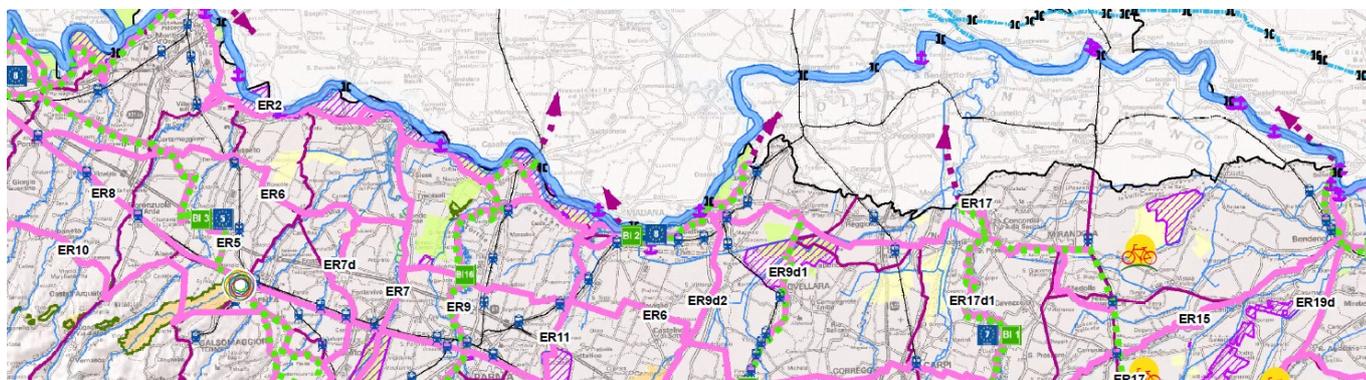


allegato 1) alla Deliberazione del

Protocollo d'intesa avente ad oggetto la realizzazione di uno Studio di fattibilità tecnico economica per l'opera denominata
CICLOVIA "OVEST-EST"
che ATTRAVERSA I TERRITORI COLPITI DAL SISMA DEL 2012: ALTO FERRARESE, BASSA MODENESE, BASSA REGGIANA, DA /FERRARA/BONDENO A BRESCELLO/GUALTIERI



Premesso che :

- la mobilità ciclistica, modalità di spostamento ecosostenibile, costituisce uno degli elementi caratterizzanti lo sviluppo turistico sia delle zone interne, di minore attrattività per il turismo di massa, sia delle aree di maggiore interesse storico-culturale, attraverso la valorizzazione delle identità, delle eccellenze dei territori;
- la creazione di un sistema di ciclovie turistiche, nel contesto nazionale, può rappresentare un ulteriore elemento di sviluppo e valorizzazione turistica del nostro Paese, soprattutto se tale sistema risulta interconnesso con le altre modalità di trasporto;
- la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche deve tendere ad una rete di direttrici principali ed un insieme di itinerari cicloturistici extraurbani interconnessi con le reti ciclabili in ambito urbano;
- la promozione del patrimonio storico-artistico può essere perseguita anche con la messa a punto di nuove strategie di crescita sostenibile che valorizzano le peculiarità caratterizzanti il tessuto dei differenti territori e che sono in grado di innescare processi di miglioramento economico generando opportunità di crescita diffusa e durevole nel tempo, in armonia con il paesaggio e l'ambiente;
- lo sviluppo ecosostenibile del territorio è anche direttamente connesso alla rivalutazione e all'insediamento di imprese locali, di piccola e media dimensione, che traggono dal contesto agricolo, dalle tradizioni enogastronomiche, dal patrimonio storico-culturale e ambientale gli elementi a base del loro radicamento e della loro stabilità nel tempo;
- tale sviluppo può essere perseguito attraverso la promozione dell'imprenditorialità turistica e la crescita di un settore produttivo strategico per la ripresa economica, nonché assicurando la competitività dell'offerta turistico-culturale italiana con azioni congiunte mirate alla valorizzazione del paesaggio e del patrimonio storico-artistico e ambientale anche delle aree interne del Paese;

Premesso inoltre che a livello nazionale:

