

ADDENDUM N° 1

ALL' ACCORDO DI PROGRAMMA

TRA

COMUNE DI BIBBIANO (RE), PROVINCIA DI REGGIO EMILIA, FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.R.L. E REGIONE EMILIA ROMAGNA PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI, VOLTI ALLA RAZIONALIZZAZIONE E AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA DI PUNTI DI INTERFERENZA, FRA LA VIABILITA' STRADALE E LA RETE FERROVIARIA REGIONALE REGGIO EMILIA – CIANO D'ENZA, PRESENTI SUL TERRITORIO COMUNALE DI BIBBIANO.

TRA

COMUNE DI BIBBIANO (RE), di seguito denominato anche “Comune”, con sede in Bibbiano Piazza D.Chiesa 2, codice fiscale 00452960354, rappresentato nel presente atto dal Geom. Daniele Caminati, nella sua qualità di Responsabile del 3° Servizio Assetto ed Uso del Territorio-Ambiente in virtù dell'Atto di nomina Sindacale n° 26 del 30 dicembre 2019;

E

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA, di seguito denominato anche “Provincia”, con sede in Reggio Emilia, codice fiscale 00209290352, rappresentato nel presente atto dall'Ing. Valerio Bussei, nella sua qualità di Dirigente del Servizio infrastrutture Mobilità sostenibile Patrimonio ed edilizia, delegato dal Presidente pro-tempore

E

FERROVIE EMILIA-ROMAGNA S.R.L. di seguito denominata anche “FER”, con sede a Ferrara, via Foro Boario 27 codice fiscale / P.IVA 02080471200,

[Digitare qui]

rappresentata nel presente atto da Dott. Stefano Masola, nella sua qualità di
Direttore Generale.

E

REGIONE EMILIA-ROMAGNA di seguito denominata anche “REGIONE”,
con sede in Bologna, via A. Moro n°52, codice fiscale / P.IVA 8006590379,
rappresentata nel presente atto dall’Arch. Alessandro Meggiato, nella sua
qualità di Responsabile del Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile

Premesso che:

a) FER Ferrovie Emilia-Romagna, in qualità di Gestore Infrastruttura della
rete ferroviaria regionale di competenza della Regione ER, ha in
programma di perseguire gli obiettivi prescritti nella Legge Regionale
Emilia-Romagna n. 30 del 1998, quali a titolo esemplificativo:

- Incentivare la razionale organizzazione della circolazione attraverso lo
sviluppo dell'intermodalità, della sicurezza ed il miglioramento della
qualità delle proprie reti;
- garantire economicità, sicurezza, qualità ambientale, efficienza ed
efficacia nella gestione delle reti;
- migliorare le prestazioni del trasporto ferroviario e l'integrazione con il
trasporto nazionale, oltreché con i sistemi di mobilità urbana e locale
e con i sistemi di trasporto aereo e marittimo;

b) La sicurezza sulla infrastruttura ferroviaria è compito primario di FER, che
ha ottenuto il rilascio della Autorizzazione di Sicurezza da parte
dell’A.N.S.F. (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) ed opera per
garantire una ferrovia sempre più affidabile e sicura, con una maggiore

[Digitare qui]

capacità ed efficienza nella logica del miglioramento continuo rispetto al passato;

c) Per questo, nell'ambito del potenziamento della rete ferroviaria regionale dell'Emilia Romagna, FER sta pianificando le dismissioni dei passaggi a livello presenti sulle linee di competenza, avendo valutato nel proprio documento di valutazione del rischio un fattore predominante di possibile causa di incidenti, prevalentemente a causa dal mancato rispetto del Codice della strada da parte degli automobilisti, che abbattano le barriere invadendo la sede ferroviaria in concomitanza con l'arrivo dei treni, e anche degli attraversamenti abusivi che si possono verificare quando, nonostante le barriere chiuse, pedoni e ciclisti oltrepassano le protezioni ed attraversano la linea ferroviaria;

