiamo individuato le dorsali, allo stesso tempo il *masterplan* fornisce una indicazione di come è e di come può essere articolato il territorio comunale, dal punto di vista della ciclabilità. Le dorsali, nel loro distribuirsi territorialmente, vanno a definire otto stanze - come le abbiamo chiamate - sono otto isole del tessuto urbano, all'interno delle quali poi si svilupperanno i progetti che sono collaterali e complementari di completamento del sistema della viabilità ciclabile. Il *masterplan* è, anche questo, redatto su strumenti di tipo utile alla divulgazione, quindi lo troverete su *Google Maps*, eccetera e verrà messo in rete a breve, se già non lo è stato, in modo tale che ognuno possa confrontarsi con questa dimensione. Il suo scopo, non è infatti soltanto quello di essere un supporto alla futura progettazione, anche se questo è il suo compito prevalente, ma è anche quello di essere uno strumento a supporto e dialogo, con tutto il sistema della progettazione ciclabile di scala territoriale. Quindi Jesolo si confronta sui diversi tavoli tecnici, a cui è chiamata in relazione a diverse progettualità, che si stanno sviluppando numerosissime, con un suo organico strumento di disciplina del sistema della ciclabilità. Queste sono le dorsali, che Jesolo riconosce come il sistema, lo scheletro portante della propria ciclabilità, e con questo sistema, con le loro porte, con i loro punti di intersezione, si può dialogare con tutto il sistema della ciclabilità di scala territoriale. Ecco, questo è un dettaglio della rete, eccetera, quindi sono individuati i percorsi esistenti, quelli di progetto, e via dicendo, la loro classificazione e più in piccolo in grigio il sistema della mobilità secondaria, che è all'interno delle stanze, tutta da completare, da definire con una progettazione di dettaglio. Essendo un piano-programma, abbiamo ritenuto fosse importante, non abbiamo inventato niente, è una disciplina che in altri paesi si è sviluppata molto più nel dettaglio, abbiamo fornito una serie di regole, di indirizzi per la progettazione delle piste ciclabili. Una sorta di manuale, che è a disposizione di chi poi affronterà la progettazione tecnica delle diverse piste ciclabili perché queste possano rispondere ai requisiti di sicurezza, di fruibilità, di scenograficità, di emozionalità che sono richiesti ad una rete di questo livello. Dentro questo disegno, chiaramente, abbiamo condiviso con l'amministrazione l'individuazione di 10 tratti delle dorsali, che non sono ancora esistenti, ma che riteniamo siano strategici per il completamento di alcune parti della rete. Quindi chiaramente questa è semplicemente una indicazione che serve a comunicare quali possano essere le priorità di investimento per avere nel breve periodo la maggiore efficacia in termini di attrattività. Perché l'obiettivo, oltre che essere quello di migliorare la mobilità lenta, la mobilità sicura dentro il territorio, è anche quello che la ciclabilità diventi per Jesolo un vero e proprio prodotto turistico. Un elemento di attrattività l'abbiamo assegnata a quei piccoli interventi che servono a completare di dorsali, oppure a interventi che non sono propriamente interni al sistema urbano, ma sono molto emozionali, molto scenografici e da soli varrebbero il viaggio, come si dice, e quindi diventano un elemento di forte attrattività. Lo stesso ragionamento lo abbiamo fatto poi per gli elementi di completamento della rete, quindi ogni tratto è individuato con una quantità, con un misura, eccetera, in modo da poter anche a breve trasformare questo piano-programma in un progetto preliminare che sia utile e funzionale all'acquisizione di finanziamenti, alla predisposizione di progetti intermedi e via dicendo. Quindi cercare che sia anche un serbatoio di dati e informazioni, utile anche per una progettualità condivisa della ciclabilità. Anche qua ogni dorsale chiaramente è stata individuata sezione per sezione, ha la sua lunghezza, il tipo di intervento, chiaramente siamo a livello tipologico, quindi o un nuovo intervento, o un allargamento, o una manutenzione ordinaria, straordinaria, e quindi individuando velocemente anche alcuni dati base, che servono poi ad esprimere questo progetto anche in termini economici. La qual cosa è particolarmente importante, insomma. In ultimo, una proposta, una prima proposta, così questa serve proprio ad essere una suggestione, per una tabellazione, perché per accompagnare questo progetto con una sua comunicazione che sia efficace. Quindi ogni dorsale può essere individuata da un colore, da un tema. Questo colore, questo tema può anche riguardare gli elementi di arredo, gli elementi complementari, quindi assegnare a ogni tratto una sua riconoscibilità, e confrontarsi quindi immediatamente con una dimensione territoriale, capire dove siamo, cosa stiamo percorrendo e via dicendo. Chiaramente poi questa è una proposta che serve a tabellare, a

