

REGIONE DEL VENETO

Conferenza Sindaci
della Venezia Orientale



Sviluppo di partnership pubblico-private PROGETTO

OPPORTUNITÀ DI INVESTIMENTO NELLA VENEZIA ORIENTALE STUDI DI FATTIBILITÀ

Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale

ASSISTENZA TECNICO SCIENTIFICA:



via Cesare Battisti 39, 30027 San Donà di Piave (Ve)
tel. 0421.54589
mail: protecoeng@protecoeng.com

dott. Francesco Finotto
dott. Alessandro Campalto

COORDINAMENTO GENERALE:



Ing. Giancarlo Pegoraro
dott.ssa Alessandra Cappellari
dott.ssa Simonetta Calasso
dott. Marco Dal Monego

Portogruaro, 25 ottobre 2017

Sommario

1. Introduzione	3
2. Criteri di individuazione dei progetti.....	4
3. Studi di fattibilità	6
3.1 BTS Research Farm	6
3.2 Sviluppo turistico – ambientale dell’area di Valgrande.....	9
3.3 Riqualificazione degli spazi esterni ai Molini di Stalis.....	12
3.4 Nuova Via delle Batterie	15
3.5 Interventi di ricalibratura e pulizia del rio interno della foce del Nicesolo	17
3.5.1 Bozza di contratto tipo	18

1. Introduzione

Il presente documento rappresenta la fase conclusiva del progetto “*Partnership pubblico-private nell’area del Veneto Orientale*”.

Il progetto è stato finanziato dalla Regione Veneto ed approvato dalla Conferenza dei Sindaci del Veneto Orientale nel quadro delle iniziative 2017 della LR 16/93 di cui alla DGR n. 532 del 28/04/2017.

Il progetto, coordinato dal Comune di San Donà di Piave in qualità di comune capofila di un partenariato di 17 Comuni della Venezia Orientale (compreso il Comune capofila), è attuato dall’Agenzia di Sviluppo VeGAL, con la collaborazione tecnico scientifica di Proteco.

Scopo del progetto è quello di favorire lo sviluppo di partnership pubblico-private inquadrabili nell’ambito dell’art. 7 “Pianificazione strategica” dello Statuto della Città metropolitana di Venezia. Il dispositivo prevede, infatti, che le linee di programma del Piano strategico triennale possano essere supportate da Accordi programmatici e di partenariato con soggetti pubblici e privati interessati alla loro attuazione e da specifica progettazione, qualora venga assistita dall’individuazione e sostenibilità delle relative fonti di finanziamento.

Il progetto, ha l’obiettivo di individuare forme di promozione, locale, regionale ma anche nazionale ed internazionale, allo scopo di individuare stakeholder e definire accordi di partenariato con soggetti interessati a investire in specifici progetti di sviluppo.

Il presente documento contiene una serie di studi di fattibilità per lo sviluppo di partnership pubblico-private. I progetti di fattibilità riguardano gli aspetti tecnici del progetto come ad esempio interventi fisici da realizzare, i soggetti coinvolti nella realizzazione e il loro ruolo, i costi e le modalità attuative.

Si tratta di 5 studi selezionati a seguito della fase di animazione territoriale, contenuti all’interno dei progetti strategici inseriti nel Documento programmatico d’Area (DpA) e “Contributo della zona omogenea del Veneto Orientale al piano strategico della Città metropolitana di Venezia”, emersi durante la fase di animazione territoriale (fase 2 del progetto).

2. Criteri di individuazione dei progetti

Come stabilito, il presente progetto “Sviluppo di partnership pubblico–private” si articola in tre fasi operative e il presente documento riguarda quella conclusiva.

Attività	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Fase	Preliminare	Animazione territoriale	Fattibilità dei progetti e definizione di accordi
Periodo	Agosto - Settembre 2017	Settembre - Ottobre 2017	Ottobre 2017
Processo	Analisi di best practice e individuazione stakeholders Repertorio delle buone prassi Individuazione di un bacino di portatori di interessi	Realizzazione del Workshop	Incontri specifici di approfondimento con i soggetti che hanno manifestato più interesse e con enti e istituzioni coinvolte della realizzazione dei progetti strategici individuati
Documenti	Documento Preliminare	Documento di report	Studio di fattibilità e bozza di accordi di partenariato (oggetto della presente relazione)

Quadro riassuntivo delle varie fasi di attuazione con evidenziata la fase conclusiva

Si fa presente che la seconda fase del workshop, seguita alla presentazione delle buone prassi, ha visto il susseguirsi di una serie di interventi dei partecipanti coordinati da Proteco Engineering (che ha curato l'assistenza tecnica al presente progetto), da VeGAL, con la supervisione del Presidente della Conferenza dei Sindaci e del Sindaco del Comune Capofila.

In particolare nel workshop del 5.10.2017, hanno partecipato 27 operatori: associazioni di categoria (**Ascom, Confartigianato, AgriVenezia, Apindustria, Assocamping e CIA**), Comuni (**Ceggia, San Donà di Piave, Fossalta di Piave, Meolo, Quarto d'Altino, Fossalta di Portogruaro, Musile di Piave e Noventa di Piave**), professionisti (**Beta Studio, Studio Causero, Arch. Costa**), imprese (**Villa Ca' Zorzi**) e altri (**Distretto turistico Venezia orientale**).

Dagli interventi sono emersi contenuti utili dei progetti da sviluppare attraverso studi di fattibilità:

- una prima riguarda la necessità di migliorare l'accessibilità da/verso la rete primaria dei centri turistici del litorale. Su questo è stato significativo l'intervento dell'Avv. Antonio Ferrarelli in rappresentanza del **Distretto turistico Venezia orientale**);
- un secondo tema interessa la gestione integrata dei fiumi finalizzata alla **salvaguardia dal rischio idraulico** ed alla valorizzazione del territorio fluviale per contribuire allo **sviluppo turistico locale**. È intervenuto a questo proposito l'ing. Causero dello studio Causero&Spadetto Associati esponendo un modello di gestione riguardante il basso corso del Tagliamento che si sta avviando in partnership tra Regione FGV e operatori turistici locali;
- un ulteriore ambito di interesse è stato presentato Sindaco di Ceggia Mirko Marin che ha presentato l'evoluzione del progetto in partnership con altri

comuni ed enti per il riuso dell'ex base militare e lo sviluppo del progetto BTS Research farm. Un progetto che punta al recupero ad uso agricolo di **aree abbandonate** e compromesse per attività di ricerca sulle nuove tecnologie applicate all'agricoltura;

- infine la necessità di intervenire nella **valorizzazione dei siti storico testimoniali e naturalistici** per la promozione del turismo "lento". L'architetto Costa ha presentato lo sviluppo del progetto interregionale dei Mulini di Stalis che interessa i territori del comune di Gruaro, Sesto al Reghena e Cordovado.

Pertanto le indicazioni fornite dal workshop sono state utili ad indirizzare il presente studio nell'approfondimento di alcuni progetti. Si è quindi scelto di concentrare l'attenzione su quei progetti, contenuti nel DpA dell'IPA e nel "Contributo del Veneto Orientale al piano strategico della Città metropolitana di Venezia", rientranti nelle tematiche emerse dal dibattito che ricordiamo di seguito.

- miglioramento dell'accessibilità da/verso la rete primaria dei centri turistici del litorale;
- salvaguardia dal rischio idraulico ed alla valorizzazione del territorio fluviale per contribuire allo sviluppo turistico locale;
- recupero ad uso agricolo di aree abbandonate e compromesse;
- valorizzazione dei siti storico testimoniali e naturalistici per la promozione del turismo «lento».

