



Verbale n. 76 del 19/09/2016

Oggetto: APPROVAZIONE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELL'AMBIENTE, LA REGIONE EMILIA ROMAGNA, LA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA E LA PROVINCIA DI MODENA PER IL RECUPERO E LA RIQUALIFICAZIONE AD USO CICLOPEDONALE DEL TRACCIATO FERROVIARIO DISMESSO BOLOGNA - VERONA.

CONSIGLIO PROVINCIALE

Il 19 SETTEMBRE 2016 alle ore 09:00, convocato dal Presidente nelle forme prescritte dalla legge, il Consiglio provinciale si è riunito nella sala delle proprie sedute per deliberare sugli oggetti iscritti all'ordine del giorno.

Presiede GIAN CARLO MUZZARELLI, Presidente della Provincia, con l'assistenza del Segretario Generale MARIA DI MATTEO.

Sono presenti, nel corso della trattazione dell'argomento, n. 10 membri su 13, assenti n. 3. In particolare risultano:

BALDINI ANTONELLA	Presente	PISTONI CLAUDIO	Assente
BENATTI MAINO	Presente	REGGIANINI STEFANO	Assente
CAROLI GERMANO	Presente	SILVESTRI FRANCESCA	Presente
COSTI MARIA	Presente	SOLOMITA ROBERTO	Presente
LIBERI UGO	Presente	TURCI LUISA	Presente
MURATORI EMILIA	Presente	VERRINI GIORGIO	Assente
MUZZARELLI GIAN CARLO	Presente		

Il Presidente pone in trattazione il seguente argomento:

Atto n. 76

APPROVAZIONE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELL'AMBIENTE, LA REGIONE EMILIA ROMAGNA, LA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA E LA PROVINCIA DI MODENA PER IL RECUPERO E LA RIQUALIFICAZIONE AD USO CICLOPEDONALE DEL TRACCIATO FERROVIARIO DISMESSO BOLOGNA - VERONA.

Oggetto:

APPROVAZIONE DELL' ACCORDO DI PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELL'AMBIENTE, LA REGIONE EMILIA – ROMAGNA, LA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA E LA PROVINCIA DI MODENA PER IL RECUPERO E LA RIQUALIFICAZIONE AD USO CICLOPEDONALE DEL TRACCIATO FERROVIARIO DISMESSO BOLOGNA – VERONA.

Il rafforzamento della mobilità lenta a emissioni zero costituisce una delle chiavi per il conseguimento di importanti risultati in tema di riduzione delle emissioni inquinanti e di miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

La Provincia di Modena, tramite numerose attività, tra cui la predisposizione di Piani e Programmi e la realizzazione di opere, nel corso degli anni, ha perseguito l'obiettivo dell'abbassamento dei livelli di emissioni inquinanti connessi alla mobilità, incentivando la realizzazione di diverse attività volte al cambiamento delle abitudini di mobilità della cittadinanza.

La mobilità ciclistica può assumere rilevanza strategica nell'abbattimento delle emissioni inquinanti in ambito urbano ed extraurbano e nel contenimento dei consumi energetici, oltre che nella creazione e nell'incentivazione di nuove forme di turismo e di occupazione.

La promozione sovraregionale dei beni ambientali, paesaggistici, artistici e culturali rappresenta uno dei fattori decisivi del posizionamento turistico su scala internazionale delle destinazioni italiane.

Alla luce delle implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente, il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, attraverso politiche di mobilità sostenibile, costituiscono un obiettivo irrinunciabile e inderogabile in tutte le politiche della Provincia di Modena.

La Risoluzione del Parlamento Europeo del 27 settembre 2011 esorta a incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili, attraverso la combinazione di trasporti con mezzi pubblici, treni, spostamenti in bicicletta e a piedi, evidenziando altresì la promozione del turismo culturale, storico, religioso, ambientale e paesaggistico attraverso itinerari tematici che contribuiscano anche allo sviluppo di un turismo alternativo, sostenibile e accessibile a tutti.

Visti:

- la Delibera CIPE 2001 n. 1 recante il *“Piano Generale dei Trasporti e della Logistica”* che ha impegnato il Ministero dei Trasporti e della Navigazione a sviluppare un apposito studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale, finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di turismo sostenibile, con particolare riguardo alle zone a elevata naturalità, definendone le relazioni con le altre reti e servizi di trasporto, le modalità d'integrazione, i costi e le modalità di gestione;
- la Legge 28 dicembre 2015, n. 221 recante *“Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali”*, la quale all'articolo 5 comma 3 dispone che *“al fine di incentivare la mobilità sostenibile tra i centri abitati dislocati lungo l'asse ferroviario Bologna-Verona, promuovere i trasferimenti casa-lavoro nonché favorire il ciclo-turismo verso le città d'arte della Pianura padana attraverso il completamento del corridoio europeo EUROVELO 7, è assegnato alla Regione Emilia-Romagna, promotrice a tal fine di un apposito accordo di programma con gli enti interessati, un contributo pari a euro 5 milioni per l'anno 2016 per*

- il recupero e la riqualificazione a uso ciclo-pedonale del vecchio tracciato ferroviario dismesso, la cui area di sedime è già nella disponibilità dei suddetti enti”;*
- la Legge 28 dicembre 2015, n. 208, c.d. Legge di stabilità 2016, la quale, a conferma della rilevanza della tratta e dell’interesse alla realizzazione di una ciclovia lungo l’asse ferroviario Bologna-Verona, all’articolo 1 comma 640 ha destinato 91 milioni di euro per *“la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovia del Sole), nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina”*, Ciclovia del Sole di cui il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona costituisce parte integrante;
 - il tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona, oggetto della Legge 28 dicembre 2015, n. 221, che fa parte dell’itinerario Verona-Firenze, di cui alla Legge 28 dicembre 2015, n. 208, in un ambito territoriale di riferimento unitario ma ben distinto, relativamente alle risorse da utilizzare per il recupero, secondo quanto indicato nella Delibera di Giunta della Regione Emilia Romagna del 29 febbraio 2016, n. 296;
 - la rete delle ciclovie europee denominata EUROVELO, che l’European Cyclists’ Federation ha elaborato consistente in n. 14 percorsi ciclistici a lunga percorrenza, che attraversano n. 42 paesi per una lunghezza complessiva di oltre 70.000 chilometri e che ricomprende al suo interno la Ciclovia del Sole, a sua volta facente parte della rete Bicalitalia;
 - la rete Bicalitalia individuata dal Ministero, per il tramite della Federazione Italiana Amici della Bicicletta – FIAB, che rappresenta un network di grande respiro, di dimensione sovraregionale e di collegamento con i Paesi confinanti, che mira a conferire alla mobilità ciclistica un ruolo rilevante non solo nell’ambito turistico e ricreativo, ma anche nelle forme di mobilità abitudinarie e strutturate;
 - la Delibera di Giunta Regionale n° 1157 del 21 luglio 2014 la quale ha individuato la “Rete delle ciclovie Regionali” quale strumento di indirizzo e riferimento del sistema di pianificazione territoriale e dei trasporti in attuazione della rete nazionale Bicalitalia ed europea EUROVELO e indicato, tra l'altro, nella Relazione tecnica allegata i requisiti tecnici minimi prestazionali delle ciclovie anche in coerenza con quanto previsto dalle indicazioni della European Cyclists’ Federation;
 - il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona che è parte di un sistema di ciclovie, afferente alle reti EUROVELO e Bicalitalia oltre che alla rete Regionale, che individua, di fatto, un ambito territoriale all'interno del quale sviluppare interconnessioni, relazioni infrastrutturali e d’intermodalità per gli interventi/azioni con un approccio di sistema integrato definendo inoltre per ogni ciclovia un corridoio di riferimento;
 - la sopracitata Delibera regionale n. 1157/2014 che individua all’interno della rete delle ciclovie regionali il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona;
 - il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Modena, che, in coerenza con quanto contenuto nella Delibera regionale n. 1157/2014, individua, nell’ambito della Rete dei percorsi ciclabili e della mobilità dolce, il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona quale itinerario della rete ciclabile principale come proposta d’itinerario della Ciclovia regionale ER17 d1;
 - il *“Nuovo Protocollo d’Intesa per lo Sviluppo del Sistema Regionale della Mobilità Ciclopeditone”*, sottoscritto l’11 maggio 2015 tra la Regione Emilia-Romagna, l’Associazione Nazionale dei Comuni Italiani - ANCI, l’Unione delle Province Italiane – UPI e le principali Associazioni di settore (Federazione Italiana Amici della Bicicletta -

Fiab, Legambiente, Unione Italiana Sport per Tutti - UISP e World Wide Fund For Nature Italia - WWF), che contempla, tra gli altri, l'obiettivo di un sostanziale rafforzamento della mobilità ciclopedonale e della "cultura ciclabile", impegnando i firmatari all'individuazione di una rete che possa offrire un'alternativa modale efficace anche sulla media distanza, rispondendo al tempo stesso alle esigenze di sicurezza nella circolazione, ma anche di tutela e valorizzazione del paesaggio;

- l'Atto di Indirizzo generale della Regione Emilia-Romagna per il triennio 2016-2018 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale, che promuove e incentiva, tra l'altro, la cultura della "buona mobilità" con l'obiettivo di ridimensionare l'uso del mezzo privato e persegue ogni altra forma di mobilità sostenibile per la salute dei cittadini e la salvaguardia del patrimonio territoriale, ambientale, culturale e la coesione sociale, operando a favore degli spostamenti in bicicletta, puntando a un trend in grado di spostare il relativo shift modale verso il 20% nel 2025, sviluppando strategie di riequilibrio;
- il Protocollo d'intesa per la "*Realizzazione della ciclovia regionale ER 17 (Ciclopista del sole - Ciclovia del sole - Sun route)*" sottoscritto in data 31 marzo 2016 dalla Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna e la Provincia di Modena, il quale prevede, tra l'altro che:
 - la ciclovia ER 17 è articolata in più itinerari, tra i quali è compreso il tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona, il cui recupero e riqualificazione a uso ciclo-pedonale ne costituisce parte integrante;
 - sia attivato un Tavolo di coordinamento istituzionale e tecnico;
 - il tracciato unitario aggiornato della Ciclovia regionale ER17 debba essere comunicato alla European Cyclists' Federation e alla Federazione Italiana Amici della Bicicletta e che sarà inoltre recepito negli strumenti di pianificazione degli Enti sottoscrittori;
 - la Città Metropolitana assuma il ruolo di Responsabile unico del procedimento (RUP) e di soggetto attuatore/stazione appaltante per la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva, per l'espletamento della gara d'appalto, per la realizzazione e la direzione dei lavori, da attuare in stretto coordinamento con la Provincia di Modena e la Regione Emilia-Romagna;
- il Piano Aria Integrato Regionale - PAIR 2020, recante un orizzonte temporale strategico di riferimento al 2020 con un traguardo intermedio al 2017, che riafferma, tra l'altro, le azioni prioritarie per la gestione della qualità dell'aria prefiggendosi altresì, quali obiettivi primari, il conseguimento di una mobilità sostenibile incentrata sullo spostamento dalla modalità privata a quella collettiva e l'utilizzo di mezzi a minor impatto ambientale.