comunicare la rete a livello locale. Quando ragioniamo invece con gli itinerari di carattere europeo, di carattere regionale, acquisiamo le tabellazioni di formati propri della regione Veneto, e queste saranno le comunicazioni o la forma di comunicazione di indirizzo dei flussi, da porre in corrispondenza delle porte, delle soglie, dei punti significativi nelle piazze. Perché c'è sempre questo doppio aggancio che dobbiamo riuscire a comunicare, la dimensione locale della rete e la sua connessione con gli itinerari di grande percorrenza. Esiste già però una comunicazione sulla ciclabilità di Jesolo, sì, c'è già, è un sito ben strutturato che viene utilizzato, viene adoperato, è un patrimonio. Chiaramente questo sito fa riferimento ad una ciclabilità, che non è strutturata, non è progettata, ma utilizza strade di campagna percorribili, eccetera. Abbiamo ritenuto che questa sia una fonte di comunicazione, è più o meno articolato per sistemi, come per le dorsali, si tratta a questo punto di ricondurre i due mondi dentro un unico impianto di comunicazione per non far confusione. E quindi utilizzare anche, adeguando e rendendoli conformi, i livelli di comunicazione che sono già in atto. Il *masterplan* fornisce poi una serie di esperienze, che abbiamo mutuato da altri casi, che servono a far crescere una sensibilità ed una consapevolezza, anche sull'utilizzo del mezzo bicicletta. Perché questo è assolutamente indispensabile soprattutto quando parliamo di ciclabilità che dialoga con l'automobile, o che dialoga con le strade, perché non tutte le piste ciclabili sono strade a priorità ciclabile, e quindi chiuse al traffico. C'è bisogno di una consapevolezza, c'è bisogno di formazione, c'è bisogno di comunicazione. Quindi ci sono già una serie, anche la FIAB, di protocolli per la comunicazione, per la "scolarizzazione", tra virgolette, dei ciclisti. Il percorso del piano, il *masterplan*, dentro il piano della mobilità non è altro che un passaggio intermedio e entra a pieno titolo dentro il PUNS, dentro il piano della mobilità sostenibile, è un capitolo del PUNS. Quindi si raccorda con il PUNS, con le sue strategie, si raccorda con la strategia che riguarda l'elettrificazione dei mezzi, la loro sostenibilità e dialoga ed entra in questo piano in maniera completa. Ho finito. Grazie a voi.

Durante l'intervento del dott. Stefano Doardo esce e rientra il presidente del consiglio comunale Ennio Valiante. Risultano pertanto presenti il sindaco e n. 16 (sedici) consiglieri.

PRESIDENTE. Apro la discussione. Si è prenotato il consigliere Manente, che ha la facoltà di parlare. Prego.

CONSIGLIERE MANENTE. Grazie presidente, buonasera sindaco, buonasera giunta, saluto i colleghi consiglieri e tutte le persone che sono qui in sala questa sera e chi ci ascolta da casa. Un ringraziamento va ovviamente allo Studio Terre, che ci ha fatto vedere questa progettualità molto importante. Ringraziamo sicuramente l'assessore Bergamo, ma anche l'assessore Rugolotto, vicesindaco, per la progettazione che riteniamo importante. Il progetto mobilità, come è stato definito, non riguarda solamente una questione tecnica di percorsi da segnalare, ma riguarda soprattutto, come è stato citato prima, la ciclabilità come prodotto turistico che serve anche per destagionalizzare quello che è Jesolo, conosciuto e concepito in tutta Europa, come sole, mare e spiaggia. Abbiamo un territorio bellissimo, e le sei dorsali che abbiamo visto prima nel progetto sono la testimonianza che attraversiamo, con questi percorsi, tutti i 100 chilometri quadrati di territorio jesolano. Ci piace evidenziare le sette porte disegnate dallo studio, perché come è stato anticipato sono i punti di connessione con le piste ciclabili, molto più importanti rispetto a quelle locali, quindi le piste ciclabili europee, ricordiamo, una su tutte: la Monaco-Venezia, che portano un indotto molto importante in Italia di turismo ciclistico che realizza un volume di affari di circa 7,2 miliardi di euro all'anno. Di questi 7,2 miliardi, due miliardi di euro sono dati dalla prenotazione dei cicloturisti nel territorio nazionale. Come abbiamo avuto modo di dire, insieme nella conferenza stampa con il sindaco e l'assessore allo sport, Jesolo sta già da anni seguendo questo tipo di percorso, legato ai ciclisti, e non a caso quest'anno abbiamo denominato "città del ciclismo" la nostra Jesolo, con quattro eventi di caratura internazionale; ricordiamo che l'ultimo si terrà il 1° di novembre in pineta, e sarà una tappa del giro di Italia di ciclo-cross corsa internazionale. Quindi ringraziamo la giunta, ringraziamo tutti i colleghi dell'amministrazione, e soprattutto la progettualità presentata questa sera dallo studio, e confidiamo che ci sia al più presto il completamento delle ciclabili lungo il nostro territorio. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, consigliere Manente, la parola al consigliere Buscato.

CONSIGLIERE BUSCATO. Grazie, presidente. Grazie al professionista per questo intervento, sicuramente molto didattico, molto teorico dal mio punto di vista, nel senso che ho fatto un po' fatica a seguire, ad adattarlo sul piano del territorio, proprio tutto il suo ragionamento, che ho trovato un po' astratto. Però, adesso avrò sicuramente modo di approfondirlo e tararlo anche sul territorio jesolano. Io voglio fare invece,

