

ALLEGATO A:
SCHEMA TIPO DI PROTOCOLLO D'INTESA
PER L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO "BIKE TO WORK 2021".
ULTERIORE IMPULSO ALLA MOBILITA' CICLISTICA NEI 13 COMUNI CON
POPOLAZIONE >=50.000 ABITANTI PER LA QUALITA' DELL'ARIA

Tra

La **Regione Emilia-Romagna**, rappresentata da

e

Il **Comune di.../ ...**, rappresentato da

.(di seguito anche definiti congiuntamente come "**Parti**")

.....
.....

Premesso che

- la Regione Emilia-Romagna considera tra gli obiettivi prioritari il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, tenuto conto delle importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente;
- la mobilità urbana rappresenta per l'Unione Europea un fattore di crescita e occupazione, oltre che un presupposto indispensabile per una politica di sviluppo sostenibile, allo scopo di promuovere il dibattito sui grandi temi e criticità della mobilità urbana e di ricercare, in collaborazione con tutte le parti interessate, soluzioni efficaci e percorribili per lo sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile;
- in questo contesto la strategia di promozione e utilizzo sempre più esteso di veicoli a basso impatto ambientale e a ridotto consumo energetico è stata fortemente riaffermata;
- la Regione Emilia-Romagna presenta una situazione d'inquinamento atmosferico al pari di tutto il bacino padano e di diverse aree del territorio europeo che hanno avuto una forte antropizzazione dell'ambiente;
- la Regione, nel processo di pianificazione intende perseguire la finalità di integrazione dei diversi Piani Regionali quali i già approvati PAIR 2020 (Piano Aria Integrato Regionale 2020) ed il PER 2030 (Piano energetico regionale 2020) o in corso di elaborazione come il PRIT 2025.;
- gli obiettivi strategici contenuti nei piani regionali evidenziano l'importanza del riequilibrio modale, in particolare a livello locale, da perseguire attraverso azioni di incentivo del trasporto pubblico, della ciclabilità e dell'integrazione tra i mezzi di trasporto, nonché lo sviluppo di veicoli puliti a due e quattro ruote;

Viste:

- la Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;

- il Decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 “Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa”;

Viste inoltre:

- la Legge 11 gennaio 2018, n. 2 avente ad oggetto: “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”;
- la Legge Regionale 02 ottobre 1998, n. 30 avente ad oggetto: “DISCIPLINA GENERALE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE” e successive mod. & int.;
- la Legge Regionale del 05 giugno 2017, n. 10 inerente: INTERVENTI PER LA PROMOZIONE E LO SVILUPPO DEL SISTEMA REGIONALE DELLA CICLABILITÀ” e s.m.i.;

Viste infine:

- la propria deliberazione n. 2001 del 27 dicembre 2011, con la quale è stata approvata la zonizzazione del territorio e la classificazione di zone e agglomerati ai fini della valutazione della qualità dell’aria ambiente, in attuazione agli articoli 3 e 4 del D. Lgs. n. 155/2010, successivamente modificata dalla propria deliberazione n. 1998 del 23 dicembre 2013 e confermata dalla propria deliberazione n. 1135 del 08/07/2019;
- il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020) (di seguito denominato “PAIR 2020”), approvato con deliberazione dell’Assemblea legislativa n. 115 dell’11 aprile 2017;
- il “Nuovo accordo di Programma per l’adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell’aria nel bacino padano”, di seguito denominato “Accordo 2017”, sottoscritto in data 25 luglio 2017, dal Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, dalle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto;
- la sentenza del 10 novembre 2020 pronunciata dalla Corte di Giustizia dell’Unione Europea nella causa C-644/18 della Commissione europea contro la Repubblica italiana riguardante la violazione degli articoli 13 e 23 della Direttiva 2008/50/CE in materia di qualità dell’aria, di ambiente e per un’aria più pulita in Europa con riferimento specifico al materiale particolato PM10;
-
- Dato atto inoltre della situazione emergenziale creatasi da febbraio 2020, sia dal punto di vista sanitario, sia sociale, economico ed ambientale dovuta anche alla COVID-19 (acronimo di CORonaVirus Disease 2019 o malattia respiratoria acuta da SARS-CoV-2) che ha provocato e provoca ancora effetti disastrosi su tutti questi aspetti sulla vita e il lavoro delle persone nel nostro territorio, diventa sempre più necessario contrastare questa situazione con l’attuazione in fasi di misure, che ognuno nel proprio campo e con le risorse rese disponibili, creino aiuto alla collettività tutta;

