

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

ASSESSORATO DEL TURISMO, COMUNICAZIONE E TRASPORTI

D.D.G n714/Area3 TR

**Approvazione dell'avviso e della relativa modulistica per la selezione, con procedura valutativa a graduatoria, dei progetti relativi ai finanziamenti previsti dalla linea di intervento 3.3.2.4 del P.O. F.E.S.R. 2007/2013.**

IL DIRIGENTE GENERALE DEL DIPARTIMENTO REGIONALE COMUNICAZIONE E TRASPORTI

Visto lo Statuto della Regione;

Visto il regolamento CE n. 1083/2006, dell'11 luglio 2006, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Comunità europea L 210 del 31 luglio 2006, recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione e che abroga il regolamento CE n. 1260/99;

Visto il regolamento CE n. 1828/2006, dell'8 dicembre 2006, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Comunità europea L 371 del 27 dicembre 2006, che stabilisce modalità di applicazione del regolamento CE n. 1083/2006 del Consiglio, recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione e del regolamento CE n. 1080/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al Fondo di sviluppo regionale;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 3 ottobre 2008, n. 196, regolamento di esecuzione del regolamento CE n. 1083/2006;

Visto il decreto legislativo n. 163/2006 e successive modifiche ed integrazioni;

Visto il Quadro strategico nazionale per le regioni italiane dell'obiettivo Convergenza 2007/2013, approvato dalla Commissione europea con decisione del 13 luglio 2007;

Visto il Programma operativo regionale F.E.S.R. 2007/2013 Sicilia, approvato dalla Commissione europea con decisione n. C (2007) 4249 del 7 settembre 2007 ;

Visto il documento riguardante "Requisiti di ammissibilità e criteri di selezione" del P.O. F.E.S.R. 2007/2013, approvato dal comitato di sorveglianza del P.O. F.E.S.R. 2007/2013 nella seduta del 20 maggio 2009 e adottato con deliberazione della Giunta regionale n. 188 del 22 maggio 2009;

Viste le linee guida per l'attuazione del P.O. F.E.S.R. 2007/2013 adottate con deliberazione di Giunta regionale n. 266 del 29 ottobre 2008.

Visto il Piano di comunicazione P.O. F.E.S.R. - Sicilia 2007/2013 approvato con decisione n. C (2007) 4242;

Vista la circolare dell'autorità di gestione n. 772 del 16 gennaio 2009;

Vista la deliberazione della Giunta regionale n. 83 del 6 marzo 2009 - approvazione quadro definitivo relativo al P.O. F.E.S.R. 2007/2013 - categorie di spesa per definizione finanziaria;

Visto il D.A. n.6/2009 dell'Assessore Regionale del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti;

Visto il D.A. n.635/2009 con cui l'Assessore Regionale del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti, in riferimento alla Linea d'intervento 3.3.2.4 ha integrato quanto già indicato nel D.A. del 5 febbraio 2009;

Considerato che sono state espletate le procedure indicate dalle linee guida per l'attuazione del P.O. F.E.S.R. 2007/2013 in merito, in particolare, alla concertazione svoltasi nell'ambito del tavolo tecnico con l'autorità di gestione ;

Ritenuto di dover procedere con l'approvazione e la successiva pubblicazione dell'avviso per la selezione, con procedura valutativa a graduatoria, dei progetti relativi ai finanziamenti previsti dalla linea di intervento 3.3.2.4 del P.O. F.E.S.R. 2007/2013;

Decreta:

#### **Art.1**

Sono approvati l'avviso e la relativa modulistica, allegati al presente decreto, per la selezione, con procedura valutativa a graduatoria, dei progetti relativi ai finanziamenti previsti dalla linea di intervento 3.3.2.4 del P.O. F.E.S.R. 2007/2013.

#### **Art.2**

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Regione siciliana .

Lo stesso decreto, l'avviso e i relativi allegati sono disponibili all'indirizzo internet:

[www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti](http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti) nonché su [www.euroinfosicilia.it](http://www.euroinfosicilia.it).

Palermo, 29 settembre 2009.

Il Dirigente Generale  
Avv. Giovanni Lo Bue

**seguono allegati**

**Regione Siciliana**  
**Assessorato Regionale del Turismo, delle Comunicazioni e dei Trasporti**  
**Dipartimento Regionale Comunicazioni e Trasporti**  
Linea di intervento 3.3.2.4  
“Attuazione di un piano strategico regionale per la mobilità dolce e/o non motorizzata”

## AVVISO N.1/2009

“Attivazione del piano strategico regionale per la mobilità dolce e/o non motorizzata: piste ciclopedonali dette: greenways”

# INDICE

<b>1. AMBITO TEMATIVO</b>	<b>3</b>
<b>2. CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO OGGETTO DELL'AVVISO</b>	<b>3</b>
2.1 AREE DI INTERVENTO	3
2.2 TIPOLOGIA DI GREEWAYS	4
2.3 CATEGORIE DI GREEWAYS	4
<b>3. OGGETTO DELLA PROPOSTA, PIANIFICAZIONE TEMPORALE E FINANZIARIA, LOCALIZZAZIONE</b>	<b>5</b>
<b>4. DURATA E COSTO DELLE PROPOSTE</b>	<b>5</b>
<b>5. SOGGETTI AMMISSIBILI</b>	<b>6</b>
<b>6. MODALITÀ DI SELEZIONE DELLE PROPOSTE</b>	<b>6</b>
<b>7. AMMINISTRAZIONE RESPONSABILE</b>	<b>6</b>
<b>8. RISORSE DISPONIBILI</b>	<b>6</b>
<b>9. SPESE ELEGGIBILI</b>	<b>6</b>
<b>10. DOCUMENTAZIONE PER LA PRESENTAZIONE DELLE PROPOSTE</b>	<b>7</b>
<b>11. AMMISSIBILITÀ DELLE PROPOSTE</b>	<b>7</b>
<b>12. MODALITÀ E CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>8</b>
<b>13. MODALITÀ E TERMINI DI PRESENTAZIONE DELLE PROPOSTE</b>	<b>8</b>
<b>14. DISPOSIZIONI PARTICOLARI</b>	<b>9</b>
<b>15. OBBLIGHI DEL SOGGETTO RESPONSABILE DEL PROGETTO</b>	<b>9</b>
<b>16. INFORMAZIONI E CHIARIMENTI</b>	<b>9</b>
<b>17. RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</b>	<b>9</b>

## 1. AMBITO TEMATIVO

Con il presente Avviso la Regione Siciliana- Dipartimento Comunicazioni e Trasporti intende attuare la **linea di intervento 3.3.2.4 “Attivazione di un Piano strategico regionale per la mobilità dolce e/o non motorizzata (sedime ferroviario, greenways)”** (catg. nn.24, 55, 56, 57) del Programma Operativo FESR 2007-2013 della Regione Siciliana, approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2007)4249 del 7 settembre 2007.