non essendo un tecnico, delle considerazioni molto empiriche, sulle questioni delle ciclabili, su cui per altro avevo fatto molti interventi in consiglio comunale, perché devo dire che effettivamente, ben venga questo *masterplan*. Speriamo che segni un pochino l'avvio di un percorso, veramente e fattivamente volto a un miglioramento della rete ciclabile, perché in 7 anni di mandato non è che è stato fatto tantissimo, ma non voglio essere polemica, ripeto, spero che sia finalmente l'inizio di un percorso molto veloce, che ci porti a incrementare una rete ciclabile che, proprio per come è strutturato il territorio, in maniera percentuale, secondo me, non è che sia proprio ancora efficiente. Perché la rete ciclabile ovviamente, al di là di tutte le considerazioni sul turismo che vengono fatte, anche l'effetto immediato di ridurre il traffico veicolare, perché nel momento in cui si invoglia la popolazione, anche turistica, a utilizzare la bicicletta, è ovvio che si svuotano le strade dai veicoli, e quindi si ha una viabilità sicuramente molto più fruibile. Se lo scopo è anche quello di, appunto, cercare di educare la popolazione all'uso della bicicletta, io ho visto per esperienza personale che i metodi sono due. O si tolgono le macchine dal centro, cioè inibisci il traffico, quindi necessariamente la popolazione si deve dotare di un mezzo alternativo, che sia il mezzo pubblico se c'è, oppure bicicletta, oppure andare a piedi. E io ho abitato, durante l'università a Ferrara, e poi successivamente per cinque anni a Parma, e quindi parlo con cognizione di causa, di cosa voglia dire svuotare il centro dai veicoli. Perché a quel punto a volte io mi chiedo, come possono delle città, come sono quasi tutte quelle emiliane, riuscire ad ottenere dei centri storici, o comunque dei centri, completamente svuotati dai veicoli, con tutti i servizi centralizzati. E non vedo una popolazione che non riesce ad adattarsi a questo metodo, quindi in linea di principio è possibile anche questo, inibire al traffico vaste zone della città, oppure, se questo viene considerato un percorso molto difficile, molto coraggioso, soprattutto da parte dell'amministrazione pubblica, molto dirompente, dal punto di vista proprio dell'abitudine, e magari anche per le conformazioni del territorio difficilmente attuabile, anche se su questo penso che sia ahimè spesso un alibi. L'alternativa è quella, che di fatto adottato il comune di Cavallino, che prima abbiamo ricordato. Che invece ha, in qualche maniera, ottenuto lo scopo di un utilizzo massiccio, comparandolo quanto meno a quello di Jesolo, anche perché sono delle realtà turistiche che comunque in qualche maniera possiamo trovare delle affinità, creando una rete di ciclabili veramente molto lunga. Non solo molto lunga, non si fermano mai, nel senso adesso, nonostante praticamente riescano a coprire chilometri e chilometri di percorsi, peraltro molto utilizzati, hanno in programma di fare la pista ciclabile sulla via Pordelio, con un progetto che mi pare che sarà veramente di qui a poco destinato a partire, ad avviarsi, per nulla facile ritengo, ripeto, non da tecnico, ma non penso che sia operativamente uno sviluppo stradale facile da affrontare, eppure con grande ambizione probabilmente ritengono di poterlo fare. Allora, mi auguro che si riesca ad affrontare un ragionamento di ciclabile, ma se stiamo parlando dei 300 metri, 500 metri, i 2 chilometri, mi sembra che siamo ancora in progetti poco ambiziosi, e che possano veramente, in un periodo fin troppo lungo, ottenere lo scopo che abbiamo detto e che mi pare siano nelle intenzioni dell'amministrazione, cioè veramente di fare uno stravolgimento epocale di abitudini e anche proprio di conformazione del territorio. E a questo proposito volevo capire, perché mi pare che il tecnico abbia fatto un passaggio su alcune, diciamo uno scollamento tra quanto è considerato ciclabile e quanto rispetta la norma dal punto di vista dei requisiti della ciclabile e in questo vorrei capire, nel nostro territorio, dove ha trovato questa mancanza di requisiti minimi per la ciclabile. Grazie

PRESIDENTE. Grazie, consigliere Buscato. Passo la parola al consigliere Mengo.

CONSIGLIERE MENGO. Grazie, buonasera a tutti. Nell'unirmi ai meritati ringraziamenti per questo progetto, verso la parte tecnica, e verso la parte politica, mi viene da dire che siamo davvero all'inizio di una fase nuova. Davvero è un inizio, ma davvero la parte che stiamo per affrontare ha caratteristiche che prima Jesolo non aveva. Ed è per questo che condivido, non nel dettaglio, ma nella forma, il contributo della consigliera Buscato. Davvero ci stiamo rivolgendo verso una Jesolo diversa dal solito, una Jesolo che si volge sì alla mobilità sostenibile, una Jesolo lenta, come ha detto prima l'assessore Bergamo, ma anche una Jesolo che va in una direzione nuova. E' vero, Jesolo ha parecchie zone verdi, e la viabilità lenta, la viabilità ciclabile, come ha detto il nostro consulente tecnico prima, comprende anche un aspetto non solamente di attenzione al territorio, ma anche un aspetto emozionale. Credo che, con l'inizio di queste piste ciclabili, ancora in embrione, ma un disegno ben definito, penso che con questo piano si possa davvero affrontare la Jesolo da qui a venire. Ricordo a tutti che uno dei temi fondamentali cui andiamo incontro da qui in avanti sarà sicuramente l'ambiente, non c'è niente di più utile nell'affrontare i disagi ambientali dell'uso di alcuni mezzi che non inquinano, che sono facilmente reperibili, che sono poco costosi e che mettono in comunicazione l'uomo con l'ambiente che lo circonda. Sarà difficile estromettere l'uso delle auto. Il Partito

Democratico aveva a suo tempo pensato, assieme al resto della maggioranza, una strategia che potesse eliminare addirittura il traffico, come ha detto la consigliera Buscato, dal centro. Ci siamo resi conto che questa era una operazione davvero troppo ambiziosa, che cozzava contro numerose difficoltà e tuttavia sempre rimanendo nell'ambito sempre della sostenibilità, pensiamo che questo sia davvero un passo importante. Per questo ringraziamo il sindaco, per questo ringraziamo gli assessori competenti, e ben vengano tutti gli aiuti e tutti i consigli che questa amministrazione, nel suo complesso potrà dare. Grazie

PRESIDENTE. Grazie, consigliere. La parola al consigliere Carli.

