



Comune di Ascoli Piceno

MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE PER ATTIVITÀ PARTIGIANA

COPIA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 126

DEL 30/04/2026

L'anno **duemilaventisei** addì **trenta** del mese di **aprile** alle ore **15:15** nella Sede Municipale, convocata nei modi e termini di legge, con l'osservanza delle prescritte formalità, si è riunita la Giunta Comunale.

Nel corso della seduta la Giunta Comunale, invitata dal Presidente a procedere all'esame dell'argomento riportato in oggetto, approva la seguente deliberazione.

Alla votazione risultano presenti i seguenti componenti:

Ruolo	Nominativo	Presente	Assente
SINDACO	FIORAVANTI MARCO	Si	
VICE SINDACO	BRUGNI MASSIMILIANO	Si	
ASSESSORE	CARDINELLI MARCO	Si	
ASSESSORE	DI NICOLA ANNAGRAZIA	Si	
ASSESSORE	FERRETTI DONATELLA GIUSEPPINA		Si
ASSESSORE	LATTANZI ATTILIO	Si	
ASSESSORE	PENNACCHIETTI BARBARA		Si
ASSESSORE	SILVESTRI GIOVANNI	Si	
ASSESSORE	STALLONE DOMENICO	Si	
ASSESSORE	TRONTINI LAURA	Si	

Totale Presenti: **8**

Totale Assenti: **2**

Presiede il SINDACO **Dott. FIORAVANTI MARCO**

Partecipa il SEGRETARIO GENERALE **Dott. VINCENZO PECORARO**

OGGETTO:

ADOZIONE DEL PIANO URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE REDATTO AI SENSI DEL DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DEL 4 AGOSTO 2017.

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- con delibera di giunta comunale n. 80 del 21/03/2024 è stato deliberato di aderire al Bando regionale di cui alla DGR 1898/23 per la Concessione di contributi ai Comuni marchigiani, con popolazione residente tra 10.000 e 100.000 abitanti, finalizzati alla redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) e all'acquisizione di dati di traffico ed indagini di mobilità utili alla redazione dello stesso P.U.M.S.;
- con Decreto del Dirigente del Settore mobilità e TPL della Regione Marche n. 400 del 04/07/2024 è stato pubblicato l'elenco delle istanze ammesse a contributo tra cui quella del Comune di Ascoli Piceno per € 37.478,66;
- con successivo Decreto della Regione Marche n. 532 del 23/09/2024 il contributo spettante al Comune di Ascoli Piceno è stato incrementato fino ad € 39.092,78;
- con determinazione dirigenziale n 5245 del 27/12/2024 è stato affidato il servizio tecnico professionale per la redazione del Piano urbano per la mobilità sostenibile (P.U.M.S.) alla società TPS Pro al fine di affrontare i principali temi della Mobilità Sostenibile sintetizzabili nelle seguenti strategie:
 - sviluppare le infrastrutture secondo una logica coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale;
 - migliorare le infrastrutture e i servizi del Trasporto Pubblico;
 - orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile;
 - incentivare gli interventi a favore della sicurezza stradale, della creazione di aree pedonali, di eventuali Zone a Traffico Limitato;
 - integrare ulteriormente il sistema ciclabile, partendo dalle indicazioni già contenute nel Biciplan;
 - migliorare il sistema della sosta in ambito urbano;
 - promuovere la logistica distributiva delle merci in ambito urbano.
- obiettivo primario dell'Amministrazione Comunale è quello di dotarsi del Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS) quale strumento strategico di medio/lungo periodo che deve basarsi su una visione a lungo termine dello sviluppo dei trasporti e della mobilità per l'intero agglomerato comunale, che copra tutti i modi e le forme di trasporto (pubblico, privato, merci, motorizzato e non motorizzato, gestione del traffico e della sosta) favorendo lo sviluppo delle modalità più sostenibili e inclusive;
- il PUMS dovrà avere una connotazione orientata a supportare la pianificazione urbanistica, dato che il sistema della "mobilità sostenibile" e della "città per tutti" influenza in maniera significativa lo sviluppo urbano, la distribuzione delle funzioni e le scelte di vita dei cittadini e, allo stesso tempo, è influenzato dalle scelte di assetto del territorio;