Il Dipartimento Comunicazioni e Trasporti si è dotato di un piano della Mobilità non motorizzata approvato con D.A. del 6 giugno 2005, pubblicato in GURS n.28 del 1 luglio 2005, per la realizzazione di una rete regionale di mobilità alternativa di trasporto a basso o nullo impatto ambientale (“mobilità dolce”) con l’utilizzazione prioritaria dei sedimi delle linee ferroviarie dismesse oltre che di altra viabilità minore o secondaria .

Con D.A. n.6 del 5 febbraio 2009 l’Assessore Regionale del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti, in riferimento alla Linea d'intervento 3.3.2.4 ha stabilito che le localizzazioni degli interventi, che coniugano diverse componenti quali archeologico-industriale-mineraria, oltre che naturalistico-ambientale-paesaggistico, incrementandone l'attrattività turistica, ed insistenti anche sulle tre macro aree sud-orientale, centro-meridionale, e nord-occidentale, individuate nel POIn (Programma operativo interregionale) "Attrattori culturali, naturali e turismo" prodotto dal dipartimento territorio e ambiente in collaborazione con i dipartimenti dei beni culturali e del turismo, sono le seguenti:

- 1) linea ferroviaria dismessa Caltagirone - Piazza Armerina - Dittaino;
- 2) linea ferroviaria dismessa Siracusa - Ragusa - Vizzini Val d'Anapo;
- 3) linea ferroviaria dismessa Castelvetro - Ribera;
- 4) linea ferroviaria dismessa Noto - Pachino (Vendicari).

Con successivo D.A. n.635/2009 l’Assessore Regionale del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti, in riferimento alla Linea d'intervento 3.3.2.4 ha integrato quanto già indicato nel D.A. del 5 febbraio 2009, con le seguenti localizzazioni degli interventi:

- 5) linea ferroviaria dismessa Palermo - Corleone - San Carlo;
- 6) linea ferroviaria dismessa Castelvetro - San Carlo - Burgio;
- 7) linea ferroviaria dismessa Castelvetro - Porto Empedocle – Agrigento, storico tracciato, per quanto utilizzabile, che comprende la linea ferroviaria dismessa Castelvetro – Ribera già citata nel precedente Decreto.

## 2. CARATTERISTICHE DELL’INTERVENTO OGGETTO DELL’AVVISO

### 2.1 Aree di intervento

L’intervento oggetto dell’Avviso riguarda la realizzazione di greenways lungo le seguenti **sei** linee ferroviarie dismesse:

- linea ferroviaria dismessa Caltagirone - Piazza Armerina - Dittaino;
- linea ferroviaria dismessa Siracusa - Ragusa - Vizzini Val d'Anapo;
- linea ferroviaria dismessa Noto - Pachino (Vendicari).
- linea ferroviaria dismessa Palermo - Corleone - San Carlo;
- linea ferroviaria dismessa Castelvetro - San Carlo - Burgio;
- linea ferroviaria dismessa Castelvetro - Porto Empedocle – Agrigento.

## 2.2 Tipologia di greeways

Le greenways costituiscono un sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali.

I progetti devono prevedere la realizzazione di piste ciclo pedonali (greenways), lungo le linee ferroviarie dismesse di cui sopra, con fontanelle d'acqua potabile corrente, lungo tutto il tracciato (almeno ogni 2,00 Km), appartenenti ad una delle seguenti cinque tipologie :

- 1) **riverside greenways**, rive di fiumi (o d'altri corsi d'acqua) che scorrono in contesti extraurbani, spesso parte di programmi di riqualificazione di waterfront soggetti a degrado;
- 2) **recreational greenways**, percorsi ricreativi di diverso tipo, come sentieri o passeggiate, spesso di lunga distanza, appoggiati a corridoi naturali come pure a canali, sedi ferroviarie dismesse e altre forme di viabilità;
- 3) **ecologically significant natural corridors**, corridoi naturali ambientalmente significativi, con lo scopo di consentire gli spostamenti della fauna, lo scambio biologico, lo studio naturalistico e l'escursionismo;
- 4) **scenic and historic routes**, itinerari panoramici e storici, ;
- 5) **comprehensive greenway systems or networks**, sistemi e reti di greenways, appoggiati alla morfologia naturale come valli e crinali, o semplicemente determinati dall'assemblaggio di corridoi con spazi aperti di varia natura, in modo da formare un'infrastruttura verde a scala comunale o anche regionale.

## 2.3 Categorie di greeways

I progetti devono prevedere una delle seguenti categorie di greenways:

### 1) **Greenway extraurbana principale:**

questa greenway connette centri storici significativi, aree turistiche - specialmente utilizzando linee costiere o aree con suggestive caratteristiche paesaggistiche - importanti aree ricreative come grandi parchi attrezzati, parchi nazionali, bellezze naturali, ecc.. Una greenway extraurbana principale deve essere medio-lunga e costituire un vero e proprio itinerario turistico/ricreativo. L'accesso a questa greenway deve essere consentito a tutti i mezzi di trasporto non-motorizzati cioè a chi va a piedi, in bicicletta, a cavallo, con i pattini in linea, ecc.). L'infrastruttura deve essere adeguatamente attrezzata, chi si muove lungo essa deve trovare lungo tutto l'itinerario aree per il ristoro ed il pernottamento - rifugi o agriturismi -, punti di informazione e di assistenza. La greenway quindi deve essere ampia consentendo alle differenti tipologie di utenza di muoversi liberamente senza alcun conflitto, al necessario la greenway può essere divisa in due o tre percorsi suddivisi per tipologia di utenza. Le persone portatrici di handicap dovrebbero poter percorrere tutto l'itinerario. Nei punti in cui avviene l'intersezione con il traffico motorizzato non dovrebbero essere consentiti gli attraversamenti a raso; l'attraversamento a più livelli dovrebbe essere opportunamente progettato.