CONSIGLIERE CARLI. Grazie, presidente. Buonasera a tutti. Io non vorrei sembrare una nota stonata in questa serata trionfale, ma vorrei ricordarvi che in questo momento siamo a metri di pista ciclabile zero e biciclette zero. Spero però che questo sia l'inizio di un percorso che auguro possa essere celere, perché rimangono 2 anni e mezzo di mandato, per cui perlomeno si cominci a fare qualcosa, e in questo documento che lo Studio Terra ha presentato mi sembra un documento appunto importante perché fa un'analisi complessiva e quindi parte da una progettazione che poi permetterà a questa ed eventualmente alle future amministrazioni di lavorare per incrementare sempre più il progetto. Voglio fare due o tre domande tecniche; la prima, questo è un *masterplan* e disegna un qualcosa che c'è già, da questo punto di vista vorrei capire per esempio la famosa via Bafile, può andar bene, deve essere adattata, non va bene per niente, visto che appunto lei ha accennato anche a delle cose da migliorare nelle piste esistenti perché forse alcune sono idonee, altre le chiamiamo così ma non hanno le caratteristiche per essere idonee, volevo capire se questo progetto si integra complessivamente come progetto che si è letto in questi giorni di una commissione di 20 Comuni, si è visto un articolo su San Donà insomma, di tutta questa zona, e come questo progetto si va in qualche modo ad inserire in quello, se per le vie già esistenti o se con nuovi percorsi, e altro punto importante. Volevo capire poi, passando da quello che è il *masterplan* all'attuazione, da questo punto di vista non chiedo la risposta a lei ovviamente ma alla parte politica, se come mi pare di ricordare era stato in qualche modo promesso, già a ottobre/novembre si partirà col primo tratto di via Danimarca e se ricordo bene di via Martin Luther King, per cominciare a fare alcuni di questi percorsi, e poi quali sono i percorsi che si pensa di poter avviare da qui al prossimo biennio insomma. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, consigliere Carli. La parola al consigliere De Zotti.

CONSIGLIERE DE ZOTTI. Grazie, presidente. Complimenti per il lavoro che è stato svolto dallo studio e da tutti i collaboratori. Esprimiamo apprezzamento per la scelta di cominciare il percorso di articolazione della rete ciclabile di Jesolo attraverso uno strumento generale macro di analisi e di progettazione. Sarebbe stato però opportuno che nell'arco di vita di un'amministrazione che si protende per dieci anni, un documento del genere fosse approvato all'inizio del primo mandato, in maniera tale da poter lavorare nel secondo per l'attuazione; comunque prendiamo atto che meglio tardi che mai sicuramente. Diciamo così non ci sono particolari obiezioni o critiche da avanzare perché comunque, ripeto, si tratta di uno strumento generale e quindi credo che trattandosi anche di una specie di libro dei sogni, non prendetela a male, nel senso non in concetto utopico, ma di quello che sarebbe bello realizzare nella massima estensione, credo che qua ci sia nessuno che può essere contrario su queste intenzioni, quindi non c'è tanto da aggiungere. Vorrei però proporre alcune riflessioni, alcuni spunti sui quali magari si può trovare una discussione e magari che ne so, anche un'interpretazione e un'attuazione migliore se è possibile di questo strumento. Innanzitutto secondo me, visto che si è cercato di dare anche una visione generale calandola addirittura in un ambito europeo di connessione con quelle che sono le grandi dorsali della ciclabilità, credo che una delle prime cose da fare per mettere in connessione la città con l'esterno sia appunto di collegare e di dare attuazione rapida se è possibile a quei due tratti di ciclabile, che ci permettono di interconnetterci con l'esterno, quindi parlo del completamento della *greenway* del Sile, vedo qui delle persone che tra il pubblico hanno anche spinto e personalmente con il consigliere Pavanetto qualche anno fa abbiamo partecipato anche all'iniziativa su due ruote per promuovere appunto questa iniziativa, perché effettivamente siamo il traguardo di una pista ciclabile, di un percorso ciclabile che arriva direttamente da Treviso percorrendo il Sile, e paradossalmente manca proprio il tratto finale, quello che entra nel territorio del comune di Jesolo e che porta nel nostro centro storico. L'altro grande tratto, so che ci si sta lavorando però ad oggi non si è visto niente, è quello che ci permette di connetterci con il comune di Cavallino Treponti, quindi secondo noi cominciare a dare attuazione all'interconnessione, all'interscambio con le biciclette, con i comuni confinanti, sarebbe un messaggio di apertura e di, appunto connessione molto importante. L'altra questione che è già stata toccata