d) Infatti, come stabilito nelle note di ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) 7867/2017 e 10017/2018 "Obiettivi ed aree di Criticità in materia di sicurezza Ferroviaria" restano confermati gli obiettivi di tendere a valori nulli di incidentalità passando attraverso il costante miglioramento del livello di sicurezza ferroviaria

e) Pertanto, uno dei fattori di miglioramento della sicurezza resta quello di mitigare i rischi derivanti dall'attività di terzi, fra cui l'interferenza fra la viabilità stradale e la rete ferroviaria in corrispondenza dei Passaggi a Livello;

f) La soppressione dei PL andrà, a regime, anche ad ottimizzare decisamente l'esercizio ferroviario sia in termini di velocizzazione della linea che di miglioramento della regolarità.

Rappresentato che:

[Digitare qui]

g) Nel rapporto annuale 2017 sulla sicurezza delle Ferrovie, A.N.S.F. (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) ha riportato come, nell'ambito del progetto "Soppressione PL sia pubblici che in consegna a privati" messo in atto sulla rete RFI, "alla riduzione occorsa di circa il 28% delle unità, è corrisposta una riduzione di circa il 42% degli incidenti significativi avvenuti in corrispondenza dei PL";

h) Nel medesimo documento A.N.S.F., pur evidenziando "comunque che la gran parte degli incidenti ai passaggi a livello sono legati a infrazioni del codice della strada o comunque a indebiti comportamenti degli utenti della strada", prescrive che "analoghi interventi sui PL dovranno essere adottati sulle Reti Regionali Interconnesse [quali la linea Reggio Emilia – Ciano d'Enza], vista la densità degli attraversamenti presenti";

i) In una nota RU 005190 del 17/09/2019, DIGIFEMA (Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ha richiamato l'attenzione sul fatto che "la presenza di un passaggio a livello, laddove non sussistano condizioni ostative alla sua soppressione, rappresenta un elemento di rischio che potrebbe risultare insostenibile, sia per il sistema stradale che ferroviario, e che ciò potrebbe integrare l'ipotesi di reato di cui all'art. 432 c.p. a carico di gestore e proprietario dell'infrastruttura stradale"

Rappresentato inoltre che:

j) la direttiva sulla sicurezza ferroviaria n. 81/T, emanata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del 19 marzo 2008 impone ai gestori delle linee ferroviarie regionali interconnesse di dotarsi di sistemi di protezione

[Digitare qui]

marcia treno, volti a garantire livelli di sicurezza analoghi a quelli già adottati sulla rete nazionale, gestita da R.F.I.;

k) a seguito dell'incidente ferroviario di Bari del 2016 (che ha causato 23 vittime e decine di feriti), l'ANSF ha imposto l'attrezzaggio di tutte le reti ferroviarie con SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno

l) la nota n°9956/2016 del 29 settembre 2016 dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria fissa pertanto stringenti limitazioni alla circolazione ferroviaria per le tratte nelle quali non siano già attivo il controllo della marcia del treno con sistema S.C.M.T.

m) per i motivi di cui sopra la soc. F.E.R. s.r.l. ha in atto da anni un piano di progressivo attrezzaggio del sistema S.C.M.T. su tutta la rete ferroviaria ad essa concessa;

n) ai fini dell'attrezzaggio S.C.M.T. si deve necessariamente procedere anche alla modifica dei sistemi di protezione dei PL, per passare dalla attuale tecnologia UNIFER a quella V300;

o) detto inderogabile cambiamento comporta inevitabilmente un allungamento dei tempi di chiusura dei PL (in quanto PL distanti meno di 2.000 l'uno dall'altro devono obbligatoriamente essere raggruppati in sistemi a funzionamento concatenato e la chiusura dei PL afferenti allo stesso sistema è contemporanea, con effetto che l'ultimo PL in ordine di marcia del treno si chiuderà insieme al primo incontrato dal treno, ma sarà l'ultimo a riaprirsi);

p) a fronte di quanto sopra è obiettivo di F.E.R. individuare soluzioni condivise con gli Enti Territoriali interessati al fine di minimizzare i disagi e/o

