



COMUNE DI PARMA  
SEGRETERIA GENERALE

DELIBERAZIONE N. **GC-2021-456** DELLA GIUNTA COMUNALE IN DATA  
**22/12/2021**

L'anno 2021, questo giorno Ventidue (22) del mese di Dicembre alle ore 10:12 in Parma si è riunita la Giunta Comunale in videoconferenza ai sensi dell'art. 73 del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 convertito con legge 24 aprile 2020, n. 27 e nel rispetto dei criteri fissati dal Sindaco con decreto in data 18/03/2020 Rep. DSind 1 Prot. n. 52006 per la trattazione di diversi argomenti e, fra essi, del provvedimento di cui all'oggetto, sotto la presidenza del Signor Marco Bosi nella sua qualità di Vice Sindaco e la partecipazione del Segretario Generale del Comune Dott.ssa Anna Messina.

Dopo che il Segretario Generale ha dato lettura dell'oggetto della proposta specifica di delibera, seguono brevi interventi da parte dei componenti dell'organo di governo dell'Ente.

Al momento della votazione della deliberazione proposta, con la Presidenza del Sindaco risultano presenti e votanti n. 8 componenti di Giunta di cui appresso:

PIZZAROTTI FEDERICO	PRESENTE
BOSI MARCO	PRESENTE
ALINOVIC MICHELE	ASSENTE
BENASSI TIZIANA	PRESENTE
CASA CRISTIANO	PRESENTE
FERRETTI MARCO	PRESENTE
GUERRA MICHELE	PRESENTE
PACI NICOLETTA LIA ROSA	PRESENTE
ROSSI LAURA	PRESENTE
SELETTI INES	ASSENTE

Con voti unanimi la Giunta Comunale approva la proposta di provvedimento che segue (**deliberazione GC-2021-456**) e reca l'oggetto infra esplicitato, quindi, ne vota l'immediata eseguibilità e proseguono i lavori.

**Oggetto:** Area Verde Parma - progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno delle tangenziali. Approvazione documento. I.E.

# Comune di Parma

Proposta n. 2021-PD-3917 del 07/12/2021

**OGGETTO:** Area Verde Parma - progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno delle tangenziali. Approvazione documento. I.E.

## LA GIUNTA COMUNALE

### **Premesso che:**

obiettivo strategico del Comune di Parma è lo sviluppo coordinato e sostenibile della realtà urbana, nei suoi aspetti ambientali, sociali ed economici e nella salvaguardia di tutti i cittadini con la creazione di opportunità di crescita e migliore qualità della vita possibile per tutti e la mobilità è elemento fondante del complesso meccanismo di vita della città e dei suoi cittadini in quest'ottica;

in tutti i suoi piani strategici e di settore il Comune di Parma ha tenuto conto di questi obiettivi e per questo ha sviluppato processi progettuali partecipativi che hanno consentito di pervenire, fra i primi in Italia, all'approvazione con Delibera di Consiglio Comunale n.25 del 21/03/2017, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 (PUMS), dotato di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con parere motivato espresso con Delibera di Giunta Regionale n.239 del 06/03/2017;

il PUMS, piano strategico di prospettiva decennale, già previsto tra l'altro come Piano Urbano dall'art.22 della L.340 del 24/11/2000, ed al quale si è pervenuti con un articolato percorso iniziato a gennaio 2015, passato attraverso l'approvazione con Delibera di Giunta Comunale n. 269 del 23/09/2015 delle "Linee di indirizzo", individua la visione della città in termini di mobilità e ne delinea i progetti di sistema come insieme organico di interventi, azioni e misure finalizzate ad assicurare il fabbisogno di mobilità della popolazione e al tempo stesso finalizzati a ridurre i livelli di inquinamento e aumentare la sicurezza stradale;