Considerato che:

- la Legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modificazioni e integrazioni prevede, all'articolo 15 comma 1, la possibilità per le amministrazioni pubbliche di concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività d'interesse comune;
- la stessa Legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modificazioni e integrazioni prevede, all'articolo 15 comma 2bis, che gli accordi tra amministrazioni pubbliche siano sottoscritti con firma digitale, ovvero con altra firma elettronica qualificata, pena la nullità degli stessi;

- il Protocollo d'intesa sottoscritto il 18 gennaio 2010 tra Rete Ferroviaria Italiana – RFI, proprietaria del sedime dismesso, Regione, Province di Bologna e Modena e Comuni di Crevalcore, Calderara, San Giovanni in Persiceto, Anzola dell'Emilia, Sala Bolognese, Sant'Agata Bolognese, Camposanto, Mirandola e San Felice sul Panaro prevede la realizzazione del collegamento ciclopedonale sul sedime della ferrovia dismessa Bologna-Verona;
- RFI e le Province di Modena e Bologna hanno sottoscritto, in data 5 marzo 2010, i contratti di comodato gratuito per la realizzazione del collegamento ciclopedonale di cui al Protocollo sopracitato;
- le Province di Modena e Bologna e i Comuni di San Giovanni in Persiceto, Crevalcore, Calderara di Reno, Anzola dell'Emilia, Sala Bolognese, Sant'Agata Bolognese, Camposanto, Mirandola, San Felice sul Panaro hanno sottoscritto, in data 5 marzo 2010, i contratti di sub comodato gratuito per la realizzazione del collegamento ciclopedonale di cui al Protocollo sopracitato;
- l'articolo 4 comma 3 della Legge Regionale 21 ottobre 2015 n. 17 prevede, ad integrazione del comma 4 dell'articolo 34 della L.R. n.30/1998, l'inserimento del comma 4bis che recita: "Il limite del 70 per cento previsto al comma 1 può essere derogato per gli interventi, finanziati dallo Stato, relativi alla mobilità di interesse regionale, qualora gli stessi incidano su ambiti sovra provinciali o sovra comunali.";
- il Protocollo d'intesa relativo alla Delibera regionale 1157/2014 sottoscritto, tra le altre, da Regione Emilia-Romagna, Province di Bologna e Modena, prevede l'impegno reciproco di promuovere la "Rete di ciclovie regionali", realizzarne i contenuti nell'ambito delle proprie iniziative, relativi al tema della mobilità ciclabile o del turismo locale sostenibile, coinvolgendo anche nel caso altri soggetti pubblici o privati;
- la Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, la Provincia di Modena e i Comuni di San Giovanni in Persiceto, Crevalcore, Calderara di Reno, Anzola dell'Emilia, Sala Bolognese, Sant'Agata Bolognese, Camposanto, Mirandola, San Felice sul Panaro riconoscono il valore strategico della Ciclovie del Sole -Diramazione Bologna-Verona ER 17 d1- EUROVELO, coincidente con il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona come hub di collegamento del cicloturismo interregionale;
- è intendimento delle Parti firmatarie, in un clima di fattiva e proficua collaborazione, individuare azioni di comune interesse volte al raggiungimento dell'eco-sostenibilità urbana;
- i sottoscrittori del presente Accordo, ciascuno per le proprie competenze istituzionali, riconoscono la rilevanza strategica di una collaborazione, in un'ottica di valorizzazione ambientale, paesaggistica e culturale del patrimonio nazionale, che concorra a incentivare la cultura di una "buona mobilità" all'interno del segmento della mobilità ciclopedonale in ogni proprio aspetto e valenza, l'integrazione con l'intermodalità ferro-gomma del trasporto pubblico regionale, il completamento della "Rete" delle ciclovie regionali, nazionali (Bicitalia) ed europee (EUROVELO), condividendo il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, congiuntamente al mutamento degli stili di vita e al raggiungimento di un grado di progressiva e crescente cultura del territorio e della sua estensiva fruibilità;
- il Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267, recante "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

- la Legge 13 agosto 2010 n. 136, recante “Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia”, che all’articolo 3 contiene disposizioni volte a garantire la tracciabilità dei flussi finanziari;
- il Decreto Legislativo 18 ottobre 2012 n. 179, convertito con modifiche dalla Legge 17 dicembre 2012 n. 221, recante “Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese”, all’articolo 6 dispone l’obbligatorietà della sottoscrizione degli Accordi tra Pubbliche Amministrazioni mediante firma digitale;
- il Decreto Legislativo 18 aprile 2016 n. 50, recante “Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”, che contiene la nuova e organica normativa in materia di appalti a concessioni.

Visto l'allegato *“Accordo di programma tra il ministero dell'ambiente , la Regione Emilia – Romagna, la Citta' metropolitana di Bologna e la Provincia di Modena per il recupero e la riqualificazione ad uso ciclopedonale del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona”*.

Valutato strategico per lo sviluppo economico e turistico della Provincia di Modena la realizzazione della pista ciclopedonale sul rilevato dismesso della ferrovia Bologna – Verona.

Si informa che il titolare del trattamento dei dati personali forniti dall’interessato è la Provincia di Modena, con sede in Modena, viale Martiri della Libertà n. 34, e che il Responsabile del trattamento dei medesimi dati è il Direttore dell’Area Lavori Pubblici Ing. Alessandro Manni.

Le informazioni che la Provincia deve rendere ai sensi dell’art. 13 del D.Lgs. 196/2003 sono contenute nel “Documento Privacy”, di cui l’interessato potrà prendere visione presso la Segreteria dell’Area Lavori Pubblici della Provincia di Modena e nel sito internet dell’Ente: www.provincia.modena.it sezione “Trasparenza valutazione e merito” dei dati relativi alla presente determinazione ai sensi dell’art. 26 del dlgs. 33/2013 (“amministrazione aperta”).

Il presente atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico finanziaria o sul patrimonio dell’Ente.

Il Dirigente responsabile del Servizio interessato ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica in relazione al presente atto ai sensi dell’articolo 49 del Testo Unico degli Enti locali.

A seguito di illustrazione del Consigliere Delegato Benatti e di intervento del Presidente che informa il Consiglio sull’importanza dell’atto che consente l’ingresso di Modena nella rete europea ciclopedonale, la presente delibera viene posta ai voti, per alzata di mano, e viene approvata all’unanimità con il seguente risultato:

PRESENTI n. 10
FAVOREVOLI n. 10

Per quanto precede,

IL CONSIGLIO DELIBERA

1) di approvare l'allegato “Accordo di programma tra il Ministero dell'Ambiente, la Regione

Emilia - Romagna, la Città Metropolitana di Bologna e la Provincia di Modena per il recupero e la riqualificazione ad uso ciclopedonale del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona” comprensivo degli Allegati 1, 2 e 3 parti integranti dell'Accordo medesimo;

- 2) di sottoscrivere l'Accordo di cui al punto precedente;
- 3) di dare atto che la presente deliberazione non comporta oneri finanziari a carico della Provincia di Modena;
- 4) di dare atto infine che il presente provvedimento non è soggetto agli obblighi di pubblicazione previsti dal D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33 e definiti dalla Giunta Regionale con le deliberazioni n. 1621/2013 e n. 68/2014.

Il Presidente propone la votazione dell'immediata eseguibilità della presente deliberazione, ai sensi dell'art. 134 - 4° comma della D.Lgs. 267/2000, e ne proclama l'esito: approvata con voti favorevoli unanimi dei Consiglieri presenti.

Della suestesa delibera viene redatto il presente verbale

Il Presidente
GIAN CARLO MUZZARELLI

Il Segretario Generale
MARIA DI MATTEO



*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Direzione Generale per il Clima e l'Energia



**ACCORDO DI PROGRAMMA
PER IL RECUPERO E LA RIQUALIFICAZIONE
AD USO CICLO-PEDONALE
DEL TRACCIATO FERROVIARIO DISMESSO
BOLOGNA – VERONA**

La Direzione Generale per il Clima e l’Energia del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito “Direzione”), con sede in Roma, Via Cristoforo Colombo n. 44 (Codice Fiscale n. 97047140583), legalmente rappresentata dall’Avv. Maurizio Pernice, in qualità di Direttore Generale della predetta Direzione;

La Regione Emilia-Romagna (di seguito “Regione” o “Referente”), con sede in Bologna, Via Aldo Moro n. 30, (Codice Fiscale n. 80062590379), legalmente rappresentata dal Dott. Raffaele Donini, in qualità di Assessore ai Trasporti, Reti Infrastrutture materiali e immateriali, Programmazione territoriale e Agenda digitale;

La Città Metropolitana di Bologna (di seguito “Città Metropolitana” o “Attuatore”), con sede in Bologna, Via Zamboni n. 13, (Codice Fiscale n. 03428581205), legalmente rappresentata dal Dott. Virginio Merola, in qualità di Sindaco metropolitano;

La Provincia di Modena (di seguito “Provincia”), con sede in Modena, viale Martiri della Libertà n. 34, (Codice Fiscale n. 01375710363), legalmente rappresentata da Gian Carlo Muzzarelli, in qualità di Presidente;

di seguito denominati collettivamente “Parti”

PREMESSO CHE

- la Legge 8 luglio 1986 n. 349 e s.m.i. ha istituito il Ministero dell’Ambiente;
- il Decreto Legislativo 30 luglio 1999 n. 300, recante “*Riforma dell’organizzazione del Governo, a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59*”, ha individuato, all’articolo 35, le funzioni e i compiti attribuiti al Ministero dell’Ambiente;
- la Legge 17 luglio 2006 n. 233, di conversione del Decreto Legge 18 maggio 2006 n. 181 contenente “*Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri*”, che modifica tra l’altro la denominazione del Ministero dell’Ambiente in “*Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*”;
- il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 luglio 2014 n. 142, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 232 del 6 ottobre 2014, recante “*Regolamento di organizzazione del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, dell’Organismo indipendente di valutazione delle performance e degli uffici di diretta collaborazione*”, ha istituito, tra l’altro, la “*Direzione Generale per il Clima e l’Energia*” alla quale sono attribuite, in particolare, le funzioni di competenza del Ministero in materia di “*promozione della mobilità sostenibile e della riduzione dei consumi nel settore dei trasporti, oltre che redazione e supporto alla predisposizione di accordi con enti locali e soggetti privati in materia di mobilità sostenibile*”;
- con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 4 dicembre 2014, registrato presso la Corte dei Conti in data 13 febbraio 2015 Reg. 749 Fog. 1, è stato conferito all’Avv. Maurizio Pernice l’incarico di funzioni dirigenziali di livello generale della Direzione Generale per il Clima e l’Energia;
- il Decreto Ministeriale n. 38 del 22 febbraio 2016 registrato presso la Corte dei Conti in data 21 marzo 2016, Reg. n.1 Fog. 653, con cui il Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha emanato la Direttiva Generale sull’attività amministrativa e sulla gestione del Ministero per l’anno 2016;
- il Ministero ha, tra le sue attribuzioni Istituzionali, il compito di assicurare la promozione, la conservazione e il recupero delle condizioni ambientali conformi agli interessi della collettività e alla qualità della vita, nonché la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale nazionale e la difesa delle risorse naturali dall’inquinamento;
- in tale ottica, il rafforzamento della mobilità lenta a emissioni zero costituisce una delle chiavi per il conseguimento di importanti risultati in tema di riduzione delle emissioni inquinanti e di miglioramento della qualità della vita dei cittadini;
- il Ministero, tramite numerose iniziative e programmi posti in essere nel corso degli anni, ha perseguito l’obiettivo dell’abbassamento dei livelli di emissioni inquinanti connessi alla mobilità, incentivando la realizzazione di diverse attività volte al cambiamento delle abitudini di mobilità della cittadinanza, anche grazie alla cooperazione con Amministrazioni pubbliche particolarmente sensibili;
- la mobilità ciclistica può assumere rilevanza strategica nell’abbattimento delle emissioni inquinanti in ambito urbano ed extraurbano e nel contenimento dei consumi energetici, oltre che nella creazione e nell’incentivazione di nuove forme di turismo e di occupazione;
- la promozione sovraregionale dei beni ambientali, paesaggistici, artistici e culturali rappresenta uno dei fattori decisivi del posizionamento turistico su scala internazionale delle destinazioni italiane;