Lunghezza minima : 15 km

### 2) **Greenway extraurbana secondaria:**

questa greenway connette tra loro centri storici di minor rilievo, zone turistiche e parchi. Il movimento lungo l'infrastruttura dovrebbe essere consentito a tutti i mezzi di trasporto non motorizzati e il flusso di traffico dovrebbe essere inferiore a quello di una greenway principale extraurbana. Le attrezzature di pernottamento e di ristoro per questo tipo di rete

dovrebbero essere posizionate in prossimità delle aree urbane; i punti di informazione e di assistenza saranno previsti lungo tutto il percorso. L'intersezione con il traffico veicolare è consentita con attraversamenti a raso se opportunamente attrezzati.

Lunghezza minima : 10 km

**3) Greenway extraurbana dedicata:**

si può trattare di una greenway dedicata ad uno specifico mezzo di trasporto - cioè solo per i pedoni, solo per ciclisti, solo per cavalli, solo per sciatori, ecc. - o una greenway dedicata ad una specifica attività - cioè itinerari per "trekking" o per "mountainbike", percorsi per "bird-watching" -. Le attrezzature dovranno essere differenziate a seconda del tipo di utenza prevista e non necessariamente i portatori di handicap saranno ammessi lungo l'itinerario. Le tipologie delle intersezioni con il traffico veicolare saranno strettamente connesse all'utenza a cui l'itinerario è dedicato.

Lunghezza minima : 7 km

### **3. OGGETTO DELLA PROPOSTA, PIANIFICAZIONE TEMPORALE E FINANZIARIA, LOCALIZZAZIONE**

Ogni proposta deve essere articolata nelle seguenti sezioni:

- a) Localizzazione dell'intervento e progettazione definitiva della greenways ;
- b) Cronoprogramma e piano di gestione;
- c) Analisi dei costi.

Per quanto riguarda la pianificazione temporale e finanziaria delle attività oggetto della proposta devono essere rispettati i termini e le soglie massime di budget di seguito riportate:

- a) Progettazione esecutiva: acquisizione di consulenze, servizi e altre attività necessarie per la progettazione esecutiva dell'intervento (massimo 2 mesi) . Il budget previsto non può essere superiore al 10%
- b) realizzazione degli investimenti: il budget previsto non può essere inferiore al 60% del costo complessivo della proposta. La fase deve concludersi entro i 18 mesi dall'inizio delle attività;
- c) Start up: Acquisizione di consulenze, servizi e altre attività necessarie ad avviare e portare a regime le attività specifiche (massimo 4 mesi). il budget previsto non può essere superiore al 30%

La documentazione prevista per la presentazione della proposta è indicata al successivo punto 10 "Documentazione per la presentazione delle proposte" e va presentata nelle modalità e termini specificati al successivo punto 13 "Modalità e termini per la presentazione delle proposte".

### **4. DURATA E COSTO DELLE PROPOSTE**

Le proposte ammesse a finanziamento dovranno concludersi entro 24 mesi dal decreto di ammissione a finanziamento-

Il finanziamento richiesto per ciascun intervento non deve essere inferiore a 500.000 Euro e superiore a 3.300.000 Euro.

## 5. SOGGETTI AMMISSIBILI

Possono presentare proposte solo ed esclusivamente, in forma singola o associata: Enti locali, Soggetti Gestori Aree Protette, Enti Parco gestori di Riserve.

I proponenti dovranno dimostrare di avere il titolo di disponibilità per la realizzazione degli investimenti oggetto del presente avviso.

## 6. MODALITÀ DI SELEZIONE DELLE PROPOSTE

Le proposte saranno selezionate in due fasi:

- FASE A: verifica della ammissibilità della proposte;
- FASE B: valutazione delle proposte ammissibili.

Saranno escluse le proposte che avranno conseguito nella FASE B un punteggio inferiore a punti 60/100.

## 7. AMMINISTRAZIONE RESPONSABILE

Regione Siciliana –Assessorato Regionale del Turismo, delle Comunicazioni e dei Trasporti, Dipartimento Comunicazioni e Trasporti

## 8. RISORSE DISPONIBILI

Il contributo pubblico complessivo messo a disposizione per il finanziamento delle suddette proposte è pari a euro 16.479.805,00

## 9. SPESE ELEGGIBILI

Per la realizzazione degli interventi oggetto del presente Avviso devono essere rispettate le disposizioni di cui al:

- Reg. (CE) n. 1083/2006
- Reg. (CE) n. 1828/2006
- Reg. (CE) n. 1080/2006
- DPR del 3 ottobre 196

L'IVA è considerata un costo ammissibile solo nel caso in cui non sia trasferibile e, quindi, costituisca un costo effettivo.

Le spese relative all'espropriazione di terreni non può superare il 10% dell'importo del progetto.

Non sono spese ammissibili il recupero statico conservativo di manufatti, ex caselli, stazioni ferroviarie ecc... che non faranno parte o non saranno funzionali alla fruizione del circuito ciclo pedonale, inoltre, non dovranno essere compresi il recupero statico conservativo di opere d'arte che pur facendo parte del tracciato della ex ferrovia dismessa, non sono fruibili (ponti a più arcate, gallerie con lunghezza superiore a 350 metri, trincee con esito negativo della verifica di resistenza e stabilità di pendii e fronti di scavo in zona sismica) e per esse dovrà essere prevista esclusivamente la deviazione del tracciato della pista ciclo pedonale per superare l'interruzione e la messa in sicurezza dell'opera d'arte, intesa come opere strettamente necessarie ad eliminazione e/o mitigazione di un potenziale pericolo che incombe sul tracciato della pista ciclo pedonale e che rischia di compromettere l'incolumità dei fruitori del percorso naturalistico.