Richiamato il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 ad oggetto "*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*"

Richiamato in particolare l'allegato 1 del suddetto decreto rubricato "*Procedure per la redazione ed approvazione del Piano urbano di mobilità sostenibile*" che definisce il PUMS "*uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.*"

Rilevato che nel suddetto allegato vengono indicati i diversi passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del PUMS come di seguito richiamati:

- a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;
- b) Predisposizione del quadro conoscitivo;
- c) Avvio del percorso partecipato;
- d) Definizione degli obiettivi;
- e) Costruzione partecipata dello scenario di Piano;
- f) Valutazione ambientale strategica (VAS)
- g) Adozione del Piano e successiva approvazione:

Tenuto conto di quanto previsto dall'art. 16 del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i. recante «Il piano o programma ed il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono trasmessi all'organo competente all'adozione o approvazione del piano o programma», nonche' dalla normativa regionale in materia di VAS, il procedimento consigliato ai fini dell'adozione e dell'approvazione del PUMS e' il seguente:

- 1. adozione del PUMS in Giunta Comunale o metropolitana (nel caso delle Citta' metropolitane);*
- 2. pubblicazione per 30 giorni del PUMS e raccolta delle eventuali osservazioni;*
- 3. controdeduzioni delle osservazioni e approvazione del PUMS in Consiglio comunale o metropolitano.*

- h) Monitoraggio.

Dato atto che:

- con delibera di giunta comunale n 235 del 31/07/2025 è stato costituito il Gruppo di Lavoro interdisciplinare per la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile;
- con delibera di giunta comunale n 416 del 16/12/2025 si è preso atto dei contenuti della proposta preliminare del PUMS predisposta dai progettisti incaricati e sono state approvate le linee guida del Piano ai fini dell'avvio della verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica;
- con determinazione dirigenziale n 13 del 24/02/2026 l'amministrazione provinciale di Ascoli Piceno ha determinato l'esclusione dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della mobilità sostenibile del comune di Ascoli Piceno;
- con nota pec Prot n 29766 del 2 aprile 2026 i professionisti incaricati hanno consegnato la documentazione che costituisce il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ai fini della sua adozione da parte della giunta comunale;
- gli elaborati di cui si compone il Piano sono i seguenti:
 - Relazioni
 - Relazione generale
 - Allegati
 - AQ1_Logodesign
 - AQ2_Relazione conteggi automatici
 - AQ3_Relazione indagini sosta
 - AQ4_Report partecipazione 27 maggio 2025
 - AP1_Report partecipazione 24 febbraio 2026
 - AP2_Analisi multi-criteri
 - AP3_Piano di monitoraggio del PUMS
 - Tavole
 - TAV_1_Regolamentazione dello spazio pubblico
 - TAV_2.1_TPL_urbano
 - TAV_2.1.1_TPL_urbano_Scenario A0
 - TAV_2.1.2_TPL_urbano_Scenario A1

- TAV_2.1.3_TPL_urbano_Scenario B1
- TAV_2.1.4_TPL_urbano_Scenario C1
- TAV_2.2_TPL_extraurbano
- TAV_2.2.1_TPL_extraurbano_Scenario A0
- TAV_2.2.2_TPL_extraurbano_Scenario A1
- TAV_2.2.3_TPL_extraurbano_Scenario B1
- TAV_2.2.4_TPL_extraurbano_Scenario C1
- TAV_3_Qualità dello spazio pubblico
- TAV_4_Tavola strategica di sintesi

Dato atto che:

- il documento redatto ha evidenziato quale aspetto significativo del processo di formazione ed attuazione del PUMS la sua natura ciclica che avviene attraverso le seguenti quattro fasi consecutive:

Fase 1 preparazione ed analisi

Fase 2 sviluppo delle strategie

Fase 3 pianificazione delle misure di Piano

Fase 4 implementazione e monitoraggio

di cui la fase 4 non costituisce la conclusione dell'attuazione del Piano ma piuttosto l'inizio di un nuovo processo basato sui risultati scaturiti da questo primo round segnato dalle quattro fasi, orientando strategie e nuove azioni sul miglioramento continuo degli indicatori e della sostenibilità delle scelte di Piano;

- il documento, partendo da una ampia analisi del quadro pianificatorio e programmatico alle varie scale sovranazionale, nazionale, regionale, provinciale e comunale, sviluppa un puntuale inquadramento territoriale e socio economico ed analizza l'offerta di mobilità che interessa il territorio partendo dai grandi nodi di trasporto a livello regionale, dall'analisi della rete stradale esistente e della rete e servizi di trasporto pubblico per arrivare ad analizzare la rete ciclabile comunale, i sistemi delle ZTL e delle aree pedonali, della sosta della logistica e quelli di regolamentazione e controllo della circolazione;
- viene altresì evidenziato che sono stati effettuati rilievi di traffico al fine di ricostruire la domanda di mobilità nel comune di Ascoli Piceno indagando 11 sezioni correnti avvalendosi di strumentazione video Miovision scout a decodifica automatica delle immagini installata a bordo strada su sostegni della segnaletica o della pubblica illuminazione al fine di non arrecare intralcio o modifica alla viabilità;
- ai fini della redazione del piano è stato avviato un processo partecipativo di co-progettazione che ha previsto le seguenti azioni:
 - Un'autovalutazione interna all'amministrazione
 - Il Press mapping
 - Gli aperiPUMS e il coinvolgimento della popolazione
 - La somministrazione di un questionario
 - I workshop di co-progettazione con stakeholder e cittadini
- alla luce delle analisi e delle considerazioni sviluppate nel documento di Piano vengono individuati i seguenti obiettivi del PUMS:
 - Potenziare il trasporto pubblico locale
 - Migliorare il sistema della sosta e dei parcheggi scambiatori
 - Implementare la city logistic
 - Potenziare la mobilità attiva
 - Migliorare la qualità urbana e l'accessibilità
 - Aumentare la sicurezza stradale nell'area urbana
 - Ridurre le emissioni climalteranti

e le seguenti strategie:

- Design for all e accessibilità universale
 - Valorizzare le zone pedonali e le aree con limitazione al traffico veicolare
 - Promuovere soluzioni di trasporto sostenibili per l'ultimo miglio
 - Ampliare la copertura del servizio tpl
 - Attivare politiche di decarbonizzazione
 - Promuovere la multimodalità e l'integrazione modale.
- con gli obiettivi e le strategie definiti e verificata la coerenza con gli indirizzi ministeriali, sono state individuate le seguenti azioni specifiche del PUMS divise per tema:

R - Regolamentazione dello spazio urbano

- R1 - Potenziare le aree regolamentate
- R2 - Rimodulare l'offerta di sosta
- R3 - Politiche di incentivo per la mobilità elettrica
- R4 - Migliorare la distribuzione delle merci in ambito urbano

C - Mobilità collettiva

- C1 - Migliorare i collegamenti autobus urbani
- C2 - Migliorare i collegamenti extraurbani
- C3 - Rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile

Q - Qualità dello spazio pubblico

- Q1 - Integrare i sistemi di mobilità
- Q2 - Potenziare politiche di Mobility Management
- Q3 - Favorire la mobilità lenta turistica
- Q4 - Indicazioni per la resilienza climatica
- Q5 - Indicazioni per il PEBA
- Q6 - Attività trasversali di comunicazione e promozione del Piano.