Rilevato che:

- la Regione, nel processo di pianificazione intende perseguire la finalità di integrazione dei diversi Piani Regionali quali i già approvati PAIR 2020 (Piano Aria Integrato Regionale 2020) ed il PER 2030 (Piano energetico regionale 2020) o in corso di elaborazione come il PRIT 2025;
- gli obiettivi strategici contenuti nei piani regionali evidenziano l’importanza del riequilibrio modale, in particolare a livello locale, da perseguire attraverso azioni di incentivo del trasporto pubblico, della ciclabilità e dell’integrazione tra i mezzi di trasporto, nonché lo sviluppo di veicoli puliti a due e quattro ruote;
- in questa ottica la Regione ha inoltre promosso e finanziato, presso la Città Metropolitana di Bologna e i comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), finalizzati al raggiungimento anche degli obiettivi di riequilibrio modale tra le diverse modalità di spostamento in regione;

Considerato che:

- l'azione regionale per l'ulteriore sviluppo della mobilità ciclabile segue quanto dettato dalla Legge quadro regionale n.10/2017 ha l'ambizioso obiettivo di raddoppio della percentuale di spostamenti in bici e a piedi sul territorio, con media regionale da raggiungere del 20%;
- Gli investimenti complessivi negli ultimi dieci anni nel settore della mobilità e del trasporto pubblico ammontano a circa 230 milioni di euro, ossia a un contributo medio per gli investimenti di circa 23 milioni all'anno, con un aumento dei percorsi ciclistici nelle aree urbane da 1.000 km a oltre 1.650 km nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti.
- specificatamente per il triennio 2021-2023 sono stati avviati per la mobilità ciclistica, oltre 330 interventi, con contributo programmato di circa 55 Mln di Euro, su un costo complessivo previsto di circa 80 Mln di Euro, con diverse fonti di finanziamento (Bando Ciclabilità del Fondo Sviluppo e Coesione FSC 2014-2020, degli FSC 2014-2020, Fondi POR-FESR 2014-2020, Fondo Ciclovie Nazionali);
- per l'attuazione del Progetto "Bike to Work 2020" sono stati programmati 3,3 Mln di Euro complessivi destinati, sia a investimenti per piste ciclabili o acquisto mezzi, sia a spesa corrente per incentivi allo spostamento in bici dei dipendenti e sconti tariffari su servizi di bike sharing, con soggetti beneficiari i 33 comuni aderenti originariamente al Piano Aria Integrato Regionale - PAIR 2020; interventi che sono ora in corso di avanzata esecuzione (Rif. proprie Delibere nn. 484, 570 e 1355/2020 e s m. e i.);

Rilevate che:

- la propria deliberazione n. 1523 del 2 novembre 2020 che stabilisce alcune disposizioni in materia di qualità dell'aria inerenti ai settori agricoltura ed energia e proroga di un anno la validità del PAIR2020, fino al 31/12/2021;
- la propria deliberazione n. 33 del 13 gennaio 2021, che stabilisce disposizioni straordinarie in materia di tutela della qualità dell'aria;
- che con la sentenza sopracitata del 10 novembre 2020 la Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha dichiarato che la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi imposti dal combinato disposto dell'articolo 13 e dell'Allegato XI della direttiva avendo superato, nelle zone interessate dal ricorso, in maniera sistematica e continuata, dal 2008 al 2017, i valori limite giornaliero e annuale, applicabili alle concentrazioni di particelle PM10, superamento tuttora in corso; l'Regione Emilia-Romagna è coinvolta nella procedura citata per il superamento del solo valore limite giornaliero di PM10 nella zona Pianura Ovest (IT0892) e nella zona Pianura Est (IT0893);

Rilevato inoltre che:

- nel caso di specie, la Regione Emilia-Romagna è tenuta a adottare provvedimenti finalizzati all'attuazione della sentenza della Corte e al conseguimento, in tempi rapidi, del rispetto del valore limite giornaliero di PM10 posto dalla normativa comunitaria;
- per il raggiungimento del valore limite giornaliero è fondamentale che continuino a trovare completa attuazione le misure di carattere emergenziale previste dalle norme vigenti in materia di qualità dell'aria e che, ai fini dell'attuazione della sentenza, vengano adottate in tempi brevi disposizioni straordinarie per la tutela della qualità dell'aria, con potenziamento delle misure emergenziali oltre che strutturali, nelle more dell'approvazione di un nuovo Piano di qualità dell'aria;

Dato atto, infine, che ai sensi dell'art. 33 "Disposizioni finali" delle Norme Tecniche di attuazione del PAIR2020 la Giunta regionale, informata la competente Commissione assembleare, è autorizzata a adottare, con deliberazione, ulteriori misure per porre termine a procedure di infrazione comunitarie in materia di qualità dell'aria;

Rilevato che:

- in ragione delle motivazioni sopra richiamate, si è provveduto ad approvare una serie di misure straordinarie, con proprie deliberazioni n. 33 del 13/1/2021 e n. 189 del 15/02/2021;
- in tale contesto l'estensione dell'applicazione delle misure emergenziali, stabilite dalle normative regionali in materia di tutela della qualità dell'aria, previste inizialmente solo per i Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti e per i Comuni dell'agglomerato di Bologna, a tutti i Comuni delle zone Pianura Ovest (IT0892) e nella zona Pianura Est (IT0893, in totale 207 comuni della nostra Regione con una popolazione di 4mln di abitanti (il 90% di quella complessiva della Regione) e una superficie di 22.500 Km² (il 60% dell'intera superficie regionale);

Rilevato che:

-tali misure emergenziali riguardano sia interventi di risparmio energetico che di contenimento delle emissioni di sostanze inquinanti nell'aria, nonché provvedimenti di limitazione alla circolazione dei veicoli privati nelle aree urbane che coinvolgono praticamente la vita quotidiana di quasi tutti i cittadini nel nostro territorio,

-a sostegno delle iniziative individuate nei diversi settori sono stati programmati inizialmente 16,9 Mln di euro per interventi a favore della mobilità sostenibile quali, ad esempio, la sostituzione dei veicoli obsoleti nella pubblica amministrazione, il potenziamento del progetto "bike to work" e la promozione delle strade scolastiche e dei percorsi sicuri casa-scuola;

Definito quindi che in questa ottica strategica di mettere in cantiere il Progetto "Bike to Work 2021" con gli obiettivi di disincentivazione all'uso del mezzo privato e incentivazione all'uso della bicicletta, anche facilitandone l'interscambio con il sistema ferroviario con contributi per investimenti per l'attuazione di interventi di agevolazione alla circolazione stradale delle biciclette in questo particolare periodo e nel rispetto delle norme vigenti, specificatamente nelle zone territoriali definite dal PAIR 2020 Pianura Ovest (IT0892) e Pianura Est (IT0893), interessate all'infrangimento europeo sopracitata per il superamento del valore limite giornaliero di PM10, che coinvolgono 207 Comuni del nostro territorio regionale;

Dato atto quindi che ad aprile 2021 (Protocollo n. 297233 del 1-4-2021 e s.m.ei.), la Regione ha fatto richiesta di finanziamento al Ministero della Transizione Ecologica nell'ambito del: "PROGRAMMA DI FINANZIAMENTO PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DELLE REGIONI DEL BACINO PADANO (DECRETO DIRETTORIALE 412/202)" con la Proposta Progettuale Bike to Work 2021 per finanziamenti alla mobilità sostenibile ai 13 comuni con popolazione \geq 50.000 abitanti, per la realizzazione prioritariamente di percorsi ciclabili;

Rilevato che il Ministero della Transizione Ecologica -DIREZIONE GENERALE PER IL CLIMA, L'ENERGIA E L'ARIA con nota di Prot.n.2014.07.2021.0657400 ha comunicato alla Regione l'esito positivo di valutazione e la contestuale approvazione del progetto presentato riguardante la "promozione della mobilità ciclistica", ai sensi dell'art. 3 comma 2 del Decreto Direttoriale MATTM-CLEA-412 del 18-12-2020;

Tutto ciò premesso parte integrante del presente Protocollo, le Parti come sopra rappresentate convengono quanto segue:

1. Le Parti collaboreranno sul piano istituzionale e amministrativo per l'attuazione secondo le proprie competenze, del Progetto **"BIKE TO WORK 2021" PER LA MESSA IN CANTIERE DI INIZIATIVE PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE CON ULTERIORE IMPULSO ALLA MOBILITA' CICLISTICA NEI 13 COMUNI CON POPOLAZIONE \geq 50.000 ABITANTI DELLE ZONE TERRITORIALI INTERESSATE AL SUPERAMENTO DEI VALORI LIMITE DI QUALITA'**

DELL'ARIA E SPECIFICATAMENTE DEL NUMERO ANNUALE DI SUPERAMENTO DEL LIMITE GIORNALIERO DEL PARTICOLATO PM10, con gli obiettivi di disincentivazione all'uso del mezzo privato e incentivazione all'uso della bicicletta e altre modalità di trasporto non impattanti, anche facilitandone l'interscambio con il sistema ferroviario. con:

- contributi per investimenti per la realizzazione di percorsi ciclabili e/o attuazione di interventi di agevolazione alla circolazione stradale delle biciclette;
 - contributi in spesa corrente per incentivi all'utilizzo delle biciclette, prioritariamente negli spostamenti sistematici.
2. Agli EE.LL. coinvolti vengono trasferite le risorse regionali complessive di Euro 9.778.000,00 come contributo regionale per investimenti e spesa corrente e con cofinanziamento locale minimo del 30%, per ognuno dei due tipi di contributo e relativo importo di spesa prevista totale di Euro 13.968.571,43, tra loro ripartiti, come da sottostante Tabella 1, con CUP assegnato al Progetto E42C21001480001;

Tabella 1: Contributi ai 13 Comuni con popolazione >= 50.000 per il Bike to Work 2021. CUP Progetto : E42C21001480001		
COMUNE	Contributo regionale	Importo spesa totale
Faenza	341.379,45 €	487.684,93 €
Imola	393.680,84 €	562.401,20 €
Carpi	375.912,95 €	537.018,50 €
Cesena	531.819,80 €	759.742,57 €
Piacenza	516.854,86 €	738.364,09 €
Forlì	547.861,55 €	782.659,36 €
Ferrara	747.677,70 €	1.068.111,00 €
Rimini	727.980,17 €	1.039.971,67 €
Ravenna	950.392,16 €	1.357.703,09 €
Reggio nell'Emilia	861.162,29 €	1.230.231,84 €
Modena	925.950,74 €	1.322.786,77 €
Parma	1.005.305,77 €	1.436.151,10 €
Bologna	1.852.021,72 €	2.645.745,31 €
Totale	9.778.000,00 €	13.968.571,43 €

3. Gli Enti locali sottoscrittori si impegnano **all'attuazione del Progetto: "Bike to Work 2021"**, per la parte di contributo regionale e proporzionale spesa totale di propria competenza, come definita nella sopraccitata tabella 1 e secondo le modalità e i criteri stabiliti dalle normative ministeriali e regionali di riferimento e dal presente Protocollo e che ha **in Allegato la Scheda di Proposta Progettuale** redatta dell'Ente beneficiario dell'intervento da realizzare.
4. Nei comuni beneficiari del presente provvedimento sono finanziabili spese d'investimento per la realizzazione di interventi come percorsi ciclabili e/o di moderazione del traffico finalizzati

a privilegiare la circolazione delle biciclette nel rispetto delle norme vigenti e vengono finanziate incentivi all'uso della bicicletta. Il Progetto infatti prevede la concessione di contributi in conto investimenti e in spesa corrente rientranti nella casistica del Decreto Direttoriale n.412/2020, con specifico riferimento agli interventi oggetto di finanziamento di cui all'art.4, comma 1, punto c): "promozione della mobilità sostenibile, ad esempio, dando ulteriore impulso alla mobilità ciclistica ed elettrica e alla mobilità dolce".