[Digitare qui]

ripercussioni sul traffico stradale, fermo restando che FER Srl ha solo obblighi e responsabilità in materia di sicurezza ferroviaria;

Dato atto che:

q) La soppressione dei PL non può che avvenire mediante un procedimento concordato con gli Enti territoriali interessati, in primo luogo Comuni e Province, con le quali è necessario condividere le opportune soluzioni sostitutive/compensative da attuare in funzione della modificando viabilità;

r) Pertanto FER ha avviato un dialogo costruttivo con gli Enti proprietari della rete stradale interessata dalle interferenze al fine di individuare eventuali PL che possono essere soppressi;

s) La previsione della soppressione di PL distribuiti sul territorio, comporta la necessità di mitigare, in una visione integrata delle modalità di trasporto, l'impatto conseguente sulla redistribuzione dei flussi veicolari sul sistema complessivo della rete viaria costituita da strade comunali e vicinali, anche prevedendo necessariamente interventi compensativi finalizzati a garantire adeguati livelli di accessibilità alle varie parti del territorio coinvolto;

t) Gli enti interessati, in generale, considerano tali interventi come un'opportunità per riqualificare le reti stradali interferite, in quanto gli stessi, se accompagnati da adeguate azioni di mitigazione, consentono di ottimizzare la percorribilità dei tratti stradali coinvolti coniugando l'incremento della sicurezza degli utenti con il miglioramento del contesto ambientale ed abitativo delle aree interessate;

Richiamato, nella fattispecie, che:

u) FER e Regione hanno avviato un dialogo costruttivo con il Comune di Bibbiano e Provincia di Reggio Emilia al fine di individuare eventuali PL

[Digitare qui]

che possono essere soppressi, inclusa la verifica dei possibili scenari per

la soluzione o mitigazione delle criticità;

v) a seguito di approfondimenti ed accertamenti, all'uopo disposti, l'Amm.ne

Comunale e la Provincia di Reggio Emilia hanno condiviso l'opportunità di

addivenire alla chiusura di Passaggi a Livello presenti nel territorio

Comunale con la finalità di miglioramento delle condizioni di sicurezza del

traffico sia ferroviario che stradale;

w) Regione, Comune di Bibbiano e FER hanno pertanto sottoscritto Accordo

di Programma (RPI/2019/95 del 25/02/2019) disciplinante gli impegni delle

parti per la soppressione dei seguenti PL della linea Reggio Emilia-Ciano

d'Enza presenti sul territorio comunale di Bibbiano e interferenti con le

strade di competenza:

- PL n. 32 e n. 33 (Via San Rocco progr km 18+563 e km 18+762),
- PL n. 21 (Via Lazzaro Spallanzani, progr. km 13+219)
- PL n. 23 (Via Consorziale con entrata Via Santa Lucia, progr. km 14+239)

x) In merito il Comune ha ad oggi emesso le seguenti ordinanze:

- Ordinanza n. 114 del 20/11/2018, relativamente al PL 21 di Via Spallanzani
- Ordinanza n. 22 del 05/04/2019, relativamente al PL 33 di Via San Rocco

Considerato che:

y) Successivamente alla sottoscrizione dell'Accordo, l'Amministrazione

comunale di Bibbiano di comune accordo con la Provincia di Reggio Emilia

ha richiesto a FER Srl di individuare soluzioni per l'eliminazione di altro

[Digitare qui]

attraversamento della linea ferroviaria da parte della viabilità con

particolare riferimento al PL. di Via Franchetti-SP 53 (n. 27 alla progr. km

16+015 della linea Reggio Emilia – Ciano d'Enza)

z) FER ha presentato alla Amministrazione comunale varie soluzioni tecniche

volte alla chiusura del PL in merito alle quali, stante la complessità

dell'inquadramento territoriale, al momento non è stato ancora possibile

addivenire ad una intesa compiuta sulle opere da realizzarsi;