Evidenziato che:

- le linee guida del Piano approvate con delibera di Giunta Comunale n. 416 del 16/12/2025 hanno posto come obiettivi target del PUMS una diminuzione pari al 16% degli spostamenti privati motorizzati ed un incremento del 38% degli spostamenti con mezzi sostenibili;
- ai fini della valutazione delle azioni del PUMS sono stati definiti sei scenari alternativi che sono stati messi a confronto con una analisi multi criterio utilizzando strumenti di supporto alle decisioni in grado di gestire molteplici obiettivi anche contrastanti tra loro;
- i vari scenari sono stati definiti considerando anche i contenuti del "Piano regionale delle Infrastrutture Marche 2032" approvato con deliberazione amministrativa del consiglio regionale n 99 del 5 agosto 2025
- il primo scenario è lo scenario attuale basato su un modello di trasporto multimodale che simula i percorsi e le scelte degli utenti negli spostamenti costruito a partire da dati provenienti da fonti e indagini sul campo; il modello realizzato è riferito all'ora di punta del mattino di un giorno feriale medio
- il secondo scenario è lo scenario di riferimento in cui si proietta ciò che avverrà tra dieci anni nel caso in cui non venga approvato e attuato lo scenario di Piano: tale scenario include tutti e solo gli interventi previsti da piani sovraordinati già finanziati o in corso di realizzazione;
- sono stati poi considerati quattro scenari alternativi di piano che si sviluppano tutti a partire dallo scenario di riferimento e hanno un orizzonte temporale di 10 anni; questi scenari prevedono tutte le azioni di Piano e differiscono solo per le configurazioni del trasporto pubblico e sono i seguenti:
 - Scenario A0: Prevede il mantenimento dell'attuale schema di circolazione delle linee TPL senza passanti centrali, con l'attuazione del servizio a chiamata per le frazioni.

- Scenario A1: Prevede la ristrutturazione completa del trasporto pubblico col corridoio centrale e l'attuazione del servizio a chiamata.
- Scenario B1: Prevede la ristrutturazione completa del trasporto pubblico col corridoio centrale, l'attuazione del servizio a chiamata, abbinati al potenziamento della ferrovia (potenziamento tpl urbano e extraurbano).
- Scenario C1: Prevede l'inserimento del tram-treno (potenziamento tpl urbano e extraurbano).
- i vari scenari di piano sono stati confrontati attraverso una analisi multi-criteri che ha considerato i benefici, le opportunità, i costi ed i rischi e che ha evidenziato che lo scenario alternativo preferibile in tutti i metodi di comparazione è quello del tram-treno (C1) definito "Scenario di Piano" che introduce il concetto di tram-treno, una strategia innovativa e di elevata efficacia per la riqualificazione dell'infrastruttura ferroviaria locale e regionale esistente;
- tale approccio realizza una fusione funzionale tra le reti tranviarie e urbane e le linee ferroviarie suburbane e regionali offrendo un servizio misto destinato sia alla mobilità urbana che a quella regionale comportando un miglioramento significativo della connettività, della convenienza e della frequenza del servizio e rendendo il trasporto ferroviario locale un'opzione di mobilità più attrattiva;
- lo scenario di piano del tram-treno assume il ruolo di uno strumento di trasformazione radicale del sistema del trasporto pubblico da attuare con una strategia incrementale che risponde da un lato a criteri di sostenibilità economica, mitigando il rischio tramite una implementazione graduale che assicuri la massima resilienza operativa e distribuisca l'investimento finanziario nel tempo, e dall'altro di sostenibilità sociale preparando sistematicamente il tessuto urbano alla transizione verso il treno;
- al fine di raggiungere tale scenario di piano il PUMS prevede l'attuazione dei vari interventi (suddivisi in Regolamentazione dello spazio pubblico, Mobilità collettiva e Qualità dello spazio pubblico) prevedendo una attuazione temporale di breve, medio o lungo periodo;