- la legge 11 gennaio 2018, n. 2 prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sia approvato il Piano generale della mobilità ciclistica, parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica, adottato in coerenza con il sistema nazionale delle ciclovie turistiche di cui all'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208;
- tale priorità risulta confermata negli atti di indirizzo, come nell'atto dirigenziale ministeriale n.373 del 2018, in cui fra le priorità politiche in tema di "incremento di efficienza del sistema dei trasporti" viene ricompresa la "prosecuzione delle attività per la promozione e realizzazione di progetti diretti a creare un sistema di ciclovie turistiche nazionali, di ciclostazioni, nonché per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina";
- in tale contesto l'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 e successive modificazioni e integrazioni ha previsto uno stanziamento di specifiche risorse alle regioni coinvolte per gli interventi finalizzati allo sviluppo della mobilità

ciclistica ed in particolare per la progettazione e la realizzazione di un Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche -SNCT, con la priorità a una decina di percorsi che nel nostro territorio regionale riguardano tre Ciclovie: la "**Ciclovie del Sole**" da **Verona a Firenze** (con Ente capofila la regione Emilia-Romagna, facente parte della Rete ciclabile europea denominata EuroVelo -EV7), la "**Ciclovie del VenTo**" da **Venezia a Torino** (con la Regione Lombardia ente capofila-EuroVelo -EV8) e la "**Ciclovie Adriatica**" da **Brindisi a Trieste** (con la Regione Marche capofila);

- il Decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e il Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo del 29 novembre 2018 n.517, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 22 gennaio 2019, n. 18, ha definito le nuove modalità di realizzazione dei progetti e degli interventi, nonché il piano di riparto e le modalità di erogazione delle risorse, stanziare con la legge di cui sopra;

Premesso infine che nel contesto sopradescritto:

- queste azioni vengono rafforzate da quanto previsto in termini di strategie e priorità, dalla nuova Legge n. 2 dell'11 gennaio 2018 (in vigore dal 15 febbraio 2018) inerente: "*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità turistica*". In essa vengono ribadite le priorità sopracitate e sono previsti inoltre diversi livelli territoriali di pianificazione da armonizzare nel corso del tempo (Piano Nazionale della Mobilità Ciclistica in corso di elaborazione, Piano regionale della Rete Ciclabile, Biciplan comunale...);

- In questo contesto dal 2020 sono previste specifiche ulteriori risorse statali per la realizzazione di interventi compresi prioritariamente nella pianificazione ciclabile ai diversi livelli;

- Si rileva ancora che l'articolo 3 della sopracitata Legge n. 2 del 11 gennaio 2018 prevede che "*(...) le Regioni, nell'ambito delle proprie competenze (...) predispongono e approvano con cadenza triennale, in coerenza con il piano regionale dei trasporti e della logistica e con il Piano nazionale della mobilità ciclistica, il piano regionale della mobilità ciclistica. Il piano regionale della mobilità ciclistica individua gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale e per conseguire le altre finalità della presente legge*".

- In sede di prima applicazione, agendo anche per l'omogeneizzazione dei vari strumenti individuati, il piano di settore (PRIT) svolge le funzioni del previsto Piano regionale della mobilità ciclistica.

Premesso inoltre che a livello regionale:

- Come soprarichiamato per il nostro territorio, le Regioni territorialmente interessate dalle ciclovie hanno previsto nell'ambito dei propri strumenti di pianificazione e di programmazione la priorità di questi percorsi in coerenza con la rete ciclabile europea denominata EuroVelo e quella nazionale denominata Bicitalia;

- in particolare la Regione Emilia-Romagna con la Legge regionale n.10/2017: "*Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità*", ha

anche confermato l'impegno alla realizzazione delle ciclovie turistiche per l'incentivo dell'uso quotidiano della bicicletta, ma anche per la promozione del territorio e di individuazione della rete ciclabile regionale.