Considerato inoltre che:

aa) Relativamente alle modifiche alla viabilità conseguenti alla chiusura

definitiva del PL.n. 27, le Parti hanno comunque convenuto che risulti

fondamentale addivenire alla chiusura definitiva del PL n. 27 di Via

Franchetti-SP 53;

Per quanto sopra:

bb) ritenuto necessario sottoscrivere apposito Addendum all'Accordo di

Programma ai sensi dell'art. 34 del D.lgs. 267/2000 e s.m.i., al fine di

definire gli impegni reciproci fra le Parti;

Tutto quanto sopra premesso e considerato, le Parti convengono e stipulano

quanto segue:

Art. 1 - CONFERMA DELLE PREMESSE

Le premesse di cui sopra costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto.

Art. 2 - OGGETTO E FINALITA'

Il presente accordo ha lo scopo di individuare gli impegni tra le Parti

interessate per la realizzazione degli interventi di seguito elencati, al fine di

incrementare le condizioni di sicurezza, favorire la velocizzazione del servizio,

[Digitare qui]

migliorare la regolarità dell'esercizio ferroviario, nonché minimizzare i disagi e/o ripercussioni sul traffico stradale:

1) chiusura definitiva del P.L. n. 27 di Via Franchetti – SP 53 (alla progr. km 1+955 della linea Reggio Emilia – Caino d'Enza) con realizzazione di sottopasso stradale/sovrappasso ferroviario secondo soluzione tecnica progettuale da definirsi compiutamente fra le Parti come specificato nel seguito del presente atto.

Per l'intervento di cui sopra è inoltre da intendersi compreso lo smantellamento del P.L. inclusa la demolizione della pavimentazione viaria, l'adeguamento del complesso di segnalazione ferroviaria e la realizzazione di opere definitive ed invalicabili di l'inibizione del transito in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario soppresso.

Art. 3 – OBBLIGHI E ONERI TRA LE PARTI IN MERITO ALLA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Relativamente all'intervento di cui al precedente art. 2, rispettivamente punto 1) chiusura definitiva del P.L. n. 27 di Via Franchetti – SP 53, le Parti si impegnano a individuare, entro 3 (tre) mesi dalla data di sottoscrizione del presente Accordo, la tipologia di opere più idonee alla soppressione del passaggio a livello in questione, fermo restando che già in questa sede le Parti ribadiscono che detta soppressione rappresenta un intervento prioritario per il territorio nella prospettiva di coniugare l'incremento della sicurezza degli utenti, ferroviari e stradali, con il miglioramento del contesto ambientale ed abitativo delle aree interessate. A seguito della definizione della soluzione condivisa, le Parti saranno impegnate secondo quanto di seguito elencato.

Impegni del COMUNE e della PROVINCIA:

[Digitare qui]

a) gestire le comunicazioni ed informazioni alla cittadinanza in merito

all'intervento di chiusura definitiva dei PL, tenendo sollevata FER da ogni

incombenza in merito;

b) approvare, preventivamente e per le condizioni e finalità previste dalla

normativa vigente, il Progetto di Fattibilità tecnica economica e il Progetto

Definitivo, che saranno sviluppati coerentemente alle rispettive soluzioni

tecniche progettuali già condivise fra le Parti e indicate nello Studio di

prefattibilità;

c) procedere ad adeguare i propri strumenti urbanistici in relazione alla

realizzazione degli interventi;

d) fornire massima collaborazione per reperire i finanziamenti a copertura

delle spese relative alla realizzazione degli interventi;

e) dare corso agli adempimenti tecnico - amministrativi necessari per

l'acquisizione della proprietà o disponibilità delle aree necessarie alla

realizzazione degli interventi, i cui costi saranno posti a carico dei Quadri

economici degli interventi stessi;