Ritenuti condivisibili i contenuti del Piano e valutata la necessità di procedere alla sua adozione;

Richiamate:

- - la deliberazione di Consiglio Comunale n. 97 del 30/10/2025 ad oggetto "DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE (D.U.P.) 2026/2028. – APPROVAZIONE";
- - la deliberazione di Consiglio Comunale n. 12 del 26/02/2026 ad oggetto "NOTA DI AGGIORNAMENTO AL DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE (D.U.P.) 2026/2028. – APPROVAZIONE";
- - la deliberazione di Consiglio Comunale n. 13 del 26/02/2026 ad oggetto "APPROVAZIONE DEL BILANCIO DI PREVISIONE FINANZIARIO RELATIVO AL TRIENNIO 2026-2028 (ART. 151 DEL D.LGS. N. 267/2000 E ART. 10, D.LGS. N. 118/2011);
- - la deliberazione di Giunta comunale n. 93 del 30/03/2026 ad oggetto "Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2026/2028, in forma ordinaria, ai sensi del D.L. 9 giugno 2021, n. 80, convertito dalla l. 6 agosto 2021, n. 113, del D.P.R. 24 giugno 2022, n. 81 e del D.M. 30 giugno 2022, n. 132. – Approvazione";
- - la deliberazione di Giunta comunale n. 114 del 22/04/2026 ad oggetto "PIANO ESECUTIVO DI GESTIONE (P.E.G.) PER IL PERIODO 2026/2028 (ART. 169 DEL D.LGS. 267/2000). – APPROVAZIONE".
- VISTO il parere di regolarità tecnica del dirigente del Settore 7 - Rigenerazione urbana;
- Dato atto che si prescinde dall'acquisizione del parere di regolarità contabile del Dirigente del Settore 4 – Bilancio in quanto dal presente atto non derivano impegni di spesa o minori entrate;

RITENUTO per i motivi sopra riportati deliberare in merito;

con voti unanimes favorevoli espressi in forma palese;

DELIBERA

- 1) di prendere atto e condividere i contenuti del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, redatto dalla società TPS Pro incaricata e trasmessi con nota pec prot n 29766 del 2 aprile 2026, costituito dai seguenti elaborati che, ancorché non materialmente allegati al presente atto ne fanno parte integrante e sostanziale e sono agli atti di ufficio:
 - Relazioni
 - Relazione generale
 - Allegati
 - AQ1_Logodesign
 - AQ2_Relazione conteggi automatici
 - AQ3_Relazione indagini sosta
 - AQ4_Report partecipazione 27 maggio 2025
 - AP1_Report partecipazione 24 febbraio 2026
 - AP2_Analisi multi-criteri
 - AP3_Piano di monitoraggio del PUMS
 - Tavole
 - TAV_1_Regolamentazione dello spazio pubblico
 - TAV_2.1_TPL_urbano
 - TAV_2.1.1_TPL_urbano_Scenario A0
 - TAV_2.1.2_TPL_urbano_Scenario A1
 - TAV_2.1.3_TPL_urbano_Scenario B1
 - TAV_2.1.4_TPL_urbano_Scenario C1
 - TAV_2.2_TPL_extraurbano
 - TAV_2.2.1_TPL_extraurbano_Scenario A0
 - TAV_2.2.2_TPL_extraurbano_Scenario A1
 - TAV_2.2.3_TPL_extraurbano_Scenario B1
 - TAV_2.2.4_TPL_extraurbano_Scenario C1
 - TAV_3_Qualità dello spazio pubblico
 - TAV_4_Tavola strategica di sintesi
- 2) di adottare, ai sensi del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, il PUMS costituito dagli elaborati elencati nel precedente punto 1, ed in particolare gli obiettivi, le strategie e le azioni da porre in campo nel breve, medio e lungo periodo nell'arco temporale di validità del piano (10 anni) illustrate nei documenti di Piano e richiamate nella parte narrativa;
- 3) di dare atto che:
 - le linee guida del Piano approvate con delibera di Giunta Comunale n. 416 del 16/12/2025 (per le quali l'amministrazione provinciale di Ascoli Piceno, con determinazione dirigenziale n 13 del 24/02/2026, ha determinato l'esclusione dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica) hanno posto come obiettivi target del PUMS una diminuzione pari al 16% degli spostamenti privati motorizzati ed un incremento del 38% degli spostamenti con mezzi sostenibili;
 - il progetto di PUMS ha ipotizzato vari scenari di piano che sono stati confrontati attraverso una analisi multi-criteri che ha considerato i benefici, le opportunità, i costi ed i rischi e che ha evidenziato che lo scenario

