L'onere per il rimborso del capitale relativo all'anno finanziario 2025 farà carico al capitolo che verrà iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno stesso, corrispondente al capitolo 9502 (unità di voto parlamentare 21.2) dello stato di previsione per l'anno in corso.

L'ammontare della provvigione di collocamento, prevista dall'art. 2 del presente decreto, sarà scritturato dalle sezioni di Tesoreria fra i «pagamenti da regolare» e farà carico al capitolo 2247 (unità di voto parlamentare 21.1; codice gestionale 109) dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2019.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 10 gennaio 2019

p. *Il direttore generale del Tesoro:* IACOVONI

19A00344

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 29 novembre 2018.

Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI

E

IL MINISTRO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI, FORESTALI E DEL TURISMO

Vista la legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)»;

Visto in particolare, l'art. 1, comma 640, della citata legge n. 208 del 2015, e successive modificazioni, che, al primo periodo, dispone che, per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovia del Sole), Venezia-Torino (Ciclovia VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovia dell'acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma), ciclovia del Garda, ciclovia Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia, ciclovia Sardegna, ciclovia Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia), ciclovia Tirrenica e ciclovia Adriatica, nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, è autorizzata la spesa di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018, e, al terzo periodo, dispone che i progetti e gli interventi relativi alle ciclovie turistiche sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali;

Visto il decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 2016, n 225, recante: «Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili» e, in particolare, l'art. 15, comma 2, lettera *a)*, che ha disposto una riduzione di spesa per l'anno finanziario 2016 di 2.000.000,00 di euro sulle disponibilità complessive previste dal citato art. 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208;

Vista la legge 11 dicembre 2016, n. 232, recante: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019» e, in particolare, l'art. 1, comma 144, che, per lo sviluppo del sistema nazionale di ciclovie turistiche di cui all'art. 1, comma 640, primo periodo, della citata legge n. 208 del 2015, ha autorizzato l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2017, di 30 milioni di euro per l'anno 2018 e di 40 milioni per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024;

Vista la legge 11 gennaio 2018, n. 2, recante: «Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica»;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante: «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere *e)*, *f)* e *g)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti», e, in particolare, l'art. 1 che prevede l'obbligo, per i soggetti individuati, di detenere ed alimentare un sistema gestionale informatizzato contenente le informazioni anagrafiche, finanziarie, fisiche e procedurali relative alla pianificazione e programmazione delle opere e dei relativi interventi, nonché all'affidamento ed allo stato di attuazione di tali opere ed interventi, a partire dallo stanziamento iscritto in bilancio fino ai dati dei costi complessivi effettivamente sostenuti in relazione allo stato di avanzamento delle opere;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante: «Codice dei contratti pubblici», e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 12 luglio 2018, n. 86, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 12 luglio 2018, n. 160, recante: «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché in materia di famiglia e disabilità», ed in particolare l'art. 1, comma 1, che dispone il trasferimento al Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali delle funzioni esercitate in materia di turismo dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;

Vista la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 aprile 2017, n. 133, ed il successivo decreto direttoriale 16 maggio 2017, n. 23, con il quale, in attua-

zione della citata direttiva, sono state messe a disposizione di ciascuna delle quattro ciclovie turistiche la quota di risorse, allocate sul capitolo 7582 pg 1 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo la tabella seguente:

ciclovia del Sole	€ 1.066.728,00
ciclovia VENTO	€ 2.753.487,51
ciclovia dell'acquedotto pugliese	€ 814.064,09
Grande raccordo anulare delle biciclette - GRAB di Roma	€ 146.400,00
TOTALE	€ 4.780.679,60

Ritenuto quindi necessario tenere in considerazione la su menzionata suddivisione delle risorse 2016 nel riparto alle regioni;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 27 dicembre 2017, n. 468, pubblicato sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con cui sono state ripartite, tra regioni e province autonome, le risorse destinate alla progettazione ed alla realizzazione di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, per l'importo complessivo di euro 14.787.683,69, di cui euro 10.219.320,40 a valere sulle risorse 2016, di cui all'art. 1, comma 640, della citata legge n. 208 del 2015;

Vista la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 aprile 2017, n. 133, pubblicata sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzata a dettare disposizioni in ordine alle attività da realizzare per l'attuazione delle ciclovie turistiche, di cui al citato art. 1, comma 640, della citata legge n. 208 del 2015;

Vista la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 luglio 2017, n. 375, pubblicata sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e recante «Requisiti di pianificazione e standard tecnici per la progettazione e la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche»;

Considerata la valenza strategica nel promuovere lo sviluppo della mobilità ciclistica, quale modalità di spostamento ecosostenibile;

Visto il Protocollo di intesa sottoscritto in data 27 luglio 2016 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, e la Regione Veneto, la Regione Lombardia, la Regione Emilia Romagna (Capofila) e la Regione Toscana per la realizzazione della ciclovia turistica Verona-Firenze (Ciclovia del Sole);

Visto il Protocollo di intesa sottoscritto in data 27 luglio 2016 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, e la Regione Veneto, la Regione Emilia Romagna, la Regione Lombardia (Capofila) e la Regione Piemonte per la realizzazione della ciclovia turistica Venezia-Torino (Ciclovia VENTO);

Visto il Protocollo di intesa sottoscritto in data 27 luglio 2016 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, e la Regione Campania, la Regione Basilicata e la Regione Puglia (Capofila) per la realizzazione della ciclovia turistica da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovia dell'acquedotto pugliese);

Visto il Protocollo di intesa sottoscritto in data 21 settembre 2016 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, e Roma Capitale per la realizzazione della Ciclovia turistica denominata «Grande raccordo anulare delle biciclette - GRAB di Roma»;

Visto il Protocollo di intesa sottoscritto in data 9 agosto 2017 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, e la Regione Veneto, la Regione Lombardia e la Provincia autonoma di Trento (Capofila) (Ciclovia del Garda);

Visto il Protocollo di intesa sottoscritto in data 9 agosto 2017 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, e la Regione autonoma della Sardegna (Ciclovia Sardegna);

Visto il Protocollo di intesa, in corso di perfezionamento, sottoscritto in data 9 agosto 2017 tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, e la Regione Calabria (Capofila), la Regione Basilicata e la Regione Sicilia (Ciclovia della Magna Grecia);

Vista la nota n. 353057 del 18 ottobre 2018 con la quale la Regione Calabria ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica Magna Grecia;

Vista la nota n. 1167125 del 17 ottobre 2018 con la quale la Regione Marche ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica Adriatica;

Vista la nota n. AOOGRT_0481234 del 17 ottobre 2018 con la quale la Regione Toscana ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica Tirrenica;

Vista la nota n. 618841 del 19 ottobre 2018 con la quale la Provincia autonoma di Trento ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica del Garda;

Vista la nota n. 35013 dell'11 settembre 2017 con la quale la Regione Sardegna ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica Sardegna;

Vista la nota n. INF-VS-1-0-14-3 in data 18 ottobre 2018 con la quale la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia ha trasmesso la stima del costo del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia;

Ritenuto necessario definire criteri omogenei di individuazione dei progetti e degli interventi relativi alle ciclovie turistiche, nonché di ripartizione delle risorse stanziate;

Considerato che per la ripartizione delle risorse è stata individuata, per le singole ciclovie turistiche, una quota

fissa relativa alle annualità 2016-2017-2018-2019, destinata sia alla progettazione sia alla realizzazione, ed una quota variabile, oggetto di successiva ripartizione, sulla base delle risorse relative alle annualità 2020-2021-2022-2023-2024, previa detrazione delle risorse già ripartite;

Considerato che le risorse relative all'annualità 2016 sono state erogate, a titolo di anticipazione, per il finanziamento di numero quattro ciclovie, come riportato nella colonna «A» dell'Allegato 1, che costituisce parte integrante del presente decreto;

Considerato che l'ulteriore ripartizione è effettuata sulla base della valutazione dei requisiti quantitativi e qualitativi dei progetti presentati stabiliti con il presente decreto e della sussistenza ed entità dei cofinanziamenti proposti dai soggetti attuatori;

Acquisita l'intesa in Conferenza unificata nella seduta dell'8 novembre 2018, rep. Atti n. 116/CU;

Decreta:

Art. 1.

Risorse stanziate

1. Le risorse stanziate dall'art. 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 e successive modificazioni e integrazioni, pari ad euro 361.780.679,60, al netto di quanto già ripartito con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 27 dicembre 2017, n. 468, iscritte a valere sul capitolo 7582/MIT, sono destinate al finanziamento dei costi della progettazione e della realizzazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche, nonché di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono articolate come segue:

a) annualità 2016: euro 4.780.679,60;

b) annualità 2017: euro 50.000.000,00;

c) annualità 2018: euro 67.000.000,00;

d) annualità 2019: euro 40.000.000,00;

e) per ciascuna delle annualità dal 2020 al 2024: euro 40.000.000,00.

Art. 2.

Modalità di individuazione e di realizzazione degli interventi

1. La progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, ai sensi di quanto previsto dal citato art. 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, e successive modificazioni, è effettuata previa la stipula di un Protocollo di intesa, redatto sulla base dello schema di cui all'Allegato 2, che costituisce parte integrante del presente decreto. Con la sottoscrizione del Protocollo di intesa, da effettuare entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, le regioni e le province autonome interessate dall'itinerario si impegnano a individuare un soggetto capofila che ha la funzione di coordinamento e di unico referente con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Tutte le regioni, provincia autonoma e Roma Capitale si impegnano a sottoscrivere il Protocollo di cui all'Allegato 2, che annulla e sostituisce i precedenti nella parte in cui non ha prodotto effetti.

3. Nei tempi e con le modalità stabilite nel Protocollo di intesa, è redatto, entro il termine del 31 dicembre 2020, il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intera ciclovia turistica, che è oggetto di valutazione da parte dei singoli Tavoli tecnici appositamente istituiti, ai sensi dell'art. 6, dello schema di Protocollo di intesa, di cui all'Allegato 2, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della valutazione dell'ammissibilità dei progetti al finanziamento. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, altresì, almeno un lotto funzionale immediatamente realizzabile per ciascuna regione della singola ciclovia, sulla base dei criteri di cui alla direttiva 11 aprile 2017, n. 133.

4. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica determina la lunghezza complessiva dell'asse principale della ciclovia, la cui origine e destinazione, unitamente alle regioni interessate, sono indicate nell'Allegato 3, che costituisce parte integrante del presente decreto. È consentita una variazione della lunghezza complessiva del percorso nelle ulteriori fasi progettuali, rispetto a quella indicata nel progetto di fattibilità, nella misura massima del 10 per cento, qualora tale variazione consenta il raggiungimento di luoghi di particolare interesse storico, artistico, paesaggistico e naturalistico, ovvero derivi da successivi approfondimenti progettuali.

5. I progetti di fattibilità tecnica ed economica, relativi ad ogni ciclovia ed ammessi al finanziamento, devono essere identificati da uno o più Codici unici di progetto (CUP).