- il sistema della ciclabilità è articolato in tre elementi, ai fini del raggiungimento degli obiettivi di sviluppo e miglioramento: reti urbane ed extraurbane, reti ciclovie nazionali/regionali e loro integrazione delle reti con le infrastrutture e i servizi per l'interscambio modale bici-ferro-gomma;

- la Regione Emilia-Romagna quindi, in continuità con quanto già attuato e avviato, sta attivamente promuovendo diverse iniziative per sviluppare una mobilità sostenibile con una maggiore sicurezza per la circolazione ciclistica, per incentivare i trasferimenti casa – lavoro, casa scuola, per favorire il ciclo-turismo verso le città d'arte e le aree naturalistico-paesaggistiche della nostra regione ed in generale per favorire l'avvicinamento anche dei cittadini a scelte di mobilità consapevoli anche in funzione del miglioramento della qualità ambientale e della salute della comunità stessa. Nel corso degli ultimi 15 anni si è registrato un significativo aumento della lunghezza delle nuove piste ciclabili realizzate nelle principali aree urbane del nostro territorio, arrivata oggi ad oltre 1.500 chilometri. Sono stati censiti oltre 500 interventi/azioni per la mobilità sostenibile della nostra Regione, per un costo complessivo di oltre 210 milioni di euro, con cofinanziamento regionale di 140 milioni di euro.

- L'Assemblea legislativa ha quindi approvato in via definitiva il nuovo Prit 2025, con [Delibera di Assemblea regionale n. 59 del 23/12/2021](#) e pubblicato sul [BUR n. 379 del 31/12/2021](#).

- il tratto Luzzara - Concordia non solo è confermato ma esplicitamente classificato come Ciclovia Regionale (ER2), il cui tracciato si prolunga (e anche questo è coerente con la nostra proposta) fino a San Felice s/P. Mentre è classificata sempre come ciclovia regionale la Ciclovia del Panaro (ER15) che andrebbe da Finale Emilia a Bondeno.

Preso atto che per quanto di interesse degli Enti sottoscrittori:

- la programmazione regionale delle ciclovie inclusa nel nuovo PRIT conferma la previsione di sviluppo di ciclovie regionali che interessano il territorio oggetto del presente Protocollo: in particolare, l'ER2 Destra Po, l'ER15 Ciclovia del Panaro, oltre ovviamente al completamento dei due rami dell'ER17 Ciclovia del Sole.

- Che sulla base di tale previsione emerge l'opportunità di unire tutta l'area vasta emiliana colpita dal sisma del 2012 mediante un unico asse ciclabile che accomuni e unisca tra loro territori e comunità colpite, dall'Alto Ferrarese, alla Bassa Modenese, alla Bassa Reggiana: 100 km di ciclovia da Brescello / Gualteri a Bondeno, con immediato collegamento a Ferrara, tramite l'Eurovelo 8 VenTo.

- questa Ciclovia potrebbe contare su molti tratti già realizzati: oltre al citato tratto Ferrara-Bondeno, il tratto Finale Emilia - Massa Finalese - San Felice sul Panaro (l'ex Sefta), il tratto San Felice – Mirandola (Eurovelo 7 Ciclovia del Sole), mentre altri tratti sono prossimi alla realizzazione, come quello Mirandola - San Possidonio - Concordia (Ciclovia del Sole, secondo stralcio in progettazione avanzata).

- i tratti mancanti Luzzara – Concordia e Finale Emilia – Bondeno, sono previsti dal PRIT come ciclovie regionali da implementarsi, rispettivamente come ER2 Destra Po ed ER15 Ciclovie del Panaro.

- il tracciato unificato di Ciclovie (tracciato in allegato), da Brescello / Gualtieri a Bondeno consente di legare tra loro Eurovelo 7 ed Eurovelo 8 Vento, costituendo una variante tutta in territorio emiliano, dal Po al Po, assolutamente attrattiva per chi percorre l'Eurovelo 8.

Che tale previsione costituisce:

- ◆ intermodalità con altri sistemi di trasporto, ed in particolare con il sistema ferroviario, fluviale e marittimo;
- ◆ interconnessione con altri itinerari cicloturistici;
- ◆ valorizzazione del patrimonio storico artistico e naturalistico;
- ◆ valorizzazione del patrimonio agricolo, enogastronomico e delle tradizioni popolari;
- ◆ sviluppo di ricettività turistica ecosostenibile;

- Come soprarichiamato per il nostro territorio, le Regioni territorialmente interessate dalle ciclovie, l'Amministrazione Comunale di Bondeno ha avanzato pubblicamente e formalizzato alla Regione Emilia-Romagna la proposta di una ciclovie regionale che colleghi fra loro i territori, da Bondeno stessa almeno fino a Mirandola;