Attraverso incontri specifici sono state approfondite queste tematiche e si sono predisposti i seguenti n°5 **studi di fattibilità sullo sviluppo dei progetti**, utilizzando i seguenti criteri:

- coerenza del progetto con il Documento Programmatico d'Area della Venezia Orientale;
- coerenza con i temi e i casi studio approfonditi nel Documento preliminare elaborato nella prima fase del progetto;
- coerenza con gli esiti del workshop del 5.10.2017.

3. Studi di fattibilità

3.1 BTS RESEARCH FARM

Riferimenti al DpA dell'IPA Venezia Orientale
Progetto 48.1 del DpA dell'IPA Venezia Orientale.

Premessa

Il progetto coinvolge tre territori comunali della Venezia Orientale. Si tratta dei Comuni di Ceggia e di Meolo, mentre, il presente studio, inserisce nel progetto anche il Comune di Teglio Veneto integrando finalità e contenuti del progetto 54.4 del DpA dell'IPA.

L'obiettivo è quello del recupero degli ex siti militari presenti nei tre comuni attraverso inserimento di un polo di ricerca per le nuove tecnologie applicate all'agricoltura, l'individuazione di fattorie sociali atte al reintegro di persone disagiate, la creazione di spazio per la ricerca, fattorie didattiche, locali per vitto e servizi. I siti sono le ex basi missilistiche di Ceggia e Meolo e nella caserma Castor di Teglio Veneto.

Si tratta di un progetto ambizioso che congiunga sviluppo dell'economia agricola con ricerca e innovazione, attenzione alle tematiche sociali ed offerta turistica alternativa.

Il primo aspetto pone il tema della necessità di avere aziende sempre più competitive e innovative sul piano tecnologico.

Da qui la necessità di avere un centro di ricerca che unisca tutti i soggetti che possano avere interesse ad avere prodotti agricoli competitivi sui mercati. Vi è inoltre la necessità di avere tecnologia che permetta di adeguare la produzione alle nuove richieste, dispositivi che consentano il trattamento, la raccolta, la gestione dei prodotti con metodi efficienti ed innovativi che garantiscano la qualità e che abbattano i costi. Da questo la necessità di dotare le aziende di know how e tecnologia che attualmente pochi possiedono o che possono permettersi di affrontare come rischio di impresa dal punto di vista di investimento in ricerca e sviluppo.

Un centro di ricerca, può consentire di avere risultati migliori per quanto riguarda ricerche su prodotti agroalimentari, su nuove tecniche di coltivazione, su nuove tecnologie e dispositivi che potranno essere sviluppati per il trattamento, la cura o il confezionamento dei prodotti.

Un'analisi del territorio del Veneto Orientale porta ad evidenziare immediatamente la caratteristica prettamente agricola della zona, dove almeno il 50% del suolo è coltivato. Vi sono vaste zone a vigneto caratterizzate da prodotti di qualità con un distretto nella zona tra San Donà di Piave e Portogruaro che può vantare di avere una produzione biologica che sicuramente va mantenuta e valorizzata, sia in termini di produzione sia in termini di marketing. In questo territorio buona parte delle aree rurali sono state occupate progressivamente dalle monoculture.

A partire da questo dato, la creazione di isole di biodiversità nelle quale sviluppare progetti orientati a prodotti agricoli meno commerciali ha l'obiettivo di produrre ricadute positive sull'economia locale, sull'occupazione ma anche sulla valorizzazione dell'ambiente e la ricomposizione del paesaggio rurale.

Il secondo obiettivo del progetto riguarda l'attenzione sociale. La volontà è quella di creare occasione di inserimento lavorativo in azienda o il recupero terapeutico di

soggetti socialmente deboli e svantaggiati. Si tratta della creazione di servizi e attività in grado di promuovere inclusione, educazione, terapia, riabilitazione anche attraverso forme diversificate di inserimento lavorativo per le persone svantaggiate. Il terzo aspetto riguarda il turismo. I tre siti messi in rete possono diventare meta di visitatori, che oltre ai cittadini residenti, possono essere anche turisti interessati all'agricoltura, di qualità, all'enogastronomia, alla natura e in genere ad un modo alternativo di fruire il territorio del Veneto orientale.

Descrizione del progetto

Il progetto consiste in una serie di interventi nei tre siti: la base militare di via Ponte Romano di Ceggia, due siti militari di Meolo e la ex Caserma Castor Teglio Veneto. Nel primo sito, che interessa un territorio di circa 20 ettari, si prevede il riutilizzo di una serie di installazioni già presenti, come spazi per il supporto logistico per le lavorazioni sperimentali, i test e le relative attività che dovessero essere iniziate nel territorio. Ora il terreno è incolto ma è stato utilizzato in tempi recenti come area per la raccolta di erba da foraggio e si presta, quindi, alla coltivazione e all'utilizzo per la sperimentazioni di nuove culture o per l'applicazione di nuove tecnologie o bio-tecnologie.

Le due basi di Meolo che ospitavano entrambe la parte di controllo e logistica militare presentano diversi edifici che, opportunamente ristrutturati, possono diventare rispettivamente luogo di ricerca, magazzini, centri culturali o alloggi per il personale dedito alla ricerca.

Il terzo sito riguarda circa 20 ettari della ex caserma Castor di Teglio Veneto, dove l'obiettivo è quello di sviluppare un villaggio integrato di tipo turistico – sociale con un'area a campeggio, relax allevamento cavalli. Una sorta di progetto sperimentale di integrazione sociale.

Nello specifico gli obiettivi del progetto BTS Research Farm sono:

- sviluppare ricerca e prodotti al fine di dotare di un vantaggio competitivo le aziende agricole del territorio creando benefici anche per l'indotto (aziende fornitrici di tecnologia);
- frenare la perdita di biodiversità e migliorare lo stato delle specie, degli habitat, degli ecosistemi;
- il miglioramento fisico e dell'immagine dei luoghi con il riuso e il ripristino di terreni incolti e degradati delle ex caserme e basi militari presenti nell'area;
- intervenire sul welfare locale attraverso l'inserimento lavorativo di persone svantaggiate (es. nella gestione delle fattorie didattiche e altre attività di servizio svolte). A questo proposito si fa presente che in base alla tipologia di soggetti svantaggiati si possono attingere a misure diverse del PSL. La fattoria sociale diventerebbe così un'impresa economicamente e finanziariamente sostenibile che svolge l'attività produttiva in modo integrato con l'offerta di servizi culturali, educativi, assistenziali, formativi ed occupazionali a vantaggio di soggetti deboli, in collaborazione con istituzioni pubbliche e con il vasto mondo del terzo settore;
- valorizzare il turismo rurale grazie all'inserimento dei tre siti all'interno degli itinerari escursionistici della Venezia Orientale;
- sviluppare nuove imprese, in particolare giovanili. La disponibilità di aree per la coltivazione a condizioni agevolate consente di superare uno dei detrattori principali all'ingresso di nuove imprese agricole nei mercati.

Soggetti coinvolti nello sviluppo del progetto

Il progetto BTS Research Farm nelle diverse declinazioni operative e funzionali sopra descritte porta alla necessità di integrare capitali e beni pubblici e privati. Da qui la necessità di dotarsi di uno strumento societario-gestionale, possibilmente

una fondazione, costituito da partner pubblici e privati che ne definiscono finalità ed obiettivi. Ciò consente agli enti partecipanti di perseguire obiettivi pubblici e alla parte privata di trovare nelle attività realizzate opportunità di sviluppo aziendale e nuovi mercati.