Art. 3.

Piano di riparto

1. Le risorse di cui all'art. 1, relative alle annualità 2016-2017-2018-2019, pari ad euro 161.780.679,60, sono ripartite come segue:

a. le risorse relative alla annualità 2016 - pari a euro 4.780.679,60 - sono state assegnate ai sensi del decreto direttoriale 16 maggio 2017, n. 23, a favore di quattro ciclovie (ciclovia del Sole, ciclovia VENTO, ciclovia dell'acquedotto pugliese e GRAB di Roma) per la redazione dei relativi progetti di fattibilità tecnica ed economica;

b. le risorse di cui alle annualità 2017-2018-2019, per un importo complessivo di euro 157.000.000,00, sono destinate a garantire, per tutte le ciclovie turistiche, l'agevole sviluppo del progetto di fattibilità tecnica ed economica nonché delle successive fasi di progettazione ed esecuzione dei lotti funzionali iniziali, di cui all'art. 2, comma 3, nei limiti delle risorse di cui alla presente lettera.

2. Le risorse di cui al comma 1, sono assegnate, come da Piano di cui all'Allegato 1, che costituisce parte integrante del presente decreto, sulla base dei seguenti parametri:

a. per le risorse di cui alle annualità 2016-2017 tenuto conto di quanto già assegnato ai sensi del decreto

direttoriale 16 maggio 2017, n. 23, ripartizione sulla base di quanto richiesto dalle regioni, provincia autonoma e Roma Capitale per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intera ciclovia, per un importo complessivo pari ad euro 12.227.647,68, di cui all'Allegato 1, colonna E;

b. per le restanti risorse dell'annualità 2017, annualità 2018 e 2019 un'ulteriore quota fissa per ciascuna ciclovia turistica pari complessivamente ad euro 149.553.031,92, che comprende gli ulteriori livelli di progettazione ed esecuzione dei primi lotti funzionali individuati nel Progetto di fattibilità tecnica ed economica, di cui all'Allegato 1, colonna F.

3. Fermo restando che i lotti individuati per ciascuna ciclovia e per ciascuna regione, provincia autonoma e Roma Capitale, ai sensi dell'art. 2, comma 3, devono avere costi compatibili con le risorse già assegnate di cui alle annualità 2016-2017-2018-2019, con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, adottato d'intesa con la Conferenza unificata, si procede al riparto delle risorse relative alle ulteriori annualità 2020-2021-2022-2023-2024 da destinare alla realizzazione di ulteriori lotti funzionali nell'ambito del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 2, comma 3, ad eccezione della Ciclovia GRAB di Roma, che è finanziata per intero, imputando l'onere della spesa relativa alla quota finale, pari a euro 2.706.453,43, a valere sull'annualità 2020.

4. Per ciascuna ciclovia, i progetti di cui agli ulteriori lotti funzionali dovranno rispondere ai criteri quantitativi e qualitativi di cui all'Allegato 4, che costituisce parte integrante del presente decreto, già allegato A della direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 luglio 2017, n. 375.

5. La valutazione, ai fini del riparto di cui al comma 3, è effettuata dal Tavolo permanente di monitoraggio, di cui all'art. 9, sulla base delle risultanze delle valutazioni dei singoli Tavoli tecnici operativi, di cui all'art. 6 del Protocollo d'intesa.

6. La valutazione di cui al comma 5, tiene conto, prioritariamente, del criterio della sussistenza e dell'entità del cofinanziamento che può essere costituito da risorse proprie delle regioni e provincia autonoma, da fondi europei, da altri fondi nazionali diversi da quelli destinati alla mobilità ciclistica in genere, da risorse private.

7. Nella valutazione dei criteri qualitativi e quantitativi nell'ambito della ripartizione delle ulteriori risorse di cui alle annualità 2020-2021-2022-2023-2024 si tiene conto, altresì, del cofinanziamento proposto da ciascuna regione, provincia autonoma per ciascuna ciclovia. Ai fini della valutazione di tale cofinanziamento, si tiene conto delle spese già sostenute a decorrere dal 1° gennaio 2010, nella misura massima del 25 per cento, per i lotti funzionali già realizzati, coerenti tecnicamente con i requisiti di pianificazione e standard tecnici di cui all'Allegato 4, appartenenti alla direttrice della ciclovia di interesse.

8. Restano fermi i medesimi criteri di riparto, in caso di eventuali variazioni degli stanziamenti di bilancio, sia in aumento che in diminuzione.

Art. 4.

Soggetti attuatori

1. I soggetti capofila delle ciclovie possono assumere la funzione di soggetto attuatore per l'intera ciclovia, ovvero indicare i singoli soggetti attuatori per la realizzazione degli interventi. All'atto della sottoscrizione dei Protocolli di intesa possono essere individuati uno o più soggetti attuatori diversi dal soggetto capofila.

2. È facoltà delle regioni e della provincia autonoma, che hanno già sottoscritto i Protocolli di intesa prima dell'entrata in vigore del presente decreto, modificare il soggetto attuatore in fase di sottoscrizione del Protocollo, di cui all'art. 2, comma 2.

3. I soggetti attuatori assumono tutte le funzioni tecniche ed amministrative per la realizzazione degli interventi fino alla rendicontazione finale, per il tramite del soggetto capofila della ciclovia turistica.

Art. 5.

Modalità di erogazione delle risorse

1. La quota di risorse assegnata a ciascuna ciclovia, determinata ai sensi dell'art. 3, è erogata a favore degli enti capofila o dei singoli soggetti attuatori, con le seguenti modalità:

a) entro sessanta giorni dalla sottoscrizione del Protocollo d'intesa la direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti eroga la quota relativa alla annualità 2017 di cui all'Allegato 1, colonna B;

b) entro sessanta giorni dalla valutazione positiva del progetto di fattibilità tecnica ed economica da parte del Tavolo tecnico operativo, la direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali eroga la prima quota relativa all'importo previsto per la realizzazione dei primi lotti funzionali relativo alla restante annualità 2017, nonché parte dell'annualità 2018 di cui all'Allegato 1, colonna C;

c) entro sessanta giorni dalla valutazione positiva del progetto esecutivo dei primi lotti funzionali di ciascuna regione e provincia autonoma e Roma Capitale appartenenti alla singola ciclovia da parte del Tavolo tecnico operativo e conseguente accertamento dei requisiti tecnici e delle caratteristiche qualitative e funzionali stabilite nell'Allegato 4, la direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali eroga la quota finale relativa alla restante annualità 2018 e annualità 2019, di cui all'Allegato 1, colonna D;

d) ogni ulteriore importo derivante dal riparto delle risorse di cui all'art. 3 è erogato sulla base della rendicontazione ai sensi dell'art. 6, quando è stato pagato dal soggetto attuatore e/o dai soggetti attuatori l'80 per cento delle risorse già erogate.

Art. 6.

Rendicontazione delle spese sostenute

1. I soggetti attuatori o, comunque, i soggetti titolari dei CUP effettuano il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale degli interventi sulla base di quanto disposto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, trasmettendo le informazioni al sistema di monitoraggio delle opere pubbliche (MOP) nell'ambito della Banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP).

2. Le quote di risorse assegnate e successivamente impegnate ed erogate a favore di ciascuna ciclovia sono oggetto di rendicontazione attraverso il citato sistema di monitoraggio con particolare riferimento alle informazioni concernenti l'affidamento dei lavori, i pagamenti e l'avanzamento fisico-procedurale dei lavori.

3. Le risorse assegnate agli interventi di cui al presente decreto sono trasferite sulle contabilità di tesoreria unica del soggetto capofila o dei singoli soggetti attuatori, secondo quanto previsto dal Protocollo di intesa e gestite con separata contabilizzazione e rendicontazione.

4. La residua quota di risorse assegnate, secondo il piano di riparto di cui all'Allegato 1, nel caso in cui le risorse stesse dovessero essere superiori a quanto rendicontato, è da considerarsi a titolo di anticipazione sulla quota successiva.

5. In caso di mancata realizzazione degli interventi, è disposta la revoca dell'intero contributo oltre gli interessi; in caso di parziale realizzazione il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti accerta, sentito il Tavolo permanente di monitoraggio di cui all'art. 8 del presente decreto, la proficuità della spesa della parte realizzata e quindi opera la revoca della differenza. Le risorse revocate devono essere versate dai soggetti attuatori in conto entrate del bilancio dello Stato, entro centottanta giorni dalla richiesta da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riportando la seguente causale: «somma revocata finanziata dall'art. 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208». La ricevuta dell'avvenuto versamento è trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali.

Art. 7.

Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione

1. La realizzazione degli interventi del sistema nazionale delle ciclovie turistiche rispetta, ai fini dell'ammissione al finanziamento, i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici di progettazione di cui all'Allegato 4.

Art. 8.

Tavolo permanente di monitoraggio

1. Per monitorare l'attuazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche, è costituito, senza oneri per il bilancio dello Stato, un Tavolo permanente di monitoraggio che assicura un dialogo costante tra le diverse istituzioni e fornisce le informazioni necessarie per la verifica del raggiungimento degli obiettivi.

2. Il Tavolo permanente di monitoraggio è presieduto dal presidente nominato dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed è composto da rappresentanti del Ministero dei beni e delle attività culturali, del Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo e del medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in numero di due membri effettivi e due supplenti, del Ministero dell'economia e delle finanze in numero di un membro effettivo ed un supplente, da rappresentanti delle regioni, delle province autonome, uno per ciascuna ciclovia, da un rappresentante dell'ANCI e relativo supplente, da un rappresentante dell'UPI e relativo supplente e da un rappresentante e relativo supplente di Roma Capitale. Al Tavolo possono partecipare, per l'esame di particolari questioni, esperti esterni proposti dalle regioni e province autonome e/o dai Ministeri e/o di Roma Capitale, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

3. È compito del Tavolo permanente di monitoraggio la valutazione, *in itinere* ed *ex post,* dell'avanzamento fisico e finanziario del programma, al fine di:

a) coordinare le attività dei soggetti impegnati nella realizzazione del sistema delle ciclovie turistiche;

b) supportare i decisori in merito ad eventuali azioni correttive;

c) valutare i benefici conseguiti e analizzare le eventuali cause che hanno limitato o impedito il raggiungimento degli obiettivi;

d) proporre i criteri di ripartizione delle risorse relative alle ulteriori annualità 2020-2021-2022-2023-2024, come previsto dall'art. 3, comma 5.