- gli strumenti di programmazione regionale e nazionale, così come lo stesso Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), attribuiscono priorità e risorse allo sviluppo e potenziamento della rete di ciclabilità, prevedendosi nella sola Regione Emilia Romagna 1000 km in più di piste ciclabili;

- siamo nel decimo anniversario del terremoto del 2012 che ha colpito questi territori che ora nella propria traiettoria di sviluppo post ricostruzione debbono certamente innestare più elementi innovativi possibili, per la valorizzazione della propria rinascita anche in termini di attrattività per il movimento crescente del cicloturismo;

- l'opportunità che si profila è quella di dotare questa area vasta colpita dal sisma del 2012 di una ciclovie di rango regionale che, con un andamento est – ovest, accomuni e unisca tra loro territori e comunità colpite, dall'Alto Ferrarese, fino alla Bassa Reggiana, passando per la Bassa Modenese;

Considerato infine che:

- Gli Enti Locali sottoscrittori, ognuno per la parte di propria competenza, intendono dare seguito alla propria pianificazione e programmazione attraverso la realizzazione delle ciclovie ai diversi livelli territoriali (regionale, provinciali e comunali) in un'ottica integrata e sinergica di valorizzazione dei rispettivi territori;

- in tale ambito i sottoscrittori ritengono necessario valutare le possibilità di ulteriore sviluppo della mobilità sostenibile attraverso la realizzazione del collegamento della ciclovie turistica dalla provincia di Ferrara, sino alla provincia di Reggio Emilia attraversando Modena, promuovendo uno studio di fattibilità/progettazione che ne evidenzii costi e benefici, per potere evidenziarne le potenzialità e pervenire ad una

valutazione della proposta;

**QUANTO SOPRA PREMESSO,
E' INTENZIONE SOTTOSCRIVERE
UN PROTOCOLLO D'INTESA TRA**

Provincia di Reggio Emilia
Provincia di Modena
Provincia di Ferrara
Unione Bassa Reggiana
Unione dei Comuni modenesi dell'area nord
Unione Pianura Reggiana
Comune di Gualtieri
Comune di Guastalla
Comune di Reggiolo
Comune di Brescello
Comune di Boretto
Comune di Luzzara
Comune di Rolo
Comune di Bondeno
Comune di San Felice sul Panaro
Comune di Mirandola
Comune di Concordia sulla Secchia
Comune di San Possidonio
Comune di Medolla
Comune di Finale Emilia
Comune di Novi di Modena
in persone dei rispettivi rappresentanti legali e /o delegati,

E QUINDI SI CONVIENE QUANTO SEGUE

**Articolo 1
(Premesse)**

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo.

**Articolo 2
(Finalità del Protocollo)**

1. Le Amministrazioni aderenti individuano le azioni, a carico delle diverse Parti, necessarie alla definizione dello studio di fattibilità tecnico economica della **CICLOVIA "OVEST-EST" CHE ATTRAVERSA I TERRITORI COLPITI DAL SISMA DEL 2012: ALTO FERRARESE, BASSA MODENESE, BASSA REGGIANA, DA FERRARA/BONDENO A BRESCELLO/GUALTIERI**
2. Lo studio di fattibilità tecnico economica è finalizzato a quantificare costi e benefici della sua possibile attuazione, per potere evidenziarne le potenzialità e pervenire ad una valutazione della proposta che consenta l'eventuale programmazione dei cronoprogrammi tecnico-amministrativi e contabili per la

progettazione successiva dell'opera e la sua concreta realizzazione;

Articolo 3

(Descrizione dell'opera oggetto di progettazione)

1. La Ciclovia oggetto del presente Protocollo attraversa i territori colpiti dal sisma 2012: ALTO FERRARESE, BASSA MODENESE, BASSA REGGIANA, DA FERRARA/BONDENO A **BRESCELLO**/GUALTIERI, in particolare:

- all'interno del percorso oggetto di progettazione deve tenersi conto dell'esistenza di tratti già realizzati, come il tratto Ferrara-Bondeno, il tratto Finale Emilia-Massa Finalese-San Felice sul Panaro (tracciato ex Sefta), il tratto San Felice sul Panaro-Medolla ed il tratto Medolla-Mirandola (ciclabile Chico Mendes);

- altri tratti sono prossimi alla realizzazione, come il tratto Mirandola-San Possidonio, Concordia (Ciclovia del Sole – 2° stralcio in progettazione avanzata);

- per quanto concerne i tratti ancora da realizzare: 1) il tratto Concordia – Luzzara/Gualtieri la sua realizzazione è prevista nel PRIT 2025 recentemente approvato come Ciclovia Regionale ER2 *Destra Po* 2) il tratto da Finale Emilia a Bondeno è previsto come Ciclovia regionale ER15 *Ciclovia del Panaro*.