- alla luce delle implicazioni sulla salute dei cittadini e sull’ambiente, il risanamento e la tutela della qualità dell’aria, attraverso politiche di mobilità sostenibile, costituiscono un obiettivo irrinunciabile e inderogabile in tutte le politiche della Regione Emilia-Romagna;
- la Risoluzione del Parlamento Europeo del 27 settembre 2011 esorta a incentivare l’utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili, attraverso la combinazione di trasporti con mezzi pubblici, treni, spostamenti in bicicletta e a piedi, evidenziando altresì la promozione del turismo culturale, storico, religioso, ambientale e paesaggistico attraverso itinerari tematici che contribuiscano anche allo sviluppo di un turismo alternativo, sostenibile e accessibile a tutti;

VISTO CHE

- la Delibera CIPE 2001 n. 1 recante il “ *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*” ha impegnato il Ministero dei Trasporti e della Navigazione a sviluppare un apposito studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale, finalizzata principalmente all’incentivazione di forme di turismo sostenibile, con particolare riguardo alle zone a elevata naturalità, definendone le relazioni con le altre reti e servizi di trasporto, le modalità d’integrazione, i costi e le modalità di gestione;
- la Legge 28 dicembre 2015, n. 221 recante “ *Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell’uso eccessivo di risorse naturali*”, all’articolo 5 comma 3 dispone che “ *al fine di incentivare la mobilità sostenibile tra i centri abitati dislocati lungo l’asse ferroviario Bologna-Verona, promuovere i trasferimenti casa-lavoro nonché favorire il ciclo-turismo verso le città d’arte della Pianura padana attraverso il completamento del corridoio europeo EUROVELO 7, è assegnato alla Regione Emilia-Romagna, promotrice a tal fine di un apposito accordo di programma con gli enti interessati, un contributo pari a euro 5 milioni per l’anno 2016 per il recupero e la riqualificazione a uso ciclo-pedonale del vecchio tracciato ferroviario dismesso, la cui area di sedime è già nella disponibilità dei suddetti enti*”;
- a conferma della rilevanza della tratta e dell’interesse alla realizzazione di una ciclovia lungo l’asse ferroviario Bologna-Verona, la Legge 28 dicembre 2015, n. 208, c.d. Legge di stabilità 2016, all’articolo 1 comma 640 ha destinato 91 milioni di euro per “ *la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), [...] nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina*”, Ciclovie del Sole di cui il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona costituisce parte integrante;
- il tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona, oggetto della Legge 28 dicembre 2015, n. 221, fa parte dell’itinerario Verona-Firenze, di cui alla Legge 28 dicembre 2015, n. 208, in un ambito territoriale di riferimento unitario ma ben distinto, relativamente alle risorse da utilizzare per il recupero, secondo quanto indicato nella Delibera di Giunta della Regione Emilia Romagna del 29 febbraio 2016, n. 296;
- le risorse di cui all’articolo 5 comma 3 della Legge 221/2015, pari a 5 milioni di euro, sono state assegnate alla Direzione, presso la quale è stato istituito il capitolo di bilancio n. 8416 recante “ *Mobilità sostenibile tra i centri abitati lungo l’asse ferroviario Bologna-Verona*”;
- l’European Cyclists’ Federation ha elaborato la rete delle ciclovie europee denominata EUROVELO, consistente in n. 14 percorsi ciclistici a lunga percorrenza, che attraversano n. 42 paesi per una lunghezza complessiva di oltre 70.000 chilometri;
- tra i n. 14 percorsi della rete di cui sopra, EUROVELO 7 ricomprende al suo interno la Ciclovie del Sole, a sua volta facente parte della rete Bicalitalia;
- la rete Bicalitalia è stata individuata dal Ministero, per il tramite della Federazione Italiana

Amici della Bicicletta – FIAB, e rappresenta un network di grande respiro, di dimensione sovraregionale e di collegamento con i Paesi confinanti, che mira a conferire alla mobilità ciclistica un ruolo rilevante non solo nell’ambito turistico e ricreativo, ma anche nelle forme di mobilità abitudinarie e strutturate;

- la Delibera di Giunta Regionale n° 1157 del 21 luglio 2014 ha individuato la “Rete delle ciclovie Regionali” quale strumento di indirizzo e riferimento del sistema di pianificazione territoriale e dei trasporti in attuazione della rete nazionale Bicalitalia ed europea EUROVELO e indicato, tra l'altro, nella Relazione tecnica allegata i requisiti tecnici minimi prestazionali delle ciclovie anche in coerenza con quanto previsto dalle indicazioni della European Cyclists’ Federation;
- il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona è parte di un sistema di ciclovie, afferente alle reti EUROVELO e Bicalitalia oltre che alla rete Regionale, che individua, di fatto, un ambito territoriale all'interno del quale sviluppare interconnessioni, relazioni infrastrutturali e d’intermodalità per gli interventi/azioni con un approccio di sistema integrato definendo inoltre per ogni ciclovia un corridoio di riferimento;
- la sopracitata Delibera regionale n. 1157/2014 individua all’interno della rete delle ciclovie regionali il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona;
- il Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale di Bologna, in coerenza con quanto contenuto nella Delibera regionale n. 1157/2014, individua il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona quale itinerario strategico denominato Corridoio Eurovelo 7 – proposta 1A;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Modena, in coerenza con quanto contenuto nella Delibera regionale n. 1157/2014, individua, nell’ambito della Rete dei percorsi ciclabili e della mobilità dolce, il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona quale itinerario della rete ciclabile principale come proposta d’itinerario della Ciclovia regionale ER17 d1;
- il “Nuovo Protocollo d’Intesa per lo Sviluppo del Sistema Regionale della Mobilità Ciclopeditone”, sottoscritto l’11 maggio 2015 tra la Regione Emilia-Romagna, l’Associazione Nazionale dei Comuni Italiani - ANCI, l’Unione delle Province Italiane – UPI e le principali Associazioni di settore (Federazione Italiana Amici della Bicicletta - Fiab, Legambiente, Unione Italiana Sport per Tutti - UISP e World Wide Fund For Nature Italia - WWF), contempla, tra gli altri, l’obiettivo di un sostanziale rafforzamento della mobilità ciclopeditone e della “cultura ciclabile”, impegnando i firmatari all’individuazione di una rete che possa offrire un’alternativa modale efficace anche sulla media distanza, rispondendo al tempo stesso alle esigenze di sicurezza nella circolazione, ma anche di tutela e valorizzazione del paesaggio;
- l’Atto di Indirizzo generale della Regione Emilia-Romagna per il triennio 2016-2018 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale, promuove e incentiva, tra l’altro, la cultura della “buona mobilità” con l’obiettivo di ridimensionare l’uso del mezzo privato e persegue ogni altra forma di mobilità sostenibile per la salute dei cittadini e la salvaguardia del patrimonio territoriale, ambientale, culturale e la coesione sociale, operando a favore degli spostamenti in bicicletta, puntando a un trend in grado di spostare il relativo shift modale verso il 20% nel 2025, sviluppando strategie di riequilibrio;
- in data 31 marzo 2016 è stato sottoscritto il Protocollo d’intesa per la “Realizzazione della ciclovia regionale ER 17 (Ciclopista del sole - Ciclovia del sole - Sun route)” tra la Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna e la Provincia di Modena, parte integrante della rete nazionale BICALITALIA (Ciclopista del sole B11) ed europea EUROVELO EV7;
- tale Protocollo, tra l’altro, prevede che:

- a) la ciclovia ER 17 è articolata in più itinerari, tra i quali è compreso il tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona, il cui recupero e riqualificazione a uso ciclo-pedonale ne costituisce parte integrante;
 - b) sia attivato un Tavolo di coordinamento istituzionale e tecnico;
 - c) il tracciato unitario aggiornato della Ciclovia regionale ER17 debba essere comunicato alla European Cyclists' Federation e alla Federazione Italiana Amici della Bicicletta e che sarà inoltre recepito negli strumenti di pianificazione degli Enti sottoscrittori;
 - d) la Città Metropolitana assuma il ruolo di Responsabile unico del procedimento (RUP) e di soggetto attuatore/stazione appaltante per la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva, per l'espletamento della gara d'appalto, per la realizzazione e la direzione dei lavori, da attuare in stretto coordinamento con la Provincia di Modena e la Regione Emilia-Romagna;
- il Piano Aria Integrato Regionale - PAIR 2020, recante un orizzonte temporale strategico di riferimento al 2020 con un traguardo intermedio al 2017, riafferma, tra l'altro, le azioni prioritarie per la gestione della qualità dell'aria prefiggendosi altresì, quali obiettivi primari, il conseguimento di una mobilità sostenibile incentrata sullo spostamento dalla modalità privata a quella collettiva e l'utilizzo di mezzi a minor impatto ambientale;