Il presente decreto è trasmesso agli organi di controllo per gli adempimenti di competenza e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

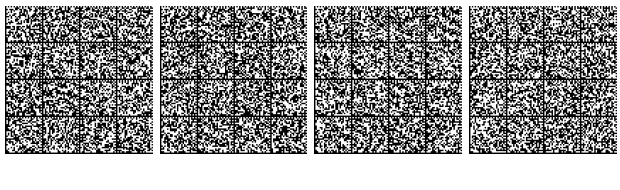
Roma, 29 novembre 2018

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
TONINELLI

Il Ministro dei beni e delle attività culturali
BONISOLI

Il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo
CENTINAIO

Registrato alla Corte dei conti il 19 dicembre 2018
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, reg. n. 1, foglio n. 3025



ALLEGATO *1*

Piano di riparto 2016 - 2017 - 2018 - 2019

CICLOVIA	PFTE (*)		1° LOTTO FUNZIONALE		PFTE	1° LOTTO FUNZIONALE	TOTALE RISORSE
			1ª ANTICIPAZIONE	2ª ANTICIPAZIONE			
	Erogato annualità 2016 *D.D n. 23 del 16.05.2017*	*Da erogare annualità 2017*	Da erogare dopo valutazione del PFTE da parte del Tavolo tecnico	Da erogare dopo valutazione del Progetto esecutivo da parte del Tavolo tecnico	Totale	Totale	Quota complessiva
	A	*B*	C	D	E (A+B)	F (C+D)	G (E+F)
VENTO	*€ 2.753.487,51*		€ 6.934.512,45	€ 6.934.512,45	€ 2.753.487,51	13.869.024,90	16.622.512,41
SOLE	*€ 1.066.728,00*		€ 7.777.892,21	€ 7.777.892,21	€ 1.066.728,00	15.555.784,42	16.622.512,42
ACQUEDOTTO PUGLIESE	*€ 814.064,09*		€ 7.904.224,16	€ 7.904.224,16	€ 814.064,09	15.808.448,32	16.622.512,41
GRAB	*€ 146.400,00*		€ 7.353.600,00	€ 4.678.067,96	€ 146.400,00	12.031.667,96	12.178.067,96
MAGNA GRECIA		*€ 895.940,00*	€ 7.863.286,21	€ 7.863.286,21	€ 895.940,00	15.726.572,42	16.622.512,42
ADRIATICA		*€ 1.185.146,48*	€ 7.718.682,96	€ 7.718.682,96	€ 1.185.146,48	15.437.365,92	16.622.512,40
TIRRENICA		*€ 1.250.000,00*	€ 7.686.256,21	€ 7.686.256,21	€ 1.250.000,00	15.372.512,42	16.622.512,42
DEL GARDA		*€ 1.615.881,60*	€ 7.503.315,40	€ 7.503.315,40	€ 1.615.881,60	15.006.630,80	16.622.512,40
SARDEGNA		*€ 2.000.000,00*	€ 7.311.256,18	€ 7.311.256,18	€ 2.000.000,00	14.622.512,36	16.622.512,36
TRIESTE - LIGNANO SABBIADORO - VENEZIA		*€ 500.000,00*	€ 8.061.256,20	€ 8.061.256,20	€ 500.000,00	16.122.512,40	16.622.512,40
	€ 4.780.679,60	**€ 7.446.968,08**	**€ 76.114.281,98**	**€ 73.438.749,94**	**€ 12.227.647,68**	**€ 149.553.031,92**	**€ 161.780.679,60**

(*) Progetto di fattibilità tecnica ed economica

ALLEGATO *2*

PROTOCOLLO DI INTESA

tra

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

e

Regione .....

Regione .....

Regione .....

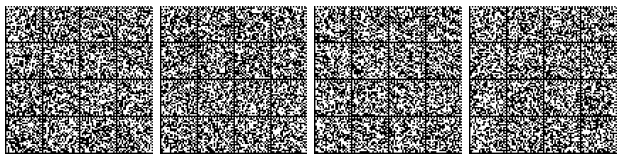
per la

Progettazione e la realizzazione della ciclovia turistica .....

Protocollo di intesa - "_____"

PREMESSO CHE

- l'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 e successive modificazioni e integrazioni ha previsto un primo stanziamento di specifiche risorse - per gli anni 2016, 2017 e 2018 - per interventi finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica ed in particolare per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per alcuni percorsi tra cui ricade la **"Ciclovia....., d'ora in poi per brevità denominata "Ciclovia.....";**
- l'articolo 1, comma 144, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, ha previsto che per lo sviluppo del sistema nazionale delle ciclovie turistiche ai sensi del su indicato comma 640, della legge n. 208 del 2015, è autorizzata l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2017, di 30 milioni di euro per l'anno 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024;
- l'articolo 52 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, ha introdotto ulteriori priorità di percorsi ciclistici tra cui ricade la **"Ciclovia....., d'ora in poi per brevità denominata "Ciclovia.....";**
- il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (*di cui il presente schema di Protocollo d'intesa costituisce l'Allegato 2)* ha definito le modalità di individuazione e realizzazione dei progetti e degli interventi, nonché il piano di riparto e le modalità di erogazione delle risorse, stanziate con la legge di cui sopra;
- 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;

- la messa a sistema delle potenzialità dell'imprenditoria turistica, del valore del paesaggio e del patrimonio storico-artistico per mezzo di una offerta turistico-culturale competitiva, adeguatamente sostenuta da infrastrutture capillari quali le ciclovie turistiche, può costituire un *unicum* strategico per lo sviluppo e la crescita economica;
- nell'ambito dell'attuale indirizzo politico-amministrativo, il perseguimento di tali finalità costituisce uno degli obiettivi prioritari per il rilancio economico del Paese da favorire attraverso l'applicazione della disciplina normativa di cui all'articolo 1, comma 640, della Legge di stabilità per il 2016;
- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con il Programma di Governo e con gli indirizzi per il consolidamento del sistema economico, che richiede in tutti i settori rinnovate strategie, si adopera per un rilancio organico delle diverse tipologie di infrastrutture di trasporto, anche al servizio delle specifiche vocazioni dei territori, in grado di attivare nuove economie;
- le Regioni territorialmente interessate dalla Ciclovia ..... prevedono, nell'ambito dei propri strumenti di pianificazione/programmazione, il seguente itinerario programmatorio coerente con la rete ciclabile europea denominata EuroVelo e quella nazionale denominata Bicitalia, in particolare:

CONSIDERATO CHE

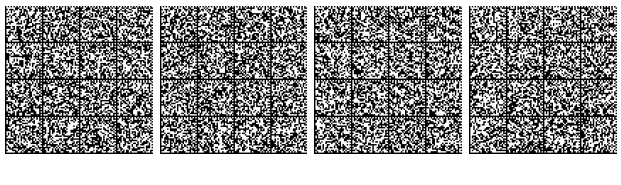
- la legge 11 gennaio 2018, n. 2 prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sia approvato il Piano generale della mobilità ciclistica, parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica, adottato in coerenza con il sistema nazionale delle ciclovie turistiche di cui all'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208;
- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attiva, nell'ambito di quanto previsto dal decreto legislativo n. 300 del 30 luglio 1999 ed in coerenza con l'atto di indirizzo n. 286 del 2015 emanato con decreto del Ministro concernente le priorità politiche da realizzare, azioni di efficientamento, per le varie fattispecie delle infrastrutture di trasporto, che incrementano la qualità, la sicurezza, l'innovazione e la sostenibilità ambientale e che, al contempo, possono garantire una offerta di opere e di servizi coerente con le diverse esigenze della domanda proveniente dai singoli utenti e dal mondo della produzione, a sostegno dello sviluppo dei territori inseriti in reti e circuiti ciclabili, anche connessi a quelli europei, ritenuti strategici per il sistema Paese;
- tale priorità risulta confermata nei successivi atti di indirizzo, in ultimo con atto 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";



- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intende promuovere misure per:
  - ✓ la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale delle ciclovie turistiche integrato con le altre reti di trasporto, e coerente con la rete ciclabile europea denominata EuroVelo e quella nazionale denominata Bicitalia;
  - ✓ l'innalzamento dei livelli di sicurezza, di comfort e di qualità delle ciclovie turistiche attraverso la definizione di requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione omogenei in tutto il territorio nazionale che le ciclovie turistiche devono possedere per essere inserite nel Sistema nazionale di cui all'art.1, comma 640, della legge n.208 del 2015, e i percorsi e itinerari che costituiscono il medesimo Sistema nazionale delle ciclovie turistiche;
- il Ministero dei beni e delle attività culturali provvede, secondo quanto previsto dal d.lgs. n. 368/1998, dal d.lgs. n. 42/2004 e dal DPCM n. 171 /2014, alla tutela, gestione e valorizzazione dei beni culturali e paesaggistici e alla promozione delle attività culturali e, nell'esercizio di tali funzioni, favorisce la cooperazione con gli Enti Territoriali, con le Amministrazioni Pubbliche, con i privati e con le organizzazioni di volontariato e opera per la massima fruizione dei beni culturali e paesaggistici e per la più ampia promozione delle attività culturali, garantendone il pluralismo e l'equilibrato sviluppo in relazione alle diverse aree territoriali e ai diversi settori;
- il Ministero dei beni e delle attività culturali, nel perseguimento delle finalità di cui al decreto legge n. 83/2014, convertito dalla legge n. 106/2014, intende avviare e favorire iniziative di valorizzazione finalizzate a:
  - ✓ rafforzare l'attrattività dell'offerta culturale attraverso la valorizzazione del paesaggio e del patrimonio storico artistico, migliorando la sua accessibilità e fruibilità, con particolare riguardo al patrimonio diffuso e raggiungibile in modo capillare tramite la mobilità dolce;
  - ✓ mettere in rete i siti di interesse culturale e paesaggistico presenti nei diversi territori, migliorandone la fruizione pubblica;
- il Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo provvede, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 4 giugno 1997, n. 143, dal decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, allo svolgimento di funzioni e compiti in materia di turismo, cura della programmazione, del coordinamento e della promozione delle politiche turistiche nazionali, dei rapporti con le Regioni e dei progetti di sviluppo del settore turistico;
- il Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, nel perseguimento delle suddette finalità, intende avviare e favorire iniziative di valorizzazione finalizzate a:
  - ✓ promuovere attività e iniziative connesse alla fruizione turistica anche ai fini dello sviluppo di nuova occupazione e nuove attività imprenditoriali;
  - ✓ promuovere iniziative turistiche finalizzate al rilancio delle aree interne;
- le Regioni intendono dar seguito alla propria pianificazione e programmazione attraverso la realizzazione della "Ciclovia .....", in un'ottica integrata di valorizzazione dei rispettivi territori.