I Comuni coinvolti nel progetto sono quelli nei quali sono localizzati i tre siti ex militari su descritti: il comune di Ceggia, il comune di Meolo e il comune di Teglio Veneto. Tutti i siti sono attualmente di proprietà comunale in quanto ceduti dal Demanio dello Stato in disponibilità degli enti. Nell'ambito del progetto i comuni conferiscono il patrimonio immobiliari e le strutture dei tre siti.

Un secondo partner può essere l'Agenzia Regionale Veneta per l'agricoltura. Che già ad oggi sviluppa la sua attività attraverso l'"Azienda Pilota e Dimostrativa" tra cui quella di Valvecchia a Bibione. In questi ambiti l'agenzia, che si fa presente è la più grande d'Italia, realizza progetti di micro sperimentazione in campo agricolo. L'apporto dell'agenzia al progetto potrebbe essere il "know how" in termini di: tecniche agronomiche, gestione dell'acqua (ad esempio la realizzazione di un sistema automatico di gestione dell'acqua che invasi e distribuisca l'acqua sulla base delle sue caratteristiche quantitative e qualitative) e la messa a disposizione di sementi.

Tra le associazioni di categoria, il progetto, potrebbe essere partecipato da Confagricoltura. L'associazione agricola sta già sviluppando un progetto sui "grani antichi" e il suo ruolo nel progetto potrebbe essere proprio la messa a disposizione di questi.

Con la disponibilità di aree coltivabili e di strutture funzionali e la possibilità di attingere a conoscenze messe a disposizione dalla ricerca: tecniche agronomiche e tecnologia, con la disponibilità di un partner di categoria, altri partner privati potrebbero rientrare nel progetto. Il profilo di questi nuovi soggetti ricalcano quello di neo-imprese agricole disposte a compensare, attraverso un canone, l'utilizzo di questi fattori. Infatti, la barriera all'entrata per un'impresa agricola, soprattutto se neo costituita sono proprio il capitale fisso, conoscenza e tecnologia.

3.2 SVILUPPO TURISTICO – AMBIENTALE DELL'AREA DI VALGRANDE

Riferimenti al DpA dell'IPA Venezia Orientale

Progetto 38.1 del DpA dell'IPA Venezia Orientale.

Premessa

Valgrande è un'immensa valle da pesca che si estende in un'area di 360 ettari, nella porzione di terreno adiacente a Via Baseleghe a Bibione. Una valle creata artificialmente e che da secoli si regge sul perfetto equilibrio tra gli interventi antropici e l'ambiente naturale.

La Valgrande è un'antica bassura formatasi durante la costruzione del delta del Tagliamento e nel 1600 viene inondata per renderla adatta alla pesca. Tale genesi incide fortemente ancor oggi sull'equilibrio ambientale dell'area che non dipende tanto dal mantenimento di una dinamica naturale, quanto, piuttosto, dal geosistema che l'azione dell'uomo ha prodotto nel tempo. Infatti, l'organizzazione della valle, sostituendo progressivamente alle dinamiche naturali quelle "proprie", tese al mantenimento del geosistema creato in una determinata fase, permette la vita di numerose piante e animali tipici degli ecosistemi umidi.

Oggi Valgrande si presenta come un sistema così integrato di elementi: uno specchio d'acqua articolato in laghetti funzionali alla pesca, un bosco di alta biodiversità vegetale e animale; dune fossili che racchiudono importanti testimonianze romane, un antico casone di valle dimora storica dei vallesani.

Diverse sono le proprietà che vi si sono succedute nel tempo e ad oggi la valle viene aperta ai visitatori per favorire la sua conoscenza e offrire la possibilità di ripercorrere la storia secolare di Bibione.

Obiettivo del presente studio è di proporre un modello di valorizzazione turistica dell'area di Valgrande. L'idea è di limitare progressivamente l'utilizzo del sito per quanto riguarda la pesca e la caccia ed in alternativa promuovere la fruizione di un turismo interessato agli ambienti naturali.

L'ambiente, infatti, è ricco di valenze naturalistiche e storiche. A partire dalla lecceta, caratterizzata da piante ad alto fusto, che hanno un'età superiore ai 150 anni, staccano dei sentieri, spesso usati anche dagli animali selvatici, mentre nel bosco è possibile ammirare una gran varietà di alberi, arbusti, piante e fiori, alcune specie di uccelli.

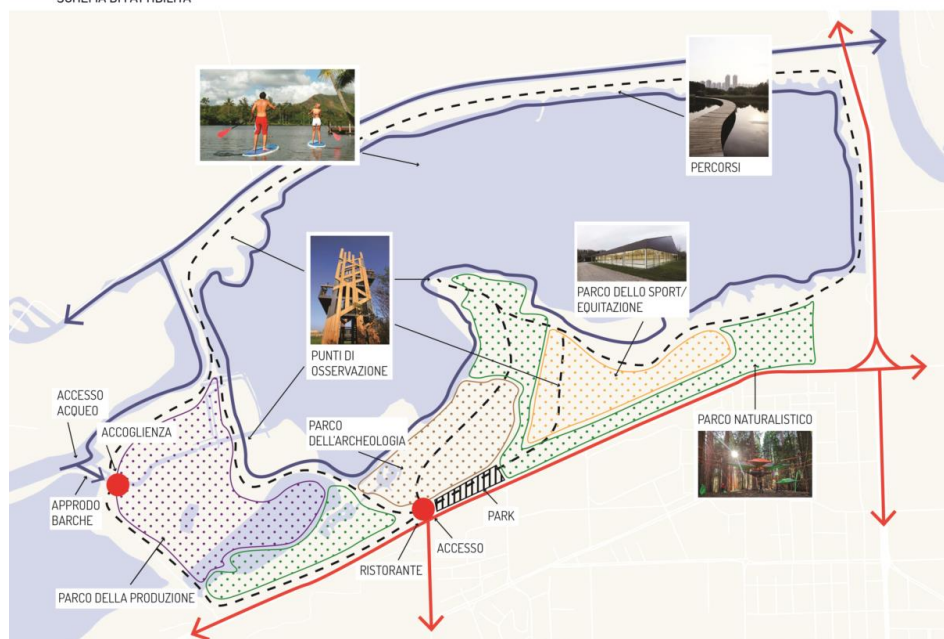
È inoltre presente il Motteron dei Frati, una duna sabbiosa fossile che conserva i resti di una villa di epoca romana.

Anche lo specchio lacustre può costituire un'attrattiva per i praticanti di sport acquatici, così come le diverse peschiere possono integrarsi con l'offerta enogastronomica.

L'obiettivo è quello di proporre un'offerta turistica integrata, fatta di sport all'aperto, di valenze naturalistiche, di ristorazione di qualità, di ricettività in ambiente naturale. Un progetto pilota che punta a creare un modello di gestione da estendere ad altre valli e lagune come, ad esempio, la laguna del Mort di Eraclea.

Il progetto

Il progetto di valorizzazione orientato agli obiettivi descritti in premessa si articola come di seguito.



Schema di fattibilità

Accessibilità e sosta

- Creazione di percorsi di accesso carrabili all'ambito e sosta dei veicoli.
- Accesso via acqua dalla litoranea e dal canale Lugugnana e punti di approdo.
- Percorsi di accesso riservati alla mobilità lenta ciclabile e pedonale.