dal collega Carli, che secondo me è importante, strategica, fondamentale per, se non per questa amministrazione è la prossima, è quella di darci un po' del, diciamo così, una strategia su quella che è la pista regina di Jesolo, senza nulla togliere agli altri, che è quella della via principale di via Bafile, perché comunque si tratta anche in un, diciamo così, in un ambito di promozione del turismo e di ricettività, di infrastruttura molto importante, che sappiamo non essere completamente aderente a quelle che sono le norme sulla circolazione, quindi è necessario che l'amministrazione cominci a darci una visione e che poi si tramuti in realtà su cosa vogliamo fare della via principale e della pista ciclabile sulla via principale, e in questo vorrei dare un consiglio, se non è già stato preso in considerazione dall'amministrazione, è quella di dire, in quei tratti in cui ci sarà la possibilità grazie all'intervento dei privati, di mettere mano alle strade principali, penso a via Dante, penso a via Dalmazia, si prenda l'occasione per sperimentare quella che potrebbe essere la soluzione che poi vogliamo esportare sulla via principale, quindi che questi tratti possano essere un po' il cantiere e la prova per mettere a regime una pista ciclabile sulla via principale che sia completamente a norma, rispetto alle norme del codice della strada, e che possa essere un ulteriore strumento di attrattività turistica della città. Detto questo, un'altra riflessione che volevamo fare è che, d'accordo l'aspetto macro, d'accordo la volontà di elaborare dei progetti importanti, come sono quelli di via Oriente, come sono quelli di via Martin Luther King che devono essere portati avanti, ma vediamo anche dove ci possono essere dei piccoli interventi, di qualche decina di metri, ma che possono rispondere ad esigenze importanti, pensiamo ad esempio al tema del quale abbiamo più volte parlato come Jesolo Bene Comune, che è quella di completare quella pista ciclabile, quel percorso che in questo momento forse è il più importante, perché interconnette il paese con il lido, che è il progetto ciclabile che arriva quasi a ridosso del centro storico ma non ci arriva al centro storico, e veramente si tratta di qualche centinaia di metri. Chiudo dicendo che, e qua mi riallaccio e faccio mia anche se poi sono le parole della collega Buscato, è che questo strumento secondo noi deve essere certamente, e lo diciamo da operatori del turismo, un ulteriore strumento di miglioramento della capacità attrattiva di Jesolo dal punto di vista turistico e su questo, facendo anche autocritica, credo che siamo un po' indietro rispetto ad altre destinazioni turistiche, quindi c'è molto da recuperare in poco tempo, però non deve essere solo ed esclusivamente un biglietto turistico, deve essere anche un'idea di città, perché d'accordo siamo una città turistica però siamo anche una città, come ci siamo sempre detti, che vive dodici mesi all'anno, e quindi possa essere uno strumento, siamo reduci dal "Friday for future", in cui si parla di questi temi, di uno sviluppo che sia sostenibile, evidentemente questo sviluppo deriva anche da un radicale ripensamento di quelli che sono gli stili di vita, e diciamo così, la prassi quotidiana di ognuno di noi, quindi questo strumento può e deve essere anche uno strumento per promuovere in maniera anche alle volte forte, come diceva la collega Buscato, con scelte che magari possono essere drastiche, ma che promuovono e incentivano degli stili di vita diversi che possano anche risolvere problemi molto più macro del *masterplan* delle piste ciclabili di Jesolo.

PRESIDENTE. Grazie, consigliere De Zotti. La parola al sindaco.

SINDACO. Quello che portiamo in approvazione stasera, il *masterplan*, è una cosa che, se sarà approvata, inizia da questa sera e da domani avrà un suo futuro speriamo veloce, anche perché lo studio che è stato fatto tiene conto di quelli che sono le famose 5 piste ciclabili che facevano parte del programma elettorale. La prima che sarà iniziata a brevissimo, spero entro l'anno, è via Martin Luther King; quindi questo inverno sarà fatta e sarà completa per la prossima estate, c'è voluto tempo ma ci siamo. Non faceva parte delle 5 piste ciclabili quella che collega la curva di via Corer con piazza Milano; sono in corso gli espropri, mi diceva il vicesindaco che segue l'intervento e se nessuno fa opposizione nel 2020 sarà realizzato anche quel tratto. Le altre: per quanto riguarda Ca' Fornera e quello della Pineta, abbiamo avuto degli incontri con i due comitati, con delle proposte che ha fatto l'ufficio, tre proposte per Ca' Fornera e tre proposte per viale Oriente; i due comitati hanno chiesto del tempo, però hanno già dato risposta sui percorsi che loro gradirebbero, e quindi gli uffici stanno già provvedendo. Dopo quella di via Martin Luther King e via Ca' Gamba, la progettazione è già finita e poi sarà avviato l'appalto e comunque sono sicuro che troveremo le risorse sul prossimo bilancio del 2020 per poterla fare, quindi quella sarà la seconda. Quella che invece è ancora in sospeso, che secondo me è anche la più interessante, non dipende tanto da noi ma da un privato, che è un industriale che ha acquisito la proprietà di Stefanel, quindi quel collegamento da Cavallino, parte valle, fino a Jesolo paese fino a Torre Caligo, sta andando un po' a rilento. Consigliere De Zotti, il collegamento con Cavallino c'è già, però manca solo il ponte che sarà fatto quest'inverno, e quindi è stato inaugurato qualche mese fa fino al ponte da parte di Cavallino, è già finanziata parte del ponte che sarà fatto quest'inverno, poi alla prima rotonda va verso il lido, quindi verso la spiaggia, quindi non la parte della valle ma la spiaggia, un certo

collegamento col Cavallino ci sarà già da subito. Per quanto riguarda il consigliere Buscato, ha citato la pista ciclabile sul Pordelio, che è sicuramente una pista ciclabile bellissima appena sarà fatta; il percorso di quella pista ciclabile là era iniziato con la progettazione ancora col precedente sindaco Orazio, e adesso l'hanno completato, è finanziata dall'unione europea.