## 10. DOCUMENTAZIONE PER LA PRESENTAZIONE DELLE PROPOSTE

La documentazione, un originale e tre copie, da inoltrare comprende:

- La domanda di finanziamento redatta utilizzando il modello di cui all'Allegato A – Domanda di ammissione a finanziamento;
- Il progetto definitivo di cui all'Allegato B - Schema per la redazione dell'elaborato progettuale;
- il business plan di cui all'Allegato C – Analisi dei Costi
- Protocollo d'Intesa di cui all'Allegato D (solo in caso di più di un soggetto proponente).

Gli elaborati tecnici che costituiscono il progetto dovranno essere redatti in conformità alle Norme Tecniche per le Costruzioni contenute nel D.M. 14 gennaio 2008 e le istruzioni della Circolare del Ministro delle Infrastrutture n. 617 del 2 febbraio 2009. In particolare dovrà essere curata la caratterizzazione dei litotipi che interessano l'intero tracciato dell'ex sedime ferroviario con verifica del rilevato stradale e delle gallerie, ma anche dei manufatti e delle opere d'arte funzionali alla piena fruibilità della pista ciclopedonale.

Nel computo metrico estimativo dei lavori da realizzare dovranno essere comprese le indagini geofisiche e geognostiche, la realizzazione di cartellonistica e segnaletica, la realizzazione lungo il tracciato della pista ciclo pedonale di fontanelle con acqua potabile corrente con erogazione a zampillo comandata a pressione manuale, almeno ogni due Km. La realizzazione nel punto di partenza e di arrivo del tracciato proposto (possibilmente in prossimità di ex Stazioni Ferroviarie dismesse) di ampi parcheggi (con rastrelliere porta biciclette, posto parcheggio per almeno 25 macchine e 4 Pullman turistici con possibilità di facile manovra per ingresso e uscita veicoli) e con punto ristoro ed adeguati servizi igienici.

Le piste ciclo pedonali da realizzare, dovranno essere conformi al DM 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" e s.m.i. e alle prescrizioni tecniche di progettazione indicate nell'allegato E.

## 11. AMMISSIBILITÀ DELLE PROPOSTE

L'ammissibilità delle proposte è riscontrata preventivamente alla valutazione. Non saranno ammesse le proposte che:

- sono presentate o pervenute all'Amministrazione Regionale oltre i termini previsti dal presente invito;
- sono presentate da soggetti diversi da quelli indicati al precedente Punto 5 "Soggetti ammissibili";
- non presentano il numero di km minimi di greenways indicati nel punto 2 "Caratteristiche dell'intervento"
- sono presentate con la documentazione prescritta al precedente Punto 10) "Documentazione per la presentazione delle proposte" totalmente o parzialmente mancante o non conforme ai requisiti e/o ai modelli allegati e parti integranti del presente Avviso;
- sono presentate con modalità diverse da quelle prescritte nel precedente Punto 3) "Oggetto della proposta, pianificazione temporale e finanziaria, localizzazione"
- sono presentate con un costo complessivo inferiore al livello minimo o superiore al livello massimo di cui al precedente Punto 4 "Durata e costo delle proposte" del presente Avviso;

- non sono coerenti con il Piano della mobilità non motorizzata adottato con DA 6 giugno 2005 (In GURS n. 28 del 1/07/2005)
- non sono finalizzati alla destagionalizzazione e/o diversificazione turistica
- non sono collegati ad una Filiera di prodotto turistico
- non presentano un livello di progetto definitivo munito di tutte le autorizzazioni e i pareri in riferimento a detto stato di elaborazione del progetto
- non prevedono una analisi quali - quantitative sulla domanda attuale e potenziale di fruizione turistico – culturale.

## 12. MODALITÀ E CRITERI DI VALUTAZIONE

Le proposte saranno valutate da una apposita Commissione, nominata con decreto dal Dirigente Generale del Dipartimento Comunicazioni e Trasporti della Regione Siciliana, secondo i seguenti criteri:

CRITERI	PUNTEGGIO MASSIMO
Interventi inseriti in piani e/o programmi integrati di mobilità sostenibile;	2
utilizzo di sedimi delle linee ferroviarie dismesse o di viabilità minore;	5
progetti corredati da misure di minimizzazione degli impatti del cantiere;	5
localizzazione interventi in aree in cui è dimostrata la presenza di congrui potenziali bacini di utenza relativamente al settore d'intervento;	10
grado di correlazione dell'intervento con i progetti integrati che insistono sulla medesima area	5
grado di integrazione con altri interventi/progetti riguardanti il sostegno dello sviluppo turistico e la valorizzazione del patrimonio culturale anche a valere su altri Programmi (POR FSE, FEASR, FEP, POIN Attrattori culturali, ecc.) o con quelli realizzati nel precedente periodo di programmazione;;	18
introduzione e la diffusione di nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione	10
criteri di efficienza amministrativa: solidità del cronoprogramma e qualità del Piano gestionale;	15
criteri di impatto sociale ed economico: occupazione diretta e indotta, stima degli investimenti privati attivati;	10
capacità del progetto di creare/potenziare nuove aggregazioni di filiere per la fruizione-valorizzazione del prodotto turistico;	5
grado di partecipazione attiva del partenariato	5
Interventi finalizzati a sviluppare piani e/o programmi di mobilità ecosostenibili (percorsi ciclabili e pedonali, greenway) nelle aree della rete natura 2000;	5
Interventi che utilizzano tecniche di ingegneria naturalistica	5
<b>TOTALE</b>	<b>100</b>

## 13. MODALITÀ E TERMINI DI PRESENTAZIONE DELLE PROPOSTE

Per la presentazione delle proposte, il soggetto responsabile dell'intervento deve far pervenire la documentazione prevista al precedente punto 10 "Documentazione per la presentazione delle

proposte”, riportando in oggetto la seguente dizione “Linea di intervento 3.3.2.4- Piste ciclo pedonali - GreenWays” entro e non oltre le ore 12.00 del 9 novembre 2009, al seguente indirizzo:  
Regione Siciliana

Assessorato del Turismo, Comunicazioni e dei Trasporti

Dipartimento Comunicazioni e Trasporti

Via Notarbartolo 9

90100 Palermo

Non fa fede il timbro postale.

