

	Comune di ANACAPRI	Numero 183	Data 30/09/2015	Copia
---	---------------------------	---------------------------------	--------------------------------------	--------------

Deliberazione Giunta Com.le

OGGETTO:

**COLLEGAMENTO TRASP. PUBBL. SU FERRO CAPRI - ANACAPRI -
 PREDISPOSIZIONE BANDO PER LA SELEZIONE DI TECNICI O DI STUDI TECNICI
 PER REDAZIONE STUDIO FATTIBILITA' TECNICA, AMM.VA, FUN.LE, AMBIENT.,
 ECO ED ECO-FIN. - IND. RESP. SETTORE IV**

L'anno 2015 addì 30 del mese di Settembre alle ore 15.30 nella sala delle adunanze del Comune suddetto, convocata con appositi avvisi, la Giunta si è riunita con la presenza dei Signori:

COGNOME E NOME	QUALIFICA	PRESENTE
CERROTTA FRANCESCO	Si ndaco	SI
MAZZARELLA PASQUALE	Vi ce Si ndaco	SI
BONOMI BRUNA	Consi gli ere_Ass	SI
COPPOLA MASSIMO	Consi gli ere_Ass	NO
FARACE CATERINA	Consi gli ere_Ass	SI
Totale presenti: 4 /		Totale assenti: 1

Presiede l'adunanza il sig. CERROTTA FRANCESCO, nella sua qualità di Sindaco e partecipa il Segretario Comunale Dr. CAPUANO LORENZO, il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Il Presidente, constatato che gli intervenuti sono in numero legale, dichiara aperta la seduta ed invita i convocati a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

Oggetto:

COLLEGAMENTO TRASP. PUBBL. SU FERRO CAPRI - ANACAPRI - PREDISPOSIZIONE BANDO PER LA SELEZIONE DI TECNICI O DI STUDI TECNICI PER REDAZIONE STUDIO FATTIBILITA' TECNICA, AMM.VA, FUN.LE, AMBIENT., ECO ED ECO-FIN. - IND. RESP. SETTORE IV

Visto il Decreto Legislativo n. 267 del 18.8.2000;

Dato atto anche che sulla proposta della presente deliberazione :

(X) il responsabile del servizio interessato, per quanto concerne la regolarità tecnica;

(X) il responsabile di ragioneria, per quanto concerne la regolarità contabile;

ai sensi dell'art. 49 comma 1 e dell' art. 147 bis del D. L.vo n. 267/2000, hanno espresso parere FAVOREVOLE che viene allegato al presente atto.

Vista la proposta del Sindaco Francesco Cerrotta, avente ad oggetto: COLLEGAMENTO TRASP. PUBBL. SU FERRO CAPRI - ANACAPRI - PREDISPOSIZIONE BANDO PER LA SELEZIONE DI TECNICI O DI STUDI TECNICI PER REDAZIONE STUDIO FATTIBILITA' TECNICA, AMM.VA, FUN.LE, AMBIENT., ECO ED ECO-FIN. - IND. RESP. SETTORE IV

Ad unanimità di voti, legalmente resi e verificati,

DELIBERA

Di approvare integralmente la proposta in premessa indicata, che si allega alla presente deliberazione per formarne parte integrante e sostanziale;

Di dichiarare, con separati voti unanimi, la presente delibera immediatamente eseguibile ai sensi di legge.



COMUNE DI ANACAPRI

PROVINCIA DI NAPOLI

Oggetto: Collegamento di trasporto pubblico su ferro tra Capri e Anacapri - predisposizione bando per la selezione di tecnici e/o studi tecnici per la redazione dello studio di fattibilità tecnica, amministrativa, funzionale, ambientale, economica e finanziaria - indirizzi al Responsabile del Settore 4 – uffici tecnici.

Relazione istruttoria: Responsabile Settore Uffici Tecnici – arch. Filippo Di Martino.