CONSIDERATO CHE

- la Legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modificazioni e integrazioni prevede, all'articolo 15 comma 1, la possibilità per le amministrazioni pubbliche di concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività d'interesse comune;
- la stessa Legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modificazioni e integrazioni prevede, all'articolo 15 comma 2bis, che gli accordi tra amministrazioni pubbliche siano sottoscritti con firma digitale, ovvero con altra firma elettronica qualificata, pena la nullità degli stessi;
- il Protocollo d'intesa sottoscritto il 18 gennaio 2010 tra Rete Ferroviaria Italiana – RFI, proprietaria del sedime dismesso, Regione, Province di Bologna e Modena e Comuni di Crevalcore, Calderara, San Giovanni in Persiceto, Anzola dell'Emilia, Sala Bolognese, Sant'Agata Bolognese, Camposanto, Mirandola e San Felice sul Panaro prevede la realizzazione del collegamento ciclopedonale sul sedime della ferrovia dismessa Bologna-Verona;
- RFI e le Province di Modena e Bologna hanno sottoscritto, in data 5 marzo 2010, i contratti di comodato gratuito per la realizzazione del collegamento ciclopedonale di cui al Protocollo sopracitato;
- le Province di Modena e Bologna e i Comuni di San Giovanni in Persiceto, Crevalcore, Calderara di Reno, Anzola dell'Emilia, Sala Bolognese, Sant'Agata Bolognese, Camposanto, Mirandola, San Felice sul Panaro hanno sottoscritto, in data 5 marzo 2010, i contratti di sub comodato gratuito per la realizzazione del collegamento ciclopedonale di cui al Protocollo sopracitato;
- l'articolo 4 comma 3 della Legge Regionale 21 ottobre 2015 n. 17 prevede, ad integrazione del comma 4 dell'[articolo 34 della Legge Regionale n. 30 del 1998](#), l'inserimento del comma 4bis che recita: *"Il limite del 70 per cento previsto al comma 1 può essere derogato per gli interventi, finanziati dallo Stato, relativi alla mobilità di interesse regionale, qualora gli stessi incidano su ambiti sovra provinciali o sovra comunali."*;
- il Protocollo d'intesa sottoscritto in data 13 novembre 2015 tra Regione Emilia-Romagna, RFI spa, Città metropolitana di Bologna e Comuni di Anzola dell'Emilia, Sala Bolognese e San Giovanni in Persiceto prevede il sovrizzo di ponti e rampe di raccordo della linea ferroviaria dismessa Bologna-Verona sui torrenti Lavino, Ghironda e Samoggia per il

- collegamento ciclopedonale oggetto del presente atto;
- il Protocollo d'intesa relativo alla Delibera regionale 1157/2014 sottoscritto, tra le altre, da Regione Emilia-Romagna, Province di Bologna e Modena, prevede l'impegno reciproco di promuovere la “Rete di ciclovie regionali”, realizzarne i contenuti nell'ambito delle proprie iniziative, relativi al tema della mobilità ciclabile o del turismo locale sostenibile, coinvolgendo anche nel caso altri soggetti pubblici o privati;
 - che la Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna, la Provincia di Modena e i Comuni di San Giovanni in Persiceto, Crevalcore, Calderara di Reno, Anzola dell'Emilia, Sala Bolognese, Sant'Agata Bolognese, Camposanto, Mirandola, San Felice sul Panaro riconoscono il valore strategico della Ciclovía del Sole -Diramazione Bologna-Verona ER 17 d1- EUROVELO, coincidente con il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona come hub di collegamento del cicloturismo interregionale;
 - è intendimento delle Parti firmatarie, in un clima di fattiva e proficua collaborazione, individuare azioni di comune interesse volte al raggiungimento dell'eco-sostenibilità urbana;
 - i sottoscrittori del presente Accordo, ciascuno per le proprie competenze istituzionali, riconoscono la rilevanza strategica di una collaborazione, in un'ottica di valorizzazione ambientale, paesaggistica e culturale del patrimonio nazionale, che concorra a incentivare la cultura di una “buona mobilità” all'interno del segmento della mobilità ciclopedonale in ogni proprio aspetto e valenza, l'integrazione con l'intermodalità ferro-gomma del trasporto pubblico regionale, il completamento della “Rete” delle ciclovie regionali, nazionali (Bicitalia) ed europee (EUROVELO), condividendo il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, congiuntamente al mutamento degli stili di vita e al raggiungimento di un grado di progressiva e crescente cultura del territorio e della sua estensiva fruibilità;
 - il Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267, recante “*Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali*”;
 - la Legge 13 agosto 2010 n. 136, recante “*Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia*”, che all'articolo 3 contiene disposizioni volte a garantire la tracciabilità dei flussi finanziari;
 - il Decreto Legislativo 18 ottobre 2012 n. 179, convertito con modifiche dalla Legge 17 dicembre 2012 n. 221, recante “*Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese*”, all'articolo 6 dispone l'obbligatorietà della sottoscrizione degli Accordi tra Pubbliche Amministrazioni mediante firma digitale;
 - il Decreto Legislativo 18 aprile 2016 n. 50, recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*”, che contiene la nuova e organica normativa in materia di appalti a concessioni;

TUTTO CIÒ PREMESSO, VISTO E CONSIDERATO

LE PARTI CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE

Articolo 1 (Premesse)

1. Le Premesse, i Visti, i Considerati e gli Allegati formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

Articolo 2
(Finalità e Oggetto)

1. Con il presente Accordo, in esecuzione di quanto disposto dall'articolo 5 comma 3 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221, le Parti individuano le azioni e disciplinano i relativi procedimenti volti a recuperare e riqualificare a uso ciclo-pedonale il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona, al fine di incentivare la mobilità sostenibile tra i centri abitati dislocati lungo lo stesso asse ferroviario, promuovere i trasferimenti casa-lavoro nonché favorire il ciclo-turismo verso le città d'arte della Pianura padana, attraverso il completamento del corridoio europeo EUROVELO 7.
2. Con il presente Accordo, in particolare, si prevedono:
 - a) Gli impegni e le relazioni tra le Parti;
 - b) Le modalità e le condizioni di utilizzo delle risorse e delle eventuali economie;
 - c) Le modalità di realizzazione, controllo, monitoraggio e verifica dell'intervento da realizzare.
3. L'intervento da realizzare è indicato dettagliatamente nell'Allegato 1. Detto intervento può essere oggetto di rimodulazione, previo accordo tra le Parti, ed eventualmente realizzato per stralci funzionali.

Articolo 3
(Impegni e facoltà delle Parti)

1. Le Parti si impegnano, ciascuna nello svolgimento delle attività di propria competenza, a rispettare e a far rispettare tutti gli obblighi previsti dall'Accordo. A tal fine, le Parti si danno reciprocamente atto che la realizzazione dell'intervento previsto nell'Allegato 1, nel rispetto del cronoprogramma di cui all'articolo 6, costituisce elemento prioritario ed essenziale per l'attuazione del presente Accordo. In particolare, le Parti si impegnano a utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, a rendere disponibili le informazioni necessarie e a condividere, ognuno per le proprie competenze, il monitoraggio delle attività.
2. Le Parti possono promuovere la verifica sugli atti connessi alle procedure di gara richiedendo l'intervento diretto, anche ispettivo, dell'Autorità Nazionale Anticorruzione, al fine di rendere efficace lo svolgimento dei compiti istituzionali con particolare riferimento alle attività volte ad assicurare il rispetto dei criteri di legalità, economicità, efficienza e trasparenza nell'attuazione degli interventi finanziati con l'Accordo.
3. La Direzione si impegna a fornire alle Parti tutta la propria collaborazione istituzionale ed eventuale documentazione, necessaria per la buona realizzazione delle attività oggetto del presente Accordo.
4. La Regione assume il ruolo di Referente nei confronti della Direzione per tutte le fasi concernenti la realizzazione delle attività previste dal presente Accordo.
In particolare, la Regione:

- a) Cura la trasmissione alla Direzione del Piano Operativo di Dettaglio di cui al successivo articolo 5;
- b) È responsabile della corretta e tempestiva trasmissione dei dati inerenti gli adempimenti tecnico-amministrativi posti in essere per la realizzazione dell'intervento, il loro stato di attuazione e il loro monitoraggio, nonché dell'aggiornamento tempestivo di tali dati;
- c) Coordina la Città Metropolitana di Bologna, la Provincia di Modena e gli altri soggetti pubblici o privati che saranno eventualmente coinvolti nelle fasi di realizzazione delle attività, anche tramite il Tavolo istituzionale, partecipativo e di verifica istituito ai sensi dell'art. 3 del Protocollo d'intesa sottoscritto in data 31 marzo 2016 con la Città Metropolitana e la Provincia;
- d) Trasferisce le risorse ricevute dalla Direzione ai soggetti Attuatori o ad altri soggetti pubblici o privati responsabili della realizzazione dell'intervento;
- e) Presenta, entro i dodici mesi successivi all'ultimazione dei lavori e unitamente alla rendicontazione conclusiva per la richiesta di trasferimento del saldo delle risorse, un rapporto sull'efficacia del progetto realizzato.

5. La Città Metropolitana è soggetto attuatore/stazione appaltante per la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva, per l'espletamento della gara d'appalto, per la realizzazione e la direzione dei lavori, da attuare in stretto coordinamento con la Provincia e la Regione.

6. La Provincia, per quanto di competenza, svolge un ruolo tecnico-amministrativo per tutte le fasi progettuali e realizzative al fine di farsi da tramite tra le esigenze dei Comuni del suo territorio e il soggetto attuatore con il quale sarà stipulato un successivo accordo per la definizione puntuale dei reciproci rapporti.

7. La Regione, la Città Metropolitana e la Provincia si impegnano, altresì, a osservare la disciplina nazionale e comunitaria vigente per gli affidamenti degli appalti di lavori, forniture, beni e servizi oggetto di cofinanziamento.

Articolo 4

(Controllo, monitoraggio e verifica dell'intervento)

1. La tempestività dell'azione e la piena rispondenza delle opere realizzate alle finalità di cui all'articolo 5 comma 3 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 è assicurata, per quanto riguarda il controllo amministrativo e l'utilizzo dei finanziamenti, da azioni di monitoraggio condotte dalla Direzione.

2. L'aggiornamento dello stato di avanzamento dell'intervento finanziato è effettuato con cadenza semestrale da parte del soggetto Referente.

3. Nei dodici mesi successivi all'ultimazione delle attività e secondo le disposizioni dettate dalla Direzione, il Referente presenta un rapporto sull'efficacia dell'intervento realizzato, evidenziando tra l'altro la stima dei benefici ambientali, di mobilità e di sicurezza derivanti dalla realizzazione degli stessi.

Articolo 5

(Piano Operativo di Dettaglio)

1. Il dettaglio delle attività, le risorse destinate e i costi previsti sono specificati in un Piano Operativo di Dettaglio – P.O.D. che sarà presentato dal Referente secondo il modello allegato (Allegato 2).
2. Con accordo congiunto delle Parti, e senza determinare oneri aggiuntivi a carico della Direzione, il P.O.D. potrà essere successivamente modificato.
3. Le attività dovranno essere eseguite nelle modalità concordate con la Direzione e secondo il cronoprogramma di cui al successivo articolo 6.

Articolo 6
(Cronoprogramma)

1. Le iniziative tecnico-amministrative previste in esecuzione del presente Accordo sono rendicontate in appositi Stati di Avanzamento Progetto – S.A.P., redatti secondo il modello allegato al presente Accordo (Allegato 3) e trasmessi alla Direzione con cadenza semestrale.
2. Le attività saranno ultimate entro il 31 dicembre 2018. Tale termine, tuttavia, può essere prorogato previo accordo tra le Parti e a seguito della presentazione di adeguata documentazione giustificativa, senza che ciò possa determinare oneri aggiuntivi.