TENUTO CONTO CHE

il progetto della ciclovia ..... è in grado di rispondere ai seguenti requisiti:
- *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;*
- *generazione di occupazione a partire dalle aree interne del Paese;*

il progetto della ciclovia ..... può pertanto contare sulla partecipazione di soggetti pubblici e privati, potenzialmente interessati al finanziamento ed alla realizzazione;

risulta, inoltre, necessario avviare immediatamente il progetto di fattibilità, così come definito nel D.Lgs. n. 50/2016;

VISTA

- la legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.ii.mm., recante "*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*";
- il *decreto legislativo 30 aprile 1992, n 285, e successive modifiche e integrazioni, recante: "Nuovo Codice della Strada";*
- *la legge del 19 ottobre 1998, n. 366, e successive modifiche e integrazioni, recante: "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";*
- il decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti 30 novembre 1999, n. 557, recante "*Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*";
- gli artt. 41 e 42 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 con i quali sono attribuite le funzioni e i compiti spettanti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- l'articolo 33 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, con il quale sono attribuite le funzioni e i compiti spettanti al Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo;
- il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante: *"Codice dei beni culturali e del paesaggio ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";*
- *il* decreto-legge 31 maggio 2014, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2014, n. 106;
- il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante: "*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*";
- il decreto-legge 12 luglio 2018, n. 86, pubblicato nella G.U. 12 luglio 2018, n. 160;
- la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 133 dell'11 aprile 2017, recante: *"disposizioni in ordine alle attività da realizzare per l'attuazione dell'articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015 – Ciclovie turistiche* " finalizzata alla messa a disposizione dei soggetti capofila delle somme occorrenti per la progettazione di fattibilità tecnica ed economica;
- la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 375 del 20 luglio 2017, recante: *"requisiti di pianificazione e standard tecnici per la progettazione e la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche*";



- il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, *(di cui il presente schema di Protocollo d'intesa costituisce l'Allegato 2)*

QUANTO SOPRA PREMESSO E CONSIDERATO TRA

Il **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**, in persona del Direttore generale della D.G. per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, ----------;

e

la **REGIONE** .... in persona del ;

la **REGIONE** ..... in persona del ;

la **REGIONE** ... in persona del ;

SI CONVIENE QUANTO SEGUE

Articolo 1

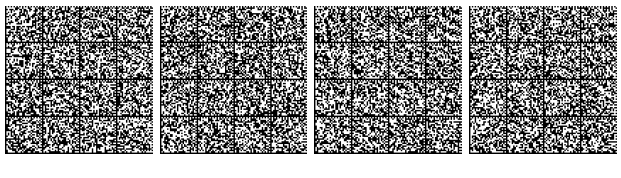
(Valore delle premesse)

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo.

Articolo 2

(Finalità del Protocollo)

1. In attuazione dell'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2016 e successive modificazioni, del decreto-legge 24 aprile 2017, n.50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 e del comma 144, dell'articolo 1, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, la finalità del presente Protocollo è quella di regolare i rapporti tra le Amministrazioni impegnate nella realizzazione della Ciclovia consentendo all'Ente capofila, che si conferma nel _____, di assumere a propria volta tutti gli impegni derivanti dal presente Protocollo d'intesa e dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti *(di cui il presente schema di Protocollo d'intesa costituisce l'Allegato 2.)*
2. Le Amministrazioni aderenti individuano le azioni, a carico delle diverse Parti, necessarie alla definizione delle condizioni e modalità di erogazione del finanziamento per la progettazione e la realizzazione della "ciclovia.....".
3. Le Amministrazioni aderenti si impegnano a gestire in modo coordinato e sistemico la realizzazione del Progetto, assicurando le migliori condizioni di efficienza e di economicità.



Articolo 3

(Individuazione degli impegni assunti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)

1. Per il conseguimento delle finalità del presente Protocollo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si impegna a:

   a) approvare il Piano generale della mobilità ciclistica, parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica, da adottare in coerenza con il sistema nazionale delle ciclovie turistiche di cui all'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208;

   b) inserire le ciclovie turistiche - individuate come prioritarie all'articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015, tra cui la ".....", nell'Allegato Infrastrutture e nei documenti programmatici che costituiranno gli strumenti di pianificazione e programmazione generale di riferimento, affinché anche questa tipologia di opere sia identificata e riconosciuta come infrastruttura strategica di livello nazionale anche al fine del soddisfacimento della condizionalità per l'accesso ad eventuali finanziamenti comunitari;

   c) convocare il Tavolo tecnico di cui al successivo art. 6 del presente Protocollo al fine di analizzare e valutare il progetto di fattibilità tecnica ed economica della "ciclovia ....." nonché il progetto definitivo ed esecutivo di parti della stessa, ai fini della verifica del possesso dei requisiti di cui all'Allegato 4 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti *(di cui il presente schema di Protocollo d'intesa costituisce l'Allegato 2)* e della congruità del costo;

   d) provvedere, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e con il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, sulla base di quanto proposto dalle Regioni....., all'individuazione dei progetti costituenti i successivi lotti funzionali della ciclovia..... che saranno beneficiari delle risorse economiche di cui all'articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015 e successive modificazioni e integrazioni, previa verifica di congruità del costo degli stessi;

   e) reperire eventuali ulteriori finanziamenti, anche in sede europea;

   f) provvedere alla compartecipazione con fondi dello Stato dei costi per la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione dei lotti funzionali che saranno individuati con il decreto interministeriale di cui all'articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015, da erogarsi secondo tempi e modalità che saranno definiti in successivi specifici accordi;

g) provvedere all'erogazione delle risorse assegnate con le modalità di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti *(di cui il presente schema di Protocollo d'intesa costituisce l'Allegato 2)*, mediante versamento al Soggetto capofila (o altri Soggetti) e sul conto di tesoreria n. intestato a....

Articolo 4

(Individuazione degli impegni assunti dal Ministero dei beni e delle attività culturali)

1. Per il conseguimento delle finalità del presente Protocollo il Ministero dei beni e delle attività culturali si impegna a:

   a) collaborare con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nelle attività riportate all'articolo 3;

   b) assicurare la collaborazione dei suoi istituti territoriali preposti alla tutela e valorizzazione per la definizione delle diverse fasi progettuali;

c) favorire attraverso un coordinamento unitario delle strutture territoriali coinvolte la migliore efficienza dei procedimenti di competenza;

d) avvalersi del proprio portale HUB-Geo-Culturale per graficizzare informaticamente il tracciato della ciclovia e metterlo in relazione con le banche dati inerenti il patrimonio tutelato e i vincoli dei beni interessati dal passaggio delle ciclovie. Lo strumento (che opera su standard open data) consentirà inoltre di accedere alle banche dati delle altre Amministrazioni coinvolte nel progetto, facilitando i processi di interoperabilità.

Articolo 5

(Individuazione degli impegni assunti dal Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo)

2. Per il conseguimento delle finalità del presente Protocollo il Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo si impegna a:

e) collaborare con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nelle attività riportate all'articolo 3;

f) verificare che, in accordo con le Regioni interessate ....., nell'ambito del Piano Strategico per il turismo dell'Italia, il progetto sia tra quelli individuati come strategicamente rilevanti nel rafforzamento della sostenibilità turistica e della collaborazione con le amministrazioni regionali;

g) inserire, una volta realizzata l'infrastruttura, la promozione della "ciclovia del ....." negli atti di indirizzo dell'ENIT, al fine di promuovere la comunicazione della vacanza attiva e della mobilità sostenibile;

Articolo 6

(Individuazione degli impegni assunti dalle Regioni ..... e .....)

1. Per il conseguimento delle finalità del presente Protocollo le Regioni .....si impegnano a:

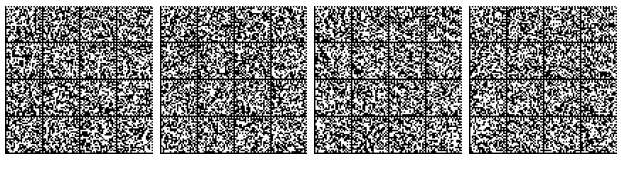
a) individuare la Regione .....quale Soggetto capofila che ha la funzione di coordinamento tra le diverse Regioni e di interfaccia con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della rendicontazione dei costi della progettazione e della realizzazione dei diversi lotti funzionali, secondo le modalità concordate con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stesso;

b) attribuire alla Regione....., quale soggetto capofila, il coordinamento di tutte le attività volte alla progettazione unitaria della ciclovia ....., al fine di assicurare l'uniformità della segnaletica e degli standard oltre che la continuità del percorso;

c) individuare e comunicare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i Soggetti attuatori, qualora diversi dal Soggetto capofila, ai fini dell'erogazione delle risorse e della rendicontazione finale, nonché dell'aggiornamento costante della banca dati unitaria delle amministrazioni pubbliche ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229;

d) individuare e raccordare, tramite il soggetto capofila, tutte le azioni e le attività volte al finanziamento, alla progettazione e alla realizzazione delle opere in progetto, anche per distinti lotti funzionali, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili;

e) procedere, tramite il soggetto capofila, al monitoraggio delle attività secondo le scadenze predefinite affinché ciascuno dei soggetti firmatari, nel rispetto dei loro



rispettivi ordinamenti, assicuri la progettazione, l'aggiudicazione, l'affidamento dei lavori, la loro realizzazione, contabilizzazione e liquidazione e collaudo secondo le norme vigenti;

f) riprogrammare, tramite il soggetto capofila, le risorse economiche nel caso qualche progetto prioritario non potesse, in qualsiasi modo, essere progettato o attuato nei tempi e modi stabiliti;

g) provvedere singolarmente direttamente o tramite un soggetto attuatore specificamente individuato anche per i singoli lotti funzionali ad:

- espletare le procedure necessarie ad addivenire alla redazione e alla approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia per l'intero tracciato ricadente sul territorio di competenza anche per lotti funzionali;
- acquisire i pareri, le autorizzazioni e le approvazioni necessarie per il progetto di fattibilità tecnica ed economica relativamente al tracciato ricadente sul territorio di competenza;

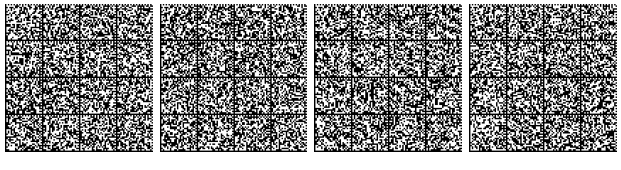
h) porre in essere ogni azione utile al fine di coinvolgere le amministrazioni locali interessate e/o altri enti locali, comitati e associazioni, mediante atti e protocolli stabiliti dalle vigenti disposizioni;

i) corrispondere alle richieste del Tavolo permanente di monitoraggio di cui all'art. 8 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (*di cui il presente schema di Protocollo d'intesa costituisce l'Allegato 2)* ed inviare entro il 15 marzo di ogni anno al Ministero infrastrutture e dei trasporti, D.G. per le strade e autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, una apposita relazione sullo stato di avanzamento dei progetti finanziati e delle principali criticità riscontrate nell'attuazione degli interventi al fine delle valutazioni del Tavolo permanente di monitoraggio;

j) trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il tramite del Soggetto capofila, entro il 31 dicembre 2020 il progetto di fattibilità tecnico economica unitamente all'individuazione di uno o più lotti funzionali sulla base dei criteri previsti dalla direttiva n. 133 dell'11 aprile 2017. Il progetto di fattibilità tecnica economica è redatto in coerenza con i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici per il sistema nazionale delle ciclovie turistiche di cui all'art. 7 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (*di cui il presente schema di Protocollo d'intesa costituisce l'Allegato 2)* e individua la lunghezza complessiva dell'asse principale della ciclovia;

k) il progetto di fattibilità tecnica ed economica comprende:

- lo studio di fattibilità (art. 14, comma 1, Dpr 207/2010) con l'analisi delle alternative progettuali;
- relazioni, planimetrie, elaborati grafici (art. 17, comma 1, lettere a), b) ed e), Dpr 207/2010) con individuazione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche, suddivisione in lotti funzionali e individuazione del 1° lotto funzionale, uno per regione;
- calcolo sommario della spesa (art. 17, comma 1, lettere g) e h), Dpr 207/2010);
- piano particellare preliminare (art. 17, comma 1, lettera i), Dpr 207/2010);



- studio di inserimento urbanistico (art.164, d.lgs.163/06 –art.1, comma 2, lettera l),all. xxi;
- studio di prefattibilità ambientale (art. 17, comma 1, lettera c), Dpr 207/2010);
- studio archeologico e idrogeologico, ove strettamente necessario.