#### **14. DISPOSIZIONI PARTICOLARI**

La Regione Siciliana può procedere alla revoca del finanziamento nel caso in cui, entro il dodicesimo mese dalla data di trasmissione del Decreto di concessione del finanziamento, non siano state rendicontate spese ammissibili per almeno il 50% del costo complessivo della proposta.

#### **15. OBBLIGHI DEL SOGGETTO RESPONSABILE DEL PROGETTO**

I rapporti tra il soggetto responsabile/coordinatore dell'intervento e la Regione Siciliana saranno regolati da apposito Disciplinare, allegato al Decreto di concessione del cofinanziamento.

#### **16. INFORMAZIONI E CHIARIMENTI**

Ogni richiesta di informazioni relativa al presente Avviso dovrà essere inoltrata alla Regione Siciliana esclusivamente via e-mail al seguente indirizzo di posta elettronica:  
[greenways@regione.sicilia.it](mailto:greenways@regione.sicilia.it)

#### **17. RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

Responsabile del Procedimento è il Dirigente dell'Area 3 - "Coordinamento Interventi finanziari comunitari ed extraregionali" del Dipartimento Regionale delle Comunicazioni e dei Trasporti, e-mail: [a.grasso.trasporti@regione.sicilia.it](mailto:a.grasso.trasporti@regione.sicilia.it)

Regione Siciliana  
Assessorato del Turismo, Comunicazioni e  
dei Trasporti  
Dipartimento Comunicazioni e Trasporti  
Via Notarbartolo 9  
90100 Palermo

**Oggetto: Domanda di ammissione<sup>1</sup> al cofinanziamento per il progetto presentato nell'ambito del PO FESR 2007- 2013 Linea di Intervento.....Avviso n.....**

Il soggetto (*ragione/denominazione sociale e forma giuridica, sede legale ed amministrativa*) chiede l'ammissione a cofinanziamento del progetto (*.....inserire la denominazione del progetto..*) nelle modalità e termini stabiliti dall'Avviso di cui all'oggetto e pubblicato nella G.U.R.S n..... del.....

Il costo complessivo del progetto è pari a ..... Euro.

Il soggetto dichiara che:

- o la partecipazione del/i proponente/i è .....% pari ad euro.....
- o la richiesta del finanziamento è ....% pari ad euro.....

Si dichiara altresì che la documentazione richiesta dall'Avviso inviata in originale e in triplice copia è la seguente:

1. domanda di ammissione a cofinanziamento redatta utilizzando il modello di cui all'Allegato A "Domanda di ammissione al finanziamento" ;
2. Allegato B "Schema per la redazione dell'elaborato progettuale con allegato progetto definitivo
3. Allegato C "Analisi dei costi"

Distinti saluti.

Il Legale rappresentante <sup>2</sup>  
(firma e timbro)

---

<sup>1</sup> La domanda deve essere formulata su carta intestata

<sup>2</sup> Allegare fotocopia del documento di identità (carta di identità o passaporto)



## Avviso n.

PO FESR SICILIA 2007-2013

Proponente .....	2
Partner n.....	3
Localizzazione dell'intervento .....	4
Piani e/o programmi integrati di mobilità sostenibile.....	5
Modalità di utilizzo di sedimi delle linee ferroviarie dimesse o di viabilità minore .....	6
Misure di minimizzazione degli impatti del cantiere .....	7
Presenza di congrui potenziali bacini di utenza relativamente al settore d'intervento.....	8
Grado di correlazione dell'intervento con i progetti integrati che insistono sulla medesima area .....	9
Grado di integrazione con altri interventi/progetti riguardanti il sostegno dello sviluppo turistico e la valorizzazione del patrimonio culturale anche a valere su altri Programmi (POR FSE, FEASR, FEP, POIN Attrattori culturali, ecc.) o con quelli realizzati nel precedente periodo di programmazione .....	10
Introduzione e diffusione di nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione .....	11
Crono-programma .....	12
Piano gestionale.....	13
Impatto sociale ed economico: occupazione diretta e indotta, stima degli investimenti privati attivati .....	14
Capacità del progetto di creare/potenziare nuove aggregazioni di filiere per la fruizione-valorizzazione del prodotto turistico .....	15
Grado di partecipazione attiva del partenariato .....	16
Aree della rete natura 2000 coinvolte.....	17
Tecniche di ingegneria naturalistica .....	18
Allegati Obbligatori: .....	19

## Proponente

<i>Dati identificativi del soggetto proponente</i>			
Denominazione			
Natura giuridica			
Indirizzo			
Tel.		Fax	
e-mail			
<i>Rappresentante legale</i>			
Nominativo			
Indirizzo			
Tel.		Fax	
e-mail			
<i>Persona delegata dal Rappresentante legale</i>			
Nominativo			
Indirizzo			
Tel.		Fax	
e-mail			
<i>Responsabile scientifico/tecnico del progetto</i>			
Nominativo			
Indirizzo			
Tel.		Fax	
e-mail			
<i>Responsabile amministrativo del progetto</i>			
Nominativo			
Indirizzo			
Tel.		Fax	
e-mail			

Partner n....<sup>1</sup>

<i>Dati identificativi del soggetto proponente</i>			
Denominazione			
Natura giuridica			
Indirizzo			
Tel.		Fax	
e-mail			
<i>Rappresentante legale</i>			
Nominativo			
Indirizzo			
Tel.		Fax	
e-mail			

<sup>1</sup> Ripetere per ciascun partnr



Localizzazione dell'intervento<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> indicare i comuni coinvolti ed il numero di km