5. In tutti i comuni beneficiari del presente provvedimento sono finanziabili (vd. Tabella sottostante N.2):
- spese d'investimento per la realizzazione di interventi come percorsi ciclabili e/o di moderazione del traffico finalizzati a privilegiare la circolazione delle biciclette, in misura dell'80% del contributo regionale totale;
 - spese correnti per incentivi all'uso della bicicletta, in misura del restante 20% del contributo regionale totale;
 - in sintesi si riporta il riparto per tipo di contributo:

Tabella 2: Contributi per investimenti e spesa corrente ai 13 Comuni con popolazione >= 50.000 per il Bike to Work 2021. CUP Progetto : E42C21001480001			
COMUNE	Contributo per investimenti	Contributo per spesa corrente	Contributo regionale totale
Faenza	273.103,56 €	68.275,89 €	341.379,45 €
Imola	314.944,67 €	78.736,17 €	393.680,84 €
Carpi	300.730,36 €	75.182,59 €	375.912,95 €
Cesena	425.455,84 €	106.363,96 €	531.819,80 €
Piacenza	413.483,89 €	103.370,97 €	516.854,86 €
Forli'	438.289,24 €	109.572,31 €	547.861,55 €
Ferrara	598.142,16 €	149.535,54 €	747.677,70 €
Rimini	582.384,14 €	145.596,03 €	727.980,17 €
Ravenna	760.313,73 €	190.078,43 €	950.392,16 €
Reggio nell'Emilia	688.929,83 €	172.232,46 €	861.162,29 €
Modena	740.760,59 €	185.190,15 €	925.950,74 €
Parma	804.244,62 €	201.061,15 €	1.005.305,77 €
Bologna	1.481.617,38 €	370.404,34 €	1.852.021,72 €
Totale	7.822.400,00 €	1.955.600,00 €	9.778.000,00 €

6. Per quanto riguarda gli investimenti sono finanziati progetti di realizzazione di percorsi ciclabili quali:
- Piste ciclabili, in ambito urbano ed extraurbano;
 - Interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale in ambito urbano finalizzati a garantire la sicurezza e incentivare la circolazione delle biciclette, nel rispetto delle norme vigenti, quali ad esempio:
 - o corsie ciclabili;
 - o casa avanzata, con linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli;
 - o bike lane come parte della ordinaria corsia veicolare ad uso promiscuo, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, con destinazione alla

- circolazione dei velocipedi;
 - interventi di moderazione delle velocità finalizzati a garantire l'uso condiviso dello spazio stradale da parte di tutti gli utenti della strada;
 - zone a velocità veicolare ridotta (zone 30), zone a traffico limitato, strade scolastiche, percorsi sicuri casa-scuola;
 - infrastrutture di servizio per la bicicletta nelle polarità urbane (di trasporto pubblico, servizi socio-sanitari, amministrativi, culturali...) quali ad es. velostazioni, depositi veicoli, rastrelliere portabiciclette e attrezzature per la sosta delle biciclette atte a ridurre il furto.
7. Per quanto riguarda la spesa corrente per gli incentivi all'utilizzo della bicicletta, saranno finanziati, fino alla misura massima del 20% del contributo regionale spettante per ogni comune:
- Incentivi chilometrici per gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta ai dipendenti di aziende nella misura massima di 20 centesimi a km e nella misura massima di 50 euro mensili cadauno, a seguito di accordi di incentivazione all'uso della bicicletta in sostituzione dell'autoveicolo privato dei Mobility manager aziendali o responsabili della mobilità aziendale;
 - Incentivi per la riduzione del costo dell'utilizzo del bike sharing da utilizzare prioritariamente per gli spostamenti casa-lavoro, da attuare mediante accordi di mobility management con le aziende. In caso il servizio sia in fase di avvio o sia stato avviato successivamente al 1° gennaio 2021, tali incentivi potranno essere utilizzati per ridurre le tariffe del bike sharing per tutti gli utenti;
 - Incentivi per la riduzione del costo del deposito delle biciclette presso le velostazioni o altri depositi finalizzati all'interscambio modale che siano convenzionati con il Comune.
8. Gli atti di approvazione delle proposte progettuali degli enti richiedenti il finanziamento, devono avere la data successiva al 7 gennaio 2021, data di notifica del sopraccitato Decreto Direttoriale n.412/2020 alle Regioni del Bacino padano e inoltre, ciascun comune beneficiario può chiedere il finanziamento per più interventi, che però dovranno essere presentati come un unico progetto con un unico CUP.
9. Le risorse regionali per i Comuni beneficiari di complessivi 9.778.000,00 Euro, sono disponibili in specifici capitoli di bilancio regionale;
La proposta progettuale in oggetto prevede quindi un finanziamento ministeriale complessivo pari a 9.778.000€ , che segue le modalità e i criteri di rendicontazione, monitoraggio ed erogazione previsti dal sopraccitato DD 412/2020 e del successivo Decreto MATTM-CLEA n.241 del 16/07/2021 e dalla presente delibera.
10. L'Ente Locale dopo la sottoscrizione del presente Protocollo, trasmetterà alla Regione la seguente documentazione per la concessione-impegno e liquidazione del contributo regionale di propria spettanza relativo all'intervento per spese di investimento della parte relativa alla realizzazione di percorsi ciclabili.
- Documentazione per la concessione-impegno del contributo regionale:
 - atto di approvazione, almeno a livello di progetto di fattibilità tecnico-economica, del relativo quadro economico sulla base del finanziamento previsto dalla Regione, dei mezzi per la previsione delle annualità di spesa e cronoprogramma dei lavori;
 - relazione tecnica illustrativa, anche con la quantificazione degli effetti ambientali favorevoli prodotti dagli interventi proposti e principali elaborati del progetto.
 - Codice Unico Progetto -CUP di progetto;