Ristorazione e accoglienza

- Il casone di Caccia che garantisce un esclusivo ambiente ricettivo;
- La possibilità di inserire all'interno del bosco "strutture ricettive in ambienti naturali" come definite dall'art. 27 ter della LR 127/2016;
- Il ristorante "ai Lecci" su via Baseggio in un punto di accesso alla valle;
- Servizi igienici, spogliatoi ecc.
- Area info, didattica/laboratorio ed espositiva

Tematismi e percorsi

- **STORIA ED ARCHEOLOGIA**
 - Interventi per la valorizzazione e della villa romana di "vacanza" di Monteron dei Frati risalente tra il I° sec AC e il I° sec DC, che presenta resti di pavimenti a mosaico e affreschi;
 - Interventi per l'apprezzabilità della duna fossile risalente a oltre 2000 anni fa alta 12 m.
- **NATURA E BIODIVERSITÀ**
 - Individuazione degli itinerari naturalistici per la flora e punti di osservazione per la fauna
- **PRODUZIONE**
 - Parco Ittico con punti di osservazione delle specie allevate e delle fasi di gestione dell'itticoltura

- SPORT
- Area Maneggio ed equitazione e percorso ippoviaro
- Percorsi pedonali e ciclabili di diversa estensione che garantiscano la fruibilità della valle nelle sue diverse parti
- Percorso avventura sospeso per adulti e bambini
- Percorsi d'acqua Canoa/Kajak e Paddle surfing

Soggetti coinvolti nello sviluppo del progetto

I soggetti coinvolti sono la parte pubblica rappresentata dal comune di San Michele al Tagliamento e dai privati: la proprietà della valle e il soggetto gestore (Florida srl).

Lo strumento che si prevede per realizzare il progetto e integrare le sinergie pubbliche e private è la definizione un "accordo di pianificazione" ai sensi dell'art. 6 LR 11/04, al fine di prevedere l'integrazione funzioni di tutela ambientale con funzioni ludiche e l'inserimento di limitate strutture ricettive in ambienti naturali (art. 27 ter LR 11/13).

Nell'ambito di questo accordo i soggetti coinvolti si impegnano nel seguente modo:

- il Comune fa fronte agli adempimenti di carattere urbanistico;
- Florida srl realizza le opere previste e gestisce il sito in accordo con la proprietà.

Conclusioni

La valorizzazione dell'area di Valgrande a Bibione come descritto potrebbe costituire l'esempio di un'iniziativa imprenditoriale integrata in un progetto di rete che coinvolga più in generale il sistema vallivo tra le lagune di Caorle e Nord di Venezia. Ciò consentirebbe, oltre alla possibilità di attingere a finanziamenti, contributi ed agevolazioni, la gestione sistematica di asset turistici diversi: balneare, escursionistico-naturalistico, enogastronomico ecc. Ecco che, ad esempio, iniziative innovative sul fronte del turismo potrebbero concretizzarsi sul mercato utilizzando parte della ricettività già disponibile. All'interno di un progetto di sistema come quello descritto, potrebbero essere inserite oltre alla valorizzazione di Valgrande, anche la riqualificazione ambientale di Falconera, della foce del Tagliamento e della Valle del Mort alla foce del Piave.

3.3 RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI ESTERNI AI MOLINI DI STALIS

Riferimenti al DpA dell'IPA Venezia Orientale

Progetto 36.1 del DpA dell'IPA Venezia Orientale.

Premessa

Il progetto qui descritto interessa un ambito interregionale, compreso tra il Veneto ed il Friuli Venezia Giulia coinvolgendo il Comune di Gruaro (Veneto), Sesto al Reghena e Cordovado (Friuli Venezia Giulia).

Il progetto riguarda la riqualificazione fisica e la valorizzazione ai fini culturali di spazi aperti nel territorio compreso tra il centro di Cordovado, quello di Sesto al Reghena e la zona dei mulini di Stalis. L'elemento tematico conduttore è il fiume Lemene che attraverso il percorso del "Giralemene" relaziona questo territorio, da una parte con la Venezia orientale e dall'altro con il pordenonese.

Questo ambito territoriale racchiude all'interno importanti valenze paesaggistiche come i Prati stabili e zone agricole di antica formazione. Rilevante è la presenza di edifici e complessi storico testimoniali: i Mulini antichi di Stalis (in Comune di Gruaro), già restaurati e adibiti a visite didattiche e attività culturali; il Borgo antico di Stalis, la Fontana di Venchiaredo con il suo boschetto planiziale; il Borgo castellano di Cordovado (annoverato tra i borghi più belli d'Italia); l'abbazia longobarda di Sesto al Reghena; la Chiesetta campestre di San Pietro (in comune di Sesto al Reghena) recentemente restaurata; i pozzi artesiani dell'acquedotto di Gruaro.

Sono presenti anche valenze ambientali: le aree umide in fregio al Lemene, le polle di risorgiva e un fitto sistema arboreo costituito da siepi e filari.

Tutti questi elementi spaziali e puntuali si inseriscono di un crocevia di itinerari culturali, turistici e religiosi come l'itinerario di pellegrinaggio di Romea Strata, la via dei tabernacoli e il sistema dei percorsi ciclopedonali del "Giralemene".

In particolare, i Mulini di Stalis, e il borgo presente in prossimità, sono il fulcro di questo sistema storico paesaggistico. Questi si collegano ad est con il centro di Sesto al Reghena attraverso piste ciclopedonali già esistenti. Da qui staccano altri itinerari verso i laghi di Cinto e verso l'abbazia di Sesto al Reghena.

Ad ovest l'ambito abbraccia i prati stabili in fregio al corso di risorgiva e verso sud si giunge alla fontana di Venchiaredo.

Anche con i borghi di Cordovado e tra Cordovado e Sesto al Reghena si possono rafforzare le relazioni ciclo pedonali.

Il progetto

L'obiettivo del progetto è la creazione di un grande "parco", collegato a sud con Portogruaro che è terminal navigabile del Lemene, che metta a sistema le diverse componenti paesaggistiche, storico-testimoniali, ed ambientali presenti. Il fine è quello di costituire un prodotto turistico da presentare nel contesto della Venezia orientale nel quadro di un esteso parco turistico.

Il progetto si propone di riqualificare gli elementi sopra elencati, alcuni in stato di degrado, valorizzando la fruizione delle risorse naturali e paesaggistiche: in primis il Borgo antico di Stalis, da recuperare per residenze rivolte ad un target eco-turistico, attrezzandolo con punto ristoro o/e attività agrituristica, fattoria didattica, info point, centro benessere.

In particolare, nel borgo, si prevede la realizzazione di spazi orticoli da assegnare a residenti e a ristoranti di qualità che vi si possono insediare (sul modello degli orti di Cipriani).

Si prevede la dotazione di un parcheggio a servizio del borgo e di uno di interscambio auto-bici in modo da ridurre il traffico pesante in tutto l'ambito.

Un altro punto qualificante del progetto interessa i prati stabili e le zone agricole di preminente valore paesaggistico. L'idea è di realizzare fasce arboree e siepi in modo da ricostruire i campi chiusi che sono caratteristici di questi territori e costituiscono aree di rifugio per l'intera fauna planiziale. Inoltre questi spazi vanno attrezzati con percorsi per attività inerenti l'ambito naturalistico, percorsi a piedi, in bici, a cavallo, escursioni guidate alla scoperta di fauna e flora ripariale, ecc.

Si prevede di destinare una parte a sud dell'attuale borgo ad attività sportivo-ricreative, noleggio bici, canoe, maneggio, ecc.

Gli interventi potranno essere sviluppati in sinergia tra pubblico e privato in modo da salvaguardare l'area dal degrado e riqualificare questo prezioso insieme di elementi costruiti e naturali, creando opportunità occupazionali oltre che socio-culturali.

Costi

Quadro economico di fattibilità prevede un corso complessivo di circa 620.000 euro. In particolare 450.000 euro per i lavori e 170.000 euro ripartiti tra costi di progettazione, IVA e imprevisti.