Piani e/o programmi integrati di mobilità sostenibile<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> indicare se il progetto è inserito in piani o programmi di mobilità sostenibile dandone gli estremi



Modalità di utilizzo dei sedimi delle linee ferroviarie  
dimesse o di viabilità minore<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> massimo una pagina



Misure di minimizzazione degli impatti del cantiere<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> massimo una pagina



Presenza di congrui potenziali bacini di utenza relativamente al settore d'intervento<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> massimo una pagina



Grado di correlazione dell'intervento con i progetti integrati che insistono sulla medesima area<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> massimo una pagina

Grado di integrazione con altri interventi/progetti riguardanti il sostegno dello sviluppo turistico e la valorizzazione del patrimonio culturale anche a valere su altri Programmi (POR FSE, FEASR, FEP, POIN Attrattori culturali, ecc.) o con quelli realizzati nel precedente periodo di programmazione<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> massimo una pagina



Introduzione e diffusione di nuove tecnologie  
dell'informazione e della comunicazione <sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> massimo una pagina



Crono-programma



Piano gestionale<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> massimo una pagina

Impatto sociale ed economico: occupazione diretta e indotta,  
stima degli investimenti privati attivati<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> massimo una pagina

Capacità del progetto di creare/potenziare nuove aggregazioni di filiere per la fruizione-valorizzazione del prodotto turistico<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> massimo una pagina



Grado di partecipazione attiva del partenariato<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> massimo una pagina



Aree della rete natura 2000 coinvolte



Tecniche di ingegneria naturalistica<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> massimo una pagina

### Allegati Obbligatori:

- o Progetto definitivo munto di tutte le autorizzazioni ed i pareri in riferimento a detto stato di progettazione

**Allegato C "Analisi dei Costi"**

PO FESR SICILIA 2007-2013

TITOLO DEL PROGETTO:

Soggetto proponente:

Tipologia di spesa	Voci di costo analitiche	1^ annualità	2^ Annualità	Totale
<b>Opere edili ed impianti tecnologici</b>				
				-
				-
				-
	IVA*			-
	Sub-totali	-	-	-
<b>Attrezzature e strumentazioni</b>				
				-
				-
				-
	IVA*			-
	Sub-totali	-	-	-
<b>Costi di esercizio (materiale di consumo specifico e costi specifici di progetto)</b>				
				-
				-
				-
	IVA*			-
	Sub-totali	-	-	-
<b>Consulenze scientifiche e prestazioni di terzi</b>				
				-
				-
				-
	IVA*			-
	Sub-totali	-	-	-
<b>Spese di Funzionamento</b>				
				-
				-
				-
	IVA*			-
	Sub-totali	-	-	-
<b>TOTALE IVA*</b>		-	-	-
<b>COSTO COMPLESSIVO DEL PROGETTO IVA INCLUSA</b>		-	-	-
<b>FINANZIAMENTO PROPRIO:</b>				-
<b>FINANZIAMENTO RICHIESTO:</b>				-
* Dato da inserire solo nel caso in cui l'IVA non sia trasferibile e costituisca un costo effettivo per il proponente				

## PROTOCOLLO D'INTESA FRA

.....  
.....  
.....

### PREMESSO

- che in data .....la Regione Siciliana, Dipartimento Comunicazioni e Trasporti ha pubblicato l'avviso n..... a valere sulla linea di intervento .....del PO FESR 2007-2013 della Regione Siciliana;
- che è intenzione delle suddette amministrazioni partecipare all'avviso detto;
- che appare opportuno individuare il Comune di /La Provincia Regionale di....., capofila del progetto nonché stazione unica appaltante;
- -----
- -----

Tutto quanto sopra premesso e considerato,

SI CONVIENE QUANTO SEGUE:

#### **Art. 1** **Premesse**

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo di Intesa (di seguito "Protocollo").

#### **Art. 2** **Oggetto**

1. Le Parti desiderano definire, nel rispetto della propria autonomia, un rapporto di collaborazione avente come obiettivo la realizzazione del progetto denominato.....;
2. Le Parti individuano come soggetto capofila il Comune/Provincia Regionale di.....il quale avrà il compito di rappresentare le parti nei confronti dell'amministrazione regionale ed indire le opportune gare d'appalto.
3. Le Parti si rendono disponibili ad ulteriori forme di cooperazione migliorative del presente accordo.
4. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui al presente Protocollo, le Parti si rendono sin d'ora disponibili ad individuare congiuntamente eventuali ulteriori attività connesse e funzionali alla realizzazione del progetto. In particolare, le Parti convengono di dar corso a tutte le attività necessarie al fine di dare pubblicità all'accordo, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: l'organizzazione di una conferenza stampa comune, la predisposizione di un comunicato stampa congiunto (entro quattro settimane dalla firma dell'accordo), la pubblicazione congiunta, nel corso della durata dell'accordo stesso, di rapporti sulle attività, nonché l'organizzazione di eventi aperti a tutti i soggetti regionali e rivolti alla promozione dell'innovazione.

#### **Art. 4** **Referenti**

1. Allo scopo di verificare con continuità l'andamento delle attività oggetto del presente Protocollo, le Parti convengono di nominare come referenti: .....
2. Le Parti convengono di verificare l'andamento delle attività su base semestrale e di valutare eventuali modifiche allo svolgimento e agli obiettivi del presente Protocollo a tre mesi dalla data di firma dello stesso.

## **Art. 5**

### **Durata del protocollo**

1. Il presente Protocollo ha durata di cinque anni a decorrere dalla data della sua sottoscrizione. Le Parti si riservano la facoltà di rinnovo.

## **Art. 6**

### **Tutela dei dati**

1. Tutti i dati personali e le informazioni di carattere tecnico, amministrativo, scientifico, didattico, di cui le Parti dovessero entrare in possesso nello svolgimento del Protocollo, dovranno essere considerati strettamente riservati e pertanto le Parti non ne potranno far uso per scopi diversi da quelli espressamente contemplati e rientranti nell'oggetto del presente Protocollo.