f) emanare, entro i termini stabiliti al successivo art. 4, le ordinanze di

modifica della circolazione stradale e chiusura dei PL;

g) il Comune si impegna a chiudere quanto prima e comunque entro l'avvio

dei lavori per la realizzazione dell'opera sostitutiva di via Franchetti anche

i pp.II. n°32 (Via San Rocco progr km 18+563) e n° 23 (Via Consorziale con

entrata Via Santa Lucia, progr. km 14+239) la cui chiusura era già prevista

nell'accordo del 25 febbraio 2019 RPI/2019/95 e che ad oggi non è ancora

avvenuta;

Impegni di FER:

[Digitare qui]

- a) produrre, direttamente o attraverso soggetti all'uopo incaricati, i Progetti di Fattibilità tecnico economica, Definitivo ed Esecutivo (compreso il Coordinamento della sicurezza in fase di progettazione) delle opere e provvedere alla verifica e validazione di essi secondo quanto previsto dal Codice dei contratti pubblici;
- b) svolgere il ruolo di Stazione Appaltante, realizzando le opere (direttamente o attraverso le procedure di affidamento in uso presso la società a ditte che non si trovino in alcuna delle condizioni preclusive di cui all'art. 80 del D.lgs. n. 50-2016 e ss.mm.ii. e, più in generale, nel rispetto delle vigenti norme sui lavori pubblici), entro i termini stabiliti al successivo art. 4;
- c) curare la Direzione lavori e il Coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, direttamente o mediante uno o più professionisti esterni scelti attraverso le procedure di affidamento in uso presso la società e in possesso dei requisiti di legge;
- d) curare i collaudi, direttamente o mediante uno o più professionisti esterni in possesso dei requisiti di legge;
- e) eventualmente, farsi carico di richiedere all'appaltatore gli interventi per eliminare difetti o carenze rivelatisi nei due anni successivi al collaudo provvisorio fino a collaudo definitivo riconducibili a vizio o difformità dell'opera, ai sensi dell'art. 1667 del C.C.;
- f) eventualmente, farsi carico di richiedere all'appaltatore gli interventi per eliminare gravi difetti o carenze rivelatisi nei dieci anni successivi al collaudo provvisorio riconducibili a rovina o difetti di costruzione dell'opera, ai sensi dell'art. 1669 del C.C.;

Impegni della REGIONE:

[Digitare qui]

g) finanziare l'intervento (comprendendo anche i costi di acquisizione delle aree necessarie) per un importo massimo di 4.000.000,00 € previsti nel bilancio regionale per le annualità 2020;

h) approvare, per quanto di competenza, il progetto dell'intervento;

i) qualora durante l'esecuzione dei lavori sia necessario interrompere il passaggio dei treni sull'area di intervento, garantire il trasporto pubblico mediante sistema alternativo alla modalità ferroviaria (autobus sostitutivo).

Art. 4 – IMPEGNI DELLE PARTI IN MERITO ALLE TEMPISTICHE

Fatta salva la possibilità di eventuali proroghe e/o riprogrammazioni da concordarsi fra le Parti, si stabilisce quanto segue in riferimento a ciascun distinto intervento di cui all'art. 2.

1) Entro 3 (tre) mesi dalla data di sottoscrizione del presente Accordo, le Parti condivideranno la definizione delle opere per la chiusura definitiva del P.L. n. 27 di Via Franchetti – SP 53;

2) FER Srl consegnerà il Progetto di Fattibilità tecnico economica entro 120 (centoventi) giorni naturali e consecutivi dalla data di condivisione della soluzione di cui sopra al Comune, Province e Regione;

3) il Comune e la Provincia provvederanno ad approvare detto progetto di fattibilità entro 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi dalla consegna di cui sopra, previa valutazione positiva dello stesso; in caso contrario si richiederà a FER entro 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi di apportare le modifiche ritenute necessarie e dalla consegna del progetto adeguato cominceranno a decorrere i suddetti termini per l'approvazione;