Premesso che:

- **con deliberazione** di Giunta comunale n. 102/2015 è stata approvata l'analisi di prefattibilità per il collegamento di trasporto pubblico su ferro tra Capri e Anacapri, le cui premesse ed il relativo dispositivo si intendono qui tutte riportati;
- **tale analisi** di prefattibilità è stata approvata anche dalla Giunta comunale della Città di Capri con deliberazione n. 118/2015;
- **nelle suindicate** deliberazioni, tra l'altro, sono stati nominati il prof. ing. Marino de Luca e del dott. ing. Franco Fronzoni coordinatori del percorso tecnico/amministrativo di cui all'opera in parola;
- **per la predisposizione** del bando in parola data la complessità e particolarità, non rinvenendosi all'interno del Settore 4 – uffici tecnici analoghe professionalità al riguardo, è necessario dare incarico ad un professionista esperto in materia;
- **con nota** prot n. 13.445 del 22/09/2015 è stata chiesta la disponibilità all'avv. Antonio Minichiello con studio in Napoli al Corso Umberto I, 132, professionista di fiducia dell'Ente, ad accettare l'incarico per la predisposizione del bando in parola;
- **con nota** prot. n. 13.889 del 29/09/2015 il professionista suindicato ha comunicato la propria disponibilità indicando un compenso professionale pari a € 5.000,00 oltre IVA e CPA;
- **con prot.** n. 9.078 del 26/06/2015 il prof. Marino de Luca ha trasmesso all'Amministrazione un documento, che si allega al presente atto, contenente tutte le attività preliminari in preparazione dell'affidamento a terzi dello studio di fattibilità del collegamento funicolare tra Capri ed Anacapri;
- **le attività** preliminari, contenute nel suindicato documento, non sono state svolte e che, pertanto, devono essere inserite nelle attività da porre in bando.

**IL RESPONSABILE SETTORE
UFFICI TECNICI
(arch. Filippo Di Martino)**



COMUNE DI ANACAPRI

PROVINCIA DI NAPOLI

IL SINDACO

Letta la relazione istruttoria che precede, che condivide e che fa propria;

Premesso:

- **che l'Amministrazione** comunale di Anacapri è fortemente interessata a ridurre i tempi amministrativi per la realizzazione dell'opera in parola, connotata da un rilevante interesse pubblico per l'intera isola di Capri, sotto il profilo della riqualificazione turistica e della tutela ambientale così come indicato nelle premesse della deliberazione sopra richiamata e che, pertanto, intende predisporre il bando per la selezione di professionalità – singole o associate per la redazione dello studio di fattibilità;
- **che il percorso** contenuto nel presente atto, per le vie brevi, è stato condiviso in linea di massima dall'Amministrazione della Città di Capri;

Ritenuto opportuno provvedere in merito;

per tutto quanto sopra:

PROPONE

1. **di approvare** la relazione che precede;
2. **di dare indirizzi** al Responsabile del Settore 4 – uffici tecnici di incaricare il legale di fiducia dell'Ente, avv. Antonio Minichiello, per la predisposizione del bando in parola, dandogli indicazioni sulle attività da inserire nel bando, tenendo presente anche il documento in premessa indicato;
3. **di stabilire** che il professionista incaricato della predisposizione del bando possa avvalersi della professionalità e della disponibilità del prof. ing. Marino de Luca e del dott. ing. Franco Fronzoni, che con deliberazione di Giunta comunale n. 102/2015 sono stati designati coordinatori del percorso tecnico/amministrativo di cui all'opera in parola;
4. **di trasmettere** l'adottanda deliberazione all'Amministrazione della Città di Capri per i propri atti consequenziali di condivisione;
5. **di dichiarare** l'adottanda deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi di legge.

Il Sindaco
(Francesco Cerrotta)

LE INFORMAZIONI PER LA DESCRIZIONE DELL'ASSETTO ATTUALE

DEI TRASPORTI A SULL'ISOLA DI CAPRI

COMUNE DI ANACAPRI

26. GIU. 2015

N. 9078 ARCH.

Attività preliminari che possono essere svolte dagli uffici delle amministrazioni comunali di Capri ed Anacapri in preparazione dell'affidamento a terzi dello Studio di fattibilità del collegamento funicolare tra Capri ed Anacapri

Le Giunte comunali di Anacapri e di Capri hanno approvato il documento "Per un collegamento di trasporto pubblico su ferro tra Capri ed Anacapri" redatto dal prof. ing. Marino de Luca e dall'ing. Franco Fronzoni ed hanno nominato questi ultimi "coordinatori a titolo gratuito del percorso tecnico/amministrativo che le due Amministrazioni intraprenderanno orientato alla realizzazione dell'opera".

Il documento citato delinea le caratteristiche essenziali della nuova infrastruttura e propone la redazione di un compiuto studio di fattibilità che ne approfondisca tutti gli aspetti tecnici, economici, amministrativi, gestionali, territoriali ed ambientali per valutare la convenienza per la collettività della sua realizzazione.