### PISTE CICLO PEDONALI – GREENWAYS PRESCRIZIONI TECNICHE DI PROGETTAZIONE

Oltre a quanto prescritto nel DM 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" e s.m.i. le piste ciclo pedonali - GreenWays da realizzare dovranno essere conformi alle presenti prescrizioni tecniche di dettaglio.

I livelli minimi di sicurezza della pista ciclo pedonale dovranno essere garantiti considerando attentamente:

#### 1. La velocità di progetto

La velocità di progetto è la velocità in funzione della quale è progettato un determinato percorso ciclabile. Su percorsi extraurbani, dove l'itinerario si sviluppa su lunghi tratti indisturbati già occupati da ex linee ferroviarie dismesse e non interferiti, si può assumere una velocità di progetto di 20 - 25 km/h.

#### 2. Raggi di curvatura

La progettazione di piste ciclabile sottintende la presenza di mezzi leggeri e relativamente poco veloci come i velocipedi a pedali (le biciclette), con pochi problemi relativi ai raggi di curvatura. In ogni caso, ove il tracciato non interessi il percorso già realizzato di ex linee ferrate dismesse, per i nuovi tratti di raccordo e/o di bypass delle interruzioni, dovrà essere rispettato il raggio minimo interno di m. 5 previsto dal Codice della strada.

La seguente tabella di Richard determina gli appropriati raggi di curvatura secondo le velocità di progetto prescelte:

raggio di curvatura	m	1,5	2,5	5	8	<b>15</b>	22	30	40
velocità di progetto	km/h	5	10	15	20	<b>25</b>	30	35	40

Se la pista ciclabile occasionalmente, in taluni tratti, fa parte di carreggiate per veicoli a motore o se pur trattandosi di percorsi separati utilizza o si mantiene parallela ad un percorso esistente, non sono economicamente ipotizzabili modifiche ai raggi di curvatura.

Nel caso siano presenti raggi di curvatura inferiori ai 15 m, la curva dovrà essere segnalata con segnaletica orizzontale e verticale come pericolosa e all'evenienza, con appositi dispositivi (dissuasori) che costringano i ciclisti a rallentare ed occorrendo anche a scendere di sella.

### 3. Sopraelevazione ed allargamento in curva

È consigliabile in curva un grado di sopraelevazione del 5% ed un ampliamento della sede stradale del 20% per compensare il maggiore spazio necessario al ciclista in fase di curvatura.

### 4. Spazi d'arresto e lunghezza della visuale libera

I procedimenti d'indagine e studio usuali della meccanica della locomozione, date le caratteristiche tecniche delle biciclette (massa, sistema frenante, energia motrice in relazione al rapporto utilizzato, tipo, sezione e pressione della coperture delle ruote) e il peso del ciclista, non sono in questo caso correttamente applicabili. Esperienze e rilievi empirici hanno confermato che per una velocità di progetto di 25 km/h e con un tempo di reazione (tempo di percezione + tempo d'inerzia) pari ad un massimo di 2,5 sec. per situazioni extraurbane e con un coefficiente di aderenza longitudinale in ogni caso non superiore a 0,35 è sufficiente una lunghezza di visuale libera compresa fra 25 e 35 m. per arrestarsi in uno spazio di 3 m. rispettivamente per un percorso in salita o in discesa.

## CARATTERISTICHE PLANO ALTIMETRICHE DELLA PISTA CICLO PEDONALE

Il percorso dovrà essere verificato in modo da soddisfare quanto indicato al comma 3 dell'art. 8 del regolamento 30 novembre 1999, n. 557. Inoltre la pendenza delle rampe di accesso alle passerelle ciclopedonali create sui canali dovrà essere limitata al 3% inferiore al valore massimo ammesso.

## PAVIMENTAZIONE DELLA PISTA CICLO PEDONALE IN TERRA NATURALE STABILIZZATA

Compatibilmente con le eventuali prescrizioni tecniche di zona, si ricorda che si possono definire naturali le pavimentazioni e le strutture che mantengono l'aspetto esteriore non alterato e/o lavorato evitando l'utilizzo di materiali tipo i conglomerati bituminosi od altri che andrebbero a contrastare con l'ambiente ed il paesaggio circostante. L'utilizzo di prodotti stabilizzanti come il Glorit o equivalenti consente infatti di ottenere un manufatto che esteriormente assume l'aspetto della terra battuta, ma che presenta ottime caratteristiche di stabilità interna, portanza e resistenza agli agenti atmosferici. Con questa tecnologia, unica nel suo genere, è possibile realizzare piste ciclabili, strade forestali, percorsi in parchi e giardini, parcheggi, canali, laghetti.

Tale famiglia di prodotti, non invasivi ed ecocompatibili, dovrà essere utilizzata, per quanto possibile.

### 1. Caratteristiche

Nei terreni humici e torbosi le pellicole organiche che avvolgono i microgranuli di terra ostacolano l'idratazione del cemento. La soluzione acqua - Glorit o equivalenti rimuove le pellicole organiche attive consentendo una soddisfacente cementazione intergranulare derivante dall'azione del cemento disperso nella terra da trattare. I granuli di terra vengono successivamente sciolti, dispersi ed infine addensati in un insieme compatto che aumenta l'effetto cementante del legante idraulico e la densità finale dello strato; in altri termini questi effetti si traducono nella migliore coesione possibile tra i granuli che compongono la terra da trattare.

L'omogeneizzazione rappresenta un fattore di sicurezza apprezzabile che determina un'uniforme resistenza alla sollecitazione dell'intero strato trattato. I deterioramenti provocati dal gelo e disgelo sono molto meno rilevanti grazie all'azione del Glorit o equivalenti che produce nel terreno trattato un aumento del drenaggio tale da impedire il formarsi di contenuti d'acqua suscettibili all'azione del gelo - disgelo.

### 2. Modalità di posa in opera

I procedimenti di stabilizzazione dei terreni con cemento e Glorit o equivalenti si

distinguono a secondo del luogo, del modo di miscelazione e del risultato tecnico che se ne intende conseguire e si differenziano in procedimenti di miscelazione in centrale fissa o mobile e miscelazione in sito con macchinario frazionato.