Soggetti coinvolti nello sviluppo del progetto

I soggetti coinvolti nel progetto sono anzitutto i tre enti comunali di Gruaro (Veneto), Sesto al Reghena e Cordovado. I comuni mettono a disposizione le strutture di proprietà pubblica: piste ciclabili, aree a parcheggio esistenti, servitù pubbliche di passaggio ecc.. Inoltre gli enti si impegnano a garantire l'apertura per la fruizione dei siti culturali già presenti.

Si evidenzia che per quanto riguarda il Borgo storico di Stalis, ricadente nel territorio comunale di Cordovado, è già in essere un intervento di recupero ad opera di un privato proprietario di una parte degli immobili. L'intervento prevede la riqualificazione fisica degli edifici la sistemazione delle aree esterne, la creazione del parcheggio a servizio del borgo. L'intervento prevede un costo di circa 200.000 € in parte finanziato dalla regione FVG.

La ricerca di partner privati interessati a finanziare il piano complessivo degli interventi deve orientarsi verso imprese, in particolare operatori turistici, che valutino il prodotto offerto da questo territorio interessante per un determinato target di visitatori.

La possibilità di praticare attività sportive a contatto con la natura (MTB, equitazione, canoa ecc.) legata ad escursioni culturali nelle valenze qui presenti e che si relazionano con gli altri centri che si attestano lungo il Lemene (in particolare Portogruaro e Concordia S.) sono fattori che possono attrarre anche una quota di ricettività.

Su quest'ultimo aspetto il progetto considera il modello delle "strutture ricettive in ambienti naturali" definito dall'art. 27 ter della LR 127/2016. Si tratta della possibilità di insediare attività ricettive in edifici o manufatti, anche adattati con elementi facilmente rimovibili, aventi particolari aspetti costruttivi e collocati in ambienti naturali del paesaggio veneto, con capacità ricettiva non superiore a otto posti letto. La tipologia è rivolta ad una domanda turistica interessata a vivere un'esperienza di soggiorno a forte contatto con l'ambiente naturale. Gli alloggi indicati dalla legge possono essere:

- alloggi galleggianti: alloggi saldamente assicurati in modo permanente alla riva o all'alveo di fiumi e canali;

- le case sugli alberi: alloggi collocati in posizione sopraelevata dal suolo nell'ambito di contesti arborei di alto fusto;
- le palafitte: alloggi collocati stabilmente su superfici acquee;
- le botti: alloggi realizzati all'interno di botti in legno;
- le grotte: alloggi realizzati in cavità naturali.

Le case sugli alberi sono la tipologia che meglio potrebbe integrarsi in questo contesto.

3.4 NUOVA VIA DELLE BATTERIE

Riferimenti al DpA dell'IPA Venezia Orientale
Progetto 9.3 del DpA dell'IPA Venezia Orientale.

Premessa

Il territorio di Cavallino-Treporti soffre di una forte criticità dal punto di vista dell'accessibilità viaria. Infatti, il litorale è collegato alla terraferma attraverso un solo punto di accesso cioè il ponte del Cavallino e durante tutta la stagione estiva, il sovraccarico sulla rete stradale, determinato dai turisti pendolari e dagli arrivi/partenze dei campeggiatori creano spesso una congestione sia in uscita che in entrata allo stesso. Spesso, ciò determina forti disagi per i cittadini, lavoratori pendolari e imprese con la paralisi del traffico e dei trasporti pubblici. Inoltre, essendo una località balneare, il territorio è interessato da escursioni ciclistiche anche dove non c'è l'apposita pista ciclo-pedonale. La presenza dei ciclisti nella carreggiata causa un rallentamento al traffico ed un costante pericolo per l'incolumità delle persone.

Uno dei punti di forte criticità all'interno di questo sistema è costituito dalle strade che forniscono accesso ai campeggi: Via Radaelli, via delle Batterie, via Vettor Pisani, Via Adige. Il presente studio descrive uno schema di intervento in partnership pubblico privato, nella quale l'attuazione della riqualificazione della viabilità viene operata direttamente da un consorzio di imprese turistiche.

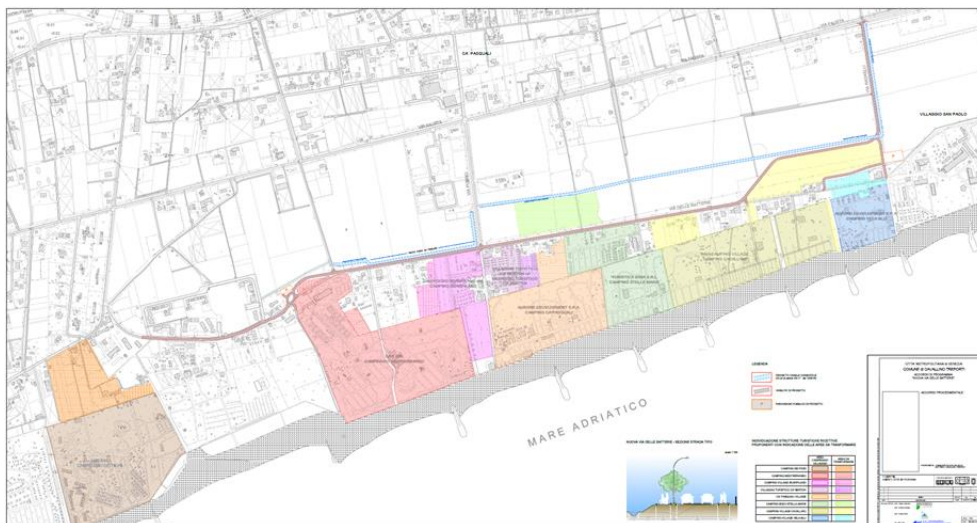


Tavola con indicate le strutture turistiche ricettive proponenti con indicazione delle aree da trasformare e il tracciato viario di intervento

Il progetto

Per affrontare la problematica dell'accesso ai campeggi, l'amministrazione comunale di Cavallino Treporti ha manifestato la necessità di rispondere in modo organico sia alle esigenze di sviluppo presentate al comune delle singole strutture ricettive presenti lungo via delle Batterie, sia al necessario adeguamento della viabilità.

A fine di attivare questo complesso intervento di trasformazione urbana e di riqualificazione e valorizzazione territoriale, si è appositamente costituito il

“Consorzio Nuova Via Delle Batterie” proponendo un Accordo di Programma finalizzato alla realizzazione della nuova via delle Batterie, in quanto si rende necessaria un’azione integrata e coordinata tra Comune, Regione e Città metropolitana.

Nello specifico l’opera pubblica a carico del consorzio consiste nella riqualificazione completa di via delle Batterie e via Radaelli fino al collegamento con via Fausta. La nuova viabilità sarà affiancata per l’interno tratto da pista ciclopedonale e percorso pedonale. Tra le opere sono altresì previsti due nuovi parcheggi per complessivi 100 posti auto circa (collocati in prossimità dei complessi ricettivi Mediterraneo e Vela Blu Camping Village).

Costi

L’importo complessivo delle opere di interesse pubblico è di circa 5 milioni di euro.

Soggetti coinvolti nello sviluppo del progetto

Il Comune di Cavallino Treporti, a fronte della realizzazione dell’opera si è impegnato a modificare il proprio strumento urbanistico generale al fine di consentire un adeguato sviluppo delle attività turistico-ricettive di proprietà e/o gestite dai partecipanti al Consorzio “Nuova Via delle Batterie”.

