



## **REMEDIO - Regenerating mixed-use MED urban communities congested by traffic through innovative low carbon mobility solutions**

**Protocols/agreements/MoU/legal acts of implementation through the identified model of participatory governance**

**Main Output 5.2.**

**Date:** 31/10/2019

**Dissemination Level:** Public

**Document Status:** Final Document

## Table of Contents

---

<b>Table of Contents .....</b>	<b>2</b>
<b>List of Figures .....</b>	<b>3</b>
<b>List of Abbreviations .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Introduction.....</b>	<b>5</b>
<b>2 Description of the Memorandum of Understanding by city.....</b>	<b>6</b>
2.1 Loures .....	6
2.2 Split.....	9
2.3 Thessaloniki .....	11
2.3.1. MoU 1: Common Design for the Integrated Redesigning of the Eastern Horizontal Axis of Thessaloniki .....	11
2.3.2. MoU 2: Cooperation Agreement of Social Collectivities and Experts in the Framework of the European Project REMEDIO .....	12
2.4 Treviso .....	12
2.4.1 MoU by the three main local authorities for a no profit Association .....	13
2.4.2. MoU: the founding fathers and testimonials for the Horizontal Cocondominium ....	13
<b>3. ANNEXES .....</b>	<b>15</b>
3.1. MoU of Loures.....	15
3.2. MoU of Split .....	35
3.3. MoUs of Thessaloniki .....	40
3.4. MoUs of Treviso .....	55

## List of Figures

---

Figure 4.1 – LR Application printscreen showing the status of Moscavide’s oil tank.....	7
Figure 4.2 – LR Oil tank location on the pilot area.....	8

## List of Abbreviations

---

**ARPAV** - Regional Agency for Environment Protection in Veneto Region

**AUTH** - Aristotle University of Thessaloniki – School of Physics

**CS** - City of Split

**IST** - Instituto Superior Técnico

**LR** - Loures

**MDAT S.A.** - Metropolitan Development Agency of Thessaloniki S.A.

**ML** - Municipality of Loures

**MoU** – Memorandum of Understanding

**MT** - Municipality of Treviso

**SUMP** - Sustainable Urban Mobility Plan

**TH** – Thessaloniki

**TV** - Treviso



## 1 Introduction

---

One of the territorial challenges for middle sized cities and towns in the Mediterranean area is traffic congestion. The INTERREG MED REMEDIO project focused on high density areas surrounding the city centers with commercial and directional roads often suffering from traffic jam to the point of becoming wounds in the connectivity of the wide spread city and elements of additional economic crisis and even social exclusion.

REMEDIO has proposed to transform the congested roads into “Horizontal Condominiums”, forms of participatory governance that actively engage institutions, stakeholders and citizens with which the municipality directly interact to improve multi-modal and low carbon mobility, freight logistic and environmental quality.

The Horizontal Condominium is a suggestive image to identify a participatory governance in which different subjects, gravitating along the road, become a community that agrees on common goals and begins to demand remedies for its own territory.

This simple remedy was actually tested in a sort of living lab in the four MED cities of Loures, in Portugal a satellite town of Lisbon, Treviso, a middle town in NE Italy, Split in the coast of Croatia and Thessaloniki, the regional capital of Central Macedonia in Greece.

Focusing on different peculiarities of each cities, the local partnership that brought together scientific competences and territorial authorities, settled down a different framework for the participative entity of the Horizontal Condominium.

This document collects **the Memorandum of Understanding (MoU)** signed as legal framework for the implementation of the low carbon solutions and path agreed by the participative process in each of the 4 pilot areas.

## 2 Description of the Memorandum of Understanding by city

The **MoU** signed is a Main Output indicator of REMEDIO project and it is linked to the MED Programme Outputs Indicator “Number of urban areas engaged (through charters, protocols, MoU) in developing urban plans/strategies including low carbon transport and multimodal connection soft actions”.

At the end of the REMEDIO project and after 3 year of implementation, in the **4 urban areas 6 MoUs** were signed, reaching and exceeding the target value set in AF to 5 MoU.: 2 of the 4 cities (Thessaloniki and Treviso), in fact, signed 2 MoUs.

### 2.1 Loures

In Loures, the pilot area is Moscavide street. This area is placed at very short distance from the capital and so in the last decades it was losing its identity to be a town. For this reason, the infrastructure renewal of the street in terms of walkability and cycling co-funded by REMEDIO project, is giving back to the street its vocation for being a place for leaving, shopping and leisure. Moreover, a channel offered to the citizens for a direct dialogue with the local administration and a specific agreement for the collection of exhausted food oil is gathering the interest of the population

Loures Municipality signed a protocol with HardLevel in order to install an intelligent system made of oil tanks with level sensors. The implementation of these sensors on the tanks changes drastically the normal collecting plans. With the contribution of the sensor, the route can be planned just considering the oil tanks that are already full, or almost full.



The cost of collecting on scheduled runs can be high, with no guarantee of the volume of used oil that each route will return. With the contribution of the sensor combined with a mobile application (Figure 4.7), the route can be planned just considering the oil tanks that are already full, or almost full.

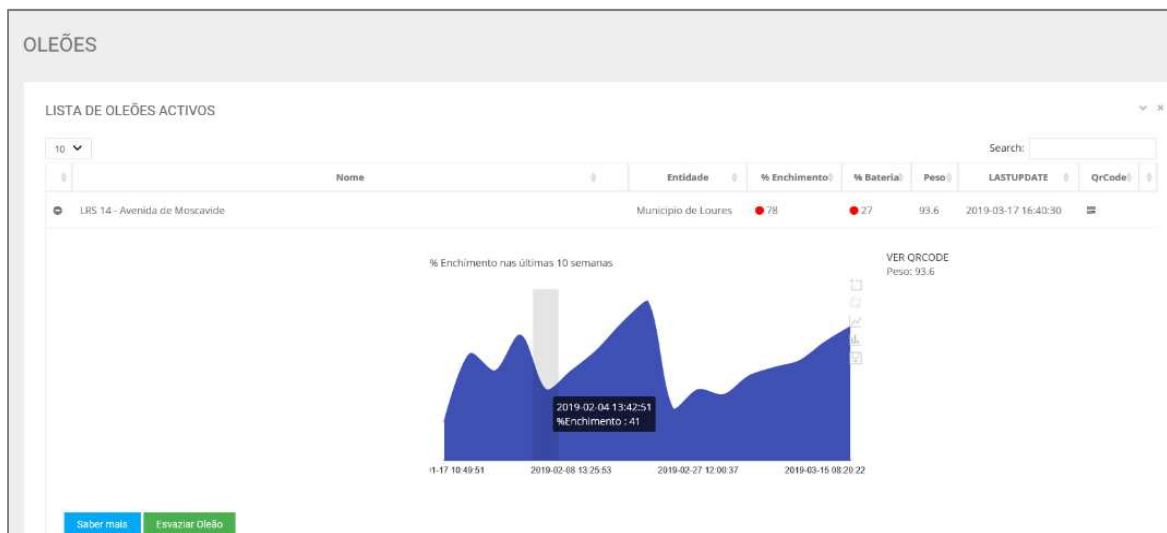


Figure 2.1 – LR Application printscreen showing the status of Moscavide’s oil tank.

With less collections come less costs in the form of fuel spend, meaning a more cost-effective operation and the most important: lowering carbon emissions. In addition to this, the pilot area population will have available a way to recycle the used oil without need of moving, and, consequently, providing one more opportunity to avoid possible emissions.



*Figure 2.2 – LR Oil tank location on the pilot area*

This protocol was signed not just considering the pilot area, but several points along all municipality spreading the benefits among more areas.

The MoU signed in Loures is proposed as annex of this document.

## 2.2 Split

In Split, the vision of sustainable urban mobility was supported with small scale investments for the bike sharing network of the city.

In Split the intervention is in the wide area surrounding the historical city center, that attracts every day many commuters and tourists. For this area a completely new traditional and electrical bike sharing system has been implemented, discussing with the future users positions of the stalls. Moreover, a collaboration with local parking service providers for the maintenance of the service after the project end has been established.

City of Split has signed a Memorandum of Understanding with the city's utility firm Split Parking Ltd, which will take over the management and maintenance of the public bicycle sharing system after the end of the EU project, to ensure long-term sustainability of the system.

The Memorandum was signed on 19 July 2019. It is devoted to describing the current status of traffic in Split and the possibilities for improving the situation in order to reduce the CO<sub>2</sub> emissions and traffic congestion while promoting the bicycle use as a mean of healthy and ecological transportation mode. Special attention is paid to the system of public bicycles in Split to be committed to the maintenance of Split Parking LTD upon completion of REMEDIO project.

The user target groups of the bicycle sharing system in Split are defined by the Memorandum as following:

1. Student and High School Population (desirable target group for the public bicycle system - two terminals are set up at Student University Campus; age and limited use of money make the bicycle a real option as a mean of transport; there are over of 20.000 students in Split which make a great long-term potential for attraction of new users).
2. Tourists (Split is a tourist town that annually makes over 2.5 million tourist overnight stays; the public bicycle sharing system can be an attractive means of transport for tourists who come to visit for a few days).
3. Total Citizenship of Split.

The public bicycle system can find its public but will survive only if it is shown as an efficient, profitable and pleasant public transport experience. To this end, the conditions for using bicycles should be changed first. This will also have a certain impact on the spatial planning of the city of Split, especially in building the new cycling paths, in order to make the public bicycles more efficient as an alternative mode of transport.