Articolo 7
(Risorse e modalità di erogazione)

1. Le risorse complessive per la realizzazione delle attività previste dal presente Accordo sono pari a € 5.000.000,00.
2. La Direzione si impegna a erogare le risorse al Referente con le seguenti modalità:
 - a) 40%, pari a € 2.000.000,00, al momento dell'approvazione del P.O.D.;
 - b) 25%, pari a € 1.250.000,00, previa presentazione di un S.A.P. che comprovi uno stato di avanzamento delle attività pari al 37%;
 - c) 25%, pari a 1.250.000,00, previa presentazione di un S.A.P. che comprovi uno stato di avanzamento delle attività pari al 72%;
 - d) 10%, pari a 500.000,00, previa presentazione di un S.A.P. che comprovi uno stato di avanzamento delle attività pari al 100%.
3. Ai fini di cui al comma 2, ogni S.A.P. consta di:
 - a) una descrizione dettagliata delle attività svolte;
 - b) una dettagliata documentazione contabile attestante l'impegno delle risorse, le fatture di riferimento, le spese sostenute e i pagamenti effettuati sulla base delle voci di costo risultanti dal POD approvato;
 - c) una dichiarazione, resa ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000 n. 445, attestante che nella realizzazione delle attività è stata rispettata la normativa nazionale e comunitaria vigente in materia di appalti di lavori e servizi.
4. E' fatto carico al Referente di produrre la necessaria documentazione probatoria e ogni altra che dovesse essere richiesta dalla Direzione a integrazione o precisazione di quella già presentata.

5. Il Referente si impegna a conservare e a rendere disponibile a ogni richiesta della Direzione per un periodo di 5 anni la documentazione amministrativa e contabile relativa all'attività svolta.

Articolo 8

(Costi ammissibili e cumulo di risorse)

1. Sono ammissibili i costi relativi alle attività strettamente funzionali alla realizzazione dell'intervento.
2. Fermo restando quanto disposto dal comma precedente, e salvo ogni ulteriore precisazione contenuta nell'Allegato 1, non sono ammissibili i costi documentati da fatture e attestazioni di pagamento con data antecedente alla data di sottoscrizione del presente Accordo.
3. La documentazione contabile attestante le spese sostenute e i pagamenti effettuati deve riportare la dicitura "Recupero e riqualificazione a uso ciclo-pedonale del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona".
4. Il finanziamento concesso dalla Direzione può essere cumulato con altri cofinanziamenti pubblici di origine regionale, statale o comunitaria, ove ciò non sia vietato dalla relativa disciplina.

Articolo 9

(Riprogrammazione e revoca delle risorse)

1. Le somme derivanti dalle minori spese risultanti dal quadro economico, nonché dall'avvenuta realizzazione o da eventuali motivate richieste di sostituzione o variante dell'intervento di cui all'Allegato 1 avanzate dalle Parti, sono riprogrammabili e destinate alla copertura di uno o più nuovi interventi che conseguono le medesime finalità e i requisiti di cui all'articolo 5 comma 3 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 e che abbiano elementi di continuità territoriale con l'intervento oggetto del presente Accordo.
2. Eventuali maggiori costi delle attività rispetto alle risorse indicate dal comma 1 dell'articolo 7 sono a carico del soggetto Referente e dei soggetti Attuatori.
3. I finanziamenti concessi possono essere revocati con provvedimento motivato della Direzione in ogni ipotesi di grave inadempienza imputabile al Referente, agli Attuatori o ad altri soggetti pubblici o privati coinvolti, inclusi il mancato adempimento degli obblighi sulla tracciabilità dei flussi finanziari e la mancata osservanza della disciplina nazionale e comunitaria vigente per gli affidamenti degli appalti di lavori, forniture, beni e servizi oggetto di cofinanziamento, nonché in casi di forza maggiore ostativi alla realizzazione dell'intervento anche non imputabili alle Parti.

Articolo 10

(Comunicazioni tra le Parti)

1. Al fine di accelerare le procedure connesse all'attuazione del presente Accordo, le Parti indicano i seguenti indirizzi PEC a mezzo dei quali avverrà lo scambio di comunicazioni e documentazione:

- a) Per la Direzione: dgsec.mobilita@pec.minambiente.it;
- b) Per la Regione: servtre02@postacert.regione.emilia-romagna.it;
- c) Per la Città Metropolitana: cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it;
- d) Per la Provincia: provinciadimodena@cert.provincia.modena.it.

ART. 11

(Disposizioni al fine di garantire la tracciabilità finanziaria)

1. Nel rispetto della Legge n. 136/2010, recante “*Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia*”, il soggetto Referente e i soggetti Attuatori assumono l’obbligo di garantire e porre in essere ogni azione necessaria al fine di assicurare quanto previsto dall’articolo 3 della stessa Legge concernente la “*Tracciabilità dei flussi finanziari*”.
2. In particolare, ai sensi dell’articolo 3 della Legge n. 136/2010, i soggetti sopra citati sono tenuti a:
 - a) Indicare, sulla documentazione contabile relativa a transazioni poste in essere a seguito dell’Accordo, il Codice Identificativo di Gara (CIG) e il Codice Unico di Progetto (CUP);
 - b) Inserire in ciascun contratto sottoscritto con subappaltatori e subcontraenti, a pena di nullità assoluta, un’apposita clausola con la quale ciascuno di essi assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla Legge 136/2010.
3. L’eventuale mancata osservanza delle disposizioni di cui ai commi precedenti comporta l’applicazione delle sanzioni previste dall’articolo 6 della Legge 136/2010.

Articolo 12

(Disposizioni generali e finali)

1. Il presente Accordo è vincolante per i soggetti sottoscrittori e rimane in vigore sino a dodici mesi successivi alla realizzazione dell’intervento previsto nell’Allegato 1. L’Accordo può essere modificato o integrato per concorde volontà dei sottoscrittori e/o per l’intervento di fattori esterni legati al riordino istituzionale in atto.
2. Le eventuali controversie che dovessero insorgere in ordine al rispetto delle disposizioni del presente Accordo, qualora non possano essere composte in via amichevole o tramite l’intervento del collegio previsto dal settimo comma dell’articolo 34 del Decreto Legislativo 267/2000, sono devolute alla cognizione di un collegio arbitrale composto da tre membri designati rispettivamente dalla Direzione, dagli altri Enti firmatari e il terzo di comune accordo. In mancanza di accordo tra le Parti e anche in difetto della designazione, la cognizione è devoluta al Foro di Roma.
3. Le Parti procederanno alla sottoscrizione dell’Accordo mediante firma digitale a norma del Decreto Legislativo 179/2012 convertito nella Legge 221/2012.

***Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per il Clima e l'Energia***

Regione Emilia Romagna

Città Metropolitana di Bologna

Provincia di Modena

Bologna, lì

Allegato 1

All'Accordo di Programma tra la Direzione Clima ed Energia del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione Emilia Romagna, la Città Metropolitana di Bologna e la Provincia di Modena per la realizzazione degli interventi di cui dall'articolo 5 comma 3 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 volti a recuperare e riqualificare a uso ciclo-pedonale il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona.

Relazione illustrativa delle attività da realizzare

Inquadramento generale del progetto di recupero e riqualificazione

Il percorso oggetto delle attività di recupero e riqualificazione è parte del più lungo tracciato ferroviario Bologna-Verona, si trova in Emilia Romagna e ricade all'interno della Provincia di Modena e della Città metropolitana di Bologna. Con una lunghezza di circa 47 km, il percorso attraversa n. 9 comuni, Anzola dell'Emilia, Calderara di Reno, Camposanto, Crevalcore, Mirandola, Sala Bolognese, San Felice sul Panaro, San Giovanni in Persiceto e Sant'Agata Bolognese, interessando complessivamente un bacino di oltre 100.000 abitanti, e rientra nel percorso n. 7 della rete europea EUROVELO.

Gli itinerari ciclabili europei EUROVELO sono stati elaborati negli anni passati dall'European Cyclists' Federation (ECF), di cui fanno parte diversi membri europei - per l'Italia la FIAB. Complessivamente, la rete EUROVELO consta di n. 12 itinerari, per una lunghezza complessiva di 70.000 km, di cui 6.600 in Italia.

Il nostro Paese è attraversato da n. 3 itinerari: EUROVELO 5, Via Romea Francigena, da Londra a Brindisi, lunga 3.900 km; EUROVELO 7, Middle Europe Route, da Capo Nord a Malta, lunga 6.000 km; EUROVELO 8, Mediterranean Route, da Cadice ad Atene, lunga 5.388 km.

Per l'Italia il responsabile dei percorsi EV è la FIAB che ha elaborato il progetto chiamato BICITALIA, in coerenza con la proposta di "Rete nazionale di percorribilità ciclistica" prevista dalla delibera CIPE n. 54 del febbraio 2001. Nella proposta si prevedono complessivamente circa 16.500 km di rete ciclabile nazionale suddivisi in n. 15 itinerari principali di cui il n. 1 è la cosiddetta Ciclovía del Sole (3.000 km): itinerario principe che in linea di massima deve collegare tutto il paese, isole comprese, con la valenza evocativa di una grande greenway nazionale, il tracciato attraversa la Città Metropolitana di Bologna, facendo parte del tracciato EuroVelo 7 – Sun Route, e ricomprende il percorso oggetto delle attività di recupero dell'Accordo di Programma.

Il progetto di Ciclovía, oltre che con la pianificazione internazionale e nazionale, è coerente anche con quanto definito dalla Provincia di Bologna attraverso l'individuazione della rete cicloturistica provinciale contenuta nel Piano della Mobilità Ciclistica, rete poi condivisa con la Regione Emilia-Romagna nella sua carta delle Ciclovie Regionali, che per la prima volta ha riconosciuto alle vie ciclabili la stessa dignità delle altre modalità di trasporto, individuando i principali assi su cui puntare. Tra questi assi risultava, infatti, strategica la realizzazione della ER 17 - Ciclovía del Sole all'interno del territorio della Città metropolitana di Bologna e della Provincia di Modena, con un percorso.

Descrizione del progetto

La ciclovia oggetto dell'Accordo di Programma interessa il territorio della Provincia di Modena e della Città Metropolitana di Bologna e si estende dal confine regionale con la Lombardia sino alla località Osteria Nuova, nel comune di Sala Bolognese, per una lunghezza complessiva di circa 47 km, dei quali circa 16 km già usufruibili come piste ciclabili. Le interconnessioni fra i tratti esistenti saranno costituite principalmente dal rilevato ferroviario dismesso e rappresentano all'incirca altri 31 km.

Il progetto prevede, inoltre, l'interconnessione con la viabilità esistente tramite rampe, da realizzare nell'ambito del rilevato senza interessare aree esterne, abbassando progressivamente il rilevato fino a ottenere intersezioni a raso con le strade comunali, per dare continuità alla pista ciclabile.

Al fine di realizzare l'opera è necessario operare sulla sommità del sedime ferroviario, ma per rendere possibili le operazioni occorre acquisire informazioni da RFI, proprietaria del sedime, in merito all'avvenuta indagine sulla presenza di ordigni bellici ed eventuale bonifica delle aree e alla valutazione e ricerca della presenza di eventuali sostanze inquinanti nella parte sommitale del terreno del rilevato ferroviario.

Per la definizione degli standard progettuali, si prevede l'applicazione di quanto riportato nel D.M. n° 557 del 30 novembre 1999, recante "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili", e nel "European Certification Standard Manual", che contiene la definizione degli standard europei per la certificazione delle ciclovie EUROVELO.