In sostanza la proposta di accordo prevede che il plusvalore derivante dalla trasformazione delle aree di proprietà/gestite dal consorzio e gli eventuali oneri di urbanizzazione futuri dovuti (dovuto per gli interventi edilizi interni) siano interamente compensati dalla costruzione delle opere pubbliche realizzate dal “Consorzio di Nuova Via delle Batterie”.

3.5 INTERVENTI DI RICALIBRATURA E PULIZIA DEL RIO INTERNO DELLA FOCE DEL NICESOLO

Riferimenti al DpA dell'IPA Venezia Orientale

Progetto 22.1 del DpA dell'IPA Venezia Orientale.

Premessa

Il tema affrontato è quello delle opere di ricalibratura e pulizia necessarie al rio interno del canale Nicesolo, per permettere l'utilizzo della struttura del mercato ittico del capoluogo di Caorle senza limitazioni o vincoli di pescaggio per le imbarcazioni di stazza più elevate.

Nello specifico il progetto riguarda lo studio di uno schema di partenariato pubblico privato per la gestione integrata del canale ma che costituisce un modello finalizzato alla difesa dal rischio idraulico e alla valorizzazione del territorio fluviale per contribuire allo sviluppo locale estendibile a tutto il territorio della Venezia orientale, per intervenire:

- nella **gestione degli specchi d'acqua interni del litorale della Venezia orientale**, al fine di conservare una corretta funzionalità dei canali (salvaguardia dal rischio idraulico del territorio, valorizzazione turistica e salvaguardia del settore della pesca). L'importanza di una corretta gestione e manutenzione della rete di canali e foci fluviali è infatti collegata ai notevoli investimenti pubblici e privati realizzati nell'area per l'attivazione della destinazione per il turismo navigabile, lungo la Litoranea Veneta e le sue diramazioni;
- nella **gestione di reti di percorsi tematici (ippovie, piste ciclabili) spesso collegati a fiumi/canali** lungo gli itinerari "GiraLagune, GiraLemene, GiraLivenza, GiraPiave, GiraSile e GiraTagliamento". L'importanza di una corretta gestione e manutenzione della rete di percorsi è infatti collegata ai notevoli investimenti pubblici e privati realizzati nell'area per l'attivazione della destinazione cicloturistica della Venezia Orientale, inserita negli itinerari di più ampia percorrenza Venezia-Monaco, Green Tour, Adriabike, Eurovelo 8, Ciclovia Adriatica.

Contratto di partenariato

La proposta formulata propone uno schema di contratto di partenariato PPP "tipo", redatto ai sensi del codice degli appalti, da stipulare con un'impresa o un consorzio di imprese a seguito di gara pubblica, che disciplina l'affidamento in concessione della progettazione e realizzazione degli interventi di regimazione idraulica, riqualificazione fluviale, manutenzione continuativa dell'alveo e delle golene dei fiumi/canali, nonché di reti di percorsi tematici (es. ippovie e piste ciclopedonali) e servizi correlati (passerelle per l'attracco, spiaggette, postazioni faunistiche, etc.) interni ed esterni all'area fluviale.

3.5.1 BOZZA DI CONTRATTO TIPO

Articolo 1 Soggetti

Il presente contratto è stipulato

Tra:

.....*concedente* (ente competente sul canale/corso d'acqua)

E

.....concessionario (Impresa/consorzio di imprese aggiudicatario a seguito di gara pubblica).

Articolo 2 Oggetto del contratto

Il presente contratto di partenariato pubblico privato disciplina l'affidamento in concessione della progettazione e realizzazione degli interventi di regimazione idraulica, riqualificazione fluviale, manutenzione continuativa dell'alveo e delle golene dei fiumi/canali di:....., nonché di una rete di percorsi tematici (ippovie, piste ciclabili) e servizi correlati (passerelle per l'attracco, spiaggette, postazioni faunistiche, etc.) interni ed esterni all'area fluviale.

In particolare, la Concedente affida al *Concessionario*:

- la progettazione definitiva ed esecutiva, sulla base di quanto previsto nel progetto di fattibilità;
- i servizi connessi di contabilità dei lavori, supporto al responsabile unico del procedimento, inclusi gli adempimenti volti a consentire l'acquisizione di permessi, autorizzazioni e nulla osta, comunque denominati, rilasciati dagli organismi preposti (enti pubblici, sanitari, VV.FF. etc.);
- la realizzazione degli interventi strutturali e manutentivi, in conformità alle specifiche dei lavori (andrà prodotto una allegato che riporti le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori e delle prestazioni da fornire).

Articolo 3 Durata del contratto

Termini della progettazione e della esecuzione degli interventi

La durata della concessione è di anni (.....), decorrenti dalla data di stipulazione contrattuale.

I termini di presentazione della progettazione alla Concedente e di esecuzione delle opere, che il Concessionario si impegna a rispettare, risultano essere così suddivisi:

(a) giorni per la progettazione definitiva come proposto in sede di gara ed approvato con determinazione dirigenziale di aggiudicazione n....., decorrenti dalla data di sottoscrizione del presente contratto;

(b) giorni per la progettazione esecutiva come proposto in sede di gara ed approvato con determinazione dirigenziale di aggiudicazione sopra citata, decorrenti dalla data della comunicazione di approvazione del progetto definitivo a cura del responsabile unico del procedimento;

(c) giornicomplessivi per l'esecuzione degli interventi di sicurezza idraulica inerenti i tratti.....,nonché per la realizzazione delle infrastrutture per il turismo ambientale e culturale, decorrenti dalla data del verbale di consegna delle aree; i lavori saranno svolti in stralci funzionali, le cui modalità temporali intermedie sono descritte nel crono programma e nella relazione al piano economico finanziario allegati al presente contratto.

(d) giorni per l'esecuzione degli interventi di manutenzione continuativa delle opere di sicurezza idraulica e delle infrastrutture per il turismo ambientale e culturale, di cui alla precedente lett. (c), le cui modalità temporali intermedie sono descritte nel piano di manutenzione allegato.

Al termine del contratto, le opere, dotazioni ed ogni altra pertinenza verranno restituite senza alcun onere per la Concedente, in perfetto stato di conservazione, manutenzione e funzionalità risultante da verbale redatto in contraddittorio e sottoscritto dalle parti, il quale conterrà anche le indicazioni pratiche ed operative (consegna delle chiavi delle postazioni, istruzioni aggiornate sulla conduzione delle reti, prescrizioni particolari e circostanziate sull'uso delle infrastrutture, etc.) utili a porre la Concedente nelle condizioni ottimali di gestione.

Articolo 4

Autorizzazioni

4.1. Conseguimento delle autorizzazioni

Il Concessionario si obbliga ad attivarsi presso organi ed enti competenti ai fini del rilascio dei titoli abilitativi prescritti dalla normativa di riferimento, ponendo in essere a proprie spese l'attività a ciò strumentalmente preordinata, nel rispetto di quanto stabilito nel crono programma.

La Concedente s'impegna a fornire al Concessionario collaborazione e supporto idonei al conseguimento di permessi, autorizzazioni, atti di assenso comunque denominati, funzionali alla realizzazione delle opere previste dal presente contratto.

Il Concessionario può richiedere la collaborazione della Concedente mediante ricorso all'istituto della conferenza di servizi disciplinato dalla L. 7 agosto 1990, n. 241.

4.2. Ritardato o mancato rilascio di autorizzazioni

Il ritardato o mancato rilascio di una o più autorizzazioni, ancorché imputabile a terzi, costituisce rischio a carico del Concessionario, con conseguente riduzione del canone previsto dal successivo art. 6 in misura proporzionale alla mancata disponibilità dell'opera.