Although more expensive to maintain, electric bicycles are an important element of public bicycle systems. The reason for this is certainly the geographic position of Split as a relatively hilly town, making it difficult to use bicycles, especially for older generations. A larger number of electric bicycles will be purchased from future projects, such as the SUTRA project (Interreg Italy-Croatia).

The application for public bicycle system greatly facilitates access and use of bicycles. The application would give information on how many bikes are available, how much time for bicycle users remains for individual use and similar things that make it easier to use the system.

The public bicycle system, as well as any form of transport, has the potential for development and other sectors of the economy and tourism even in smaller volumes. In this regard, a recreational tour can be designed together with food, drink and vacation stations and can further promote and maintain interest in public bicycles for both of local populace and also an increasing number of tourists. This will have a great impact on both the city of Split's tourist offer and reduction of the increased traffic congestion, especially during the summer season.

The MoU signed in Spit is in the Annex of this document.



## 2.3 Thessaloniki

In the framework of REMEDIO project, an important urban axis of the city of Thessaloniki that faces congestion issues has been studied. This axis extends from Ethnikis Antistaseos Av.- Vasilisis Olgas Av.-Vasileos Georgiou Str. (entitled East Horizontal Axis) and bisects the southeast part of the compact area of the city of Thessaloniki, connecting the airport with the city centre. With a total length of 6.2 km, it passes through two Municipalities, the Municipality of Thessaloniki, the central Municipality of the city, and the Municipality of Kalamaria in the south east compact area, with a population of 325,182 and 91,518 inhabitants respectively. It is one of the major commercial streets of the city, a locus of shops and retail, practically functioning as a linear centre of a wider compact built up area with high densities, which also expands linearly along this axis.

Based on the principles of Sustainable Urban Mobility Planning, a proposal for the integrated redesign of East Horizontal Axis that includes its upgrade with a 2nd generation bus lane has been put forward through a high participatory approach that included:

- the development of a vision for the axis,
- the identification of the objectives of the upgrade,
- a public consultation to record stakeholders' and citizens' opinions and suggestions,
- technical processing with relevant experts (academics and practitioners) of the city.

The integrated redesign of the selected urban axis has been formulated as an ongoing smart model, transferable to other urban axis.

The authorities, stakeholders and citizens were involved in all stages of the proposal for the redesign of the Eastern Axis of Thessaloniki with a step-by-step procedure described below.

As a result of the participatory processes and surveys carried out within the REMEDIO project, public transportation and traffic flows, pollution and noise have been highlighted as important factors for the operation of the pilot area (Eastern Horizontal Axis of Thessaloniki). In order to achieve the expressed need of an overall redesigning of the road axis, by improving public transport, liberalization of axis from illegal parking, provision of free movement public spaces for pedestrians and incentives for organized parking places, bilateral meetings had been taking place. A 3-layer engagement path was followed which was constituted of regional and local authorities, social and economic actors and general public in order to arrive to sign specific MoUs and agreements.

### 2.3.1. MoU 1: Common Design for the Integrated Redesigning of the Eastern Horizontal Axis of Thessaloniki

The purpose of this MoU is to bring together stakeholders directly or indirectly to promote the implementation of the strategic plan and the proposal for a complete and integrated redesign of the Eastern Horizontal Axis that was formulated on the basis of the common vision and emerged through participatory planning processes and consultations in the context of the REMEDIO project.

The next steps towards the implementation of this vision require the preparation of a record of the required studies and a more precise identification of the conditions and requirements for the future implementation of the axis redesign sub-projects, as well as the short-term and medium-term

innovative solutions for a final objective: the integrated redesigning of this urban axis - the Eastern Horizontal Axis of Thessaloniki - that is congested by traffic.

After a long period of discussions and consultation, the Municipalities of Kalamaria and Thessaloniki, involved in the project as associated partners, have taken the necessary decisions for signing the MoU, along with the Transport Authority of Thessaloniki S.A., the Centre for Research and Technology Hellas, the Egnatia Odos S.A., and MDAT S.A. and AUTH as REMEDIO partners and initiators of the axis redesign proposal.

This Mou is provided in the annex of this document.

### **2.3.2. MoU 2: Cooperation Agreement of Social Collectivities and Experts in the Framework of the European Project REMEDIO**

In Thessaloniki, thanks to REMEDIO project, a second MoU have been achieved.

The purpose of this Cooperation Agreement is to engage a group of individuals and collectives of the city interested in and seeking to utilize the knowledge, tools and solutions produced by the REMEDIO project to be applied to other major city urban traffic axes aiming in solving traffic problems and protecting the urban environment and equality in transport.

In addition, the Cooperation Agreement promotes and supports a participatory experiment for the complete and sustainable redesign of the main traffic axis of Thessaloniki city based on REMEDIO modules, methodologies and tools in order to transfer them to other axes of the city to become coherent and environmentally upgraded traffic axes for all the citizens.

This Mou is provided in the annex of this document.

## **2.4 Treviso**

In Treviso, the idea of a “Horizontal Condominium” for the high congested West Road existed even before the REMEDIO project. “I love Strada Ovest in classe A” (“I love West Road in A Class”), was a specific campaign promoted since 2016 by Treviso Municipality with a particular emphasis on the Sustainability Energy issues for Climate Change adaptation.

Thanks to REMEDIO project and the MED funds, the initiative then widened its area of intervention towards the Sustainable Mobility profile of the axis, that is a mixed-use peripheral road of the city center of Treviso.

Traffic jam and high congestions have been causing in these last years a dropping out of many trade and business activities, shops and commercial operators from the areas served by the West Road, because its inefficiency. Moreover, the poor environmental and health conditions are worrying and affecting the urban population of the spread urban area around the compact and so expansive historical city center.

Against this trend that is leading to a progressive depreciation of the axis and its surroundings, the Municipality of Treviso has understood that sharing a new common vision for the axis, together with

**REMEDIO project is co-financed by the European Regional Development Fund**



its main trade and business operators could be a successful leverage for inverting this process and to start a requalification of the urban area. The leverage to engage trade and business operators and enterprise might be in term of incentives for energy saving and the promotion of renewable energy sources or for actions promoting a more sustainable mobility profile of the area or in the housing renewal and building refurbishment.

As part of the REMEDIO project, the public bike-sharing system of Treviso, previously mainly developed in the historical city center of Treviso, was further expanded with 9 stations along the West Road. Beside promoting a soft mobility service to the communities leaving and travelling along the West Road, the initiative was meant to increase the ownership to the urban community of the citizen of this peripheral area.

#### **2.4.1 MoU by the three main local authorities for a no profit Association**

In Treviso, the participative entity of the “Horizontal Condominium” was officially established in October 2017 with a Memorandum of Understanding signed by three main authorities. The Municipality of Treviso, the Municipality of Villorba and the Province of Treviso constituted a no profit Association committing themselves in implementing energy savings and mobility interventions along the so-called “West Road”.

The purpose of the Memorandum of Understanding is:

- to promote sustainable economic development of the road axis called West Road;
- to create a working community (new governance);
- to develop and implement one local strategy;
- to start a process of energy management and economic and environmental development of the entire road network, in collaboration with the city institutions.

This Mou is provided in the annex of this document.

#### **2.4.2. MoU: the founding fathers and testimonials for the Horizontal Cocondominium**

Once the legal framework of the “Horizontal Condominium” was established, the Municipality of Treviso went on further studying how to enlarge the initiative to other strategic stakeholders and how to effectively engage other actors in this enterprise. The main target focused for the recruitment of the commercial and business owner groups, because of the specific commercial vocation of the Road. Ownership has been identified as the key for a successful urban requalification and revitalization of this peripheral road. Similarly, to the original slogan “I love West Road in A Class”, launched as almost a provocative label to propose the adhesion to the vision of a low carbon society.

Therefore, the Municipality of Treviso decided to identify, among the successful local commercial operators, some witnesses for the establishment of the “Horizontal Condominium Association”, assuming the necessary management for the extension of the MoU to other actors and colleagues by sharing a common plan for the definition of medium-term actions aimed at revitalizing the road. This further process started on August 2018 with a public call for founding members of the