2. Il tracciato dell'opera in progettazione consentirà quindi di collegare tra loro Eurovelo 7 ed Eurovelo 8, costituendo una variante assolutamente attrattiva per chi percorre l'Eurovelo 8, in questo modo posti all'incrocio delle due più importanti ciclovie nazionali, con conseguente incremento dei flussi di cicloturisti che attraverseranno il nostro territorio;

Articolo 4

(Impegni assunti dagli EE.LL. sottoscrittori - soggetto capofila)

1. Per il conseguimento delle finalità del presente Protocollo gli enti sottoscrittori nominano la Provincia di Modena quale Ente Capofila per l'affidamento dello Studio di fattibilità economica e tecnica e della relativa pianificazione del lavoro e attività da compiere per il suo buon svolgimento.

2. Le Amministrazioni aderenti si impegnano a gestire in modo coordinato e sistemico la realizzazione delle attività, assicurando le migliori condizioni di efficienza e di economicità sostenendone finanziariamente l'impegno come di seguito meglio descritto e individuando un tavolo tecnico ristretto di soggetti delegati

3. L'Ente Capofila si impegna a elaborare il cronoprogramma delle attività progettuali, proporre il quadro economico finanziario necessario agli Enti sottoscrittori del presente Protocollo e sulla base della piena condivisione che sarà assunta collegialmente, promuovere ogni forma di candidatura per reperire il relativo finanziamento;

4. Gli oneri relativi al primo livello di progettazione sono ripartiti nel seguente modo:

costo complessivo, oneri inclusi, dello studio di fattibilità ed economica ripartito :

✓ **30% in funzione dei km totali (già esistenti e da conformare ed**

allacciare al resto del percorso) per comune;

- ✓ **70% del costo residuo della progettazione da suddividere in funzione del numero di km da realizzare (opera ex novo) per i Comuni in cui l'opera viaria non esiste;**

5. Gli oneri finanziari saranno in carico ai Comuni sottoscrittori in relazione ai km di ciclovia insistente sul proprio territorio e su strade di propria pertinenza gestionale. La Provincia di Ferrara e la Provincia di Reggio Emilia e le Unioni non dovranno sostenere costi in relazione alla sottoscrizione del protocollo d'intesa confermando la propria disponibilità tecnica e amministrativa per agevolare il percorso di realizzazione dell'opera anche mediante la partecipazione ai tavoli tecnici e alle attività di promozione dell'opera.

Quanto alla Provincia di Modena quale ente capofila , non sono parimenti individuati costi di compartecipazione al progetto, confermando il supporto tecnico ed amministrativo necessario per il coordinamento delle attività degli enti locali interessati per l'affidamento e presentazione del primo livello progettuale come sopra indicato.

Articolo 5

(Documentazione relativa allo studio di fattibilità tecnico ed economica)

- 1. Lo studio relativo alla "Ciclovia regionale della MEMORIA del Sisma 2012" sarà composto dai documenti previsti dalla normativa vigente di cui al Dlgs. 50/2016, ed in particolare di quanto segue:
 - a. lo studio di fattibilità con l'analisi delle alternative progettuali;
 - b. relazioni, planimetrie, elaborati grafici con rilievo dello stato di fatto e di progetto;
 - c. stima sommaria della spesa;
 - d. relazione sulla disponibilità delle aree di intervento e loro proprietà;
 - e. Lo studio di inserimento urbanistico, di prefattibilità ambientale e studio archeologico e idrogeologico, ove strettamente necessario;
 - f. Previsione delle opere di interconnessione con le ciclovie del Sole e del Vento e altre reti infrastrutturali (ferroviarie, fermate bus, mezzi attrezzati al trasporto di biciclette) e/o itinerari turistici (ciclopedonali, cammini, zone naturali, beni culturali e storici...);
 - g. Individuazione della modalità di gestione e manutenzione della ciclovia turistica nel tempo, garantendo la piena efficienza e la sicurezza dell'infrastruttura.
 - h. Considerazioni finali di valutazione del progetto.
 - 2. Il primo livello di progettazione sarà esaminato preventivamente dal Tavolo tecnico operativo di cui al punto successivo.
- A completamento della documentazione dovrà esserci un piano di comunicazione e promozione dell'intervento, volto alla promozione della ciclovia e alla sua valorizzazione nel contesto territoriale;