4) la Regione provvederà ad approvare il progetto di fattibilità entro 45 (quarantacinque) giorni naturali e consecutivi dalla approvazione di

[Digitare qui]

competenza comunale e provinciale, fatto salvo eventuali richieste di modifica/integrazioni ritenute necessarie per la compiuta definizione dell'istruttoria che interrompono i tempi procedurali i quali verranno svolti come previsto dalla L.R. 32/93 e s.m.i.;

5) FER Srl presenterà il Progetto Definitivo entro 120 (centoventi) giorni naturali e consecutivi dalla data approvazione di cui sopra;

6) il Comune e la Provincia provvederanno ad approvare detto Progetto Definitivo entro 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi dalla consegna di cui sopra, previa valutazione positiva dello stesso; in caso contrario si richiederà a FER entro 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi di apportare le modifiche ritenute necessarie e dalla consegna del progetto adeguato cominceranno a decorrere i suddetti termini per l'approvazione;

7) qualora l'importo complessivo del quadro economico del progetto definitivo sia difforme da quello progetto di fattibilità tecnico-economico lo stesso dovrà essere riapprovato dalla Regione, in tal caso F.E.R. presenterà la documentazione progettuale relazionando sulle motivazioni dell'aumento del costo dell'intervento. I tempi procedurali, i quali verranno svolti come previsto dalla L.R. 32/93 e s.m.i..

8) FER Srl provvederà alla predisposizione del Progetto Esecutivo e, sulla base di esso, alla indizione di procedura per l'affidamento dei lavori entro 120 (centoventi) giorni naturali e consecutivi dalle approvazioni di cui sopra;
ovvero:

[Digitare qui]

FER Srl provvederà alla indizione di procedura per l'affidamento della Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori entro 60 (sessanta) giorni naturali e consecutivi dalle approvazioni di cui sopra.

Le Parti danno atto sin d'ora, che l'aggiudicazione definitiva della gara, ovvero la stipula del Contratto d'appalto, restano subordinati alla effettiva disponibilità per FER Srl delle risorse economiche necessarie.

Fermo restando quanto sopra, FER Srl provvederà alla realizzazione dell'opera secondo le tempistiche del cronoprogramma di progetto decorrenti dalla data di Consegna dei Lavori.

Le Parti danno atto sin d'ora, che la consegna dei lavori è subordinata ai seguenti adempimenti in capo al Comune e/o alla Provincia, da realizzarsi con tempistiche tali da non compromettere la tempestiva realizzazione dell'opera, cioè indicativamente entro 30 (trenta) giorni naturali e consecutivi dalla data di aggiudicazione definitiva dell'appalto, ovvero dalla data di approvazione del Progetto Esecutivo da parte di FER:

9) Completamento della procedura (espropriativa o bonaria) per la messa a disposizione di tutte le aree interessate dall'intervento

10) Emanazione della ordinanza di chiusura definitiva del PL, con effetto immediato (nel caso di intervento che preveda la realizzazione di sottopasso in corrispondenza del PL da sopprimere), oppure con effetto posticipato alla ultimazione delle opere (negli altri casi)

11) Eventualmente emanazione di temporanea modifica della viabilità locale onde garantire che la viabilità ordinaria non interessi le aree di cantiere per tutta la durata dello stesso.

[Digitare qui]

Resta stabilito fin d'ora fra le parti che nel caso di mancato rispetto degli impegni assunti dal Comune e dalla Provincia di cui al presente articolo o, comunque, nel caso di procrastinarsi del termine ultimo stabilito per la emanazione delle ordinanze relative alla chiusura definitiva del passaggio livello, il Comune e/o la Provincia si faranno carico di tutte le spese che saranno sostenute da FER per la manutenzione sia ordinaria che straordinaria dell'impianto ferroviario (P.L. n°27 e relativi segnali), tenendo altresì sollevata FER medesima da qualsiasi responsabilità in termini di sicurezza ferroviaria e stradale in corrispondenza dell'attraversamento.