**REMEDIO project is co-financed by the European Regional Development Fund**

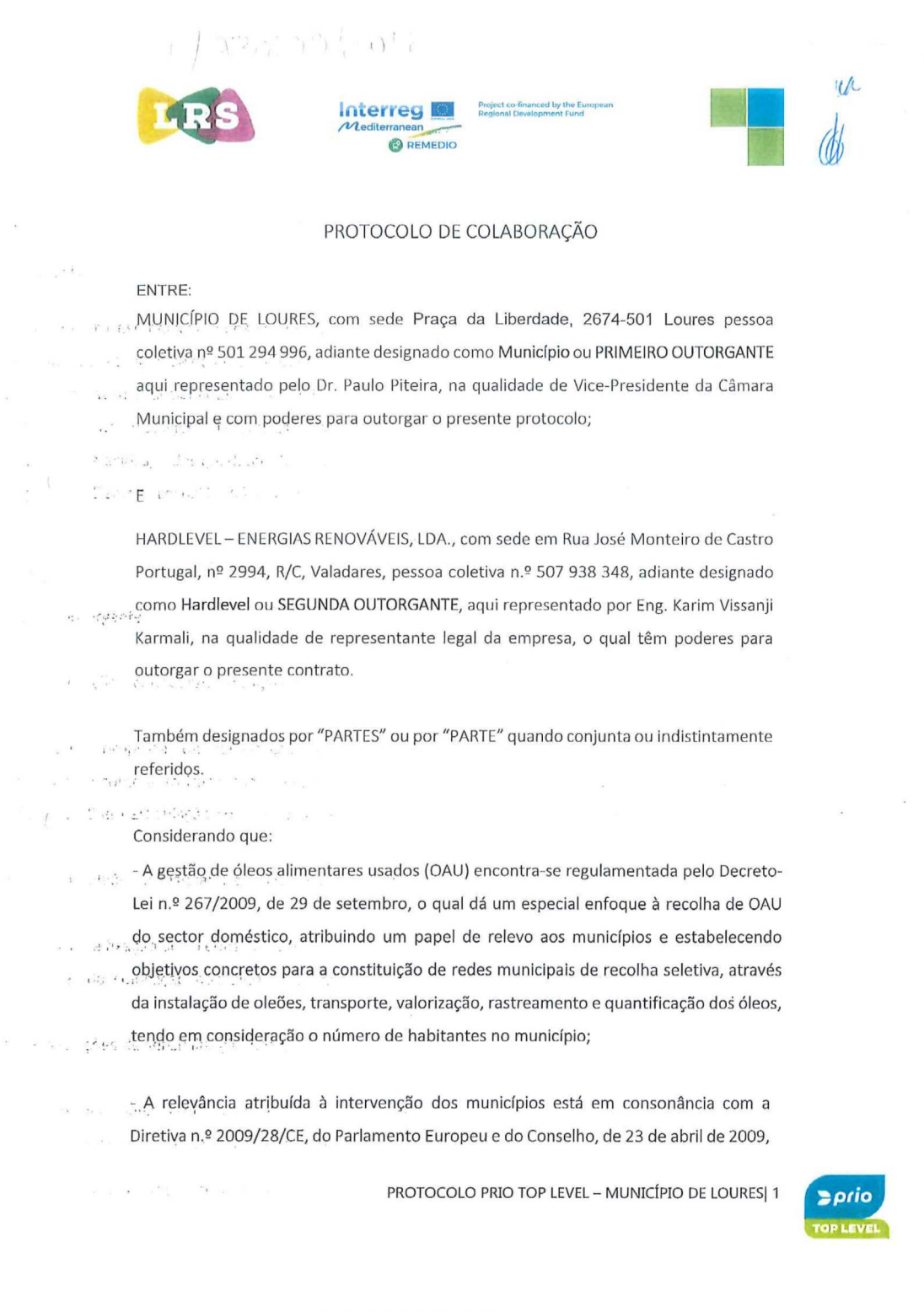
Association and in the period October - November 2018 brought together twelve candidates as “founding fathers of Association”. Latter, Treviso Municipality provided them with a brief training and information on the aims of the European REMEDIO project and the role of the Association in materializing the idea of the "Horizontal Condominium", on the activities to be put in place and on the need to elect the governing council which was constituted by 7 Councilors who then elected the President.

The “Founding Fathers of Association”, on 11 November 2018, therefore deposited and registered, at the Inland Revenue Office, the Constitutive Act and the Statute of the Association "I love West Road in A class" and received the “fiscal code n.4163510269”.

This Mou is provided in the annex of this document.

### 3. ANNEXES

#### 3.1. MoU of Loures



Vh



Project co-financed by the European Regional Development Fund



relativa à promoção da energia relativa a fontes renováveis, que prevê a participação ativa das autoridades locais no cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de energias renováveis;

- O sistema de recolha de OAU do Município de Loures, implementado em cumprimento da legislação referida e dando primazia à opção da reciclagem – objetivo primordial aos níveis nacional e comunitário, consubstanciado nas exigentes metas de reciclagem fixadas na Diretiva n.º 2008/98/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro – é atualmente constituído por 29 (vinte e nove) equipamentos de recolha seletiva, adiante designados por *oleões*, cuja localização é identificada no Anexo I do presente protocolo;

- O atual modelo de gestão dos OAU tem demonstrado diversas fragilidades, além de ser claramente insuficiente, dificultando e onerando os sistemas de gestão de águas residuais, com repercussões negativas ao nível das tarifas do saneamento; por outro lado, comporta um risco associado de contaminação dos solos e das águas subterrâneas e superficiais;

- Ao abrigo e nos termos do disposto pela alínea b) do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 267/2009, devem existir 60 pontos de recolha (oleões) por cada Município com mais de 150.000 habitantes, meta que o Município de Loures pretende atingir a curto prazo;

- A valorização dos OAU apresenta-se como uma solução que permite uma gestão ambiental com benefícios sociais e económicos, enquadrada no contexto de Economia Circular;

- A valorização de 1000 litros de óleos alimentares usados permite produzir entre 920 a 980 litros de biodiesel, combustível que apresenta índices de emissão de dióxido de carbono que podem ser 80% mais baixos do que os que são emitidos ao utilizar gasóleo;

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 2





Project co-financed by the European  
Regional Development Fund



ua  
kl

- A PRIO TOP LEVEL é uma Joint Venture entre a PRIO Biocombustíveis e a HARDLEVEL no âmbito da produção do biodiesel de óleos alimentares usados;

- A HARDLEVEL – ENERGIAS RENOVÁVEIS, LDA é uma empresa de gestão de resíduos, cujo modelo de negócio assenta na gestão de Óleos Alimentares Usados, acreditada pela International Sustainability & Carbon Certification – ISCC-EU, normativa Europeia de sustentabilidade para Óleos Alimentares Usados de origem vegetal destinados à produção de biocombustíveis ISCC-EU (cfr. Anexo II ao presente protocolo);

- A HARDLEVEL – ENERGIAS RENOVÁVEIS, LDA., através da utilização de um sistema inteligente de monitorização, e interação IoT (*"Internet of Things"*), que permitirá uma sensibilização permanente e a otimização de rotas, ajustando a periodicidade de recolha em função do enchimento dos oleões instalados, com sistema de sensorização, promove a Descarbonização da Sociedade, com diminuição emissões de carbono e eficiência energética, assim como permite antecipar o enchimento e eventual derrame de óleo na via pública;

- A implementação da nova rede municipal de recolha seletiva de OAU, em colaboração com a HARDLEVEL, pretende minimizar os impactes ambientais e garantir a realização da recolha atempada dos OAU, de forma a evitar o sobreenchimento e evitar a acumulação de OAU na proximidade do oleão e o encaminhamento para destino final adequado dos OAU recolhidos para operador devidamente licenciado, bem como das embalagens que contenham os OAU.

É livremente celebrado e de boa-fé reduzido a escrito o presente Protocolo de Colaboração, que se subordina aos considerandos que antecedem e se regerá pelas seguintes cláusulas:

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 3



PL



Project co-financed by the European Regional Development Fund



#### CLÁUSULA 1.ª

##### Objeto do protocolo

O presente Protocolo de Colaboração tem por objeto estabelecer mecanismos de cooperação com vista à criação de uma rede de recolha seletiva e o devido encaminhamento dos óleos alimentares usados, doravante designados como OAU, produzidos no setor doméstico da área territorial do Município de Loures, em cumprimento das obrigações legalmente estabelecidas, designadamente as decorrentes do disposto pela alínea b) do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 267/2009, de 29 de setembro.

#### CLÁUSULA 2.ª

##### Obrigações do Primeiro Outorgante

1. Ao abrigo do presente protocolo de colaboração, configuram obrigações do PRIMEIRO OUTORGANTE:

- a. Fornecer à SEGUNDA OUTORGANTE uma proposta de localização dos equipamentos de recolha seletiva (oleões) bem como autorizar a sua instalação nos locais definidos, a acordar entre as PARTES em articulação com as Juntas e União de Freguesia;
- b. Validar propostas de novas localizações dos oleões a instalar pela SEGUNDA OUTORGANTE;
- c. Garantir as condições necessárias de instalação e fixação dos oleões ao solo;
- d. Validar os materiais de comunicação, antes da colocação nos oleões na via pública;
- e. Validar os meios de suporte e conteúdos das ações de sensibilização nas Escolas e Público em geral;
- f. Reportar à SEGUNDA OUTORGANTE, logo que deles tenha conhecimento, qualquer anomalia, ato de vandalismo, acidente, rutura com fuga ou situação de

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 4







Project co-financed by the European  
Regional Development Fund



rel  
17

- sobreenchimento relacionados com os oleões instalados;
- g. Reportar, à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), através do Sistema Integrado de Registo (SIRAPA), nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 267/2009, de 29 de setembro, toda a informação relativa a quantidades de OAU recolhidas pela SEGUNDA OUTORGANTE;
  - h. Reportar as quantidades recolhidas através do preenchimento do Formulário OAU3 e dos Formulários O (entradas e saídas) do Mapa de Registo de Resíduos Urbanos (MRRU);
  - i. Atribuir à SEGUNDA OUTORGANTE a exclusividade na responsabilidade de gestão de óleos alimentares usados, provenientes do canal doméstico, na área geográfica do concelho de Loures;
  - j. Garantir o pagamento de €150,00 (cento e cinquenta euros) acrescido de IVA à taxa legal em vigor (se aplicável), por ano e por oleão instalado, como contrapartida pelas operações de manutenção e higienização dos oleões instalados, nos termos da Cláusula 5.ª do presente protocolo.
2. A proposta de localização dos oleões mencionada na alínea a. do número anterior poderá ser alterada, por acordo entre as PARTES.
3. É da responsabilidade do PRIMEIRO OUTORGANTE propor e divulgar aos estabelecimentos de restauração e similares do Município, no âmbito da recolha seletiva de OAU com proveniência do Canal HoReCa, a adesão à rede de recolha de OAU municipal.
4. O pagamento previsto na alínea j. do número 1 será efetuado no prazo de 30 dias após a receção da fatura emitida mensalmente, em duodécimos, pelo SEGUNDO OUTORGANTE, até ao 10.º dia do mês seguinte ao mês a que respeite.
5. O incumprimento do prazo de pagamento estabelecido no número anterior confere ao SEGUNDO OUTORGANTE o direito de aplicação de uma taxa sobre o valor da fatura, a título

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 5



de juros de mora, apurada e publicitada pelo Instituto de Gestão de Tesouraria e do Crédito Público (IGCP, IP).