Articolo 6

(Modalità operative - Tavolo tecnico)

1. Ai fini dell'attuazione del presente Protocollo sarà costituito un Tavolo Operativo, composto dai referenti comunale/provinciale e regionale degli enti sottoscrittori, ampliabile, ove necessario, eventualmente dai referenti di ulteriori Enti/Istituzioni interessati dalla realizzazione della ciclovia e, al contributo della esperti esterni proposti dalle Regioni e/o dai Ministeri.
2. E' compito del Tavolo Tecnico Operativo provvedere a condividere le procedure necessarie per rendere operativo il progetto e i suoi prodotti secondo le disposizioni indicate nel presente Protocollo;
3. I Componenti del Tavolo tecnico potranno raccordarsi con la Provincia di Modena e i Professionisti incaricati per chiedere chiarimenti o fornire elementi e suggerimenti migliorativi inerenti il tracciato proposto.
4. Il tracciato che sarà individuato in sede di primo livello di progettazione deve essere inteso quale corridoio di attraversamento salvo gli eventuali ridefinizioni tecniche in sede di progettazione successiva.
5. Per agevolare l'individuazione del corridoio nei territori di competenza, le amministrazioni comunali, in uno spirito di leale, solerte ed efficiente collaborazione sono tenute ad informare il tavolo tecnico operativo e i Professionisti in merito alle preferenze di localizzazione dell'opera sul proprio territorio, entro **possibilmente** il 15/04/2023. **Eventuali aggiornamenti e varianti richieste successivamente dai Comuni, a progettazione in corso, potrebbero dare adito a costi aggiuntivi che saranno accollati all'ente medesimo.**
6. **Gli enti sottoscrittori concordano nell'esigenza di diffondere l'idea progettuale anche attraverso la stampa.**

Articolo 7

(Impegni finanziari)

1. L'ente individuato capofila si impegnerà entro il 15/04/2023 presentare al tavolo tecnico il preventivo economico di massima relativa agli oneri finanziari necessari per la elaborazione del primo livello di progettazione, consistente nello studio di fattibilità tecnico ed economica da affidare nel rispetto delle procedure previste dalla normativa vigente.
2. **I Comuni interessati** si impegnano a riconoscere a favore dell'Ente capofila **indicativamente** entro il 15/5/2023 un importo di compartecipazione al costo complessivo (compresi oneri ed accessori) dello studio di fattibilità tecnico ed economica come sopra determinato.
3. La compartecipazione agli oneri finanziari relativi alla progettazione viene differenziata tenendo conto dell'interesse di tutti i sottoscrittori alla realizzazione progettuale dell'intero collegamento cicloviario e al collegamento dei tratti di futura progettazione con quelli già oggetto di progettazione in modo autonomo che sono oggetto di opportuno adeguamento funzionale per dare unicità al tracciato regionale.
4. L'effettiva incidenza dei costi del primo livello di progettazione saranno stabiliti in modo definitivo con la presentazione del tracciato condiviso che interessa ogni singolo territorio comunale in quanto condizionato alla opera in concreto da

realizzare all'estensione chilometrica pertinente.

5. I Comuni interessati sono tenuti a comunicare tempestivamente la preesistenza di affidamenti relativi alla progettazione del percorso cicloviario nel territorio di interesse in modo da rivalutare l'effettiva ricaduta degli oneri della progettazione che la Provincia provvederà ad affidare in forza del presente protocollo.

6. Anche nel caso di preesistente incarico, il Comune interessato partecipa ad una quota stabilita al punto 4 comma 4, nella misura del 30% tenuto conto dell'esigenza di conformare l'identità e la funzionalità dell'opera nel suo complesso.

Articolo 8

(Disposizioni finali)

1. Il presente Protocollo ha durata fino al 31/12/2024 e potrà essere modificato ed integrato per concorde volontà dei partecipanti