Tale progetto è valutato, ai sensi del DM 17 giugno 2016, con grado di complessità 0,45, destinazione funzionale dell'opera "viabilità ordinaria – piste ciclabili".

L'attività di verifica di cui all'art.26 del Dlgs 50/16 è prevista sul progetto esecutivo del lotto funzionale, prima dell'inizio delle procedure di affidamento.

l) favorire l'interconnessione della "ciclovia ....." con altre ciclovie e/o altre reti infrastrutturali (ferroviarie, fermate bus, mezzi attrezzati al trasporto di biciclette, navigazione) e/o itinerari turistici (ciclopedonali, cammini, ippovie, ferrovie anche storiche);

m) individuare per il progetto, ovvero per singolo lotto, forme e modalità di gestione e manutenzione della ciclovia turistica nel tempo, garantendo la piena efficienza e la sicurezza dell'infrastruttura;

n) definire, attraverso successivi accordi tra i soggetti sottoscrittori del presente atto, le modalità attuative e di finanziamento per la progettazione definitiva ed esecutiva, nonché per la realizzazione e collaudo dell'intera ciclovia, anche per lotti funzionali successivi. Gli accordi saranno definiti compatibilmente con le risorse economiche, anche derivanti dalla programmazione europea, che si renderanno disponibili;

o) rendicontare le somme erogate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le modalità previste dall'art. 6 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (*di cui il presente schema di Protocollo d'intesa costituisce l'Allegato 2)* imputando la spesa su apposita contabilità separata;

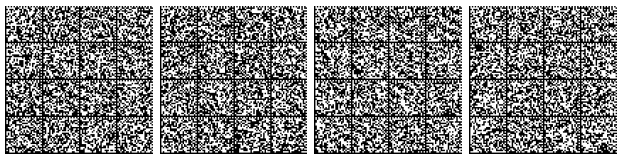
p) aggiudicare entro il 30.06.2022 la gara dei lavori relativa al primo lotto funzionale individuato nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, per ciascuna regione di ciascuna ciclovia.

Articolo 7

(Modalità operative)

Ai fini dell'attuazione del presente Protocollo a seguito dell'emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, sarà costituito un Tavolo Tecnico Operativo, presieduto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, composto dai rappresentanti delle Parti firmatarie, dal/i Soggetto/i attuatore/i ed eventualmente da ulteriori Enti/Istituzioni interessati dalla realizzazione della ciclovia e ampliabile, per particolari questioni, a contributi di esperti esterni proposti dalle Regioni e/o dai Ministeri. E' compito del Tavolo Tecnico Operativo provvedere a:

- condividere le procedure necessarie per rendere operativo il progetto della "Ciclovia .....", secondo le disposizioni che sono indicate nel decreto interministeriale di ripartizione delle risorse economiche ed in particolare quelle relative alle modalità di erogazione delle risorse economiche per le diverse annualità;



- definire il cronoprogramma delle attività, in coerenza con la disponibilità delle risorse economiche assegnate per le diverse annualità nonché con la eventuale quota parte proveniente dalle Regioni o da altre fonti di finanziamento;
- analizzare, in coerenza con le risorse economiche disponibili, la possibilità di realizzare tratte parziali della ciclovia turistica, in base alle priorità di intervento per successivi lotti funzionali, all'interno di un quadro coordinato complessivo.

Articolo 8

(Comunicazioni)

Tutte le comunicazioni relative al presente Protocollo dovranno essere inviate tramite e-mail al seguente indirizzo :

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali

Via Nomentana, 1 - 00161 Roma - dg.strade@pec.mit.gov.it

Oggetto: "Ciclovia....."

e-mail: *segreteria.strade @mit.gov.it*

PEC: *dg.strade@pec.mit.gov.it*

Articolo 9

(Disposizioni finali)

Il presente Protocollo ha durata quinquennale, dal momento della sottoscrizione, e potrà essere modificato ed integrato per concorde volontà dei partecipanti.

Il MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, in persona del Direttore generale della D.G. per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali,_____ ,

la **Regione .....(Capofila)** in persona del_____

la **Regione ..... ,** in persona del_____

la **Regione .....,** in persona del _____

Roma, lì

ALLEGATO *3*

Percorsi Ciclovie turistiche

CICLOVIA	INIZIO - FINE	REGIONI
ACQUEDOTTO PUGLIESE	Da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)	Campania, Basilicata e Puglia
VENTO	Da Venezia a Torino	Veneto, Emilia Romagna, Lombardia e Piemonte
SOLE	Da Verona a Firenze	Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Toscana
ADRIATICA	Da Chioggia (VE) al Gargano	Veneto,Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia
TIRRENICA	Da Ventimiglia (IM) a Roma (RM)	Liguria, Toscana e Lazio
SARDEGNA	Da Sassari a Sassari	Sardegna
MAGNA GRECIA	Da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR)	Basilicata, Calabria e Sicilia
TRIESTE - LIGNANO SABBIADORO - VENEZIA	Da Treste a Venezia	Fruli Venezia Giulia e Venato
GARDA	Da Peschiera del Garda (VR) a Peschiera del Garda (VR)	Lombardia, Veneto e Trentino
GRAB	Roma	Roma Capitale

ALLEGATO *4*

Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)

Il Sistema nazionale delle ciclovie turistiche di seguito "SNCT" è una rete di ciclovie di interesse nazionale di preminente interesse turistico.

Le ciclovie appartenenti al SNCT sono itinerari di lunghezza variabile, identificati da numeri progressivi, definiti da due terminali corrispondenti con due località del territorio nazionale, ovvero una nel caso in cui si tratti di ciclovie ad anello.

Le ciclovie appartenenti al SNCT possono essere interconnesse tra loro a rete, connesse alle altre reti di trasporto persone e ad altre reti di "*mobilità dolce*", ovvero reti riferibili a forme di mobilità lenta, finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, all'attività creativa, con particolare attenzione ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani. Possono, altresì, essere connesse alle reti ciclabili di rango regionale, provinciale e comunale. I nodi di connessione delle ciclovie appartenenti al SNCT con le altre reti di trasporto configurano terminali intermedi delle singole ciclovie.

Le ciclovie appartenenti al SNCT possono ricomprendere anche tronchi in variante e/o in diramazione, delimitati da due terminali, anch'essi definiti da un codice alfanumerico.

I tronchi costituiscono l'unità minima a cui corrispondono i progetti e gli interventi che, ai sensi dell'art. 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e ammessi al finanziamento. Il singolo tronco ha una lunghezza complessiva non inferiore a 40 km.

Nel presente documento sono illustrati i requisiti per l'inclusione di una ciclovia nel SNCT.

I requisiti che devono essere posseduti dalle ciclovie appartenenti al SNCT sono stati distinti in "*requisiti di pianificazione*", ricomprendendo in questa classe gli elementi territoriali, naturali e/o antropici, che costituiscono il quadro di riferimento propedeutico alla progettazione, e "*standard tecnici di progettazione*".

I requisiti di pianificazione e gli standard tecnici sono stati suddivisi in ulteriori sotto-requisiti e per ognuno di questi è stato definito un livello "*minimo*", "*buono*" ed "*ottimo*", tale da consentire una ripartizione in tre livelli delle ciclovie appartenenti al SNCT, utili all'utente ai fini di una corretta fruizione della ciclovia, sia in termini di aspettativa turistica sia in termini di sicurezza.

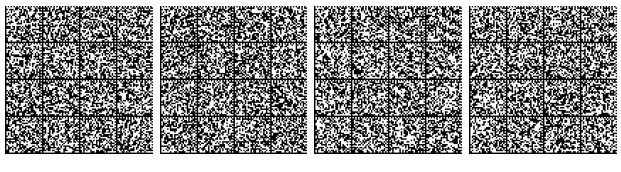
I sotto-requisiti per i quali non si è proceduto ad una differenziazione tra i tre livelli devono essere soddisfatti ad univoca condizione.

I singoli tronchi delle ciclovie possono avere una graduazione di sotto-requisiti differenti tra loro.

La ciclovia si qualifica come "*ottima*" qualora più del settanta per cento dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a "*buono*" o qualora più del cinquanta per cento sia composto da tronchi di graduazione "*ottimo*" per ognuno dei requisiti di pianificazione e degli standard tecnici.

La ciclovia si qualifica come "*buona*" qualora più del cinquanta per cento dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a "*buono*" per ognuno dei requisiti di pianificazione e degli standard tecnici.

La ciclovia si qualifica come "*minima*" qualora meno del cinquanta per cento dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a "*buono*" e comunque



tutti i tronchi siano almeno di graduazione "*minima*" per ognuno dei requisiti di pianificazione e degli standard tecnici.

Tale suddivisione è finalizzata alla riconoscibilità, da parte dell'utente, della qualità complessiva, delle *facilities* presenti, della facilità di percorrenza, ecc. della ciclovia o di singoli tronchi facenti parte della stessa.

Il livello *ottimo, buono* e *minimo* di ciascun tronco è dichiarato dal responsabile della ciclovia, dando evidenza della rispondenza della ciclovia ai sotto requisiti inerenti sia ai requisiti di pianificazione sia gli standard tecnici di progettazione.

A. REQUISITI DI PIANIFICAZIONE

A.1) Attrattività
- *a) luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali*

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità
- *a) diretta in bicicletta*
- *b) parcheggi*
- *c) da altre infrastrutture*
- *d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture della "mobilità dolce"*

A.3) Servizi opzionali
- *a) struttura ricettiva attrezzata*
- *b) servizio bagagli*
- *c) colonnine SOS*
- *d) connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone*
- *e) parco giochi per bambini*

A.1) ATTRATTIVITÀ

Il requisito minimo dell'attrattività della ciclovia è requisito essenziale affinché una ciclovia possa far parte del SNCT.