### CLÁUSULA 3.ª

#### Obrigações da SEGUNDA OUTORGANTE

Ao abrigo do presente protocolo de colaboração, configuram obrigações do SEGUNDO OUTORGANTE:

1. Garantir que se encontra permanentemente licenciada e habilitada nos termos legais a proceder à recolha seletiva, transporte e transformação em biodiesel dos OAU recolhidos nos oleões instalados;
2. Proceder à instalação e fixação de oleões "sistema simples" e "sistema avançado", de acordo com as especificações técnicas constantes do Anexo III ao presente protocolo, livre de quaisquer ónus ou encargos financeiros para o PRIMEIRO OUTORGANTE, nos locais a acordar entre ambas as PARTES, em cumprimento do disposto pela Cláusula 5.ª do presente protocolo;
3. Propor ao PRIMEIRO OUTORGANTE, para validação, os materiais de comunicação a colocar nos oleões na via pública, com vista à prestação de informação, esclarecimento de dúvidas ou comunicação de problemas ocorridos com os mesmos;
4. Garantir a recolha seletiva e transporte de OAU depositados nos oleões instalados no âmbito do presente protocolo, podendo subcontratar empresa devidamente licenciada para realização deste o transporte para as suas instalações de tratamento, desde que tal facto seja previamente comunicado ao PRIMEIRO OUTORGANTE, acompanhado da cópia do Alvará de Transporte Rodoviário de Mercadorias ou do Alvará de Operação de Gestão de Resíduos do subcontratado;
5. Garantir o correto encaminhamento dos OAU recolhidos nos oleões instalados;
6. Garantir que os OAU recolhidos nos oleões instalados serão transformados em biodiesel;
7. Garantir o bom funcionamento e a permanente operacionalidade dos oleões

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 6







Project co-financed by the European  
Regional Development Fund



W  
10

- instalados no Município abrangidos pelo presente protocolo;
8. Garantir que não decorrerá um período superior a 48 horas, nos dias úteis, entre o enchimento do oleão ou o pedido de recolha de OAU e o seu respetivo levantamento, não podendo em qualquer caso este período exceder as 72 horas;
  9. Assegurar um mínimo de 4 limpezas por ano e, sempre que se justificar aquando da deslocação para recolha de OAU, ao equipamento (oleão) e área pública circundante.
  10. Caso se verifique algum ato de vandalismo, acidente ou rutura com fuga, proceder, num prazo máximo de 48h, após verificação própria ou solicitação por parte do PRIMEIRO OUTORGANTE, à limpeza e manutenção/reparação/substituição do equipamento e/ou da via pública circundante;
  11. Disponibilizar mapas mensais, enviados ao PRIMEIRO OUTORGANTE até ao 10º dia útil do mês seguinte ao que respeitam, discriminando os quantitativos recolhidos por oleão instalado, as operações de limpeza e manutenção realizadas, o registo de não conformidade ou incidente, sugestões e propostas de melhoria, nomeadamente, a viabilidade de locais de instalação de novos oleões;
  12. Apresentar informações complementares ou adicionais que lhe sejam solicitadas;
  13. Assegurar a realização de ações de sensibilização junto das escolas e da população em geral, enquadradas no eixo temático "Economia Circular" nos termos melhor definidos na Cláusula 6.ª do presente protocolo;
  14. Guardar sigilo sobre toda a informação e documentação, técnica e não técnica, comercial ou outra, relativa ao PRIMEIRO OUTORGANTE, de que possa ter conhecimento ao abrigo ou em relação com a execução da proposta;
  15. Assumir a exclusiva responsabilidade relativamente a todos os acidentes nos quais se apurem danos (físicos e/ou materiais), em que a causa direta esteja relacionada com os oleões instalados no Município de Loures, assegurando que todos os oleões se encontram cobertos por seguro de responsabilidade civil.
  16. Proceder à emissão de Guia Eletrónicas de Acompanhamento de Resíduos (e-GAR), prestar atempadamente informação ao primeiro outorgante no sentido

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 7





Project co-financed by the European Regional Development Fund



deste validar as respetivas guias na plataforma eletrónica Siliamb, da Agência Portuguesa de Ambiente.

#### CLÁUSULA 4.ª

##### Instalação e fixação dos Oleões

1. Os oleões objeto do presente protocolo deverão ser instalados e fixados, sempre que possível, em pavimento de calçada portuguesa, assegurando o PRIMEIRO OUTORGANTE que o local escolhido tem uma profundidade disponível abaixo da calçada de cerca de 50cm de altura, numa área de 0,7m<sup>2</sup>.

2. A instalação e fixação dos oleões obedecerá ao seguinte plano:

- a. Primeira fase: instalação e fixação de sessenta (60) Oleões "Sistema Simples", durante o primeiro trimestre de execução do presente Protocolo, nos locais a indicar pelo PRIMEIRO OUTORGANTE e a acordar entre as PARTES:
  - i. Instalação e fixação de trinta (30) oleões no prazo máximo de 30 dias contados da data de assinatura do presente protocolo;
  - ii. Instalação e fixação de trinta (30) oleões durante o primeiro trimestre contado da data de assinatura do presente protocolo;
- b. Segunda fase:
  - i. Instalação de 1 (um) oleão "Sistema Avançado", no posto de abastecimento de combustível Prio Top Level, sito na Rua José Malhoa em Santo António dos Cavaleiros, no primeiro semestre após assinatura do presente protocolo, sem qualquer encargo de manutenção e higienização para o PRIMEIRO OUTORGANTE;
  - ii. instalação e fixação de oleões, tantos quantos necessários, que se estimam em 30, e nos locais a acordar entre as PARTES, com base na análise cuidada dos quantitativos, fatores demográficos, entre outros indicadores relevantes, após a conclusão da primeira fase.

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 8





Project co-financed by the European Regional Development Fund



vee  
JL

3. A instalação e fixação dos oleões previstos na segunda fase não acarretará qualquer ónus ou encargo adicional para o Município, com exceção dos encargos previstos para as operações de manutenção e higienização previstas na Cláusula seguinte e caso a elas haja lugar.

4. Os oleões instalados na via pública ao abrigo do disposto pelo presente protocolo fica isenta do pagamento de taxas municipais pelo SEGUNDA OUTORGANTE, designadamente as que seriam devidas pela ocupação e utilização do domínio municipal.

#### CLÁUSULA 5.ª

##### Manutenção e higienização dos oleões instalados

1. A SEGUNDA OUTORGANTE obriga-se a realizar um mínimo de 4 operações de higienização por ano e, assegurar a limpeza regular aquando da deslocação para recolha de OAU, ambas ao equipamento (oleão) e área pública circundante, garantindo as condições de salubridade do equipamento e zona envolvente.

2. A SEGUNDA OUTORGANTE obriga-se ainda a proceder à limpeza e manutenção/reparação/substituição do equipamento e/ou da via pública circundante, num prazo máximo de 48h após verificação própria ou solicitação por parte do Município, sempre que se verifique relativamente aos oleões instalados qualquer ato de vandalismo, acidente ou rutura com fuga.

#### CLÁUSULA 6.ª

##### Ações de sensibilização

1. A SEGUNDA OUTORGANTE obriga-se a assegurar, anualmente, a realização das seguintes ações de sensibilização junto das escolas da área geográfica do Município de Loures, enquadradas no eixo temático "Economia Circular":

- a. Visitas de estudo, em número a acordar entre as partes, às instalações de armazenagem (em Avanca) e à fábrica de biodiesel (em Aveiro), sendo o transporte dos alunos suportado pelo PRIMEIRO OUTORGANTE;

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES | 9



W



Project co-financed by the European Regional Development Fund



- b. Realização de 3 (três) ações de sensibilização nas escolas do concelho, com dinamização através da Mascote Olina;
- c. Cedência da mascote Olina para dinamização de atividades promovidas pelo Município;
- d. Disponibilização de 500 Kits com material didático e 500 folhetos.

2. A SEGUNDA OUTORGANTE obriga-se ainda a assegurar a realização de 2 (duas) ações de sensibilização e informação, por cada ano de vigência do presente protocolo, dirigidas ao público em geral e subordinadas à temática das boas práticas de gestão de OAU, nos termos do disposto pelo n.º 1 do artigo 13.º do Decreto-Lei nº 267/2009, de 29 de setembro, nomeadamente:

- a. Distribuição de folhetos informativos, com dinamização através da Mascote Olina;
- b. Atribuição de 500 funis/ano para distribuição à população em geral.

#### CLÁUSULA 7.ª

##### Prazo de Vigência do Protocolo

- 1. O presente protocolo é válido por 5 anos, a contar da data da sua assinatura.
- 2. O presente protocolo é automaticamente renovável por iguais períodos, caso não seja denunciado por nenhuma das PARTES até 60 (sessenta) dias úteis antes do término da validade do presente mesmo.

#### CLÁUSULA 8.ª

##### Resolução de Conflitos

- 1. No caso de divergência sobre a interpretação, validade ou quebra nos deveres ou obrigações do presente Acordo, as PARTES obrigam-se a envidar todos os esforços para chegarem a soluções concertadas e de interesse comum, previamente ao recurso à

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 10





Project co-financed by the European Regional Development Fund



WCA  
CFL

arbitragem, através de duas tentativas de acordo.