Art. 5 – EVENTUALE AGGIORNAMENTO DEI COSTI DELL'INTERVENTO IN FASE DI PROGETTAZIONE

Qualora, a seguito della redazione del progetto, si verificasse un maggiore costo dell'intervento rispetto a quanto stimato dallo studio di prefattibilità, per il finanziamento della quota di spesa in esubero si potrà procedere all'aggiornamento o integrazione del presente accordo al fine di definire le quote di co-finanziamento a carico dei firmatari.

Art. 6 - VARIAZIONI IN CORSO DI ESECUZIONE

Ogni variante in corso d'opera, di natura sostanziale, dovrà essere sottoposta preventivamente alla approvazione di Comune e Provincia di Reggio Emilia.

Art. 7 - GESTIONE E MANUTENZIONE

Le opere stradali realizzate afferiranno al demanio del Comune e/o della Provincia, che se ne faranno carico della gestione e della manutenzione ordinaria e straordinaria, in rapporto alla proprietà delle aree di sedime delle stesse.

[Digitare qui]

ART. 8 – VERIFICA SULL’ATTUAZIONE DELL’ACCORDO DI

PROGRAMMA

A partire dalla data di sottoscrizione del presente Accordo le parti si impegnano a fissare incontri periodici per monitorare e verificare lo stato di attuazione degli interventi e delle attività ad esso propedeutiche.

Nel corso degli incontri sarà anche verificato il rispetto della tempistica attuativa e valutati gli eventuali scostamenti e verranno al riguardo redatti specifici verbali.

ART. 9 - SPESE CONTRATTUALI

Il presente atto è soggetto a registrazione solo in caso d'uso ai sensi degli artt. 4 e 5 del DPR 26/4/86, n. 131.

Art. 10 - RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE

La Regione, la Provincia, FER e il Comune operano con ogni mezzo al fine di pervenire alla composizione in via amichevole delle controversie inerenti all'esecuzione del presente contratto.

Qualora le controversie inerenti all'esecuzione del presente accordo non siano componibili in via amichevole, la loro risoluzione è demandata al competente Foro esclusivo di Bologna.

ART. 11 – PRIVACY

Il Comune, in qualità di titolare, tratterà i dati personali conferiti con il presente atto, con modalità prevalentemente informatiche e telematiche, per le finalità previste dal Reg. UE n° 679/2016 e del D. Lgs. n. 196 del 30 giugno 2003, per le disposizioni non incompatibili con il Regolamento medesimo, in particolare per l'esecuzione dei propri compiti di interesse pubblico o comunque connessi all'esercizio dei propri pubblici poteri.

[Digitare qui]

ART. 12 – DISPOSIZIONI FINALI

La validità del presente Accordo decorrerà dall'avvenuta firma digitale delle Parti con efficacia fino alla completa realizzazione di tutte le condizioni in esso previste.

E' fatta salva la possibilità di eventuali modifiche al presente Accordo da concordarsi fra le Parti e formalizzare mediante atto sottoscritto.

Letto, approvato e sottoscritto dalle parti.

Per il COMUNE DI BIBBIANO

Geom. Daniele Caminati

(firmato digitalmente)

Per la PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

Ing. Valerio Bussei

(firmato digitalmente)

Per FER- FERROVIE EMILIA-ROMAGNA S.R.L.

Dott. Stefano Masola

(firmato digitalmente)

Per la REGIONE EMILIA ROMAGNA

Arch. Alessandro Meggiato

(firmato digitalmente)

Copia analogica a stampa tratta dal documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art.15 della l.241/90 come modificato dal D.L. 179/2012 e dal d.lgs. 7 marzo 2005 n°82 e norme collegate, predisposto e conservato presso l'Amministrazione.

[Digitare qui]