Il primo procedimento è indicato quando il materiale da stabilizzare proviene tutto o in parte da località esterna al cantiere e deve inoltre garantire un ottimo risultato estetico oltre a quello strutturale.

Il secondo procedimento è particolarmente economico e vantaggioso per le stabilizzazioni di terreni scadenti in sito nel campo di opere di fondazioni stradali, autostradali e per rilevati ferroviari.

### 3. Piste ciclabili in terra naturale stabilizzata

La realizzazione di piste ciclabili con strati in terra stabilizzata con Glorit o equivalenti permette di mantenere l'ambiente il più naturale possibile. La superficie realizzata, oltre al passaggio di biciclette e pedoni, consente il transito di eventuali mezzi di servizio leggeri, senza il rischio di danni alla pavimentazione. Le realizzazioni in Glorit o equivalenti evitano inoltre interventi di manutenzione ordinaria e impediscono la crescita di erba sulla superficie trattata. La stesa dell'impasto può avvenire con l'ausilio di vibro-finitrici stradali. Nel caso di piccoli vialetti è preferibile intervenire manualmente con pale e rastrelli. In ogni caso la compattazione finale dovrà essere sempre effettuata con rullo vibrante.

## OPERE DI PROTEZIONE E DI SICUREZZA

### 1. Cordolo in pietra naturale e barriera di sicurezza per piste ciclabili

Il percorso dovrà essere interdetto all'utilizzazione di mezzi con motore a scoppio ed in ogni caso, come stabilito dal Decreto 30 novembre 1999, n° 577 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili". Lo stesso regolamento prevede che la sede della pista ciclabile sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili.

Per questo tipo di separazione dovranno essere utilizzati cordoli invalicabili e/o recinzioni di materiale naturale tipico dei luoghi e non invasivo, di idonea sezione e altezza.

In presenza di canali profondi dovrà essere aggiunta una barriera di sicurezza specifica per pista ciclabile che conservi esteticamente l'aspetto delle barriere stradali, ma con le fasce molto più leggere, gli spigoli più arrotondati e priva dell'armatura posteriore in acciaio. Questa barriera sarà largamente resistente, per la funzione da svolgere, ma sufficientemente leggera in modo da non limitare la sensazione di libero movimento dell'utente della pista ciclabile. Nel caso la pista ciclabile sia adiacente al guardrail in acciaio, presente sulla carreggiata stradale, dovrà essere applicata sul lato interno di questo una fascia di sicurezza per pista ciclabile in legno ed acciaio.

## 2. Segnaletica stradale

Una corretta scelta e disposizione della segnaletica contribuisce a rendere più sicuro un percorso ciclabile o ciclopedonale. Particolare attenzione dovrà essere posta pertanto alla collocazione della segnaletica sia di pericolo, sia di obbligo, sia di indicazione.

In particolare in corrispondenza di inizio e fine di ogni tratta andranno collocati i segnali d'obbligo di inizio e fine pista ciclabile o inizio e fine percorso pedonale e ciclabile secondo la tipologia di scelta che l'amministrazione vorrà dare al percorso, rappresentati rispettivamente dalle figure II 90 e II 91 e dalle figure II 92/b e II 93/b art. 122 del regolamento d'attuazione del codice della strada.

In corrispondenza degli attraversamenti ciclabili, previsti in coincidenza di ogni intersezione stradale, andrà realizzata l'apposita segnaletica orizzontale vedi fig. II 437 art. 146, corredata del segnale di attraversamento ciclabile rappresentato dalla figura II 324 art. 135 del regolamento d'attuazione del codice della strada. Nelle strade extraurbane gli attraversamenti andranno segnalati con la presenza di un segnale di pericolo fig. II 14 art. 88 posto alla distanza prevista dall'art 81 comma 7 (150 m.) ed in ogni caso rispettando quanto previsto al comma 3 dell'art. 84.

Eventuale altra segnaletica di indicazione turistica andrà prevista ed installata per dare ulteriori indicazioni e rendere più gradevole e fruibile l'intero percorso rispettando quanto previsto dal regolamento d'attuazione del codice della strada.

### 3. Impianto di illuminazione stradale

Essendo l'itinerario della pista ciclo pedonale a valenza turistica e di svago, l'utilizzo del percorso sarà prevalentemente diurno. L'illuminazione della pista ciclabile è comunque delegata alla illuminazione esistente. In ogni modo ed in particolare per la visualizzazione notturna degli attraversamenti a raso andrà realizzata una illuminazione di circostanza con lampade a risparmio di energia, accumulatori a basso impatto e pannelli solari a celle fotovoltaiche di monocristallino opportunamente dimensionati e mimetizzati con idonea colorazione.

Nel computo metrico dovranno essere previste tutte le opere necessarie per la sistemazione dell'impianto d'illuminazione degli attraversamenti stradali, di gallerie e dei punti di sosta. In particolare, dove richiesto, dovrà essere prevista la realizzazione dei blocchi di fondazione palo, la realizzazione di eventuali pozzetti, la fornitura e collocazione dei pali d'illuminazione completi del sistema di alimentazione fotovoltaica sopraindicato.

### OPERE A VERDE ED ARREDO URBANO

Le aree di sosta previste e realizzate in terra naturale stabilizzata dovranno essere corredate di rastrelliere, panchine e fontanelle di acqua potabile corrente. In dette aree, ove necessario, dovrà essere realizzata un'alberatura utilizzando essenze autoctone.

### OPERE D'ARTE PER ATTRAVERSAMENTO CANALI E SOTTOPASSI STRADALI

Per quanto possibile, dovranno essere realizzate le protezioni previste dal Decreto 30 novembre 1999, n° 577 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" al comma 2 a) dell'art. 6 del Capo II che obbliga la realizzazione di attraversamenti autonomi, dettati anche dalla peculiarità di itinerario autonomo che si è conferita all'opera.

Ove ciò non sia possibile, dovranno essere realizzati ponti ciclopedonali o sottopassi di idonea sezione.