- attestazione del RUP o dirigenziale di coerenza e compatibilità dell'intervento rispetto alle norme e regolamenti di settore vigenti e agli strumenti di pianificazione regionali, provinciali e comunali;
 - Documentazione per la liquidazione ed erogazione del primo acconto (pari al 20% del contributo concesso e impegnato):
 - atto di aggiudicazione della gara dei lavori in oggetto;
 - attestazione dirigenziale di rispetto delle norme vigenti ad evidenza pubblica nell'affidamento dei lavori e delle forniture e di congruità della spesa prevista;
 - verbale di inizio lavori recante anche la data di fine lavori.
 - Documentazione per l'erogazione del saldo del contributo :
 - collaudo/ certificato di regolare esecuzione e del quadro economico finale dell'intervento finanziato approvato dal competente organo;
 - relazione a firma del R.U.P. contenente la rendicontazione analitica delle spese effettivamente sostenute per le voci di quadro economico, con allegati documenti di spesa e di pagamento relativi all'intervento finanziato, fatture e quietanze di pagamento o altro documento equipollente comprovante la spesa sostenuta;
 - relazione tecnica con la quantificazione degli effetti ambientali favorevoli prodotti dagli interventi attuati;
 - attestazione del RUP o dirigente competente della corretta esecuzione dei lavori e della messa in funzione dell'intervento finanziato.
10. L'Ente Locale dopo la sottoscrizione del presente Protocollo, trasmetterà alla Regione la seguente documentazione per la concessione-impegno e liquidazione del contributo regionale di propria spettanza relativo all'intervento per spese correnti di incentivo allo spostamento in bici:
- Documentazione per la concessione-impegno del contributo regionale:
 - scheda descrittiva del progetto e sua documentazione con anche la quantificazione degli effetti ambientali favorevoli prodotti dagli interventi proposti e cronoprogramma delle attività;
 - quadro economico previsto con dichiarazione di copertura della quota di co-finanziamento e sua natura.
 - Documentazione per la liquidazione a saldo del contributo:
 - attestazione della spesa sostenute da parte del RUP/dirigente competente con specifica delle voci di spesa (Es: spese personale, spese di comunicazione, incentivi chilometrici , tariffari ecc);
 - Rendicontazione a firma del RUP/dirigente competente contenente almeno n. Aziende coinvolte, KM percorsi, n.lavoratori coinvolti, relativo incentivo);
 - relazione tecnica con la quantificazione degli effetti ambientali favorevoli prodotti dagli interventi attuati;
11. La Regione si riserva di chiedere ogni altra documentazione che riterrà necessaria ai fini del corretto espletamento delle proprie fasi tecniche, amministrative e contabili.
- Sono ammissibili tutte le spese attinenti alla progettazione e all'esecuzione dei lavori (contributi previdenziali e fiscali compresi);
- Eventuali economie sulla spesa programmata per specifici interventi, quantificate al momento della concessione-impegno di spesa, determineranno la proporzionale specifica riduzione dei contributi. Più in generale alla minore spesa ammissibile

determinata nelle diverse fasi del procedimento di spesa (impegno e liquidazione), corrisponderà il relativo ri-proporzionamento del contributo regionale.