PRESIDENTE. Grazie, sindaco. Allora passerei la parola all'assessore Bergamo per le ultime risposte che mancano.

ASSESSORE BERGAMO. Il sindaco mi ha anticipato nell'intervento, ricordando quello di Cavallino che è un intervento di oltre 5.000.000,00 di euro; è evidente che fondi di questa dimensione un Comune, per quanto turistico, non sarebbe mai in grado di avere, e politicamente la nostra proposta appunto che parte da questo *masterplan*, ha la finalità di andare a mettere le basi come ricordava prima il sindaco. Consigliere Carli, volevo appunto informarla che anche noi siamo tra i 20 Comuni che portano avanti l'iniziativa, che vede capofila il comune di San Donà. Per quanto riguarda poi gli aspetti tecnici, non parliamo di due, trecento metri di collegamento all'interno di questo *masterplan*, ma una visione appunto più alta. Prendo comunque l'occasione per ringraziare appunto lo Studio Terra con Stefano Doardo e Roberto Rossetto, oltre al nostro dirigente Ivo Rinaldi e l'architetto Daniela Vitale che effettivamente sono stati gli artefici di questo percorso. Lascio la parola allo Studio Terra per dettagliare meglio tecnicamente e chiudere quindi la discussione.

STEFANO DOARDO. STUDIO TERRE. Allora, solo due dettagli tecnici, mi scuso per la fumosità dell'intervento, però è figlia anche di un tempo molto contingentato di esposizione, quindi sicuramente sfogliando avremo modo poi di raccontare meglio i contenuti del *masterplan*. In quanto alla dimensione che ci sono anche i 300 metri di pista ciclabile dentro, ci sono anche i 150 metri, anche gli 80 metri, complessivamente sono più di 100 chilometri di piste ciclabili, che sono state parzializzate, suddivise in tutta una serie di micro interventi funzionali, per poter appunto agevolare una programmazione e l'inserimento di queste opere nel piano triennale delle opere pubbliche in relazione alle diverse disponibilità. Sicuramente Cavallino è il paradiso della bicicletta, però è anche il paradiso dei progettisti di piste ciclabili. Perché chi progetta piste ciclabili al Cavallino non invidia chi progetta piste ciclabili a Jesolo che per il 50% si muovono dentro in città, con tutte le problematiche che ci sono di convivenza, con un sistema della mobilità che comunque continuerà a permanere in alcuni tratti, e quindi con una complessità anche per il numero di interlocutori con il quale ci si trova a confrontarsi dentro il tema della città. Sicuramente, però, la strada che raramente viene praticata, non so perché ma all'estero invece è pratica comune, è quella di creare uno stadio intermedio di progettazione, cioè far fare esperienza di ciclabilità, creare occasioni per cui le strade possono divenire dei luoghi di convivenza tra auto e ciclista, far assaporare alla città che cosa vuol dire muoversi in bicicletta e quali tipo di economie si possono innescare grazie alla bici, in modo da raccogliere un consenso attorno alla bicicletta. Ecco quindi che, se leggiamo le modalità di intervento, non sono soltanto auto priorità, e poi cambia il mondo, ciclisti padroni; esiste un mondo di progettualità intermedia in cui le due forme di traffico possono tranquillamente convivere in tempi preordinati, lavoriamo anche con il tempo, lavoriamo con il governo delle strade, perché pensate che questo è solo una premessa per dirle, rispetto anche all'osservazione di ciò che non è ciclabile attualmente rispetto a quello che vien paventato ciclabile a Jesolo, non è ciclabile quasi tutto, perché tutto ciò che è, tutte le piste che sono indicate in area agricola nelle mappe e nelle strade di campagna non sono riconosciute come piste ciclabili, perché non hanno le caratteristiche per esserlo, dovrebbero essere strade con limite i 30 chilometri orari, dovrebbero essere strade a priorità ciclabile, con previsioni di rallentamenti di sicurezza che attualmente non hanno, ed inoltre non hanno nemmeno le caratteristiche che all'estero ci sono di avere un transito che sia inferiore a 50 mezzi all'ora, perché solo questa è una condizione che permette di considerarle marginalmente come percorsi ciclabili. Purtroppo la nostra è una campagna fortemente urbanizzata, e come tale ha un transito giornaliero impegnativo, anche la strada di campagna quella più piccola, quella che sembra essere la meno utilizzata, tranquillamente supera il numero di veicoli richiesti per la sicurezza, quindi ciò che è ciclabile adesso sono le piste ciclabili che ci sono, alcune adeguate, altre da riallineare in termini di dimensione e di mezzi di accorgimenti di sicurezza e poi le zone a 30 chilometri orari o le aree a traffico limitato, questa attualmente è il mondo della ciclabilità. Nel *masterplan* c'è appunto queste due figure, da una parte ciò che è ritenuto ciclabile nella comunicazione quotidiana, e ciò che invece è la realtà normativa di ciò che è ciclabile in sicurezza con tutto ciò che ne deriva anche rispetto all'incidentalità o alle conseguenze di questa incidentalità. Gli altri dettagli tecnici, li trovate nel *masterplan*.

PRESIDENTE. Tutto quello di cui parlava il dottor Doardo lo troverete nelle slide, se volete basta richiederlo. La parola al consigliere Carli per il secondo intervento. Prego.