Ai singoli tronchi della "ciclovia" si applica il seguente sotto-requisito:

a) "*luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali*" è valutato dal ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo su dichiarazione del responsabile della ciclovia affinché le ciclovie inserite nel SNCT abbiano, oltre ai requisiti di sicurezza, anche le caratteristiche di attrattività in termini turistici, ambientali, paesaggistici, storici, ecc. A tal fine è necessario che il percorso della ciclovia interessi aree caratterizzate dalla presenza di:
- luoghi d'arte e cultura, quali, a titolo esemplificativo, musei, monumenti, aree archeologiche, archivi, biblioteche, teatri, inseriti in elenchi ufficiali nazionali (es.: Banca dati del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo dei luoghi della cultura statali e non statali) e/o regionali, ovvero ai quali siano stati attribuiti marchi di tutela e/o qualità;
- aree naturali inserite nell'Elenco Ufficiale delle Aree protette del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ovvero ricompresi nella rete natura 2000;
- altre tipologie di attrazioni, anche immateriali o enogastronomiche, oggetto di flussi di visitatori, ovvero integrate nella complessiva offerta turistica locale.

Il presente sotto-requisito viene valutato come segue:

- livello "*minimo*": presenza di attrazioni turistiche (come sopra definite) in prossimità della ciclovia, considerata una "buffer zone" di 10 km (5 km a destra e 5 km a sinistra);
- livello "*buono*": presenza di attrazioni turistiche (come sopra definite)in prossimità della ciclovia, considerata una "buffer zone" di 4 km (2 km a destra e 2 km a sinistra), ovvero di ampiezza superiore qualora sia garantito il collegamento tramite itinerario in treno anche storico, o percorso pedonale e, contestualmente, sia garantito il servizio di custodia o il trasporto delle biciclette;
- livello "*ottimo*": presenza di attrazioni turistiche (come sopra definite) con accesso diretto dalla ciclovia, ovvero tramite sue diramazioni.

A.2) FRUIBILITÀ, INTERCONNESSIONE E INTERMODALITÀ

Il livello *"minimo"* per tali requisiti si ottiene garantendo l'accessibilità, l'interconnessione e l'intermodalità e, quindi, la fruibilità alla ciclovia turistica tramite una delle modalità riportate nei sotto-requisiti, ossia:

a. direttamente in bicicletta attraverso l'interconnessione con le reti ciclabili regionali, provinciali, comunali e strade a basso traffico, nei punti in cui vengono intersecate o affiancate;
b. tramite specifiche aree di parcheggio per autovetture e autocaravan, garantendo la loro presenza almeno all'inizio ed alla fine del singolo tronco della ciclovia. In corrispondenza di dette aree è anche garantita la presenza di servizi di custodia delle biciclette;
c. da altre infrastrutture attraverso collegamenti diretti con almeno una tra stazioni ferroviarie, fermate bus, traghetti, mezzi attrezzati al trasporto di biciclette;
d. tramite l'interconnessione con altre infrastrutture ricadenti nell'ambito della cosiddetta "*mobilità dolce*", quali cammini, ippovie, ferrovie, anche storiche.

Qualora un singolo tronco o l'intera ciclovia sia anche accessibile da una rete ferroviaria o tramite via d'acqua, devono essere garantiti i collegamenti con le stazioni, porti e/o attracchi, con diramazioni omogenee agli standard tecnici previsti dal presente allegato.

Le ciclovie ricadenti nelle isole maggiori devono essere interconnesse a collegamenti con il continente. Le ciclovie che intercettano aree lagunari o laghi sono collegate almeno ad una fermata di trasporto pubblico lacustre.

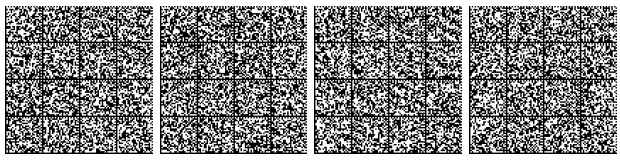
Il livello *"buono"* della ciclovia è qualificato dalla interconnessione alle stazioni ferroviarie, bus e attracchi di linee di trasporto marittimo e lacustre presenti entro 5 km dal tracciato della ciclovia, in aggiunta ai requisiti di livello *"minimo"*.

Nel caso di ciclovia turistica con livello "*ottimo*", è garantita anche la presenza di aree di parcheggio per auto e/o autocaravan e disponibilità di servizi di custodia delle biciclette all'inizio ed alla fine della ciclovia ed almeno ogni 50 km, in aggiunta ai requisiti di livello *"buono"*.

A.3) SERVIZI OPZIONALI

Lungo il percorso della ciclovia turistica possono essere forniti ulteriori servizi, per una migliore fruizione della ciclovia turistica stessa da parte di tutte le tipologie di utenti, quali:

- "*ristoro*": presenza di punti di ristoro ad inizio/fine ciclovia e/o ogni 30 km;
- *"struttura ricettiva attrezzata"*: per la sosta e custodia delle biciclette;



- "*servizio bagagli*": presenza di servizi trasporto bagagli su richiesta;
- "*colonnine SOS*": presenza diffusa di colonnine SOS, almeno nelle "aree di sosta biciclette" per la segnalazione di eventuali incidenti, aggressioni, pericoli vari, ecc.;
- "*connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone*": presenza almeno nelle "aree di sosta biciclette";
- "*parco giochi per bambini*": presenza almeno nelle "*aree di sosta biciclette*".

Per il livello "*ottimo*" è necessario che sia fornito almeno uno dei servizi opzionali.

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE

B.1) Attrattività

a) qualità architettonica e paesaggistica

B.2) Sicurezza

a) protezione dal traffico motorizzato
b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)
c) caratteristiche geometriche
d) accessibilità dei mezzi di soccorso

B.3) Percorribilità

a) pendenza longitudinale
b) fondo viabile
c) linearità, visibilità
d) copertura telefonica

B.4) Segnaletica e riconoscibilità

a) conformità segnaletica
b) identità visiva

B.5) Servizi

a) area di sosta biciclette
b) noleggio e assistenza bici
c) tecnologie smart
d) servizi igienici
e) punti di approvvigionamento di acqua potabile

B.1) ATTRATTIVITÀ

a) "*qualità architettonica e paesaggistica*":
L'attrattività della ciclovia può essere migliorata attraverso la qualità del progetto architettonico dell'itinerario, delle opere d'arte o delle strutture più significative insistenti lungo il percorso della ciclovia, o dalla realizzazione di interventi di inserimento paesaggistico. La presenza di manufatti od opere qualificati da progetti architettonici o di inserimento paesaggistico assegna al tronco la qualifica di "ottimo".

B.2) SICUREZZA

Il requisito della sicurezza della ciclovia è elemento essenziale ed imprescindibile ai fini dell'inserimento della stessa nel SNCT.

In fase di progettazione deve essere esaminato tutto il tracciato della ciclovia, evidenziando i punti/tratti potenzialmente pericolosi per la percorrenza ciclabile per i quali dovrà essere predisposta una specifica analisi di rischio.

Tali criticità devono essere risolte, se possibile, con interventi di carattere infrastrutturale oppure, nei tratti in promiscuo dove non fossero possibili alternative di tracciato, mediante azioni di moderazione e/o regolazione del traffico o con un'adeguata offerta intermodale alternativa (ferro, gomma, navigazione) nonché attraverso adeguata informazione circa le difficoltà presenti sul percorso.

In generale, al fine di garantire un livello "*minimo*" delle condizioni di sicurezza, la ciclovia turistica è composta da tratti di percorso ciclabile con attraversamenti protetti e, nei tratti in cui la circolazione avvenga in promiscuo, l'itinerario deve svolgersi su strade caratterizzate da un basso traffico (inferiore ai 500 veic/giorno) e con velocità basse (inferiori ai 50 km/h), e, ove possibile, con il divieto di circolazione dei mezzi pesanti.

Ai singoli tronchi della "ciclovia" si applicano i seguenti sotto-requisiti suddivisi nei tre livelli standard "*minimo*", "*buono*" ed "*ottimo*", come di seguito graduati.

a) "*protezione dal traffico motorizzato*":
- livello "*minimo*": tronco composto da tratti in promiscuo, limitatamente a strade a basso traffico (500 veic/giorno) e con velocità basse (< 50 km/h);
- livello "*buono*": tronco composto per un estensione massima del venticinque per cento della lunghezza da tratti in promiscuo, limitatamente a strade a basso traffico (500 veic/giorno) e con velocità basse (< 50 km/h);
- livello "*ottimo*": tronco composto interamente da tratti in sede propria o promiscua con pedoni, fatti salve le intersezioni con la rete stradale veicolare che devono comunque essere risolte con attraversamenti ciclabili o ciclopedonali in sicurezza.

b) "*protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)*":
- livello "*minimo*": presenza di punti pericolosi (scarpate, argini, ponti, interferenze o parallelismi con altre infrastrutture, ostacoli laterali, ecc.) per i quali esiste l'adeguata segnaletica di pericolo; deve essere garantita la percorrenza di un tratto di almeno 20 km per ciascun tronco in assenza di punti pericolosi, o, se presenti, purché gli stessi siano adeguatamente protetti;
- livello "*buono*": presenza di punti pericolosi (scarpate, argini, ponti, interferenze o parallelismi con altre infrastrutture, ostacoli laterali, ecc.) per i quali esiste l'adeguata

segnaletica di pericolo; deve essere garantita la percorrenza di un tratto di almeno 30 km per ciascun tronco in assenza di punti pericolosi, o, se presenti, purché gli stessi siano adeguatamente protetti;

- livello "*ottimo*": completa assenza di punti pericolosi, ovvero, qualora presenti, dotati di adeguata protezione e segnalazione.

La ciclovia turistica deve essere progettata, realizzata e gestita con l'obiettivo che la circolazione dei ciclisti, categoria molto eterogenea in termini di abilità e vulnerabilità, avvenga in un contesto sicuro e piacevole, quindi protetto dai diversi tipi di rischi, non solo quelli più frequenti e comuni nelle tipologie di sedimi utilizzati per tali infrastrutture (cadute lungo scarpate, corsi d'acqua, ecc.), ma anche più particolari in relazione agli specifici contesti attraversati.

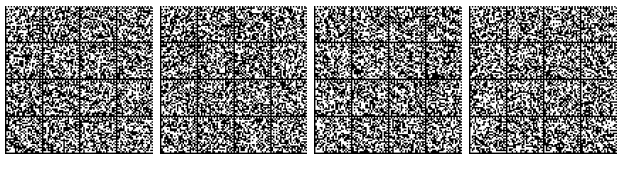
c) "*caratteristiche geometriche*":
Tale sotto-requisito è espresso in modo differenziato in funzione delle diverse tipologie con cui la ciclovia turistica può essere realizzata: tratti di in sede propria o tratti in cui la circolazione delle biciclette e dei veicoli motorizzati sia in promiscuo.