2. Serão submetidas a arbitragem as questões em litígio que não foram objeto de acordo na tentativa para esse efeito realizada nos termos do número anterior, as quais serão resolvidas definitivamente de acordo com os Regulamentos do Centro de Arbitragem da Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa, também designado por Centro de Arbitragem Comercial, por um ou mais árbitros nomeados de acordo com esses Regulamentos.

3. A arbitragem será realizada por um Tribunal Arbitral constituído nos termos desta Cláusula e, supletivamente, do disposto na Lei n.º 31/86, de 29 de agosto.

4. Em caso de impossibilidade de resolução de conflitos através dos meios acima indicados, estipula-se que, quaisquer ações ou litígios emergentes da interpretação ou aplicação do presente protocolo será, então, da competência do Tribunal da Comarca de Loures com expressa renúncia a todos os demais.

#### CLÁUSULA 9.ª

##### Incumprimento

1. O presente protocolo poderá, em caso de incumprimento das condições nele expressas, ser resolvido por qualquer uma das PARTES, desde que comunique à PARTE contrária, por correio registado com, pelo menos, trinta dias de antecedência;

2. Em caso de resolução ou termo de vigência deste protocolo, a SEGUNDA OUTORGANTE procederá ao levantamento dos oleões instalados no território do Município de Loures, assegurando o correto encaminhamento dos OAU ali depositados, bem como a higienização dos locais de onde foram removidos os oleões;

3. Em caso de resolução deste protocolo sem causa justificada, por iniciativa do PRIMEIRO OUTORGANTE, este indemnizará a SEGUNDA OUTORGANTE no valor correspondente ao tempo em falta para o termo do protocolo ou da renovação em curso, calculado sobre a

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 11





Project co-financed by the European  
Regional Development Fund



Loures, 18 de Julho de 2018.

O Vice-Presidente da Câmara Municipal de Loures

(Dr. Paulo Piteira)

HARDLEVEL – ENERGIA RENOVÁVEIS, LDA

(Engº Karim Vissanji Karmali)

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 13





W



Project co-financed by the European  
Regional Development Fund



média mensal dos últimos seis meses da faturação obtida pela recolha de óleos alimentares usados no seu território.

4. Em caso de resolução deste protocolo sem causa justificada, por iniciativa da SEGUNDA OUTORGANTE, esta indemnizará o PRIMEIRO OUTORGANTE no valor correspondente ao vencimento imediato de todas as prestações relacionadas com a manutenção e higienização, tal como previsto na alínea j. do ponto 1. da Cláusula 2.ª, até ao término de vigência do presente protocolo.

#### CLÁUSULA 10ª

##### Comunicações e notificações

1. As PARTES acordam que as comunicações e notificações, no âmbito do presente protocolo, só se consideram válidas de plena eficácia desde que efetivadas para as moradas indicadas no início do presente protocolo, por via escrita ou e-mail, para os seguintes endereços: [usa@cm-loures.pt](mailto:usa@cm-loures.pt) e [geral@hardlevel.pt](mailto:geral@hardlevel.pt).

2. Quaisquer alterações aos endereços indicados no número anterior apenas se tornarão efetivas após a receção pelas PARTES da respetiva comunicação escrita.

Feito em dois exemplares destinando-se um original a cada um dos OUTORGANTES.

(O clausulado do presente protocolo foi aprovado na 15ª Reunião Ordinária da Câmara Municipal de Loures, realizada em 23/05/2018)



Project co-financed by the European Regional Development Fund



## Anexo II – CERTIFICADO ISCC-EU HARDLEVEL



**Certificate**  
according to the  
Renewable Energy Directive (RED)  
(DIRECTIVE 2009/28/EC of the EUROPEAN PARLIAMENT and of THE COUNCIL of 23 April 2009 on the promotion of the use of energy from renewable sources)

**Certificate Number: EU-ISCC-Cert-ES216-20171010**

**CGN CERTIFICATION**  
Avda Dr. Tourón N°44. Centro de Negocios, Oficina 2.  
36600-Vilagarcía de Arosa-Pontevedra-Spain.  
certifies that  
**HARDLEVEL ENERGIAS RENOVAVEIS LDA**  
Rua Padre António Maria de Pinho, 71  
3805-130 Avanca, Portugal

complies with the requirements of the RED and the certification system  
**ISCC EU**  
(International Sustainability and Carbon Certification)  
which is approved by the European Commission.

This certificate is valid from 03.07.2017 to 02.07.2018.

The certified site of the system user is a (type of operation):  
Collecting point  
Trader with Storage



Vilagarcía, 03.07.2017  
Place and date of issue

Stamp, Signature of issuing party

The issuing Certification Body is responsible for the accuracy of this document.  
Version / Date: 2/ 13.07.2017




Page 1 of 2

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 14





Anexo II – CERTIFICADO ISCC-EU HARDLEVEL (continuação)

**Annex to the certificate:**

**Sustainable materials handled by the certified site**  
(only applicable for material handled under the scope as: farm/plantation, point of origin, central office, first gathering point, conversion unit but not for material that is only traded and/or stored)

This annex is only valid in connection with the certificate:  
EU-ISCC-Cert- ES216-20171010 issued on 03.07.2017

Input material	Output material	GHG values*	ISCC EU waste process applied**
Used cooking oil (UCO) entirely of veg. origin	Used cooking oil (UCO) entirely of veg. origin	1	yes

\* 1: GHG emissions of the certified unit are based on default values  
2: GHG emissions of the certified unit are based on individual calculation  
3: GHG emissions are based on NUTS 2 values for cultivation (only applicable for First Gathering Points, farms/plantations, Central Offices)

\*\* Yes: Certification of this material does not start on farm/plantation level. Sustainability criteria acc. Article 17 paragraphs 3 to 6 of the directive 2009/28/EC (RED) have not been subject to control of this material.  
No: Certification covers all sustainability criteria as laid down in Article 17 of the directive 2009/28/EC (RED).

The issuing Certification Body is responsible for the accuracy of this document.  
Version / Date: 1 (no adjustments) / 03.07.2017

Page 2 of 2

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 15





Project co-financed by the European Regional Development Fund



LM  
U

## Anexo III – FICHAS TÉCNICAS DOS OLEÕES



### Oleão Sistema Avançado

#### Ficha Técnica

##### Máquina

Os oleões do tipo sistema avançado são máquinas concebidas para a receção de óleo alimentar usado, em recipiente próprio, procedente do sector doméstico.

Estes oleões foram desenvolvidos por forma a facilitar o processo de reciclagem de óleos alimentares usados, apresentando a funcionalidade de devolução de um frasco vazio no ato da receção de um frasco cheio, promovendo assim um ciclo contínuo de reciclagem deste resíduo.

Este sistema apresenta marcação CE, dando ainda cumprimento à regulação de recipientes fixos para os resíduos UNE-EN 12574:2007.

##### Informações Gerais

NORMAS DE FABRICO	UNE-EN 61967-2:2005 UNE 21000-5-4:2001 UNE-EN 60801-2:1996
IDENTIFICAÇÃO DO EQUIPAMENTO	Oleão Sistema Avançado
MARCA	EKO3R
MODELO	Máquina Fibra de Vidro
CAPACIDADE MÁX.	240 L
NÚMERO DE GARRAFAS MÁX.	200
ALTURA	2,090 m
LARGURA	1,200 m
PROFUNDIDADE (FECHADO)	1,705 m
PROFUNDIDADE (ABERTO)	2,905 m
PESO	300 kg

##### Características e Especificações

Substituição automática e interativa do recipiente limpo e higienizado;  
Indicador de máquina fora de serviço (Capacidade máxima atingida ou avaria);  
Registo de recipientes recolhidos e outros indicadores associados;  
Funcionamento 24 horas/dia  
Detetor de 80% de enchimento com alerta para realização de recolha atempada;  
Painéis personalizáveis;  
Altura adequada a pessoas com mobilidade em cadeira de rodas;

HARDLEVEL – ENERGIAS RENOVÁVEIS, LDA  
Rua José Monteiro Castro de Portugal, nº 2994 RJ, 4405-516 Valadares - Portugal  
Mat. Cons. Registo Comercial de Lisboa – 4ª Secção sob o nº 16301/2006 – Capital Social 500.000 € - NIPC 507 938 348

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 16



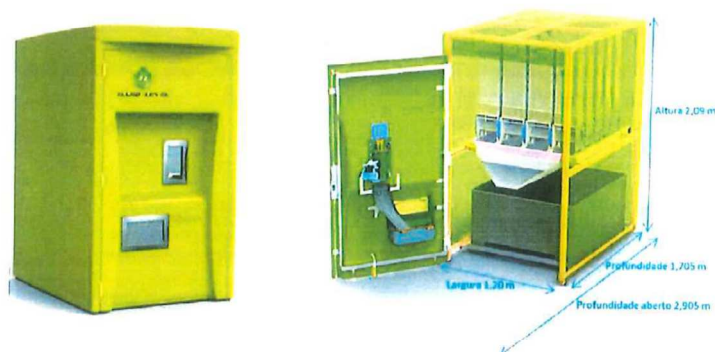


## Anexo III – FICHAS TÉCNICAS DOS OLEÕES (continuação)



## Oleão Sistema Avançado

Compósito plástico contendo propriedades infugas;  
Elevada proteção contra vandalismo  
- Fechadura inviolável  
- Acessibilidade apenas realizada através de fechadura  
Equipamento ancorado ao solo por forma a evitar vandalismo ou violação;

Esquema

HARDLEVEL – ENERGIAS RENOVÁVEIS, LDA  
Rua José Monteiro Castro de Portugal, n.º 2994 RJ, 4405-516 Valadares - Portugal  
Mat. Cons. Registo Comercial de Lisboa – 4.ª Secção sob o n.º 16301/2006 – Capital Social 500.000 € - NIPC 507 938 348

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 17





Project co-financed by the European Regional Development Fund



Handwritten initials

## Anexo III – FICHAS TÉCNICAS DOS OLEÕES (continuação)



### Oleão Sistema Avançado

#### Recipiente

O frasco, para reciclagem do óleo alimentar usado, incluído no sistema visa facilitar e incentivar a atuação da população no processo de reciclagem. Com este sistema o cidadão encontrará uma solução de fácil utilização, disponível em sua casa a qualquer momento, para o descarte de óleo alimentar usado.