Articolo 5

Obblighi del Concessionario

Il Concessionario si obbliga a:

- a) elaborare la progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi, nonché a realizzare i lavori nel rispetto dei tempi risultanti da quanto offerto in sede di gara e dal crono programma;
- b) rilasciare a favore della Concedente le garanzie e coperture assicurative stabilite dal bando e dall'art. 7;
- c) fornire alla Concedente un rapporto semestrale contenente l'analisi dell'equilibrio economico finanziario dell'investimento;
- d) fornire alla Concedente il resoconto periodico relativo alla manutenzione continuativa delle opere in concessione, di cui al successivo art. 9;
- e) provvedere, per tutta la durata contrattuale, alla manutenzione ordinaria delle opere affidate in concessione;

f) provvedere altresì alla manutenzione straordinaria delle medesime opere, fermo restando quanto previsto con riferimento dalla piena del fiume Tagliamento che presenti le caratteristiche definite nell'art. 11 del presente contratto;

g) assicurare il versamento del contributo annuo pari ad euro da parte degli operatori turistici locali per la manutenzione della rete di percorsi e dei servizi; in difetto, parziale o integrale, di detto versamento per causa imputabile agli operatori turistici locali, l'onere relativo verrà assolto dal Concessionario;

h) riconsegnare al Concedente le opere, comprensive di tutte le loro dotazioni in efficienza e perfetto stato di conservazione, fatto salvo il normale degrado d'uso, rimanendo a carico del Concessionario ogni onere per riparazioni o sostituzioni qualora, in sede di accertamento dello stato di consistenza, si riscontrassero difetti determinati da qualsiasi causa.

Articolo 6

Obblighi della Concedente - regime delle aree e proprietà delle opere

La Concedente si obbliga nei confronti del Concessionario a:

- versare un canone annuo, nella misura di euro, iva inclusa, non soggetto a revisione, in due rate semestrali anticipate al netto delle eventuali penali applicate, ferma restando la proporzionale riduzione del medesimo ai sensi del successivo art. 11;
- mettere ad integrale disposizione del Concessionario le aree interessate, libere da ogni occupazione ed opere diverse da quelle risultanti dal progetto di fattibilità, da servitù e diritti di terzi che possano costituire ostacolo all'esecuzione degli interventi;
- esaminare ed approvare il progetto definitivo ed il progetto esecutivo;
- se necessario, attivare conferenza di servizi nelle forme previste dalla L. n. 241/1990.

Il Concessionario, per tutta la durata del presente contratto, avrà il possesso di ogni opera che verrà realizzata sulle predette aree.

La proprietà delle opere resta in capo alla Concedente.

Articolo 7

Realizzazione degli interventi

7.1. Garanzia relativa alla fase di realizzazione degli interventi

A garanzia del corretto adempimento degli obblighi relativi alla fase esecutiva degli interventi (art. 3 lett. c), il Concessionario ha provveduto a consegnare alla Concedente, ai sensi dell'art. 103 del D.lgs. n. 50/2016, la polizza fideiussoria n..... di euro (.....) costituita presso

Detta garanzia sarà progressivamente e automaticamente svincolata – nel limite massimo del 80 (ottanta) % - a misura dell'avanzamento dell'esecuzione secondo quanto previsto nel crono programma e cesserà alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio dell'ultimo stralcio funzionale.

Il Concedente escuterà la cauzione nel caso di gravi inadempienze contrattuali imputabili al Concessionario.

La garanzia dovrà essere integrata ogni volta che si sia proceduto alla escussione, anche parziale, entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla richiesta.

7.2. Cauzione relativa alla fase manutentiva delle opere

A garanzia del corretto adempimento degli obblighi relativi alla fase di manutenzione (art. 3 lett. d), il Concessionario consegnerà prima dell'inizio della

gestione una garanzia a prima richiesta, pagabile entro 15 (quindici) giorni dalla domanda, in favore della Concedente per l'importo di (pari al 10 % del costo complessivo di manutenzione), stipulata con le modalità di cui all'art. 103 del D.lgs. n. 50/2016, valida per tutta la durata della gestione e decorrente dalla data di stipulazione del presente contratto. La mancata presentazione della cauzione costituisce grave inadempimento contrattuale.

7.3. Assicurazioni

Il Concessionario assume la responsabilità per danni a persone e cose, sia per quanto riguarda i dipendenti e i materiali di sua proprietà, sia per quelli che dovesse arrecare alla Concedente o a terzi in conseguenza dell'esecuzione dei lavori e delle attività connesse, sollevando la Concedente medesima da ogni responsabilità.

A tale scopo il Concessionario, ai sensi dell'art. 103, comma 7, D.lgs. n. 50/2016, provvederà a costituire apposita polizza di assicurazione, presso primaria compagnia, per la copertura di tutti i rischi di esecuzione ed a garanzia dei danni che la Concedente potrebbe subire a causa del danneggiamento o della distruzione totale o parziale di impianti ed opere, anche preesistenti, verificatisi nel corso dell'esecuzione dei lavori per la somma stabilita in euro.....(...../00).

Tale polizza assicura la Concedente anche contro la responsabilità civile per danni causati a terzi nel corso dell'esecuzione dei lavori, per un importo non inferiore a euro(...../00).

Le coperture assicurative di cui sopra decorrono dalla data di consegna dei lavori e cessano alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio dell'ultimo stralcio funzionale o comunque decorsi 12 (dodici) mesi dalla data di ultimazione dei lavori risultante dal relativo certificato.

Il Concessionario si impegna altresì a stipulare, nei termini e nei limiti dell'art. 103, comma 8, D.lgs. n. 50/2016, una polizza indennitaria decennale, con massimale non inferiore al 100 (cento)

% del valore delle opere realizzate, con decorrenza dalla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio o comunque decorsi dodici mesi dalla data di ultimazione dei lavori risultante dal relativo certificato, a copertura dei rischi di rovina totale o parziale, ovvero dei rischi derivanti da gravi difetti costruttivi.

Il Concessionario dovrà stipulare anche una polizza assicurativa a copertura della responsabilità civile derivante dall'esecuzione della concessione, con decorrenza dalla data di avvio della gestione e durata fino alla scadenza della concessione, per un importo non inferiore ad euro.....(.....), secondo le prescrizioni del bando e del disciplinare di gara.

La polizza deve prevedere che la copertura assicurativa abbia validità anche in caso di colpa grave dell'assicurato e di colpa grave o dolo delle persone responsabili del fatto, delle quali l'assicurato debba rispondere.

Il Concessionario dovrà consegnare, contestualmente all'inizio dei lavori o della gestione, copia della polizze costituite ai sensi del presente articolo, unitamente al relativo certificato di assicurazione; l'omessa consegna del documento di polizza costituisce grave inadempimento contrattuale.

Il Concessionario dovrà consegnare ogni anno alla Concedente copia dei certificati di assicurazione attestanti il pagamento dei premi relativi al periodo di validità della polizza.

In caso di ritardo o di mancato pagamento dei premi, la Concedente potrà provvedere direttamente al pagamento, avvalendosi delle garanzie di cui al presente articolo (8.1, 8.2).

7.4. Polizza di responsabilità civile professionale per il servizio di progettazione

Il Concessionario ha trasmesso in originale (o in copia autenticata conforme all'originale) polizza di responsabilità civile professionale stipulata dall'affidatario del servizio di progettazione con primario istituto assicurativo o bancario (nel caso il Concessionario si avvalga di progettisti esterni alla propria organizzazione) a favore della Concedente.

La polizza, con massimale di importo non inferiore al 10 (dieci) % del valore dei lavori progettati al netto dell'I.V.A., copre i rischi derivanti da errori od omissioni nella redazione del progetto definitivo o del progetto esecutivo, nonché i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di competenza dell'affidatario del servizio di progettazione, per tutta la durata dei lavori e sino alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio dell'ultimo stralcio funzionale.