Nei tratti in cui la ciclovia è prevista in sede propria:

- livello "*minimo*": deve essere garantito che l'intera ciclovia e le intersezioni con la viabilità siano realizzate nel rispetto del decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557 recante "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili", in termini di larghezza minima, raggi, pendenze trasversali, ecc.;
- livello "*buono*": deve essere garantita una larghezza minima di 2,00 metri (ciclovia monodirezionale) e 3,00 metri (ciclovia bidirezionale), salvo puntuali restringimenti – da incrementare in relazione ai flussi di traffico ciclistico previsti – nonché l'assenza di curve pericolose. Le intersezioni con strade a velocità superiore ai 50 km/h e carreggiate larghe più di 7,00 metri possono essere semaforizzate per l'attraversamento ciclabile o ciclopedonale. Le restanti caratteristiche geometriche devono rispettare il Codice della Strada ed il decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557, recante: "*Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*";
- livello *"ottimo":* nei tratti in sede propria deve essere garantita una larghezza minima di 2,50 metri (ciclovia monodirezionale) e 3,50 metri (ciclovia bidirezionale), salvo puntuali restringimenti – da incrementare in relazione ai flussi di traffico ciclistico previsti – nonché l'assenza di curve pericolose. Le intersezioni di ciclovie in sede propria con strade con limite di velocità superiore a 50 km/h e carreggiate larghe più di 7,00 metri devono sempre essere realizzate con sovrappassi o sottopassi ciclabili o ciclopedonali. Le restanti caratteristiche geometriche devono rispettare il Codice della Strada ed il decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557, recante: "*Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*".

  In corrispondenza degli attraversamenti urbani la ciclovia deve possedere standard tecnici almeno di livello "*buono*".

  Nei tratti della ciclovia turistica in cui la circolazione delle biciclette e dei veicoli motorizzati avviene in promiscuo – fermo restando il rispetto del Codice della Strada e del decreto del



Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 1999, n. 557, recante: "*Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*"– le dimensioni della carreggiata stradale devono consentire il passaggio e il sorpasso in sicurezza delle biciclette da parte dei veicoli motorizzati e deve essere installata adeguata segnaletica di pericolo. Particolare cura dovrà essere posta negli elementi della infrastruttura caratterizzati da insufficiente visibilità ai fini del reciproco avvistamento tra veicoli.

Nel caso di ciclovia turistica con livello standard "*ottimo*" non è consentita la circolazione in promiscuo.

Inoltre lungo tutta la ciclovia deve essere garantita un'altezza libera minima di 2,20 m dal piano ciclabile, nei confronti di strutture orizzontali e/o altri ostacoli.

Puntuali restringimenti, da dimensionare in relazione ai flussi di traffico ciclistico previsti – in ogni caso mai inferiori al metro e limitati longitudinalmente ai 30 metri o alla lunghezza dei ponti – possono essere presenti, ma devono essere adeguatamente segnalati.

Tratti in galleria promiscui col traffico autoveicolare sono ammessi solo con velocità massima di 50 km/h, uno specifico potenziamento dell'illuminazione, adeguata segnalazione e una corsia ciclabile monodirezionale di almeno 1,50 metri.

d) Il sotto-requisito "*mezzi di soccorso*", suddiviso nei tre livelli "*minimo*", "*buono*" ed "*ottimo*", valuta la possibilità di intervento dei mezzi di soccorso lungo il tracciato della ciclovia e prevede:
   - livello *"minimo"*: possibilità di intervento per i mezzi di soccorso almeno all'inizio e alla fine della ciclovia;
   - livello *"buono"*: possibilità di intervento puntuale per i mezzi di soccorso, almeno ogni 10 km della ciclovia;
   - livello *"ottimo"*: la ciclovia è accessibile ai mezzi di soccorso per almeno il trenta per cento del suo sviluppo.

B.3) PERCORRIBILITÀ

Affinché una ciclovia possa essere inserita nel SNCT, deve essere dotata di adeguati standard costruttivi, modulati in quattro sotto-requisiti, occorrenti a renderne agevole la percorrenza a persone con normale preparazione fisica e con normali biciclette da turismo.

Ai singoli tronchi della "ciclovia" si applicano i seguenti sotto-requisiti, suddivisi nei tre livelli "*minimo*", "*buono*" ed "*ottimo*". Tali elementi, anche laddove indicati come "*non richiesto*", sono da ritenersi utili e qualificanti per le ciclovie del SNCT.

a) "*pendenza longitudinale*":
   - livello "*minimo*": presenza di livellette di estensione limitata con pendenza longitudinale ≤ sei per cento e pendenza media dell'itinerario principale della ciclovia < quattro per cento.[1]

[1] L'art. 8, c.3, del DM 557/99 recita: «*Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria, indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il cinque per cento, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al dieci per cento. Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclabili da parte della relativa utenza, la pendenza longitudinale media delle piste medesime, valutata su basi chilometriche, non deve*

Nelle tratte in montagna la pendenza massima può anche raggiungere il dieci per cento per una lunghezza massima non superiore a 500 m e per uno sviluppo complessivo all'interno del tronco di 3 km;

- livello "buono": presenza di livellette di estensione limitata con pendenza longitudinale ≤ sei per cento e pendenza media dell'itinerario principale della ciclovia < tre per cento;
- livello "*ottimo*": presenza di livellette di estensione limitata con pendenza longitudinale ≤ cinque per cento e pendenza media dell'itinerario principale della ciclovia < due per cento.

Al fine di garantire l'adeguata percorribilità e comfort all'utenza, devono essere rispettati i limiti dei sopra indicati valori della pendenza longitudinale, riferiti sia alla singola livelletta sia alla pendenza media di un insieme di livellette comprese in un tratto di salita o di discesa.

Nei soli casi in cui per una tratta non possono essere soddisfatti i requisiti indicati, al fine di permettere la percorribilità della ciclovia da parte dell'utenza debole o non esperta, la continuità dell'itinerario deve essere garantita dall'intermodalità con il trasporto pubblico e/o altri servizi dedicati.

b) "*fondo viabile*":
- livello "minimo": fondo in terra naturale o in misto stabilizzato di cava in tratti privi di pendenza, buche, avvallamenti e altre discontinuità, per una lunghezza non superiore al dieci per cento del tronco;
- livello "buono": fondo in terra naturale o in misto stabilizzato di cava in tratti privi di pendenza, buche, avvallamenti e altre discontinuità, per una lunghezza non superiore al cinque per cento del tronco;
- livello "ottimo": fondo pavimentato, compatto, scorrevole e con margini esterni in condizione di sicurezza, assenza assoluta di avvallamenti che generano ristagni d'acqua e/o tratti fangosi in presenza di condizioni meteo avverse.

Per consentire una fruizione agevole e sicura, il fondo viabile deve possedere adeguati livelli di compattezza, scorrevolezza e aderenza, ottenuti con diverse tipologie di materiali naturali e artificiali; deve inoltre risultare privo di discontinuità, quali buche, avvallamenti, caditoie, che, nel caso in cui non possano essere eliminate, devono essere comunque adeguatamente segnalate.

c) "*linearità, visibilità*":
- livello "*minimo*": presenza di curve con raggio di curvatura R=5m. In corrispondenza di punti particolarmente vincolati e/o aree di intersezione è possibile la presenza limitata di curve con raggio di curvatura 3m≤R<4m, fermo restando il rispetto della distanza di visuale libera e l'obbligo di segnalare opportunamente la curva stessa;
- livello "*buono*": presenza di curve con raggio di curvatura 5m<R≤7m. In presenza di punti particolarmente vincolati e/o aree di intersezione è possibile la presenza limitata di curve con raggio di curvatura 4m<R≤5m, fatto comunque salvo il rispetto della distanza di visuale libera e l'obbligo di segnalare opportunamente la curva stessa;
- livello "*ottimo*": presenza di curve con R>7m.

---

superare il due per cento salvo deroghe documentate da parte del progettista e purché sia in ogni caso garantita la piena fruibilità da parte dell'utenza prevista»

d) "*copertura telefonica*":
Tale sotto-requisito, suddiviso nei tre livelli standard "*minimo*", "*buono*" ed "*ottimo*", attiene alla possibilità di effettuare chiamate di emergenza e prevede:
- livello "*minimo*": non richiesto;
- livello "*buono*": copertura telefonica in corrispondenza dei capisaldi dell'itinerario;
- livello "*ottimo*": copertura telefonica anche in corrispondenza delle aree di sosta e servizi.

B.4) SEGNALETICA E RICONOSCIBILITÀ

Un itinerario inserito nel SNCT deve essere riconoscibile attraverso una specifica segnaletica che consenta l'individuazione del singolo percorso e ne identifichi il carattere nazionale.

a) "*conformità segnaletica*":
Il sotto-requisito prevede in tutti i livelli che "nei tratti di ciclovia su pista ed in promiscuo deve essere garantita la conformità della segnaletica alle disposizioni del Codice della Strada e del relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione (da ora in poi Regolamento)".
Sui tratti di ciclovia su pista ciclabile devono essere impiegati i segnali stradali verticali nel formato "piccolo" o ridotto ai sensi dell'art. 80 del Regolamento.
Sui tratti di ciclovia in sede promiscua con il traffico motorizzato le dimensioni ed i formati sono quelli previsti dall'art. 80 del Regolamento.

b) "*identità visiva*":
Tale sotto-requisito prevede in tutti i livelli "l'utilizzo, nella segnaletica verticale, del logo specifico del SNCT e dell'identificativo della ciclovia turistica".
Il sotto-requisito "*identità visiva*" consente l'immediata ed intuitiva riconoscibilità da parte sia dell'utenza motorizzata sia dell'utenza ciclabile dell'intero Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche nonché della specifica ciclovia turistica.

Sulla base delle disposizioni sopra riportate i segnali stradali verticali da apporre sulle ciclovie per segnalare agli utenti un pericolo o una prescrizione sono quelli contenuti nel Codice della Strada e nel Regolamento.

I segnali stradali verticali da apporre sulle ciclovie che forniscono agli utenti della ciclovia informazioni necessarie per la corretta e sicura circolazione, nonché per l'individuazione di itinerari, località, servizi ed impianti stradali sono quelli contenuti nel Codice della Strada e nel Regolamento.

Relativamente a tale tipologia di segnale si propongono i seguenti specifici pittogrammi:

a) "*Segnale di identificazione della ciclovia nazionale*": segnale di forma quadrata su fondo blu (v. fig. 1), contenente la bandiera italiana per identificare che la ciclovia appartiene al Sistema nazionale, il numero identificativo della ciclovia ed eventualmente il nome della ciclovia. Se la ciclovia appartiene sia al Sistema nazionale sia alla rete europea delle ciclovie è possibile l'uso del segnale di fig. 1 in abbinamento con 12 stelle (v. fig. 2). Lungo i tratti di ciclovie realizzati su pista ciclabile il segnale può essere accompagnato da un pannello integrativo, avente dimensioni previste dal Regolamento, indicante l'estesa del tratto di ciclovia (v. fig. 3); il pannello integrativo sarà su fondo:
   i. Verde per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello ottimo in termini di percorribilità;



ii. Rosso per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello buono in termini di percorrabilità;

iii. Nero per indicare che il tratto di ciclovia è caratterizzato da un livello minimo in termini di percorrabilità.