### **Premesso inoltre che:**

con Delibera di Giunta n.330 del 12/09/2018, nell'ambito del PUMS e proprio per promuovere e accompagnare le azioni strategiche ivi richiamate, è stato attivato lo strumento operativo del Master Mobility Plan (MMP) finalizzato a coordinare e governare le strategie del PUMS attraverso la formazione di tavoli tematici con il supporto di pool di esperti nonché l'attivazione di quanto utile per il Monitoraggio del PUMS;

con Delibera di Consiglio Comunale n. 85 del 15/11/2021 si è preso atto del Primo Monitoraggio biennio 2017/2019 del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e azioni sviluppate nel biennio 2020/2021, nell'ambito del quale si è dato impulso ad iniziative atte a velocizzare processi determinanti per l'applicazione delle strategie del PUMS in area urbana, anche alla luce della necessità di fronteggiare i mutamenti intervenuti, accelerati in parte e per alcuni di essi dall'emergenza pandemica (inquinamento, aria, spazi pubblici, condivisione);

### **Tenuto conto che:**

l'Italia e l'Unione Europea sono alle prese con le sfide che riguardano da una parte la sfera socio-economica, con un progressivo invecchiamento della popolazione che mette in crisi il sistema del welfare, complice anche il calo demografico e le crisi economiche connesse alla globalizzazione, dall'altra il costante aumento dei consumi energetici con la produzione di gas di serra e altre sostanze inquinanti, con impatti negativi sull'ambiente;

il sistema dei trasporti è al centro delle dinamiche in atto, in quanto influenzato dagli scenari socio-economici in corso e dalla pandemia nonché dall'insostenibilità legata alle esternalità connesse al trasporto individuale motorizzato, fra le principali cause dell'inquinamento atmosferico e del mutamento climatico, così come ben dichiarato nell'Agenda Europea 2030;

**Tenuto conto anche** dei numerosi piani e programmi volti a ridurre gli impatti climalteranti connessi al settore della mobilità, promuovendo e incentivando la decarbonizzazione dei trasporti e la riduzione delle emissioni a favore di una migliore qualità dell'aria, quali in sintesi:

- il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) che delinea la strategia nazionale per il perseguimento degli obiettivi europei in materia di energia e ambiente tra cui, di maggior rilievo per il settore dei trasporti, la decarbonizzazione e l'efficienza energetica;
- il Piano d'azione per il miglioramento della qualità dell'Aria che prevede l'introduzione di criteri ambientali per la regolamentazione della circolazione in ambito extraurbano, limitatamente ai tratti autostradali adiacenti ai centri urbani e per il controllo delle zone a traffico limitato, con disincentivo all'utilizzo di veicoli maggiormente inquinanti, prevedendo tra gli altri la proposta di modifica del D.lgs. 30/4/1992, n.285, volta a introdurre il criterio ambientale per l'adozione di provvedimenti di limitazione della circolazione;
- il Decreto Rilancio, contenente misure per la mitigazione degli effetti connessi alla pandemia da Covid-19, che ha introdotto ulteriori misure per la decarbonizzazione dei trasporti e la riduzione degli impatti climalteranti dovuti alle emissioni inquinanti provenienti dal trasporto stradale motorizzato e ha rafforzato quelle già previste nel Decreto Clima;
- il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che promuove la realizzazione di un sistema infrastrutturale di mobilità più moderno e digitalizzato, che sostiene la ricerca e sviluppo sull'idrogeno e la sua sperimentazione per il trasporto stradale e ferroviario, lo sviluppo di infrastrutture per la ricarica elettrica, il rinnovo delle flotte bus e dei treni verdi, nonché lo sviluppo della leadership industriale nelle principali filiere della transizione, in particolare energie rinnovabili e batterie, idrogeno, bus elettrici;
- il Piano dell'Aria Integrato Regionale (PAIR), approvato nel 2017, che persegue gli obiettivi di risanamento della qualità dell'aria secondo i valori limite fissati dalla direttiva europea 2008/50/CE e, a livello nazionale, dal decreto legislativo di recepimento di questa direttiva (155/2010), declinate sui trasporti nelle limitazioni alla circolazione di veicoli particolarmente inquinanti nel periodo invernale, dal lunedì al venerdì, dalle 8:30 alle 18:30, dal primo ottobre al 31 marzo, (prolungato nel 2021 al 30 aprile) e domeniche ecologiche;
- l'Accordo di Bacino Padano sulla qualità dell'aria fra le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna anche alla luce della sentenza della Corte di Giustizia Europea del 10 novembre 2020 in relazione alla violazione della direttiva sulla qualità dell'aria (C-644/18) per superamento dei limiti dal 2008 al 2017 ed alla relazione del Ministero della Transizione Ecologica (MITE);