Nel presente documento, partendo dall'indice proposto per lo studio e riportato qui in appendice, vengono indicate le informazioni di base necessarie – in linea di massima – per redigere lo studio di fattibilità allo scopo di:

1. fornire il maggior numero possibile di informazioni sul contesto socioeconomico e territoriale dell'isola di Capri destinate ai soggetti che parteciperanno alla gara per l'affidamento dell'incarico della redazione dello studio di fattibilità al fine di *consentire loro di formulare proposte adeguate agli obiettivi che si vogliono raggiungere*
2. *rendere comparabili i corrispettivi* che verranno richiesti dai soggetti di cui sopra per la redazione dello studio
3. *ridurre i tempi* necessari per la formulazione delle offerte e per la redazione dello studio.

La maggior parte delle informazioni cui ci si riferisce possono essere raccolte dai diversi uffici delle due amministrazioni attingendo a dati in proprio possesso o reperibili presso altri enti, associazioni culturali e di operatori economici, singoli imprenditori, organismi rappresentativi di gruppi sociali, cittadini, turisti ecc. Per la rimanente parte (stima della mobilità attuale) possono essere eseguite indagini sul campo su progetto dei due coordinatori con risorse economiche e/o umane dei due Comuni (personale della Protezione civile?).

L'elenco delle informazioni e/o dei documenti che le contengono può essere il seguente:

- File della cartografia più aggiornata disponibile in scala 1:5.000 per l'intera isola ed 1:1.000 per le aree lungo i tracciati indicati nello studio di de Luca e Fronzoni
- Copia degli strumenti urbanistici vigenti con le relative relazioni
- Copia dei piani paesaggistici e dei vincoli ambientali
- Studi e proposte recenti e del passato di interventi di enti pubblici, associazioni di categorie economiche, ambientaliste, semplici cittadini, partiti politici, sindacati ecc. che interessino anche se indirettamente il tema della mobilità sull'isola
- Relazioni di enti pubblici e soggetti privati sulla natura geologica dell'isola e sulla geotecnica delle aree interessate dai tracciati dello studio de Luca/Fronzoni
- Sondaggi (scavi e perforazioni) sui terreni interessati effettuati nei decenni passati dalla Pubblica amministrazione o da privati in occasione della realizzazione di opere civili
- Carte dei rischi
- I file completi dei censimenti ISTAT più recenti (popolazione e attività produttive) e, per quanto possibile, dei precedenti, con particolare riferimento ai dati disaggregati (sezioni di censimento?)
- Dati e pubblicazioni sulla qualità ambientale dell'isola e in particolare per l'inquinamento riconducibile al sistema dei trasporti (centraline per la qualità dell'aria, per esempio)
- "Dimensioni" delle attività e degli insediamenti che rappresentano poli significativi di attrazione e generazione del traffico: scuole, ospedali, uffici pubblici, strutture ricettive, ristoranti, esercizi commerciali, porto commerciale e porto turistico, parcheggi, autostazione, centri merci urbani ecc.
- Capacità di trasporto offerta ed organizzazione dei soggetti gestori: numero di viaggiatori/ora trasportabili, orari e tariffe dei sistemi di trasporto esistenti: funicolare SIPPIC, autobus SIPIC, taxi, servizi di noleggio con conducente
- Flussi di persone su mezzi di trasporto stradali (bus, auto, taxi ecc.) in transito sulle direttrici principali (provinciale Capri – Anacapri, Largo due golfi – Marina piccola, Largo due golfi – Marina Grande, via Nuova del faro, via Grotta Azzurra) in giorno significativi dei mesi estivi (conteggio da terra con valutazione approssimativa delle persone a bordo in tre giorni feriali di luglio, tre di agosto, in un sabato e domenica di luglio e di agosto) durante tra o quattro fasce orarie da stabilire per ciascun giorno

APPENDICE

Indice proposto per lo studio di fattibilità

1ª fase: analisi della situazione attuale

Le attività da prevedere sono le seguenti.