12. Annualmente al termine di ogni anno, la Regione richiederà ai comuni beneficiari di trasmettere la loro documentazione di rendicontazione dell'attuazione della misura, che la Regione stessa deve trasmettere al Ministero dell'Ambiente entro il marzo successivo per ciascuno degli anni di attuazione dell'iniziativa.

La documentazione che verrà presentata dai comuni beneficiari in fase di rendicontazione è costituita da:

- una relazione tecnica che descrive la tipologia e lo stato di attuazione degli interventi;
- la documentazione economico-finanziaria e contabile che attesti le spese sostenute dai beneficiari relative ai progetti finanziati.

Inoltre alla rendicontazione finale sarà allegata una relazione tecnica con la quantificazione degli effetti ambientali favorevoli prodotti dagli interventi attuati redatta anche dai singoli comuni beneficiari.

13. La Regione Emilia-Romagna e l'Ente locale sottoscrittore si impegnano a rendere visibile l'iniziativa attraverso specifiche iniziative e uno specifico logo, il cui modello l'attuatore dovrà richiedere al Competente Servizio regionale e dovrà essere apposto sui beni oggetto di contributo.

14. Per tutto quanto non disciplinato dalla presente Convenzione, valgono le disposizioni della normativa statale vigente in materia nonché quanto definito dalla normativa e dagli atti regionali e anche eventuali loro aggiornamenti in merito.

15. Il presente Protocollo d'Intesa ha validità fino al completamento delle iniziative in oggetto, con le proroghe concedibili dalla Regione e autorizzate dal Ministero finanziatore, all'Ente Locale richiedente con motivazioni causate da ragioni di forza maggiore.

Per la Regione Emilia-Romagna

Per l'Ente Locale

**ALLEGATO AL PROTOCOLLO D'INTESA: SCHEDA DELLA PROPOSTA PROGETTUALE
DEL COMUNE BENEFICIARIO PER IL BIKE TO WORK 2021 (pag.1/2)**

Descrizione sintetica	
Comune di	
Legale rappresentante	Nome/cognome/indirizzo:
	Telefono
	e-mail
	PEC
Titolo intervento	
CUP	
Descrizione intervento (Investimenti e incentivi)	Max 800 battute
RUP	Nome/cognome/indirizzo:
	Telefono
	e-mail
	PEC

DATI COMPLESSIVI PREVISTI DELL'INTERVENTO (A INVESTIMENTI + B SPESA CORRENTE/INCENTIVI)

Costo intervento (Investimenti+incentivi)	Importo in Euro	%
Contributo regionale richiesto		
Quota di finanziamento comunale		
Altri finanziamenti		
Totale costo intervento		100%

**ALLEGATO AL PROTOCOLLO D'INTESA: SCHEDA DELLA PROPOSTA PROGETTUALE
DEL COMUNE BENEFICIARIO PER IL BIKE TO WORK 2021 (pag.2/2)**

A) PARTE INVESTIMENTI:

Costo intervento	Importo (in Euro)	%
Contributo regionale richiesto		
Quota di finanziamento comunale		
Altri finanziamenti		
Totale costo intervento		100%

Cronoprogramma lavori (mese/anno):

- Approvazione progetto esecutivo:.....
- Inizio lavori:.....
- Rendicontazione finale:.....

Fabbisogno finanziario annuo dei fondi RER

Anno	Importo contributo investimenti -In Euro
2021	
2022	
2023	
Totale spesa	

B) SPESA CORRENTE

Costo intervento	Importo (in Euro)	%
Contributo regionale richiesto		
Quota di finanziamento comunale		
Altri finanziamenti		
Totale costo intervento		100%

Cronoprogramma lavori (mese/anno):

- Approvazione progetto di incentivi:.....
- Inizio attività di attuazione (bando):.....
- Rendicontazione finale:.....

Fabbisogno finanziario annuo dei fondi RER

Anno	Importo contributo spesa corrente -In Euro
2021	
2022	
2023	
Totale spesa	