Figura 1 - Segnale di identificazione della ciclovia nazionale



Figura 2 - Segnale di identificazione per ciclovia nazionale appartenente alla rete europea

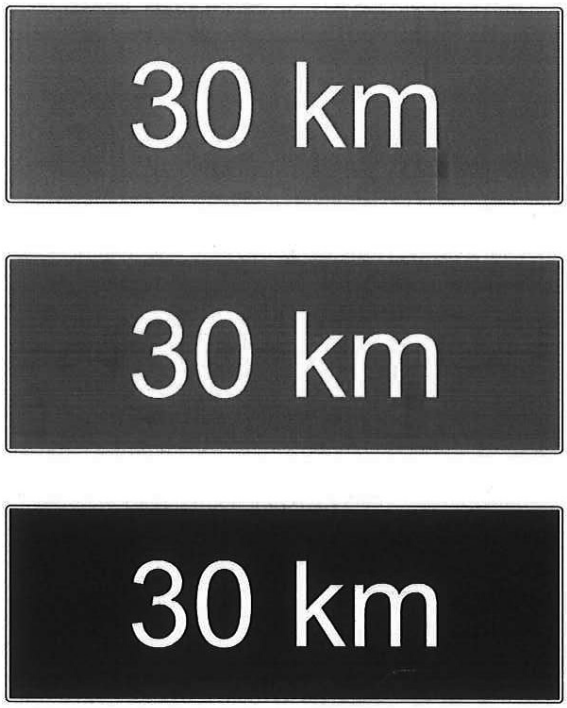


Figura 3 – pannelli integrativi per segnali di identificazione delle ciclovie

b) "*Segnali di identificazione per ciclovie non appartenenti al Sistema nazionale delle ciclovie turistiche*": segnali di forma quadrata su fondo blu che devono essere utilizzati per identificare le ciclovie (o loro tratti) che non appartengono al Sistema nazionale delle ciclovie turistiche. La figura 4 mostra dall'alto verso il basso: il segnale deputato ad indicare che la ciclovia appartiene alla rete europea delle ciclovie (il numero identificativo della ciclovia contornato da 12 stelle); il segnale deputato ad indicare una ciclovia locale (solo il numero identificativo della ciclovia). In entrambi i casi è possibile riportare nel segnale, in sostituzione o in abbinamento al numero identicativo, il nome della ciclovia stessa.

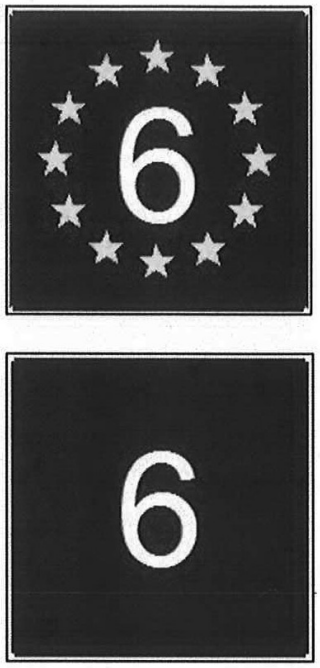


Figura 4 - Simboli di identificazione per ciclovia appartenente alla rete europea o ciclovia locale

c) "*Simboli da utilizzare per segnali di direzione*": oltre a quelli previsti dal Regolamento del Codice della Strada, sui segnali di direzione, possono essere utilizzati i simboli riportati nella fig. 5 aventi forma analoga a quelli di cui alle figure da II.100 a II. 231 del Regolamento del Codice della Strada. Il simbolo su fondo blu costituito da una bicicletta è deputato ad indicare che l'itinerario indicato è una ciclovia; il simbolo su fondo blu contenente il numero identificativo della ciclovia abbinato alla bandiera italiana è deputato ad indicare che la ciclovia appartiene al Sistema nazionale delle ciclovie turistiche. Con riferimento alle figg. 2-4 analoghi simboli potranno essere utilizzati con riferimento alle ciclovie appartenenti alla rete europea o alla rete locale.

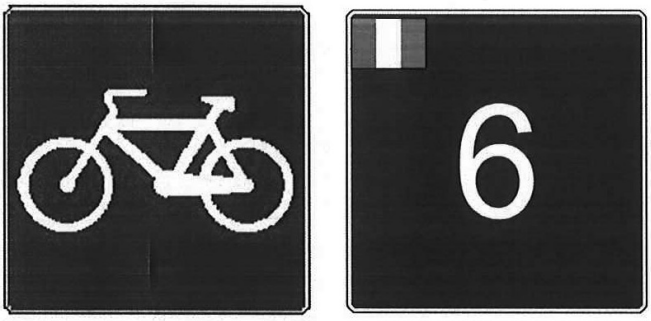
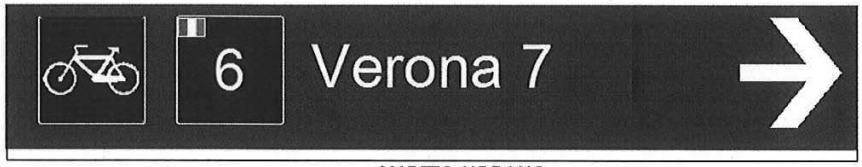


Figura 5 - Simboli di identificazione delle ciclovie

d) "*Segnali di direzione*": nella fig. 6 sono proposte due composizioni di segnale di direzione in relazione all'ambito di installazione urbano o extraurbano. In ambito urbano il segnale su fondo marrone, di forma rettangolare conformemente a quanto previsto dal Regolamento del Codice della Strada,contiene il simbolo relativo alla ciclovia (la bicicletta) e quello relativo alla ciclovia nazionale (fig. 1), oltre che il nome della località e relativa distanza espressa in

chilometri. In ambito extraurbano è proposto un segnale di direzione su fondo marrone di forma conforme a quanto previsto dal Regolamento del Codice della Strada e di composizione analoga a quella della proposta per i segnali di indicazione in ambito urbano.



AMBITO URBANO



AMBITO EXTRAURBANO

Figura 6 - Segnali di direzione ambito urbano ed extraurbano

Su ciclovie in sede propria è consentito inserire la segnaletica orizzontale ai fini della identificazione della ciclovia e del progressiva chilometrica, in conformità all'art. 148 del Regolamento.

B.5) SERVIZI

Lungo il percorso delle ciclovie turistiche del SNCT o loro singoli tronchi devono essere garantiti alcuni servizi, affinché le stesse possano essere fruibili in sicurezza e con piacevolezza, per le diverse tipologie di utenti. I sotto-requisiti indicati, suddivisi nei tre livelli "*minimo*", "*buono*" ed "*ottimo*", anche laddove indicati come "*non richiesto*", sono da ritenersi utili e qualificanti per le ciclovie del SNCT.

a) "*sosta biciclette*":
   - livello *"minimo":* presenza di aree di sosta per biciclette ogni 50 km;
   - livello *"buono":* presenza di aree di sosta per biciclette ogni 25 km;
   - livello *"ottimo":* presenza di aree di sosta per biciclette ogni 10 km.

b) "*noleggio e assistenza bici*":
   - livello *"minimo":* non richiesto;
   - livello *"buono":* presenza servizi di noleggio e assistenza bici ad inizio/fine tronco;
   - livello *"ottimo":* presenza servizi di noleggio e assistenza bici ad inizio/fine ciclovia ed almeno ogni 50 km.

c) "*tecnologie smart*":
   Il sotto-requisito è univoco per tutti e tre i livelli standard "*minimo*", "*buono*" ed "*ottimo*", prevedendo che per le ciclovie turistiche del SNCT, dotate di servizi di copertura telefonica, sia utilizzato il QR-code e/o Hi-code visual del SNCT – in relazione anche al requisito "Segnaletica e riconoscibilità" – elaborato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ed inserito nei rispettivi siti web istituzionali dedicati ed, eventualmente, anche quello della specifica ciclovia turistica. In tal

modo, tramite l'uso dello smartphone, si possono ottenere in modo puntuale ed aggiornato le diverse informazioni inerenti il SNCT e la ciclovia percorsa.

d) "*servizi igienici*":
- livello *"minimo":* presenza servizi igienici ad inizio/fine tronco;
- livello *"buono":* presenza servizi igienici ad inizio/fine tronco ed almeno ogni 20 km;
- livello *"ottimo":* presenza servizi igienici ad inizio/fine ciclovia ed almeno ogni 10 km.

e) "*punti di approvvigionamento acqua potabile*":
- livello *"minimo":* presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile ad inizio/fine tronco;
- livello *"buono":* presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile ad inizio/fine tronco ed almeno ogni 20 km;
- livello *"ottimo":* presenza di punti di approvvigionamento di acqua potabile ad inizio/fine ciclovia ed almeno ogni 10 km.

19A00326

DECRETO 15 gennaio 2019.

Modifiche al decreto del 9 luglio 2013 recante «Disposizioni di applicazione del decreto 2 agosto 2005, n. 198 in materia di autorizzazioni internazionali al trasporto di merci su strada».

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO
PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Vista la legge 6 giugno 1974, n. 298 e successive modificazioni e integrazioni, recante l'«Istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi e la disciplina degli autotrasporti di cose»;

Visto il decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, e successive modificazioni, per l'attuazione della direttiva del Consiglio dell'Unione europea n. 98/76/CE del 1° ottobre 1998, modificativa della direttiva n. 96/26/CE del 29 aprile 1996, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli, allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali e internazionali;

Visto il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio;

Visto il decreto 25 novembre 2011 del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti concernente «Disposizioni tecniche di prima applicazione del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, circa norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 28 novembre 2011, n. 277;

Visto il decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni dalla legge 4 aprile 2012, n. 35 ed in particolare l'art. 11, commi 6 e seguenti;

Visto il decreto del Capo Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del 10 gennaio 2012 in materia di Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 11 del 14 gennaio 2012;

Visto il decreto ministeriale 2 agosto 2005, n. 198, recante «Disposizioni concernenti i criteri di rilascio delle autorizzazioni internazionali al trasporto di merci su strada», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 222 del 23 settembre 2005;

Visto il decreto dirigenziale 12 luglio 2006, recante «Disposizioni applicative del decreto ministeriale 2 agosto 2005, n. 198 per il rilascio delle autorizzazioni internazionali al trasporto di merci su strada», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 166 del 19 luglio 2006;

Visto il decreto dirigenziale 28 luglio 2009, recante «Disposizioni applicative del decreto ministeriale 2 agosto 2005, n. 198 per il rilascio delle autorizzazioni internazionali al trasporto di merci su strada - Aggiornamento al decreto dirigenziale 12 luglio 2006», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 193 del 21 agosto 2009;