- a. *analisi dell'ambiente fisico, geologico e geotecnico* dell'isola di Capri: con particolare riguardo alla fascia di territorio individuata in questo studio come possibile sede dei diversi tracciati della funicolare: morfologia, natura geologica e situazione idrogeologica del suolo con i condizionamenti che ne derivano per la nuova linea; individuazione delle aree di questa fascia di interesse ambientale per la presenza di valori paesaggistici, reperti archeologici, vegetazione, flora e fauna di particolare pregio; qualità dell'atmosfera, con particolare attenzione alla presenza di inquinanti ed ai livelli di rumorosità riferibili al traffico stradale;
- b. *analisi dell'assetto socioeconomico* dell'isola di Capri: un'indagine tradizionale con focalizzazione sulle caratteristiche che incidono sulla domanda di mobilità quali, ad esempio, entità e dinamica della popolazione residente, dei vani, delle attività produttive e dei servizi, ecc;
- c. *rilevazione dell'assetto territoriale* dell'isola di Capri: distribuzione nello spazio degli insediamenti e loro dinamica, condizionamenti attivi e passivi nei confronti del sistema dei trasporti, localizzazione di poli di particolare rilevanza per capacità generativa o attrattiva di traffico quali alberghi e strutture ricettive, ristoranti, locali notturni, bar, scuole, ospedali, uffici pubblici, attività industriali, esercizi commerciali ecc.;
- d. *rilevazione dell'offerta di infrastrutture e servizi di trasporto su gomma e su ferro* e cioè della loro consistenza, dei costi di produzione e dello stato di efficienza; la rilevazione deve essere molto dettagliata e tale da consentire la valutazione delle prestazioni del sistema (capacità, costi e tempi d'uso, livelli di servizio) e la sua eventuale simulazione attraverso modelli matematici;
- e. *stima della domanda di mobilità di passeggeri e di merci*: entità dei flussi per luogo di origine e luogo di destinazione, modalità adoperata, motivi e per arco temporale in cui si manifesta; loro dinamica nel tempo, costi del trasporto;
- f. *studio dell'organizzazione attuale delle aziende di trasporto attive sull'isola*: soggetti esercenti attività di trasporto di persone, loro assetto organizzativo e valutazione della loro efficienza, efficacia ed economicità, tariffe praticate;
- g. *eventuale implementazione del modello di offerta e del modello di domanda attuali*: sistema analitico in grado di simulare nell'attualità e per il futuro l'entità della mobilità, la capacità offerta dal sistema dei trasporti, attuale e di progetto, e di simularne il funzionamento.

2ª fase: costruzione delle possibili alternative

È dedicata alla definizione dello scenario futuro di non intervento e dei diversi scenari futuri di intervento, caratterizzati ciascuno dall'adozione di una delle diverse ipotesi di tracciato cui si

perverrà. Tra questi scenari sarà scelto successivamente quello migliore e con esso l'alternativa progettuale per la linea. L'anno obiettivo cui riferire le previsioni è il 2035 (a venti anni dallo studio).

Lo scenario di non intervento è costruito in base all'evoluzione tendenziale della situazione attuale (assetto socioeconomico, territoriale, istituzionale ed organizzativo, offerta di opportunità di trasporto e domanda di mobilità), integrata con le previsioni degli interventi che possono avere ricadute sul sistema dei trasporti ritenuti di "sicura realizzazione" in quanto o in corso di costruzione o, almeno, approvati e finanziati.

Le attività da prevedere sono qui di seguito elencate.

- a. *Definizione dello scenario socioeconomico futuro tendenziale.* Questa attività è finalizzata alla stima dei valori che assumeranno in futuro – nel caso non si intervenisse sul sistema dei trasporti – i principali parametri socioeconomici che condizionano la domanda di mobilità. In particolare dovranno essere stimati i valori delle variabili che intervengono nei modelli di simulazione della domanda se se ne prevede l'utilizzazione.
- b. *Costruzione dello scenario territoriale futuro.* Contiene la ricostruzione della più probabile distribuzione delle attività sull'isola che condizionano la distribuzione «spaziale» della futura domanda di mobilità.
- c. *Descrizione dello scenario organizzativo futuro.* Le modifiche, anche in questo caso in corso o già decise, nell'assetto organizzativo delle aziende di trasporto, nel processo decisionale interno, nell'integrazione funzionale tra le diverse aziende, nel coordinamento delle tariffe e dei servizi, vanno inserite negli scenari futuri nella misura in cui si ritiene possano produrre effetti sull'equilibrio domanda/offerta, sui costi di produzione e sui costi per l'utenza.
- d. *Descrizione dell'offerta futura di opportunità di trasporto* in assenza di intervento di piano. Occorre definire l'assetto futuro delle infrastrutture e dei servizi di trasporto quale verrà a configurarsi nel caso si portino a compimento solo tutti gli interventi in corso o comunque già decisi e finanziati, senza l'inserimento della nuova funicolare.
- e. *Costruzione dello scenario di non intervento* per il sistema dei trasporti. L'insieme delle previsioni elencate da a) a d) costituisce lo scenario di non intervento, termine di riferimento per la valutazione delle alternative di piano.
- f. *Valutazione del funzionamento dello scenario di non intervento* (utilizzando i modelli di domanda e di offerta se messi a punto) al fine di disporre di un termine di paragone rispetto al quale valutare le alternative di piano.
- g. *Definizione degli obiettivi specifici e dei vincoli.* Una volta note le condizioni di funzionamento del sistema nel caso di non intervento, è possibile – in accordo con le due amministrazioni comunali dell'isola – dettagliare gli obiettivi da raggiungere e definire i vincoli da rispettare.
- h. *Definizione, sempre in accordo con le due amministrazioni comunali dell'isola, dei vincoli da rispettare* sia perché posti da leggi o da fatti obiettivi che sovrastano anche la libera determinazione del decisore pubblico (è il caso dei vincoli di budget, dei valori soglia di inquinamento definiti da leggi e regolamenti, dei traguardi di efficienza imposti da organi di governo sovraordinati e così via) che per scelta di chi ha il mandato di governare la