Gli standard progettuali considerati per le tratte di progetto solo essenzialmente i seguenti:

1. Larghezza minima della pista ciclabile a doppio senso di marcia: 2,50 m
2. Pendenza longitudinale delle singole livellette: inferiore al 5%
3. Pendenza longitudinale su base chilometrica: inferiore al 2%
4. Raggio di curvatura planimetrico: non inferiore a 5,00 m misurato dal ciglio interno
5. Raggio di curvatura planimetrico in punti singolari: non inferiore a 3,00 m misurato dal ciglio interno
6. Barriere protettive laterali: non inferiori a 1,50 m di altezza
7. Velocità di percorrenza: 25 km/h

Per quanto riguarda gli altri standard geometrico-funzionali, questi saranno definiti in base alle caratteristiche del territorio e alla disponibilità di risorse finanziarie e saranno determinati puntualmente in fase di progettazione, in modo da garantire a ogni tratta il livello di servizio massimo raggiungibile e comunque adeguato alle sue funzionalità.

Sarà inoltre verificata la possibilità di attivare una convenzione con l'Università degli Studi di Bologna – dipartimento DICAM – per lo studio in loco di alcune soluzioni di sovrastrutture ciclabili, al fine di sperimentare e individuare la scelta dei pacchetti più idonei all'utilizzo della ciclovia, in termini non solo di portanza e resistenza ma anche di sicurezza, durevolezza e sostenibilità.

Tracciato della ciclovia

Spostandosi da nord verso sud, il tracciato parte dal confine tra la Provincia di Modena e Mantova, nei pressi di Poggio Rusco, e interessa il territorio modenese per 19 km.

Il primo tratto quindi connette la frazione mirandolese di Quarantoli alla stazione di Mirandola, mantenendosi sul tracciato dismesso della ferrovia per 6,9 km, a ovest dell'attuale linea ferroviaria Bologna – Verona.

Dalla stazione di Mirandola si prosegue per altri circa 5 km verso sud sempre seguendo il vecchio tracciato ferroviario, superando il Canale Diversivo Burana, fino a via Lollia, dove si prosegue in direzione San Felice sul Panaro lungo una strada comunale a basso traffico. All'altezza di via Canalino si imbecca la pista ciclabile esistente, in fregio all'attuale linea ferroviaria, fino al sottopasso ciclabile di San Felice sul Panaro. Questa tratta è funzionale anche ai collegamenti tra i comuni di Mirandola e San Felice e le loro frazioni (San Biagio e Mortizzuolo).

Si prosegue all'interno del centro storico pedonalizzato di San Felice sul Panaro e, attraverso un percorso ciclabile in corsia riservata e sede propria, si arriva alla stazione ferroviaria.

Una volta giunti alla stazione, si prosegue su strade comunali a basso traffico fino a riconnettersi al vecchio tracciato ferroviario dismesso, ed est dell'attuale linea ferroviaria. Da qui si prosegue in linea retta verso la stazione di Camposanto, che dista circa 5,2 km.

Giunti alla stazione ferroviaria di Camposanto è possibile collegarsi, tramite attraversamento ciclopeditone semaforizzato a chiamata, alla rete ciclabile esistente sull'argine sinistro del fiume Panaro. Attraversando il fiume Panaro, si giunge sull'argine destro in territorio della Città metropolitana di Bologna.

Il percorso ciclabile che interessa il territorio della Provincia di Modena ha quindi una lunghezza complessiva di circa 19 km, dei quali circa 2 km già usufruibili come piste ciclabili; i rimanenti 17 km, sono previsti lungo il rilevato ferroviario dismesso, per collegare i tratti esistenti e già utilizzabili.

Superato il fiume Panaro si entra nel territorio della Città metropolitana di Bologna, rimanendo a est dell'attuale linea ferroviaria. Si rimane sul rilevato per circa 2 km fino a via Bottazzo, dove si intercetta la viabilità locale e si supera l'abitato di Bolognina.

Dopo la località Bolognina il percorso riprende per 1,8 km sul rilevato dismesso fino a via Fornace, e prosegue per oltre 5 km su viabilità comunale a basso traffico fino a Crevalcore, collegando anche alcune frazioni al loro Comune.

All'interno del Comune viene utilizzata la rete ciclabile esistente, attrezzata anche per il sottopasso della linea ferroviaria Bologna – Verona. Da via Guisa inizia un altro lungo tratto in rilevato di circa 6 km, che supera la località Piolino, nel territorio di San Giovanni in Persiceto, dopo aver interessato anche quello di Sant'Agata Bolognese, costeggiando il canale di Valbona.

Successivamente, tramite piste ciclabili in sede propria o corsia riservata e strade a bassa intensità di traffico, si giunge a San Giovanni in Persiceto, lambendo la stazione ferroviaria. Il passaggio all'interno del comune (circa 6 km) è assicurato in prevalenza dall'utilizzo della sua rete ciclabile che si estende quasi capillarmente all'interno dell'abitato.

Superato l'abitato, si prosegue verso la località Postrino a San Giacomo del Martignone utilizzando ancora piste ciclabili e strade a basso traffico. A San Giacomo del Martignone (precisamente in corrispondenza di via Mascellaro), il percorso ritorna sul rilevato, sempre a est dell'attuale linea ferroviaria, e vi resta per oltre 4 km fino a Osteria Nuova, dove si scende dal rilevato e si giunge alla stazione ferroviaria.

Il percorso ciclabile che interessa il territorio della Provincia di Bologna ha quindi una lunghezza complessiva di circa 27 km, dei quali circa 6,5 km su piste ciclabili, 6 km su strade comunali a basso traffico o lungo la viabilità minore e i rimanenti 14,5 km, sono previsti lungo il rilevato ferroviario dismesso.

Il progetto prevede l'interconnessione con la viabilità locale esistente tramite rampe, da realizzare nell'ambito del rilevato senza interessare aree esterne, abbassandolo progressivamente fino a ottenere un'intersezione a raso con le strade comunali, per dare continuità alla pista ciclabile. In linea di massima sono previste n. 7 rampe di raccordo nel modenese e n. 8 nel bolognese.

L'opera sarà completata da una recinzione di sicurezza in rete metallica estesa adeguatamente in corrispondenza delle spalle.

Per quanto riguarda invece il ponte sul torrente Lavino, per il quale si mantengono le esistenti rotaie, si è ipotizzato di posare un grigliato autoportante dimensionato per un carico non inferiore a 600 kg/m^2 , che permette quindi anche il transito di un mezzo di soccorso, posato sulle rotaie e su ulteriori appoggi alle estremità, come indicato nella seguente rappresentazione.

Le protezioni laterali, ove sono presenti le opere d'arte, si ipotizzano in pannelli prefabbricati di rete metallica rigida verniciata a polvere, con maglie rettangolari e con altezza di $1,50 \div 2,00 \text{ m}$, collocata tra paletti in acciaio; ciò è fatto limitatamente alla larghezza minima necessaria alla pista ciclabile nel tratto interessato da queste protezioni.

In merito al pacchetto tipo della sovrastruttura e pavimentazione del rilevato, l'intento è quello di perseguire l'impiego di materiali di recupero, in ossequio alle disposizioni di cui al Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio dell'8 maggio 2003, n. 203, recante *“Norme affinché gli uffici pubblici e le società a prevalente capitale pubblico coprano il fabbisogno annuale di manufatti e beni con una quota di prodotti ottenuti da materiale riciclato nella misura non inferiore al 30% del fabbisogno medesimo”*; saranno, tuttavia, sperimentate altre soluzioni, in collaborazione con l'Università degli studi di Bologna.

Il progetto sarà redatto tenendo conto dell'andamento naturale del terreno, con l'intento di limitare gli scavi, al fine di garantire una profondità massima di 30 cm anche livellando precedentemente le aree più depresse, di compensare la movimentazione dei materiali terrosi al fine di limitarne l'apporto dall'esterno, di minimizzare l'allontanamento in discarica dei terreni che non possono essere utilizzati per le sistemazioni laterali della pista, di realizzare il piano viabile della pista a una quota non superiore ai 15 cm dall'attuale quota del rilevato e di avere una fondazione che consenta il passaggio di autoveicoli di servizio leggeri per le operazioni di manutenzione ordinaria.

In tutto il resto del tracciato al di fuori della larghezza della pista si lascerà crescere spontaneamente la vegetazione arbustiva in modo che crei una protezione laterale e nel tempo possa anche proteggere dall'irraggiamento solare.

Peculiarità del tracciato

Grande peculiarità della Ciclovia è la possibilità di effettuare vari tipi d'interscambio modale, in numerosi punti lungo il tracciato, soprattutto con il servizio ferroviario.

Il tracciato, infatti, corre parallelamente alla linea ferroviaria Bologna – Verona e, lasciando il rilevato dismesso in prossimità dei centri abitati, è connesso tramite piste ciclabili e viabilità ordinaria a basso traffico alle stazioni ferroviarie che intercetta.

Si tratta di n. 6 stazioni servite dal Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) bolognese lungo la linea S3 Bologna – Poggio Rusco: Mirandola, S. Felice sul Panaro, Camposanto, Crevalcore, S. Giovanni in Persiceto e Osteria Nuova.

Tutte le stazioni, ad eccezione di Camposanto, sono servite sia dal sistema ferroviario metropolitano che da quello regionale; inoltre nelle stazioni di S. Felice sul Panaro,

Crevalcore, S. Giovanni e Osteria Nuova è possibile effettuare l'interscambio con le principali linee di bus extraurbane che servono il territorio.

In tutte le stazioni inoltre sono presenti dotazioni per biciclette (parcheggi coperti, rastrelliere, rampe, ecc.); il servizio di bike sharing elettrico "MiMuovo in bici elettrico" è disponibile nelle stazioni di Crevalcore e S. Giovanni.

La linea è percorsa giornalmente da n. 34 coppie di treni da e per Poggio Rusco/Verona con una frequenza di n. 2 coppie di corse all'ora, quasi tutte con servizio di trasporto bici al seguito.

Ulteriore pregio della ciclovìa è l'interconnessione con altri tracciati cicloturistici di valenza europea, nazionale e regionale e con vie di pellegrinaggio.

In particolare a nord si ha la connessione con il percorso della Ciclovìa del Sole (EUROVELO 7) e con la ciclovìa Ven-To (EUROVELO 8) che collega Venezia a Torino. Sia nel territorio bolognese che modenese sono presenti inoltre numerosi itinerari di valenza regionale che intersecano il tracciato: la ciclovìa del Panaro, la ciclovìa del Secchia, la ciclovìa Emilia ecc. Tra i principali cammini religiosi, la Via Romea Strata, la Via Romea Nonantolana e il Cammino di S. Antonio.

Attività di comunicazione e informazione

Durante la fase di progettazione saranno consultati i principali attori, istituzionali e non, coinvolti dal progetto, oltre ai soggetti portatori di competenze specifiche, in modo da garantire la più ampia partecipazione e condivisione possibile.