- il Piano Energetico Regionale (PER), approvato nel 2017, che relativamente al settore dei trasporti prevede un'azione congiunta a livello nazionale e regionale per favorire la diffusione di veicoli a basse emissioni di CO<sub>2</sub> e, nel caso del trasporto passeggeri, una riduzione degli spostamenti sui mezzi privati a favore di un incremento degli spostamenti collettivi, mentre nel caso del trasporto merci, una razionalizzazione della logistica ed uno spostamento dei trasporti su modalità diverse dalla gomma (e in particolare verso il ferro);

**Riconosciuto** che, seppur la Comunità Europea si sia impegnata nella regolamentazione delle emissioni di inquinanti da parte dei veicoli stradali sin dagli anni '70, solo nel 1991 ha adottato la prima di definizione degli standard di emissione EURO, con l'obiettivo di disciplinare in modo più coordinato e sistematico gli standard di emissione dei veicoli di nuova omologazione, al fine di ridurre l'impatto del trasporto stradale motorizzato sulla qualità dell'aria ambiente, poi facendo seguire tutta una serie di provvedimenti che hanno condotto ad oggi, all'adozione della classe di omologazione EURO 6 d Final, in vigore da gennaio 2020, passando per le classi EURO 2, 3, 4, 5, 6a, 6b, 6c, 6d, con previsione dell'entrata in vigore della classe EURO 7 al 2025/26;

**Preso atto che** nonostante il Piano dell'Aria Integrato Regionale (PAIR) il settore dei trasporti e in particolare del trasporto stradale, risulta essere ancora la principale fonte emissiva degli ossidi di azoto e del PM<sub>10</sub>, più particolarmente della componente di PM<sub>2,5</sub> ricompresa nel PM<sub>10</sub>, oltre che del monossido di carbonio e dell'anidride carbonica;

**Avuto presente che** secondo i dati disponibili dall'Annuario dei Dati Ambientali dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), per riferimento ad alcune delle città italiane che hanno ad oggi considerato l'implementazione di misure per il miglioramento della qualità dell'aria durante l'intero anno solare, Parma rientra nei limiti di legge in vigore per questi due gas; tuttavia la città si colloca solo al 276 posto nella lista delle 323 città Europee (monitorate dall'urban audit) per qualità dell'aria rispetto al PM<sub>2,5</sub>, secondo i dati monitorati dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (AEA);

**Avuto riguardo che:**

- i veicoli maggiormente inquinanti sono i veicoli alimentati a gasolio sino alla classe di omologazione EURO 5, notandosi come dalla EURO 6 in poi i veicoli a gasolio e quelli a benzina presentino standard di emissione simile e non molto superiori a quelle dei veicoli alimentati a gas/metano o ibridi, che risultano essere i meno impattanti.
- nel corso del 2021/2022 la Commissione Europea è attesa proporre standard di CO<sub>2</sub> più severi per le nuove automobili in Europa come parte di un pacchetto di politiche volte a raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra dell'Unione Europea almeno del 55% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990, per poi raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