comunità (rispetto per di particolari preesistenze storiche, monumentali e paesaggistiche e, più in generale, di valori ambientali ai quali una comunità evoluta può decidere di non voler rinunciare ponendo come vincolo la loro intangibilità).

- i. *Definizione delle strategie di intervento.* Occorre scegliere, nelle loro grandi linee, le azioni da intraprendere per raggiungere gli obiettivi nel rispetto dei vincoli definiti. Le strategie sono chiaramente funzione delle criticità evidenziate dalla simulazione del non intervento e, per le implicazioni politico-amministrative, vanno concordate sempre con le Amministrazioni locali.
- j. *La costruzione delle alternative di intervento:* definizione con progettazione di larga massima delle alternative di tracciato ipotizzabili (rappresenta anche la fattibilità tecnica delle alternative) ed inserimento di ciascuna di esse negli scenari di intervento prima delineati; va considerata alternativa anche il "non intervento", vale a dire la conservazione dello "status quo" che, come già detto, potrebbe essere differente dall'attualità per la realizzazione delle eventuali altre opere già decise e/o finanziate.
- k. *Verifiche della compatibilità territoriale* delle alternative di intervento: rispetto dei vincoli esistenti e delle norme urbanistiche e territoriali.
- l. *Stima dei costi di costruzione, gestione e manutenzione* degli scenari alternativi. La stima va fatta ricorrendo a computi metrici estimativi di larga massima o a costi parametrici.
- m. *Individuazione e stima delle risorse.* È l'ultima attività del secondo stadio, preliminare per la verifica finanziaria: consiste nel compilare l'inventario delle fonti di finanziamento, pubbliche e private, disponibili o delle quali si può prevedere la disponibilità. Se richiesto dalle amministrazioni locali e se è lecito ipotizzarlo alla luce delle valutazioni fatte alla fine della 2^a fase, va ipotizzato il ricorso al *project financing*.

3a fase: valutazione e scelta dell'alternativa migliore

Nella terza fase si procede alla valutazione dei diversi scenari di intervento sotto gli aspetti funzionali, economici, finanziari e ambientali. Dalla sintesi delle risultanze di questo complesso di valutazioni si fa discendere la proposta di piano con le relative priorità.

Le attività di queste fasi sono di seguito sintetizzate.

- a. *Valutazione funzionale.* Con il supporto del sistema di modelli messo a punto sulla situazione attuale e già utilizzato per simulare lo scenario di non intervento o con un'altra tecnica di pari efficacia nel caso non si sia messo a punto il sistema di modelli domanda/offerta, va studiato l'equilibrio tra flussi di traffico sulla rete dei trasporti e capacità delle infrastrutture di trasporto per ognuna delle alternative costruite in seconda fase. La valutazione sarà positiva se i livelli di servizio saranno soddisfacenti.
- b. *Valutazione economica.* Consiste nel confrontare i costi che la collettività deve sopportare per la realizzazione dell'alternativa con i benefici che ne deriveranno. Sempre che sia possibile, va utilizzata una tecnica del tipo Analisi Benefici-Costi (ABC) applicata all'alternativa di intervento nel suo insieme. I costi sono quelli calcolati in seconda fase e modificati, quando occorre, adottando opportuni prezzi-ombra. I benefici vanno desunti confrontando i risultati della simulazione della situazione di non intervento con quelli dell'alternativa in esame, utilizzando la stima della variazione di disponibilità a pagare

dell'utenza.