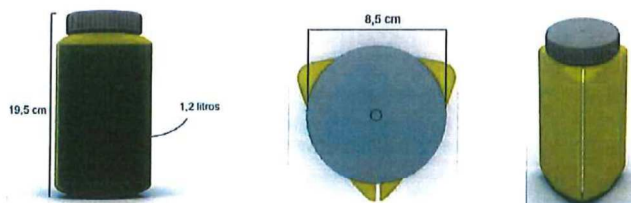
#### Informações Gerais

ALTURA	19,5 cm
LARGURA	10,3 cm
LARGURA BOCAL	8,5 cm
CAPACIDADE MÁX	1,2 L
PESO	< 100 gr

#### Características e Especificações

Visor de enchimento;  
Ilustrações em braile;  
Bocal largo;  
Desenho ergonómico;  
Forma harmónica e agradável;  
Embalagem fechada e estanque;  
Resistente ao impacto e temperaturas elevadas;  
Pigmentos sem materiais pesados;  
Reciclável e Reutilizável;  
Reciclável a cada 4-5 anos – Conversão em matéria-prima secundária para a produção de novo recipiente.

#### Esquema



HARDLEVEL – ENERGIAS RENOVÁVEIS, LDA

Rua José Monteiro Castro de Portugal, nº 2994 RJ, 4405-516 Viladres - Portugal

Mat. Cons. Registo Comercial de Lisboa – 4ª Secção sob o nº 16301/2006 – Capital Social 500.000 € - NIPC 507 938 348

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES | 18



VE



Project co-financed by the European Regional Development Fund



## Anexo III – FICHAS TÉCNICAS DOS OLEÕES (continuação)



### Oleão Sistema Simples

#### Ficha técnica

##### Descrição

O modelo HL2 é um contentor para recolha de óleo alimentar usado (OAU) apropriado para espaços exteriores públicos. Foi desenvolvido com um sistema simples e seguro, permitindo ao utilizador reutilizar qualquer tipo de embalagem de plástico (desde garrafas de 0,25L até garrafas de 7L) para transportar e depositar o seu OAU doméstico. Este modelo apresenta um grande nível de segurança estando fixo ao chão, com um sistema de deposição em borboleta impedindo o acesso ao seu interior, apenas pode ser aberto com chave e a fechadura está colocada num local protegido e de difícil acesso. Este sistema está equipado com sensor de enchimento e sistema de interação IoT.

##### Informações Gerais

Altura	1,160 m
Diâmetro Fechado	0,690 m
Diâmetro Aberto	Máx. 1,380 m
Largura da Borboleta	0,480 m
Profundidade da Borboleta	0,220 m
Altura da Borboleta	0,200 m
Capacidade do Depósito	200 L
Altura do Depósito	0,900 m
Diâmetro do Depósito	0,550 m
Constituição de Materiais	Chapa galvanizada 1,25mm; estrutura em barras de Inox de 6mm
Peso Vazio	20 kg
Peso Cheio	200 kg

##### Características e especificações

- ✓ Caixa exterior em ferro galvanizado totalmente estanque quando fechado.
- ✓ Reservatório interior estanque em metal (200 litros)
- ✓ Sistema antirroubo:
  - ✓ Encerramento da porta com tranca interior, fechado com chave e fechadura com acesso reservado e escondido pela semiabertura da "borboleta"
  - ✓ Fixo ao chão com 4 parafusos (10mm) em base de betão
- ✓ Modelo de deposição com "borboleta" com capacidade de receber todo tipo de embalagens de plástico com capacidade máxima de 7L.
- ✓ Sistema anti derrame – Reservatório estanque com membrana de retenção a toda à volta do depósito e até ao topo do oleão.

HARDLEVEL – ENERGIAS RENOVÁVEIS, LDA  
Rua José Montelro Castro de Portugal, nº 2994 RJ, 4405-536 Valadares - Portugal  
Mat. Cons. Registo Comercial de Lisboa – 4ª Secção sob o nº 16301/2005 – Capital Social 500.000 € - NIPC 507 938 348

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 19



## Anexo III – FICHAS TÉCNICAS DOS OLEÕES (continuação)



## Oleão Sistema Simples

- ✦ Cor: Azul com aspeto acetinado (ou outra cor se necessário)
  - ✦ Retenção de cor e brilho
  - ✦ Resistente às intempéries e aos raios UV
  - ✦ Alta resistência química
  - ✦ Boas propriedades anti-graffiti
  - ✦ Resistente água e fácil de limpar
  - ✦ Elevada dureza e resistência ao impacto e à abrasão
- ✦ Forma ergonómica (cilíndrica) com excelente área para comunicação, sensibilização e personalização.
- ✦ Porta com abertura frontal – pode ficar encostado à parede (menor ocupação de espaço)
- ✦ Sensorização com o nível de enchimento instantâneo
- ✦ Sistema de interação IoT

## Fotografias:



HARDLEVEL – ENERGIAS RENOVÁVEIS, LDA  
Rua José Monteiro Castro de Portugal, nº 2994 RJ, 4405-516 Valadares - Portugal  
Mat. Cons. Registo Comercial de Lisboa – 4ª Secção sob o nº 16301/2006 – Capital Social 500.000 € - NIPC 507 938 348

PROTOCOLO PRIO TOP LEVEL – MUNICÍPIO DE LOURES| 20





### 3.2. MoU of Split



Project co-financed by the European Regional Development Fund



#### MEMORANDUM O RAZUMIJEVANJU ZA UPRAVLJANJE SUSTAVOM JAVNIH BICIKLI U SPLITU

između

- Grada Splita, kojeg zastupa gradonačelnik Andro Krstulović Opara;
- Split Parking d.o.o., kojeg zastupa direktor Marko Bartulić;

#### I UVOD

Sustav javnih bicikli započet je kroz EU projekt „REMEDIO“ te će se na tim temeljima dalje unaprijeđivati i razvijati. Grad Split sklopio je Sporazum o zajedničkoj provedbi javne nabave Sustava s gradskom tvrtkom Split parking d.o.o., a sve u cilju buduće održivosti i daljnjeg unaprjeđenja Sustava

Ovaj dokument sadrži zaključke kojima će se usmjeriti daljnji razvoj sustava javnih bicikli u gradu Splitu, a u njemu su prikazani mogući elementi dugoročnog planiranja, održavanja i promoviranja korištenja sustava javnih bicikli u Splitu.

Memorandum o razumijevanju za upravljanje sustavom javnih bicikli u Splitu (u daljnjem tekstu: Memorandum) dokument je u kojem se navode inicijative i konkretne radnje koje potpisnici Memoranduma podržavaju i imaju namjeru uključiti u svoje planove, a vezani su za razvoj sustava javnih bicikli u gradu Splitu.

#### II SVRHA I CILJ

1. Memorandum će služiti u svrhu dugoročne održivosti sustava javnih bicikli u gradu Splitu. Dokument sadrži opis početnog stanja, viziju, prioritete i mjere za razvijanje sustava javnih bicikli. Potpisnici Memoranduma mogu pružati sugestije i surađivati na razvijanju i održavanju sustava. Nadalje, potpisnici Memoranduma neće biti financijski obavezni potvrđivati svoje članstvo, koje će biti u potpunosti dobrovoljno s mogućnosti izlaska prema volji potpisnika. Zaključno, potpisnici Memoranduma surađivat će s ostalim partnerima kao i ostalim relevantnim dionicima u planiranju održavanja sustava javnih bicikli.
2. Svrha sustava javnih bicikli je dijelom rasteretiti prometnu opterećenost grada Splita te promovirati korištenje bicikli kao zdrav i ekološki prihvatljiv oblik prijevoza, posebice u smislu nisko-ugljičnog prometnog rješenja.
3. Cilj je stvoriti Grad po mjeri građana, odnosno omogućiti održivi sustav i svu popratnu infrastrukturu onoj skupini ljudi koja bi koristila sustav javnih bicikli kao jedan od oblika javnog prijevoza.

### III SUSTAV JAVNIH BIKIKLI

4. Sustav javnih bicikli u Splitu uvelike ovisi o lokacijama stanica za korištenje javnih bicikli. Početnih 8 lokacija terminala stanica sa stalcima za bicikle tvorit će sustavnu cjelinu koja će omogućiti učinkovitu implementaciju sustava javnih bicikli u gradu Splitu. Početna mreža terminala stanica za javne bicikle činit će temelj za aktualne i buduće projekte vezane uz unaprjeđenje sustava javnih bicikli u Splitu, te unaprjeđenje mreže biciklističkih staza.