Successivamente, saranno individuati i cosiddetti "utenti obiettivo", valutandone esigenze e aspettative, cui farà seguito l'individuazione degli strumenti di comunicazione da utilizzare e dei messaggi da veicolare. Il Piano di comunicazione si focalizzerà su un "brand" e un'immagine coordinata (logo, colori, concept) che connoti tutte le iniziative/prodotti che si riferiscono alla Ciclovìa.

Costi

Le risorse destinate alle attività di recupero e riqualificazione del tratto ferroviario dismesso Bologna-Verona sono ripartite secondo le percentuali della sotto riportata tabella. Tale ripartizione, tuttavia, potrà essere oggetto di revisione in sede di predisposizione e approvazione del P.O.D.

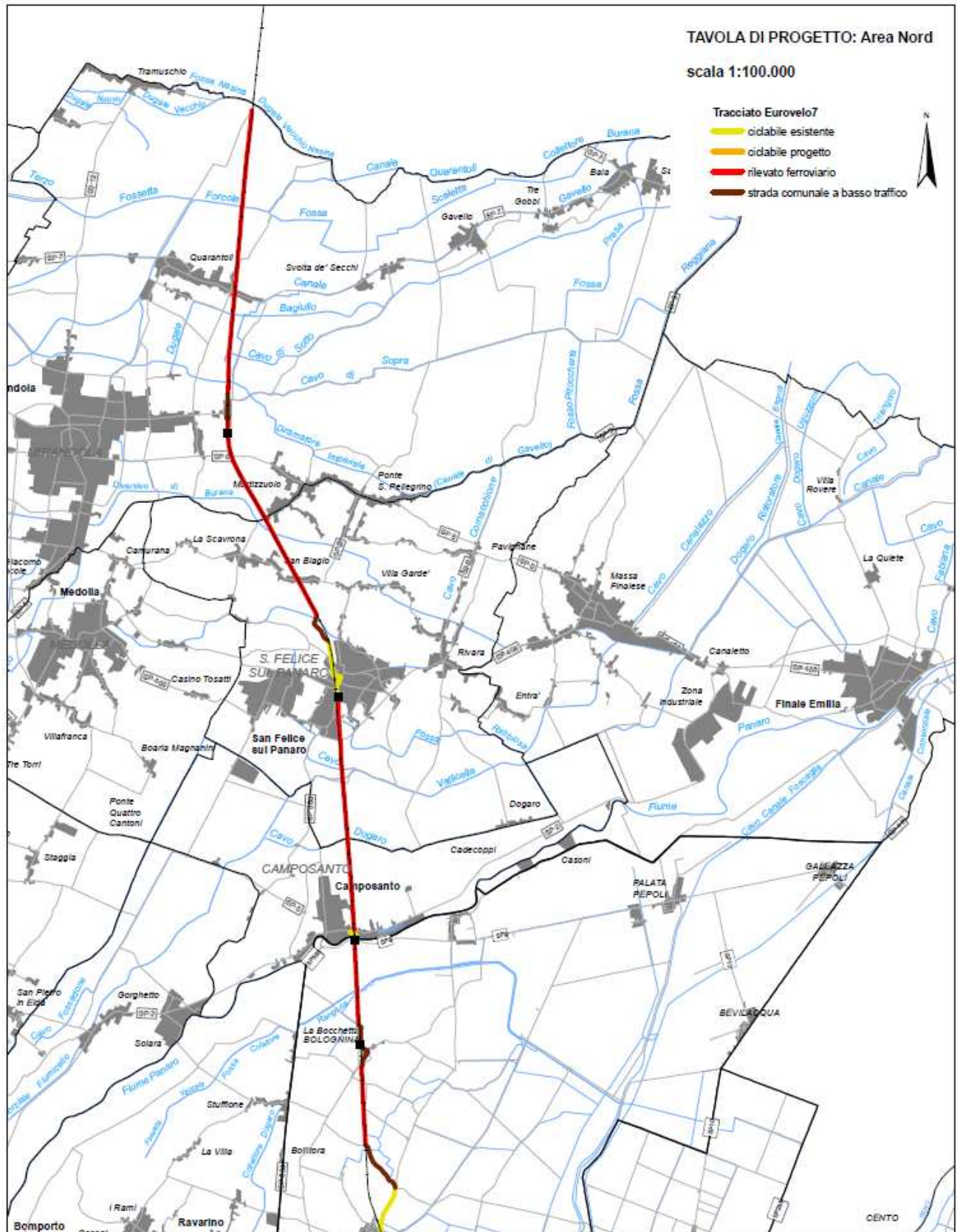
Attività	Percentuale delle risorse
Lavori	65%
Somme a disposizione	25%
IVA sui lavori	10%

Tracciato del percorso ferroviario dismesso Bologna-Verona

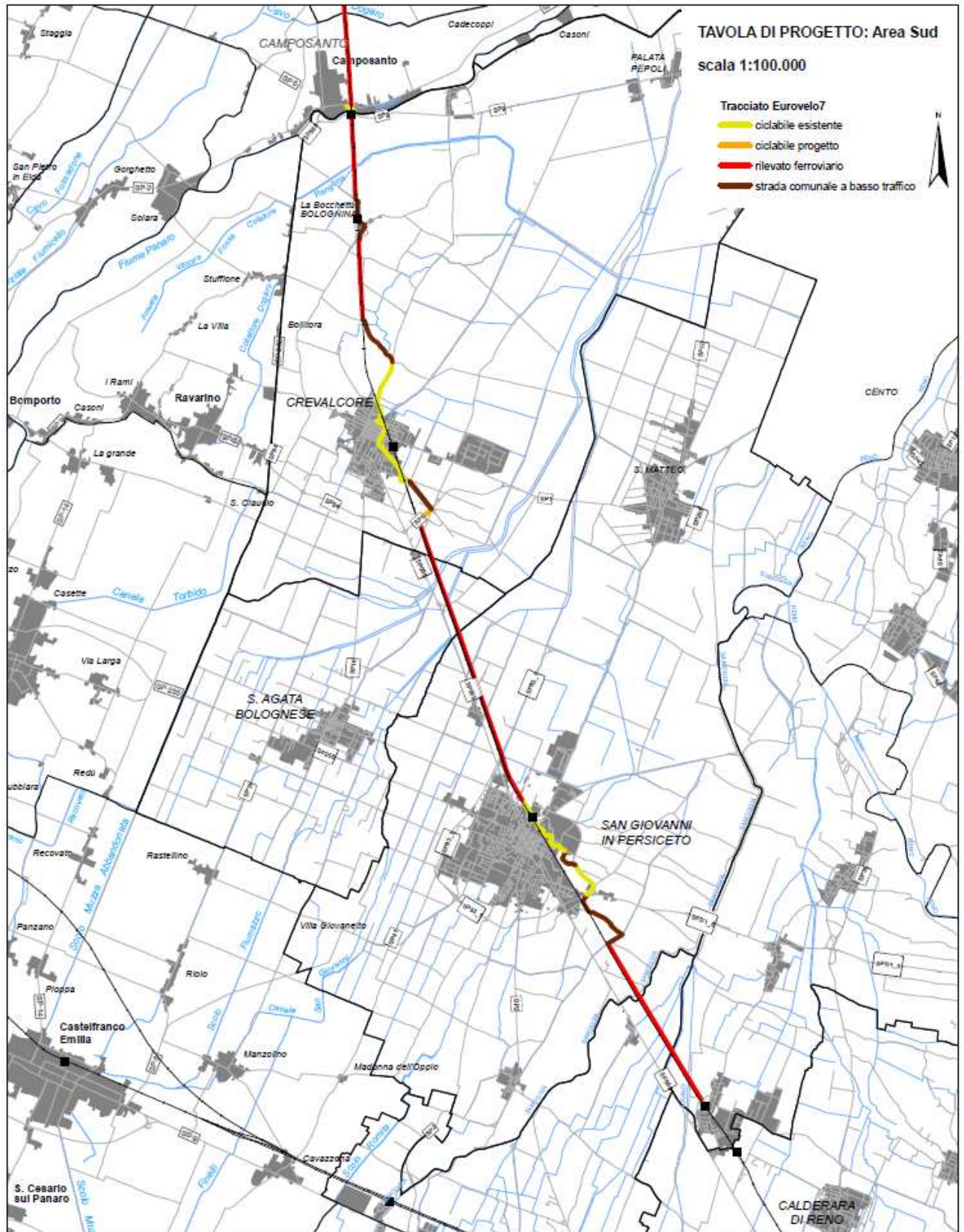
Di seguito, il tratto del tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona oggetto delle attività di recupero e riqualificazione previste dall'Accordo di Programma.

Accordo di Programma per il recupero e la riqualificazione a uso ciclo-pedonale
del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona

Accordo di Programma per il recupero e la riqualificazione a uso ciclo-pedonale
del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona



Accordo di Programma per il recupero e la riqualificazione a uso ciclo-pedonale
del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona



Allegato 2

All'Accordo di Programma tra la Direzione Clima ed Energia del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione Emilia Romagna, la Città Metropolitana di Bologna e la Provincia di Modena per la realizzazione degli interventi di cui dall'articolo 5 comma 3 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 volti a recuperare e riqualificare ad uso ciclo-pedonale il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona.

Piano Operativo di Dettaglio (P.O.D.) (articolo 5 comma 1 dell'Accordo di Programma)

Accordo di Programma per il recupero e la riqualificazione a uso ciclo-pedonale
del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona

Titolo del progetto	
<i>Costo complessivo del progetto</i>	
<i>Quota del costo a carico del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare</i>	
<i>Quota del costo a carico di altri Soggetti</i>	
<i>Decreto Direttoriale di approvazione dell’Accordo di Programma</i>	
<i>Settore Regionale di appartenenza del Responsabile del progetto</i>	
Responsabile del progetto	
<i>Nome e Cognome</i>	<i>email</i>
Referente tecnico operativo	
<i>Nome e Cognome</i>	<i>email</i>

Enti coinvolti
<i>Enti coinvolti nella realizzazione delle attività</i>
1.
2.
3.
4.
5.

Voci di costo	Importo
<i>A.1 Lavori</i>	
<i>A.2 Oneri della sicurezza</i>	
<i>B Somme a disposizione dell’amministrazione</i>	

Accordo di Programma per il recupero e la riqualificazione a uso ciclo-pedonale
del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona

<i>lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura</i>	
<i>rilievi, accertamenti e indagini</i>	
<i>allacciamenti ai pubblici servizi</i>	
<i>imprevisti</i>	
<i>acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi</i>	
<i>accantonamenti</i>	
<i>assicurazioni, progettazione, attività preliminari, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, conferenze di servizi, direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione</i>	
<i>attività tecnico-amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e validazione</i>	
<i>commissioni giudicatrici</i>	
<i>pubblicità e comunicazione</i>	
<i>accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche, collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici</i>	
<i>C.1 I.V.A. sui lavori</i>	
<i>C.2 I.V.A. su altre voci</i>	
<i>Totale</i>	

Ulteriori Enti Locali interessati
<i>Ulteriori Enti Locali il cui territorio è interessato dalla realizzazione delle attività</i>
1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.