- c. *Valutazione ambientale.* Vanno valutati gli impatti dell'opera sulle diverse componenti ambientali utilizzando non necessariamente unità di misura monetarie se le stime dovessero risultare scarsamente documentate; come si vedrà di qui a poco le valutazioni ambientali confluiranno con le valutazioni monetarie in un'analisi multicriteria che individuerà la soluzione migliore.
- d. *La verifica finanziaria.* Si propone l'obiettivo di redigere un piano finanziario dell'investimento sia nel caso di un unico investitore pubblico che nel caso di presenza nel soggetto realizzatore di operatori privati. La verifica consiste nella stima della redditività finanziaria dell'investimento (calcolo del Valore Attuale Netto Finanziario e del Saggio di Rendimento Interno Finanziario) e nella formulazione un cronoprogramma che sia compatibile con i prevedibili flussi di cassa.
- e. *Il confronto tra le alternative.* Tutte le valutazioni (funzionale, economica, ambientale e finanziaria) confluiscono in un unico momento di confronto tra le alternative di intervento. Utilizzando tecniche multicriteria, si individua quell'alternativa che risponderà, al meglio, al sistema di obiettivi e vincoli concordato con il decisore pubblico.



COMUNE DI ANACAPRI

PROVINCIA DI NAPOLI

Settore n. 4 - UFFICI TECNICI

Per quanto di competenza, si esprime parere favorevole, ai sensi dell'art. 49 comma 1 del D. L.vo n. 267 del 18.8.2000, sulla proposta di deliberazione di Giunta comunale, avente ad oggetto:

“Collegamento di trasporto pubblico su ferro tra Capri e Anacapri - predisposizione bando per la selezione di tecnici e/o studi tecnici per la redazione dello studio di fattibilità tecnica, amministrativa, funzionale, ambientale, economica e finanziaria - indirizzi al Responsabile del Settore 4 – uffici tecnici”

IL RESPONSABILE SETTORE UFFICI TECNICI
(arch. Filippo Di Martino)

Anacapri, 30 settembre 2015



COMUNE DI ANACAPRI
PROVINCIA DI NAPOLI

Addì, 24 giugno 2015

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE AI SENSI DEGLI ARTT. 49
COMMA 1 E 147 BIS COMMA 1 DEL D.L.VO N. 267/2000 SULLA PROPOSTA
DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE AD OGGETTO:

Collegamento di trasporto pubblico su ferro tra Capri e Anacapri - predisposizione bando per la selezione di tecnici e/o studi tecnici per la redazione dello studio di fattibilità tecnica, amministrativa, funzionale, ambientale, economica e finanziaria - indirizzi al Responsabile del Settore 4 – uffici tecnici

Si esprime parere favorevole ai sensi degli artt. 49 comma 1 e 147 bis comma 1 del D.Lvo n. 267/2000 in ordine alla regolarità contabile in quanto la spesa complessiva di € 6.344,00 trova copertura all'intervento 1.01.02.03 PEG 12400 del bilancio dell'esercizio corrente disponibile. Si dà atto che l'impegno contabile verrà assunto con determina del Responsabile del servizio interessato.

IL RESPONSABILE DEL SETTORE FINANZIARIO

(d.ssa Adele Ipomea)
Adele Ipomea

Approvato e sottoscritto:

IL PRESIDENTE
f.to CERROTTA FRANCESCO

IL SEGRETARIO COMUNALE
f.to dr. CAPUANO LORENZO

E' copia conforme all'originale da servire per uso amministrativo.

Dalla residenza comunale, li 30/09/2015

IL SEGRETARIO COMUNALE
dr. CAPUANO LORENZO



Il sottoscritto Segretario comunale, visti gli atti d'ufficio,

ATTESTA

- che la presente deliberazione:

E' stata affissa all'Albo Pretorio comunale per quindici giorni consecutivi dal 30/09/2015 al 15/10/2015, come prescritto dall'art. 124 comma 1 del D.L.vo 18.8.2000 n. 267, senza reclami;

E' stata comunicata, con lettera n. _____, in data 30/09/2015, ai signori capigruppo consiliari, così come prescritto dall'art. 125 del D.L.vo 18.8.2000 n. 267;

- che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno: 12/10/2015.

[] decorsi 10 giorni dalla pubblicazione (art. 134 comma 3 del D.L.vo 18.8.2000 n. 267) è divenuta esecutiva il giorno

Dalla residenza comunale, li

IL SEGRETARIO COMUNALE
dr. CAPUANO LORENZO