**Tenuto conto pertanto** di come, proprio per tutto quanto sopra riassunto in termini di scenari e programmi nazionali ed europei, in attuazione del PUMS, il Comune di Parma abbia elaborato un Master Plan della Mobilità che ha focalizzato un obiettivo sulla finalizzazione di integrare gli strumenti di regolamentazione degli accessi all'area urbana con quelli applicati nell'area centrale (ZTL e Isole ambientali), attraverso l'impiego di tecnologie di controllo e monitoraggio elettronico, e finalizzati per l'immediatezza a rendere stabili durante tutto l'arco dell'anno solare le misure adottate con il Piano dell'Aria Integrato Regionale (PAIR) e per i prossimi anni ad introdurre con gradualità regolamentazioni sempre più coerenti con il necessario miglioramento delle categorie ambientali dei mezzi circolanti (classi omologazione EURO) per coadiuvare gli sforzi tesi a raggiungere gli scopi prefissi e sopra richiamati

traguardando l'obiettivo della graduale estensione delle restrizioni ai veicoli a motore per il trasporto di persone e merci alimentati a gasolio sino alla classe EURO 5 inclusa, nel 2025, e sino alle categorie EURO 6 a, b e c, nel 2029, senza ulteriori restrizioni per i veicoli a benzina rispetto alla classe EURO 2 inclusa;

**Considerato quindi che** per il perseguimento di quanto sopra, grazie a risorse provenienti dal DM 171/2019 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con riferimento ai "Fondi per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per il paese" accertate con Determina Dirigenziale n. 1874 del 06/10/2020, con Determina Dirigenziale n.2466 del 03/12/2020, previa avviso pubblico, si è affidato incarico alla società specializzata TPLAN Consulting srl di Imola (BO) per il servizio di progettazione del nuovo sistema di regolamentazione dei transiti e della sosta all'interno dell'anello delle tangenziali per la realizzazione di un'area a circolazione controllata, allargata alle tangenziali medesime, finalizzata alla riduzione degli impatti ambientali in coerenza con l'Accordo di Bacino Padano e con il PAIR2020 (Piano Aria Integrato Regionale) ed in coerenza con il PUMS approvato, denominata "AREA VERDE";

**Considerato inoltre che** con Determina Dirigenziale n.2818 del 23/12/2020 si è anche affidato incarico alla società specializzata VEM Solutions spa di Venaria Reale (TO) per il servizio di acquisizione base dati relativi a tipologia dei flussi veicolari nel territorio urbano del Comune di Parma, con particolare riguardo alla categoria ambientale dei mezzi, atto a supportare la progettazione di cui sopra per un nuovo sistema di regolamentazione dei transiti e della sosta all'interno dell'anello delle tangenziali;

**Dato atto che**, anche al fine di declinare negli strumenti di breve periodo la nuova regolamentazione e renderla coerente con l'attuale normativa, si è provveduto con Determina Dirigenziale n.2813 del 23/12/2020 ad affidare, sempre nell'ambito dei fondi MIT di cui al DM 171/2019, la scheda progetto n.9 per la predisposizione del "Piano generale del traffico urbano (PGTU) per la città di Parma" alla società TRT Trasporti e Territorio srl di Milano, attività tuttora in corso;

**Preso atto** che la società TPLAN Consulting srl, dopo l'analisi dei dati sviluppati da VEM Solutions spa ed un articolato processo di alcuni mesi di confronto nel corso dell'anno 2021 con gli uffici tecnici e con l'organo politico dell'Amministrazione, ha prodotto un definitivo documento al p.g.191124 del 09/11/2021, dal titolo "**Area Verde – Parma. Progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno delle tangenziali**", come in Allegato;

**Considerato che** il progetto riguarda la cosiddetta "Area Verde", area delimitata dall'anello delle tangenziali di Parma nella quale si prevede di estendere all'intero anno solare, a partire dal 1° maggio 2022, le misure restrittive già previste nei provvedimenti adottati per il periodo invernale sulla qualità dell'aria, in attuazione di quanto previsto dal Piano dell'Aria Integrato Regionale (PAIR), in particolare considerando l'inibizione nei soli giorni feriali e dalle 8.30 alle 18.30 dei veicoli a motore per il trasporto di persone e merci, alimentati a gasolio, sino alla classe EURO 4 compresa, di quelli alimentati a benzina sino alla classe EURO 2 inclusa, di quelli alimentati a gas/metano e dei motoveicoli sino alla classe EURO 1;