Articolo 8 Cronoprogramma

Al presente contratto viene allegato il crono programma delle attività di cui all'art. 3 (a), (b), (c), il quale definisce il piano analitico dei tempi previsti dal concessionario per la predisposizione del progetto definitivo, per l'acquisizione di tutti i permessi, nulla osta e autorizzazioni necessari alla realizzazione degli interventi, per la redazione del progetto esecutivo, per la revisione degli stessi progetti, per l'esecuzione di tutte le fasi dei lavori, nonché per le attività di collaudo.

Il crono programma indica, altresì, le attività di istruttoria, controllo, approvazione e validazione dei progetti da parte della Concedente.

Il Concessionario si impegna a rispettare il crono programma in ogni sua parte.

Articolo 9 Verifica standard qualitativi

(a) Interventi finalizzati alla salvaguardia dal rischio idraulico

Il Concessionario si obbliga a mettere a disposizione della Concedente un sistema informativo, accessibile da remoto mediante apposite credenziali, in grado di fornire tempestivamente i seguenti dati:

- piano della manutenzione ordinaria continuativa, con indicazione della data, ora e luogo di esecuzione delle attività;
- resoconto della manutenzione ordinaria continuativa effettuata, con indicazione della data, ora e luogo di esecuzione ed eventuali annotazioni riguardanti l'attività o lo stato dei luoghi.

Il raggiungimento degli obiettivi indicati nel piano di manutenzione costituisce lo standard qualitativo di misurazione dell'efficacia delle prestazioni del Concessionario.

Il mancato raggiungimento di tali obiettivi, integrale o parziale, anche per causa non imputabile al Concessionario, costituisce causa di riduzione proporzionale del canone, ai sensi del successivo art. 11.

(b) Interventi finalizzati alla fruibilità turistico culturale dell'ambito fluviale e del territorio interessato.

Il Concessionario si obbliga a costituire un sistema di rilevazione del gradimento dell'utenza turistica all'interno dell'area fluviale mediante collegamento al portale del Concessionario stesso, improntato alla compilazione di questionari con restituzione degli stessi mediante invio telematico agli indirizzi indicati.

Il Concessionario si obbliga altresì a mettere a disposizione, nell'area informatica individuata nel precedente paragrafo, un rapporto di sintesi dei questionari compilati elaborato con cadenza semestrale.

(c) Project manager

Al fine di garantire la corretta applicazione del presente articolo, il Concessionario individua, in conformità alla disciplina dettata dal D.lgs. n. 50/2016, un project manager quale responsabile del livello qualitativo delle prestazioni contrattuali.

Articolo 10 Penalità

In caso di ritardato o inesatto adempimento imputabile al Concessionario agli obblighi contrattuali previsti agli artt. 3 (a), (b), (c) e 5 (a), la Concedente applica le penali secondo le modalità di seguito riportate, salva facoltà di richiedere il risarcimento di eventuali ulteriori danni.

La Concedente contesta a mezzo pec al Concessionario i ritardi, le omissioni e le irregolarità rilevate. Il Concessionario ha facoltà di produrre controdeduzioni a mezzo pec entro 10 giorni dal ricevimento della contestazione.

Le penali si applicano detraendone l'importo dal canone annuo dovuto dalla Concedente, oppure escutendo la polizza fideiussoria costitutiva della garanzia disciplinata dall'art. 7 (7.1).

Le penali sono stabilite nella misura pari al 10 % del valore dell'intervento cui si riferisce la violazione contestata.

Non si procede a compensazione tra penali ed altri crediti eventualmente vantati dal Concessionario nei confronti della Concedente.

Articolo 11 Riduzione proporzionale del canone Divieto di adeguamento del canone

Delimitazione del rischio di costruzione e disponibilità

Fatto salvo quanto stabilito dall'art. 4 (4.2), la Concedente provvede alla riduzione del canone nel caso di mancato raggiungimento degli standard di qualità richiesti dal precedente art. 9 (a) in misura proporzionale alla percentuale di scostamento rispetto a quanto programmato.

I ritardi e le omissioni rispetto agli obblighi previsti dagli artt. 3 (d), 5 (c), (d), (e), (f), (h) e 9 (b)

vengono alternativamente sanzionati, all'esito della valutazione riservata alla Concedente, escutendo la polizza assicurativa di cui all'art. 7 (7.2), oppure operando una riduzione del canone annuo proporzionale all'entità della violazione, previa contestazione di quest'ultima e assegnazione del termine di dieci giorni per eventuali controdeduzioni.

Resta fermo il divieto di revisione del canone a titolo di "adeguamento prezzi" e l'inapplicabilità dell'art. 1664 del Codice Civile, con conseguente assunzione integrale, da parte del Concessionario, del rischio connesso alla variazione dei costi dei materiali e della manodopera.

Non trovano applicazione i commi 1, lett. b), c), e), 4 dell'art. 175 del D.lgs. n. 50/2016, operando conseguentemente il divieto di modifica del presente contratto durante il periodo di efficacia allorquando ricorrano i presupposti fattuali ivi contemplati (lavori supplementari, circostanze impreviste, variazioni non sostanziali o contenute nel limite del dieci per cento del valore della concessione e non eccedenti la soglia di rilevanza comunitaria).

Restano, quindi, a carico del Concessionario anche gli eventuali maggiori oneri derivanti dalla necessità di osservare norme e prescrizioni tecniche entrate in

vigore successivamente alla stipulazione del presente contratto, le quali non comportano la revisione della concessione anche in caso di alterazione dell'equilibrio economico finanziario.

Articolo 12 Condizioni economico – finanziarie

12.1. Matrice dei rischi

Con la sottoscrizione del presente contratto le parti danno atto che la matrice dei rischi contenuta nel piano economico finanziario e accettata dalla Concedente disciplina individuazione, valutazione, mitigazione e allocazione dei rischi connessi alla concessione.

12.2. Analisi di sensitività

Le parti danno atto che nel piano economico finanziario vengono allegati come ulteriori parti integranti anche le analisi di sensitività predisposte dal Concessionario con l'utilizzo del software su data base relazionale per l'analisi economica, finanziaria, di bancabilità e sostenibilità della concessione, accettate dalla Concedente.

12.3. Equilibrio economico finanziario e revisione

L'equilibrio economico finanziario degli investimenti e della connessa manutenzione delle opere è assicurato dagli elementi indicati nel piano economico finanziario (PEF) allegato al presente contratto.

Articolo 13 Cessione

Il presente Contratto non può essere ceduto, a pena di decadenza.

Articolo 14

Risoluzione del contratto per fatto del concessionario

In caso di grave inadempimento il Concedente formula la contestazione dell'addebito al Concessionario, assegnando un termine perentorio non inferiore a (.....) **giorni** per la presentazione di controdeduzioni.

Acquisite e valutate negativamente le controdeduzioni, ovvero scaduto il termine senza che il Concessionario abbia risposto, la Concessionaria dichiara risolto il contratto.

Articolo 15 Tracciabilità dei flussi finanziari

Il Concessionario si impegna a rispettare, a pena di nullità del presente contratto, gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della Legge 13 Agosto 2010 n. 136 e successive modifiche ed integrazioni.

Il Concessionario si obbliga a inserire nei contratti con i propri subappaltatori e subcontraenti, a pena di nullità del contratto di subappalto o del subcontratto, la clausola con la quale ciascuno di essi assume gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 sopra citato.

La Concedente

.....

Il Concessionario

.....