CONSIGLIERE CARLI. Non so se non ho prestato attenzione, ma non mi sembra che abbia risposto alla domanda se via Bafile, se va bene o cosa manca per essere a posto dal punto di vista della ciclabilità. L'altra domanda era legata al discorso dei 20 Comuni: è chiaro che Jesolo fa parte dei 20 Comuni, assessore; le ricordo, tra l'altro, siccome ha detto che 5.000.000,00 di euro non sono una cifra molto importante per un Comune, non sono nemmeno un anno di tassa di soggiorno, quindi volendo fare un'opera importante come via Pordelio si può spendere un anno di tassa di soggiorno per fare una cosa che lascia il segno sulla città. Però la mia domanda sui 20 Comuni era per sapere come si inseriva questo progetto all'interno del progetto complessivo e c'era un'idea che, al di là del tratto che collega lungo le rive del Piave, San Donà ed Eraclea, o se nel progetto dei 20 Comuni c'è la possibilità che da Ca' Fornera si arrivi ad Eraclea tramite una pista ciclabile che è la continuazione di quella che è su via Roma sinistra. Oggi il Comune ha trovato una soluzione passando per Ca' Fornera e andandosi ad innestare lungo il Piave, sapendo che però quella è una pista ciclabile dentro un'ansa di un fiume, abbiamo in questo momento un tratto importante che dal paese fino a Ca' Fornera, via Roma sinistra, volevo capire se nel progetto complessivo dei Comuni c'era un domani anche per questo tipo di connessione e quindi di completamento. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, consigliere Carli. La parola al dottor Doardo.

STEFANO DOARDO. STUDIO TERRE. Allora per quanto riguarda via Bafile, allo stato attuale è quella che presenta il maggior gradiente di ciclabilità; va completata, va adeguata, ci sono dei tratti che mancano, delle intersezioni che vanno risolte, però è sicuramente la dorsale urbana più importante, quindi anche su questo punto del *masterplan* trovate esattamente quali sono i tratti mancanti e cosa manca per completare o per mettere in sicurezza. Per quanto riguarda il progetto dei 20 Comuni, non ho visto il progetto e quindi penso che ancora non ci sia, e però va detta una cosa, va sfatato un mito, che è quello che si lavori su una lavagna bianca dal punto di vista della ciclabilità; abbiamo i percorsi intercomunali, quelli territoriali sono da tempo codificati a livello europeo, dettagliati dalla rete di Bici Italia, che è la rete che la legge statale ha indicato come riferimento per le reti quelli territoriali, ed ad un *masterplan* di 4 anni fa, ormai 2014, ma finora confermato della Regione Veneto, che mette a sistema tutte le reti ciclabili riconoscendo la loro gerarchia, la loro priorità. E' chiaro che se ogni territorio che abbia assunto questi riferimenti dentro la propria progettualità già coerentemente incasellato dentro un disegno territoriale; ogni Comune deve fornire quegli elementi propri della propria ricchezza paesaggistica, ambientale, eccetera, che renda attrattiva questa rete, quindi sicuramente le connessioni saranno corrette, le porte sono quelli i punti di ingresso. Jesolo presenterà la propria stanza della ciclabilità con il proprio sistema di ricettività, il proprio sistema di servizi, i propri tratti panoramici, scenografici che coinvolgano chi percorre queste piste ad entrare nel territorio e a passarvi un giorno, due giorni, due ore quello che serve insomma, quindi ritengo che da quel punto di vista dovrebbe essere incastrato giusto, quindi non mi aspetto grandi stravolgimenti sul disegno territoriale.

PRESIDENTE. Grazie dottor Doardo. La parola al consigliere Buscato. Prego.

CONSIGLIERE BUSCATO. Grazie. Non mi sarei mai permesso di dire di una relazione che è fumosa, cioè mi scuso se l'*incipit* del mio intervento poteva essere in questo senso, ma era semplicemente, veramente la difficoltà di adattare all'atto pratico un discorso molto tecnico e quindi ho precisato che mi sarei riservata di un migliore approfondimento, perché invece sicuramente è un percorso interessante che avviandosi oggi merita di uno studio più approfondito, più serio. Per quanto riguarda il discorso che lei, condivido, ovvio che il territorio di Cavallino è più semplice, però questa è una discussione politica, che necessariamente non deve suscitare dei fastidi nel momento in cui, ci permettiamo di confrontarlo con delle realtà territoriali diverse dalla nostra, perché se mi consentite, forse in qualche maniera una, soprattutto in una discussione che veramente ha un contenuto questo veramente politico, di programmazione, di cosa vogliamo fare della nostra città, se neanche in questi casi è consentito comunque un confronto con realtà territoriali diverse che possono avere nulla a che fare, prendetelo per com'è, non offendetevi, perché veramente siamo ai minimi termini di una discussione che può tenersi in una sala consiliare, se poi non interessa mi dispiace e ne prenderemo atto per le future discussioni, questa per fortuna non era semplicemente una comunicazione, e quindi apriva un dibattito. Sui 5 milioni di via Pordelio, che sono, che derivano da un finanziamento europeo, immagino che

sia un finanziamento europeo appannaggio di tutti i comuni, per cui evidentemente, bravi, bravissimi a Cavallino, se sono riusciti a costo zero a programmare, Orazio non mi sembra che abbia fatto il sindaco decenni fa, il sindaco Nesto è ancora al primo mandato, per cui se sono riusciti a recuperare a costo zero un'opera così importante facciamogli ancora di più i complimenti.