**Considerato inoltre che** il progetto "Area Verde" riguarda l'orizzonte temporale al 2030, prevedendo la graduale estensione delle restrizioni, sempre solo giorni feriali e nella fascia 8.30/18.30, ai veicoli a motore per il trasporto di persone e merci alimentati a gasolio sino alla classe EURO 5 inclusa, nel 2025, e sino alle categorie EURO 6 a, b e c, nel 2029, senza ulteriori restrizioni per i veicoli a benzina, prevedendo inoltre di introdurre a partire dal 2025

il blocco dei veicoli a motore per il trasporto di persone e merci alimentati a gas/metano e dei motoveicoli alimentati a gasolio o a benzina di classe sino alla EURO 2 compresa;

**Tenuto presente che** per il momento resterà in vigore il sistema delle deroghe esattamente come vigenti con il PAIR, nonché la struttura dei corridoi di transito per l'accesso ai principali parcheggi, nodi di interscambio e polarità funzionali, lungo gli assi e le strade già definite dall'attuale ordinanza sulla qualità dell'aria, organizzando inoltre un graduale "adattamento" per i veicoli inibiti alla circolazione con un numero massimo di accessi annuali per i primi tempi dell'inibizione, grazie al pass elettronico di transito e sosta attualmente noto come "Parma! iMobility";

**Tenuto conto che** dal punto di vista normativo si tratta di ZTL ai sensi dell'Art. 3 del N.C.D.S. da istituirsi secondo le modalità di cui all'Art. 7 del N.C.D.S., in particolare lettera b comma 1, commi 9-10 e 13bis;

**Avuto presente inoltre che** al fine di gestire il monitoraggio e il controllo degli accessi, l'Amministrazione Comunale si doterà gradualmente di un sistema di controllo elettronico degli accessi da integrare da parte della società di gestione del Piano della Sosta Infomobility S.p.A. alla Centrale varchi elettronici ZTL/Isole Ambientali/Corsie preferenziali;

**Evidenziato il fatto che** al concetto di "Area Verde" si affianca il concetto di "Area Blu", intesa quale area compresa nel perimetro dei viali, i cui punti cardinali sono rappresentati da Piazzale Santa Croce a Ovest, Piazzale Vittorio Emanuele a Est, Ponte Giuseppe Verdi a Nord, Viale Vittorio Bottego, e Ponte Italia a Sud, attualmente non regolamentata in modo univoco e che ricomprende le ZTL 1, 2, 3 e le ZPRU, 1, 2, 6 e parzialmente la ZPRU 11, oltre alle aree pedonali, Zone 30, Isole ambientali e vie sensibili ivi localizzate;

**Evidenziato a tal proposito che** ai fini di rafforzare la tutela del territorio e della mobilità sostenibile nell'Area Blu, si prevede inoltre la limitazione degli accessi e della circolazione in quest'area, a partire dal 2029, ai soli veicoli a trazione ibrida o elettrica, o anche solo elettrica, nel caso in cui il N.C.D.S. lo consentirà;

**Dato atto che**, il progetto "Area Verde- Parma. Progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno delle tangenziali", presentato in prima versione in giugno 2021 all'Assessorato competente, è stato partecipato ai consiglieri di maggioranza in data 07/09/2021, alle principali associazioni di categoria in data 10/09/2021, alla cittadinanza in data 20/09/2021 in occasione della Settimana Europea della mobilità sostenibile, in alcuni momenti pubblici durante il mese di ottobre 2021, ed infine in data 03/11/2021 alla VIa Commissione Consigliare "Lavori pubblici, Ambiente, Interventi su viabilità e traffico" in occasione di seduta preliminare al Consiglio Comunale per la presa d'atto del documento di Monitoraggio del PUMS;

**Ravvisata** dunque la necessità di approvare il documento "Area Verde- Parma. Progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno delle tangenziali" prodotto dalla società incaricata TPlan Consulting srl di Imola (BO) di cui al p.g.191124 del 09/11/2021 come in Allegato, al fine di consentire l'adozione degli atti conseguenti e necessari all'attuazione della nuova regolamentazione;