5. Nakon završetka projekta i isteka godinu dana u kojoj su troškovi održavanja pokriveni projektom, sustavom javnih bicikli će upravljati Split parking d.o.o. što uključuje održavanje stanica i bicikli, kao i stalno osluškivanje potreba javnosti i partnera u cilju dugoročnog i kvalitetnog upravljanja sustavom. Lokacije stanica se mogu mijenjati ovisno o potrebi i svrsi te je iz tog razloga važno metodično pratiti kretanja populacije i ustanoviti gdje se može stvoriti potreba za ovakvim sustavom.

6. Lokacije stanica javnih bicikli bit će i dalje planirane sukladno imovinsko-pravnom statusu, preduvjetima u tehničkom smislu i općenitom stanju konkretne lokacije, kao i ovisno o kretanjima građanstva Splita i odabiru najpovoljnijih biciklističkih ruta s obzirom na ostale vidove prometa.

7. Prema trenutnim podacima, sukladno istraživanjima u sklopu izrade dokumenta „REMEDIJ - Niskougljična rješenja mobilnosti u gradu Splitu“, a koji je izrađen u sklopu projekta, biciklom kao prijevoznim sredstvom koristi se tek 5% ljudi. Iz tog razloga potrebno je popularizirati i olakšati pristup sustavu javnih bicikli da bi se povećao interes javnosti za takvim vidom mobilnosti.

### IV CILJANA POPULACIJA

8. Popularizacija sustava javnih bicikli započet će kroz definiranje ciljane populacije. Promotivne kampanje mogu biti usmjerene prema svim utvrđenim ciljanim skupinama, ali pristup njima mora biti različit. To se pogotovo odnosi na razliku između, primjerice, korištenja bicikli za umirovljenike i za rekreativne svrhe. Prvi korak je stoga definiranje svrhe javnih bicikli prema određenoj populaciji. U tu svrhu navodi se nekoliko prijedloga skupina ciljane populacije.

#### a) Studentska i srednjoškolska populacija

Studentska i srednjoškolska populacija poželjna je ciljana grupa za sustav javnih bicikli, te je nekoliko stanica sustava javnih bicikli (studentski Kampus, fakulteti, domovi) postavljeno u tu svrhu. Nadalje, s obzirom na karakteristike te populacije (dob, ograničeno raspolaganje novcem) bicikl kao prometno sredstvo jest realna opcija. Broj studenata u Splitu iznosi preko 20.000 tako da potencijal za dugoročno privlačenje novih korisnika postoji. Sve navedeno se odnosi i na srednjoškolsku populaciju. Stoga, u smislu šire društvene koristi i iskorištenosti sustava, ove dvije populacije predstavljaju važne dionike i korisnike sustava javnih bicikli.



U tu svrhu neki od predloženih načina privlačenja studentske populacije kao korisnika su:

- Godišnji ili višegodišnji popusti za studente i dodatne promotivne akcije (mogu primjerice ovisiti od prosjeka ocjena, ili mogućnost uplate godine dana korištenja ove usluge po promotivnoj cijeni pri apliciranju za iksicu);
- Pristupačne cijene i plaćanje putem aplikacije;
- Suradnja sa studentskim udrugama u vidu organiziranja događaja ili kampanja vidljivih među studentskom populacijom;

#### b) Turisti

Split je turistički grad koji godišnje ostvari oko dva milijuna turističkih noćenja. Sustav javnih bicikli može biti atraktivno prijevozno sredstvo za turiste koji dolaze u posjet na nekoliko dana, ali bi trebalo još definirati kako točno učiniti sustav javnih bicikli privlačnom opcijom. Pretpostavka je da turisti neće uzimati mjesečne ili godišnje karte te su u tom smislu isplativija ciljana publika. Iz razloga što će turisti bicikle koristiti kratkoročno, cijene se moraju osmisliti s tom namjerom, vodeći računa o tome da se cijene za domaće korisnike i turiste ne smiju razlikovati. Nadalje, trebalo bi povezati ovaj dio populacije s rekreativnim biciklizmom, kao jednim dijelom ponude Splita. Neke od predloženih mjera su:

- Definirati turistička odredišta Splita najpogodnija za pristup biciklima. Osim samog centra Splita, jedan od koraka je i definiranje lokacija u blizini centara noćenja. Pozicioniranje stanica u blizini plaža tokom sezone atraktivna je opcija ne samo za turiste, već i za lokalnu populaciju.
- Uključiti opciju u City Card ili osigurati da karta vrijedi i za ostale oblike javnog prijevoza (eventualna mogućnost višednevnih ili tjednih karata).
- Pored stanica postaviti jasnu i pristupačnu ploču s informacijama za sve turiste, s detaljnim pojašnjenjima kuda se mogu kretati biciklima, koliko vremenski im treba za što, najbolje rute i slično. Postaviti i promotivne letke radi lakšeg snalaženja. Osigurati višejezične upute i aplikaciju.

#### c) Cjelokupno građanstvo Splita

Ova ciljana populacija podrazumijeva sve građanke i građane Splita i okolice te je ujedno i najbrojnija skupina korisnika za koju će biti potrebna najveća motivacija. Općenite mjere kojima se sustav javnih bicikli može učiniti pristupačnijim i boljim su:

- Pozicioniranje stanica na gravitacijske zone Splita, odnosno na lokacije koje građani najviše koriste tj. one koje su prometno najopterećenije, a u blizini su javnih parkirališta.
- Promotivne kampanje koje uključuju korištenje javnih bicikli na javnim događajima. Organizacijom ovakvih događanja cilj bi bio poticanje vidljivosti i korištenja javnih bicikli.

- Buduće staze i terminali trebaju biti adekvatni i optimalni.

## V ZAKLJUČCI

9. Sustav javnih bicikli može pronaći svoju publiku, ali će opstati jedino ako se pokaže kao učinkovito, isplativo i ugodno iskustvo javnog prijevoza. U tu svrhu treba ponajprije mijenjati uvjete za korištenje bicikli. Time će se postići i određeni utjecaj na prostorno planiranje grada Splita u cilju što učinkovitijeg i efikasnijeg korištenja sustava javnih bicikli kao alternativnog načina prijevoza.

Nadalje, kao što je već spomenuto, osim financijske privlačnosti i same učinkovitosti i ugodnosti korištenja bicikli kao javnog prometnog sredstva treba se poboljšati vidljivost i razina svijesti o tome. U tu svrhu razne promotivne aktivnosti moraju svakako biti jedna od mjera za razvoj.

10. Infrastruktura grada treba biti što više prilagođena potrebama biciklista. Ovo podrazumijeva iniciranje i zalaganje da se glavni prometni pravci Splita, posebice oni za bicikle, opreme biciklističkom infrastrukturom. U ovom segmentu nužna je suradnja Grada Splita i institucija zaduženih za održavanje i razvijanje lokalnih cesta.

11. Podizanje razine vidljivosti i privlačnosti sustava javnih bicikli. U tu svrhu sustav javnih bicikli treba konstantno održavati vidljivim i relevantnim za svakodnevi život građanki i građana Splita, odnosno mora se ustaliti kao pojava, a bicikli trebaju biti podržavani kao učinkovito javno prometno sredstvo u gradu. Sustav javnih bicikli trebao bi se promovirati javno vidljivim akcijama, suradnjom s biciklističkim udrugama, promotivnim inicijativama među studentima i slično.

12. Premda skuplje za nabavu i održavanje, električne bicikle su važan element sustava javnih bicikli. Razlog tomu je svakako i geografska određenost Splita kao relativno brdovitog grada, što otežava korištenje bicikli posebice starijim generacijama. Omogućavanje što ugodnije vožnje u smislu da brdovita područja ne predstavljaju prepreku u održavanju sustava, podržat će se ulaganjem u električne bicikle. Početna brojka običnih bicikli iznosit će 30, dok će e-bicikli biti 20. Veća količina električnih bicikli nabavit će se iz aktualnih i budućih projekata Grada Splita i Split Parking d.o.o..

13. Aplikacija za sustav javnih bicikli će uvelike olakšati pristup i korištenje bicikli. Aplikacija bi davala informacije o tome koliko je bicikli raspoloživo, koliko vremena korisnicima bicikle ostaje za pojedinačno korištenje i slične stvari koje olakšavaju uporabu sustava. Nadalje, unutar aplikacije jedna od opcija bi bila usluga prikupljanja bicikli s određenih lokacija, što bi možda olakšalo pritisak na postavljanje stanica na neisplativa područja. Nakon isteka godinu dana od stavljanja u funkciju sustava javnih bicikli u Splitu, aplikacija će se integrirati sa Split Parking aplikacijom, ali i s novim web portalom Grada Splita.

14. Postavljanje „kutije za mišljenje“, Facebook stranica i slične platforme preko kojih bi se ostvarila direktna komunikacija s populacijom Splita, budući da su društvene

mreže od velike važnosti za vidljivost. Također, u planu je pokretanje Split Smart City aplikacije koja bi objedinila sve postojeće aplikacije i omogućila građanima jedinstveni pristup svim sadržajima i uslugama koje se nude u gradu Splitu, kao i komunikaciju i interakciju s odgovornim službama i poduzećima.

15. Promotivne akcije, ne samo u vidu cijena i kontaktiranja zainteresiranih institucija mogu biti od velike koristi za podizanje vidljivosti i normalizacije usluge javnih bicikli. Povezivanje s drugim zelenim inicijativama, organizacija događaja koji bi uključivali različite ciljane populacije u zajedničkim biciklističkim turama jedan je od koraka kojim bi se sustav javnih bicikli mogao razviti u jedan pozitivan i prihvaćen modus za Split.