Accordo di Programma per il recupero e la riqualificazione a uso ciclo-pedonale
del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona

Partner di progetto

Soggetti che stipulano gare o acquistano beni e servizi in virtù di Accordi o Intese con la Regione o con gli ulteriori Enti coinvolti

1.

2.

3.

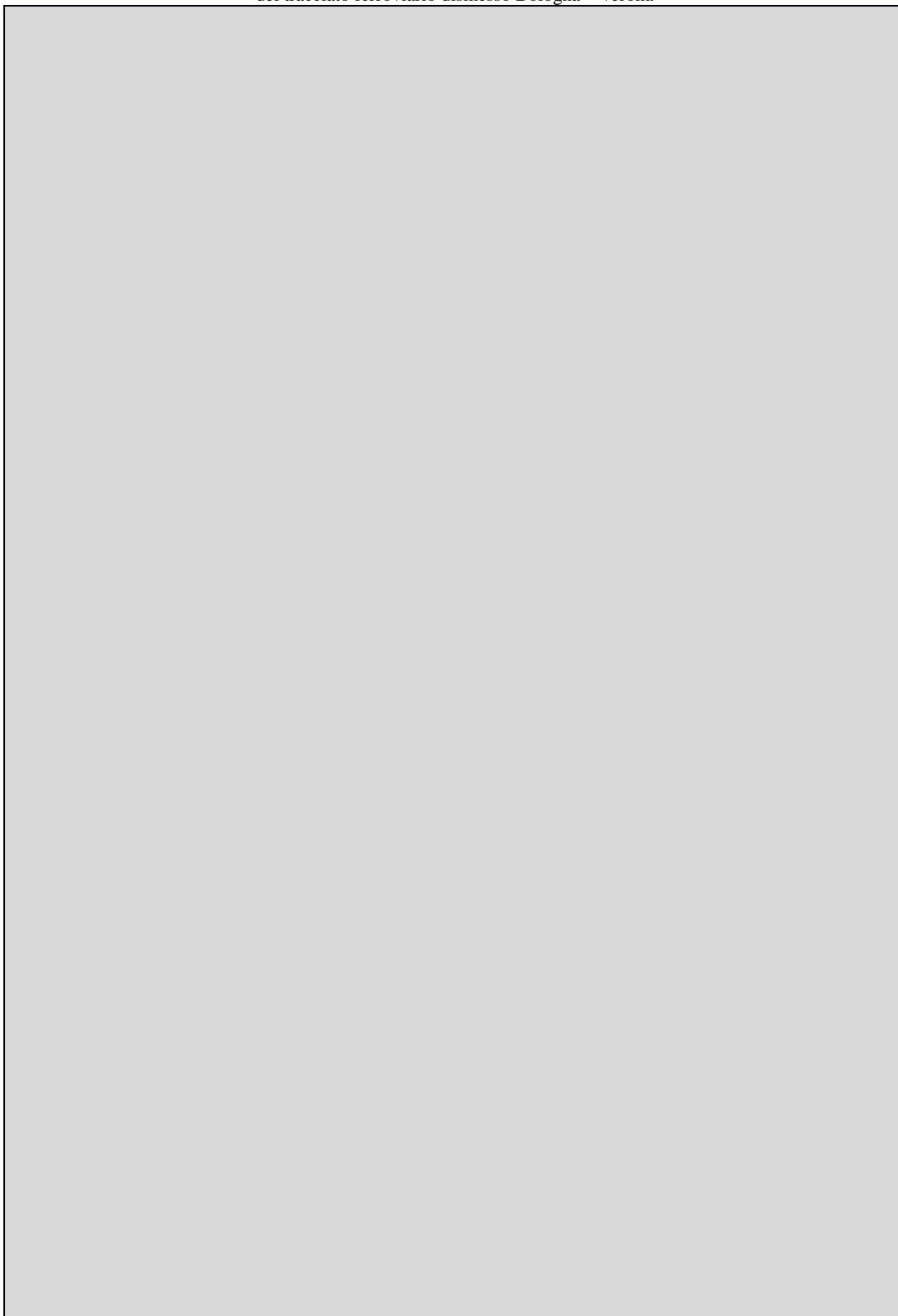
4.

5.

Attività da svolgere

Descrizione delle attività previste dal progetto, incluse attività di comunicazione e monitoraggio

Accordo di Programma per il recupero e la riqualificazione a uso ciclo-pedonale
del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona



Allegato 3

All'Accordo di Programma tra la Direzione Clima ed Energia del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione Emilia Romagna, la Città Metropolitana di Bologna e la Provincia di Modena per la realizzazione degli interventi di cui dall'articolo 5 comma 3 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 volti a recuperare e riqualificare ad uso ciclo-pedonale il vecchio tracciato ferroviario dismesso Bologna-Verona.

Modulo di rendicontazione (articolo 6 comma 1 dell'Accordo di Programma)

Accordo di Programma per il recupero e la riqualificazione a uso ciclo-pedonale
del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona

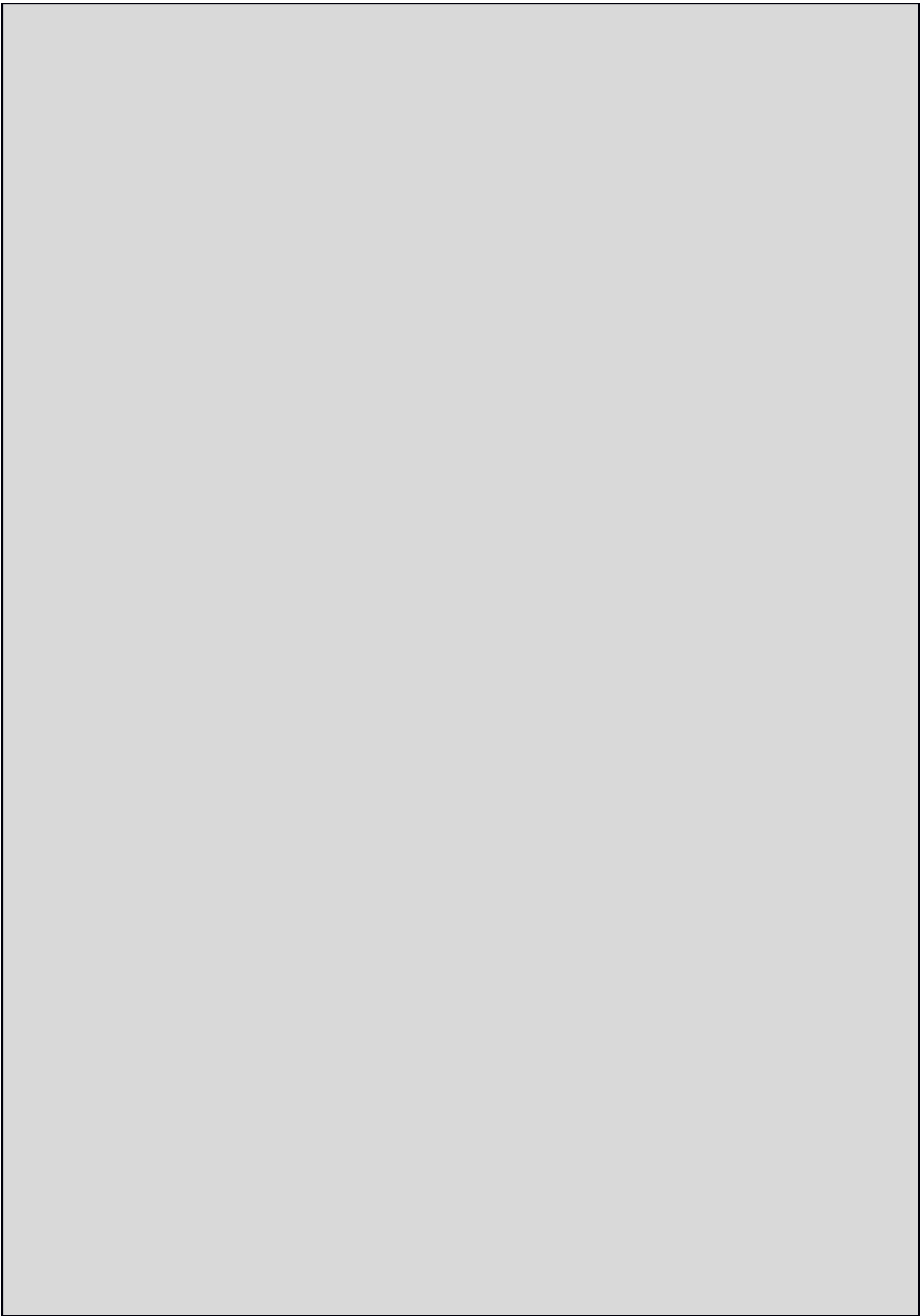
Titolo del progetto	
Costo complessivo del progetto	
Data a cui è aggiornata la rendicontazione	
Percentuale di realizzazione delle attività	
Settore Regionale di appartenenza del Responsabile del progetto	
Responsabile del progetto: nome, cognome, email, recapito telefonico	
<i>Nome e Cognome</i>	<i>email</i>
Referente tecnico operativo	
<i>Nome e Cognome</i>	<i>email</i>

Accordo di Programma per il recupero e la riqualificazione a uso ciclo-pedonale
del tracciato ferroviario dismesso Bologna – Verona

Descrizione delle attività svolte

Attività del progetto svolte alla data di rendicontazione, con evidenza di quelle svolte nel semestre di riferimento, con documentazione allegata - a titolo esemplificativo - : certificati pagamento, fatture, documentazione fotografica,

A large, empty rectangular area with a light grey background, intended for the submission of project activity documentation as specified in the text above.





Provincia
di Modena

Verbale n. 76 del 19/09/2016

Oggetto: APPROVAZIONE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELL'AMBIENTE, LA REGIONE EMILIA ROMAGNA, LA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA E LA PROVINCIA DI MODENA PER IL RECUPERO E LA RIQUALIFICAZIONE AD USO CICLOPEDONALE DEL TRACCIATO FERROVIARIO DISMESSO BOLOGNA - VERONA.

Pagina 1 di 1

CONSIGLIO PROVINCIALE

La delibera di Consiglio n. 76 del 19/09/2016 è pubblicata all'Albo Pretorio di questa Provincia, per quindici giorni consecutivi, a decorrere dalla data sotto indicata.

Modena, 26/09/2016

L'incaricato alla pubblicazione
VACCARI NICOLETTA

Originale firmato digitalmente



Provincia
di Modena

Verbale n. 76 del 19/09/2016

Oggetto: APPROVAZIONE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELL'AMBIENTE, LA REGIONE EMILIA ROMAGNA, LA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA E LA PROVINCIA DI MODENA PER IL RECUPERO E LA RIQUALIFICAZIONE AD USO CICLOPEDONALE DEL TRACCIATO FERROVIARIO DISMESSO BOLOGNA - VERONA.

Pagina 1 di 1

CONSIGLIO PROVINCIALE

La delibera di Consiglio n. 76 del 19/09/2016 è divenuta esecutiva in data 06/10/2016

IL SEGRETARIO GENERALE
DI MATTEO MARIA

Originale firmato digitalmente