alternativo preferibile in tutti i metodi di comparazione è quello del tram-treno (C1) definito “Scenario di Piano”;

- tale approccio realizza una fusione funzionale tra le reti tranviarie e urbane e le linee ferroviarie suburbane e regionali offrendo un servizio misto destinato sia alla mobilità urbana che a quella regionale comportando un miglioramento significativo della connettività, della convenienza e della frequenza del servizio e rendendo il trasporto ferroviario locale un'opzione di mobilità più attrattiva;

- lo “scenario di Piano” introduce il concetto di tram-treno che rappresenta una strategia innovativa e di elevata efficacia per la riqualificazione dell'infrastruttura ferroviaria locale e regionale esistente ed assume il ruolo di uno strumento di trasformazione radicale del sistema del trasporto pubblico;

- per esso si prevede una attuazione temporale di breve, medio o lungo periodo dei vari interventi adottando una strategia incrementale che risponde da un lato a criteri di sostenibilità economica, mitigando il rischio tramite una implementazione graduale che assicuri la massima resilienza operativa e distribuisca l'investimento finanziario nel tempo, e dall'altro di sostenibilità sociale preparando sistematicamente il tessuto urbano alla transizione verso il treno;

- 4) di individuare nel Dirigente del Settore 7 ing. Maurizio Piccioni il responsabile del procedimento del presente atto ai sensi della L. 241/90 dando mandato allo stesso di procedere con l'iter amministrativo finalizzato alla approvazione del Piano secondo le linee guida ministeriali ed in particolare con l'approvazione da parte del Consiglio Comunale a seguito della pubblicazione all'albo pretorio per 30 giorni per le eventuali osservazioni;
- 5) di dichiarare, con separata votazione unanime palese, la propria deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, 4° comma, del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, al fine di concludere l'iter di approvazione del Piano nel più breve tempo possibile nel rispetto del cronoprogramma della Regione Marche che ha finanziato la pianificazione.



Comune di Ascoli Piceno

MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE PER ATTIVITÀ PARTIGIANA

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Rif.to proposta di delibera: 11 del 28/04/2026

Oggetto: ADOZIONE DEL PIANO URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE REDATTO AI SENSI DEL DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DEL 4 AGOSTO 2017.

Il Responsabile del Servizio interessato attesta, ai sensi dell'articolo 49, del D.Lgs. n. 267/2000, la regolarità tecnica del presente provvedimento.

Esprime parere: **Favorevole**

Responsabile SETTORE 7 - RIGENERAZIONE URBANA

PICCIONI MAURIZIO

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e succ. mod. ed int. (CAD), il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa. Il presente originale elettronico è conservato nella banca dati del Comune di Ascoli Piceno ai sensi dell'art. 3bis e dell'art. 22 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e succ.mod. ed int.

Letto, approvato e sottoscritto:

IL PRESIDENTE Dott. FIORAVANTI MARCO	IL SEGRETARIO Dott. VINCENZO PECORARO
---	--

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e succ. mod. ed int. (CAD), il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa. Il presente originale elettronico è conservato nella banca dati del Comune di Ascoli Piceno ai sensi dell'art. 3bis e dell'art. 22 del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e succ.mod. ed int.