PRESIDENTE. Grazie, consigliere Buscato. Risponde l'assessore Bergamo.

ASSESSORE BERGAMO. Giusto per dare un contributo alla discussione, che questo è lo strumento che ci permetterà poi di proporci su eventuali finanziamenti europei. E' vero consiglia Buscato che ogni Comune ha una territorialità diversa dall'altra - diciamo che Cavallino ha una rete ciclabile nell'asse principale, fatta da due strade, di cui una ciclabile e finanziata dall'Unione Europea, e l'altra è stata fatta dalla provincia di Venezia - quindi noi stiamo lavorando su una rete di ciclabili molto più estesa, e che può avere delle ambizioni più importanti.

PRESIDENTE. Grazie, assessore Bergamo. Parola al consigliere Pavanetto.

CONSIGLIERE PAVANETTO. Grazie, presidente. Senza nessuna nota polemica, se questo strumento è utile o era utile per accedere anche ai finanziamenti europei, magari potevamo farlo prima per finanziare magari una parte di quelle che sono le 5 piste ciclabili di cui il sindaco poco fa ci parlava. Comunque detto questo, senza nessun tono polemico, è uno strumento questo che serve, come si è detto prima per completare il PUNS, se non ho capito male, quindi comunque è uno strumento che serviva comunque fare. Ho una domanda specifica perché da qui non vedo bene, vedo tante linee, vedo dei collegamenti, ma magari non quelli più particolari, perché penso magari a molte famiglie che abitano in determinate zone, magari possono usufruire di una pista ciclabile che però è quella turistica, chiamiamola così, però poi se da lì vogliono andare a scuola, magari mancano quei punti di attraversamento che sono anche delle intersezioni particolari. Penso per andare al comprensorio del Salgari, dove abbiamo asilo, elementari e medie, o a Jesolo, o a piazza Milano, per esempio, dove abbiamo le scuole Verga, se penso al collegamento, oppure a Cortellazzo stessa, manca, diciamo, l'invito alla pista ciclabile; c'è il marciapiede che le strade di campagna che non sono piste ciclabili, però se hanno dei limiti o dei passaggi minori possono essere considerate tali, penso e immagino che via Sassi sopra il comune di Musile, sia quella che appunto lei faceva riferimento prima, dall'altra parte appunto, questi piccoli collegamenti che possono essere fatti anche magari sui marciapiedi stessi, con la segnaletica adeguata, con un cambio di colore sul marciapiede o altre cose che auspico possano essere fatte in maniera veloce. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, consigliere Pavanetto. Ringrazio il dottor Doardo insieme ai suoi collaboratori e lo Studio Terre. La votazione è aperta.

DOPO DI CHE, messo ai voti con il sistema di rilevazione elettronica la proposta di deliberazione ad oggetto: "MASTERPLAN DELLE PISTE CICLABILI: APPROVAZIONE", si evidenzia il seguente esito:

- presenti e votanti: sindaco e n. 16 (sedici – Ennio Valiante, Gino Pasian, Giovanni Battista Scaroni, Chiara Vallese, Lucas Pavanetto, Gino Campaner, Stefano Bacchin, Anita Da Villa, Fabio Visentin, Venerino Santin, Daniela Donadello, Damiano Mengo, Ilenia Buscato, Nicola Manente, Alberto Carli, Christofer De Zotti) consiglieri;
- assenti: nessuno;
- favorevoli: sindaco e n. 16 (sedici – Ennio Valiante, Gino Pasian, Giovanni Battista Scaroni, Chiara Vallese, Lucas Pavanetto, Gino Campaner, Stefano Bacchin, Anita Da Villa, Fabio Visentin, Venerino Santin, Daniela Donadello, Damiano Mengo, Ilenia Buscato, Nicola Manente, Alberto Carli, Christofer De Zotti) consiglieri;
- contrari: nessuno.

VISTA la proposta di deliberazione n. 2019/132 del 20/09/2019 ad oggetto: "MASTERPLAN DELLE PISTE CICLABILI: APPROVAZIONE" e ritenutala meritevole di approvazione per le motivazioni ivi riportate.

DATO ATTO del parere espresso dalla III commissione consiliare nella seduta del 24/09/2019, con esito favorevole.

VISTI gli artt. 42, 48, 107, d.lgs. 18.08.2000, n. 267 e ss.mm., e rilevato che nel caso di specie la competenza risulta ascrivibile al consiglio comunale.

VISTI i pareri resi ai sensi dell'art. 49, d.lgs. 18.08.2000, n. 267 e ss.mm.

VISTO l'esito della votazione come sopra specificata.

DELIBERA

1. di approvare integralmente la proposta di deliberazione n. 2019/132 del 20/09/2019 ad oggetto: "MASTERPLAN DELLE PISTE CICALBILI: APPROVAZIONE", la quale costituisce parte integrante e sostanziale della presente delibera;
2. di dare atto che tutti gli atti conseguenti e necessari per dare attuazione alla presente delibera saranno posti in essere dal dirigente del settore tecnico.

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

Il presidente
ENNIO VALIANTE

Il segretario comunale
FRANCESCO PUCCI

Documento informatico sottoscritto con firma elettronica ai sensi e con gli effetti di cui agli artt. 20 e 21 del d.lgs. 7.03.2005, n.82 e ss. mm.; sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.