**Dato atto** che il responsabile del Procedimento del presente atto è individuabile nella persona dell'Ing. Nicola Ferioli - Dirigente del Settore Mobilità ed Energia, nominato per l'incarico di responsabilità del Settore Mobilità ed Energia con Decreto del Sindaco di Parma, Prot. 176595 II/1.5 del 30/10/2020 DSFP 2020/33;

**Ravvisata** la necessità di stabilire che la presente deliberazione venga resa immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del T.U. n. 267 del 18.08.2000, al fine di poter adottare per tempo gli atti conseguenti e necessari all'attuazione della nuova regolamentazione a partire dal 1° maggio 2022;

**Preso atto** che il presente atto deliberativo non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico/finanziaria o sul patrimonio dell'Ente, trattandosi di documento strategico di pianificazione;

**Acquisito** il parere di conformità di cui all'art. 70, comma 1, del vigente Statuto comunale come in atti;

## **DELIBERA**

**di approvare** il documento “**Area Verde – Parma. Progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno delle tangenziali**” come assunto a p.g.191124 del 09/11/2021, trasmesso dalla società TPLAN Consulting srl di Imola (BO), incaricata con Determina Dirigenziale n.2466 del 03/12/2020, in **Allegato**;

**di prendere atto** che la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico/finanziaria o sul patrimonio dell'Ente, trattandosi di documento strategico di pianificazione;

**di dare atto** che il responsabile del Procedimento del presente atto è individuabile nella persona dell'Ing. Nicola Ferioli, Dirigente del Settore Mobilità ed Energia;

**di rendere** la presente deliberazione venga resa immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del T.U. n. 267 del 18.08.2000, al fine di poter adottare per tempo gli atti conseguenti e necessari all'attuazione della nuova regolamentazione a partire dal 1° maggio 2022.

Allegato alla proposta di deliberazione della Giunta Comunale

P.D. n. 2021-PD-3917 del 07/12/2021

**PARERI EX ART. 49, 1° comma T.U. n. 267 del 18/8/2000**

Sulla proposta n. 2021-PD-3917 del 07/12/2021 del Settore MOBILITA' ED ENERGIA - S.O. MOBILITA' SOSTENIBILE di deliberazione della Giunta Comunale che reca ad oggetto:

Area Verde Parma - progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno delle tangenziali. Approvazione documento. I.E.

si esprime parere favorevole per la regolarità tecnico-amministrativa e si attesta che l'atto medesimo non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico/finanziaria o sul patrimonio dell'Ente e, pertanto, non è soggetto all'attestazione di regolarità contabile.

F.to digitalmente dal Dirigente di Settore-Servizio o suo delegato  
(estremi del firmatario in calce alla pagina)



*DELIBERAZIONE N. GC-2021-456 DEL 22/12/2021*

Il presente verbale viene letto, approvato, sottoscritto digitalmente e trasmesso per la pubblicazione all'Albo Pretorio online all'indirizzo [www.comune.parma.it](http://www.comune.parma.it).

IL SEGRETARIO GENERALE  
MESSINA

IL SINDACO  
PIZZAROTTI

DELIBERAZIONE N. GC-2021-456 del 22/12/2021

Il sottoscritto Funzionario Responsabile della S.O. Supporto Organi Istituzionali della Struttura "Segreteria Generale",

visti gli atti d'ufficio,

visto l'atto di delega a firma del Segretario Generale prot. n. 109139 del 30/05/2019,

**a t t e s t a**

che la presente deliberazione:

- E' stata pubblicata all'Albo Pretorio on line sul sito web istituzionale del Comune per 15 giorni consecutivi a partire dal 23/12/2021 come prescritto dall'art. 124, comma 1, del D.Lgs. 267/2000;
- E' stata comunicata ai Capigruppo Consiliari in data 23/12/2021 come prescritto dall'art. 125 del D.Lgs. 267/2000;
- E' divenuta esecutiva in data 22/12/2021 ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 267/2000.

IL FUNZIONARIO DELEGATO  
FUSCO