16. Sustav javnih bicikli, kao i svaki oblik prometa, ima potencijal za razvoj i ostalih sektora ekonomije pa makar i u manjem obujmu. Sustav javnih bicikala je na samom početku i trebat će puno volje i truda da zaživi u željenom obujmu. U tu svrhu Grad Split i Split Parking d.o.o. i dalje će u duhu kooperativnosti i dobre suradnje sudjelovati na njegovom budućem proširivanju i usavršavanju.

#### VI ZAVRŠNE ODREDBE

17. Ovaj se Memorandum može u svakom trenutku izmijeniti ili raskinuti na zahtjev jedne od strana.

18. Ovaj Memorandum sastavljen je u dva istovjetna primjerka i stupa na snagu danom potpisivanja.

Split, 19.7. 2019. godine

ZA SPLIT PARKING D.O.O.

Direktor



MARKO BARTULIĆ



ZA GRAD SPLIT

Gradonačelnik



ANDRO KRSTULOVIĆ OPARA





### 3.3. MoUs of Thessaloniki

MoU1: Common Design for the Integrated Redesigning of the Eastern Horizontal Axis of Thessaloniki



#### ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΑΕ/ΟΤΑ  
ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ  
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ  
ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ  
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ του ΕΘΝΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ  
& ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ / ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΦΥΣΙΚΗΣ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ -  
ΤΜΗΜΑ ΦΥΣΙΚΗΣ



ΚΟΙΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ  
ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥ ΑΞΟΝΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Οδός Εθνικής Αντιστάσεως  
Λεωφόροι Βασιλίσσης Όλγας & Βασιλέως Γεωργίου Α'  
Οδός Μανόλη Ανδρόνικου



Project co-financed by the European  
Regional Development Fund

REMEDIO project is co-financed by the European Regional Development Fund

## ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Το παρόν Σύμφωνο Συνεργασίας, το οποίο υπογράφεται στη Θεσσαλονίκη σήμερα, Τρίτη, 3/12/2019, αποτελεί αποτέλεσμα διεργασιών, διαβουλεύσεων και ποικίλων δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του έργου REMEDIO, με τίτλο: «REgenerating mixed-use MED urban communities congested by traffic through Innovative low carbon mobility sOolutions» (ελληνική απόδοση: **Εφαρμογή καινοτόμων συγκοινωνιακών λύσεων χαμηλού ανθρακικού αποτυπώματος σε πόλεις της Μεσογείου**) που χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) στο πλαίσιο του Προγράμματος Διασυνοριακής Συνεργασίας «Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020» (Interreg MED) και στο οποίο η ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ συμμετέχει ως εταίρος.

Οι δράσεις του έργου επικεντρώνονται σε θέματα οδικών αστικών αξόνων με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο, που δημιουργούν προβλήματα στην εσωτερική διασύνδεση της πόλης, και μελετά δυνατότητες ρύθμισης του κυκλοφοριακού προβλήματος με καινοτόμες δράσεις με σκοπό την βελτίωση μετακίνησης τόσο του κοινού όσο και των εμπορευματικών εφοδιαστικών μεταφορών, στη βάση μέτρων προστασίας της ποιότητας της ατμόσφαιρας.

Το εταιρικό σχήμα του Έργου περιλαμβάνει τους κάτωθι εταίρους:

1. Regional Agency for Environment Protection in Veneto Region, Ιταλία (επικεφαλής Εταίρος)
2. Δήμος Treviso, Ιταλία
3. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (Α.Π.Θ.), Ελλάδα
4. Αναπτυξιακή Μείζονος Αστικής Θεσσαλονίκης (ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ), Ελλάδα
5. Instituto Superior Técnico – Λισαβόνα, Πορτογαλία
6. Δήμος Loures, Πορτογαλία
7. Πανεπιστήμιο Σεβίλλης, Ισπανία
8. Δήμος Split, Κροατία

Όλες οι πόλεις – εταίροι εκπονούν πιλοτικές δράσεις σε βεβαρυμένους αστικούς άξονες που αποτελούν αντιπροσωπευτικές περιπτώσεις οδικών αξόνων των μεσογειακών πόλεων. Οι πιλοτικές εφαρμογές αποσκοπούν να αποτελέσουν επαναλήψιμα μοντέλα με θετική επίδραση στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) των μεσογειακών, ευρωπαϊκών πόλεων.

Στην Θεσσαλονίκη, ο Άξονας που επιλέχθηκε να αποτελέσει την πιλοτική περιοχή του έργου είναι ο «**Ανατολικός Οριζόντιος Άξονας Κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης**» όπως αυτός διαμορφώνεται από την οδό Εθνικής Αντιστάσεως, τη Λεωφόρο Βασιλίσσης Όλγας, τη Λεωφόρο Βασιλέως Γεωργίου Α' και την οδό Μανόλη Ανδρόνικου. Έχει κατεύθυνση από τα ανατολικά προς τα δυτικά της πόλης, με αφετηρία στο αμαξοστάσιο του ΟΑΣΘ στην περιοχή του Φοίνικα και κατάληξη στον κόμβο της Πλατείας της ΧΑΝΘ.

Ο Άξονας βρίσκεται στα διοικητικά όρια δύο Δήμων της πόλης της Θεσσαλονίκης, του Δήμου Θεσσαλονίκης και του Δήμου Καλαμαριάς και έχει συνολικό μήκος 6,2 χιλιομέτρων.

Ο Ανατολικός Οριζόντιος Άξονας φέρει τα όλα χαρακτηριστικά μιας αστικής δομής, γραμμικού χαρακτήρα και χαρακτηρίζεται από τη μεγάλη ποικιλία και μείξη χρήσεων και λειτουργιών ενσωματώνοντας δυναμικά κοινωνικο-χωρικά στοιχεία. Διασχίζει μια περιοχή στην οποία κατοικεί, εργάζεται, συναλλάσσεται, μετακινείται και κοινωνικοποιείται σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού του κεντρικού πολεοδομικού τμήματος της πόλης της Θεσσαλονίκης και ως εκ τούτου αποτελεί έναν από τους κατεχοχόν βεβαρυμένους αστικούς οδικούς άξονες όπου η προώθηση κυκλοφοριακών λύσεων χαμηλού ανθρακικού αποτυπώματος είναι μείζονος σημασίας για το σύνολο της πόλης.

Κατά τη διάρκεια υλοποίησης του έργου REMEDIO, μέσα από μία βήμα-προς-βήμα μεθοδολογία κατανόησης του οδικού Άξονα και των χαρακτηριστικών του, σε επίπεδο κυκλοφορίας και πολεοδομικής αποτύπωσης, έγινε προσπάθεια να εξασφαλιστεί η συνέργεια των άμεσα ή έμμεσα εμπλεκόμενων φορέων, επιστημόνων και πολιτών, προκειμένου να συμβάλουν δημιουργικά και αποδοτικά στην συνδιαμόρφωση ενός κοινού οράματος για έναν «Αστικό Λειτουργικό Άξονα για Όλους».

Η συμμετοχική αυτή διαδικασία προσέγγισης περιέλαβε τα εξής στάδια:

1. Αποτύπωση των προβλημάτων αλλά και πλεονεκτημάτων του Άξονα όπως αυτά ορίστηκαν από έρευνα χρηστών (μετακινούμενοι, κάτοικοι, εργαζόμενοι και επαγγελματίες)
2. Διατύπωση του κοινού οράματος «Ένας Αστικός Λειτουργικός Άξονας για Όλους...»
3. Προσδιορισμό των στρατηγικών κατευθύνσεων για τον ολοκληρωμένο ανασχεδιασμό του Άξονα και της αστικής ζώνης αμέσου επιρροής
4. Διαβούλευση εναλλακτικών προτάσεων ανασχεδιασμού του Άξονα και επιλογή μιας κοινά αποδεκτής πρότασης

#### **ΑΡΘΡΟ 1: ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Το παρόν Σύμφωνο έχει σαν στόχο την σύμπλευση των άμεσα ή έμμεσα εμπλεκόμενων φορέων για την προώθηση υλοποίησης του στρατηγικού σχεδίου και της πρότασης ολοκληρωμένου ανασχεδιασμού του Άξονα που διαμορφώθηκε στη βάση του κοινού οράματος και αναδείχθηκε μέσα από διεργασίες και διαβουλεύσεις συμμετοχικού σχεδιασμού στο πλαίσιο του έργου REMEDIO.

Τα επόμενα βήματα προς την υλοποίηση αυτού του οράματος απαιτούν την καταγραφή των απαιτούμενων μελετών και τον ακριβέστερο προσδιορισμό των απαραίτητων συνθηκών και απαιτήσεων για τη μελλοντική υλοποίηση των υπο-έργων ανασχεδιασμού του Άξονα όπως και των ενεργειών εφαρμογής βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων καινοτόμων λύσεων με απώτερο στόχο τον βιώσιμο αστικό ανασχεδιασμό και την αποσυμφόρηση του κυκλοφοριακού προβλήματος του Ανατολικού Οριζώντιου Άξονα της Θεσσαλονίκης.

Για τους λόγους αυτούς, οι κάτωθι φορείς:

**Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΑΕ/ΟΤΑ**, ως Αναπτυξιακή Ανώνυμη Εταιρεία των Οργανισμών Πρωτοβάθμιας Αυτοδιοίκησης και Δημόσιων Οργανισμών της Μείζονος Αστικής Θεσσαλονίκης που λειτουργεί ως ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ CONSORTIUM ΠΟΛΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ έχει στόχο την παραγωγή Επιχειρησιακού Σχεδιασμού και Αναπτυξιακού έργου ως Μηχανισμός Στήριξης των φορέων της Αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα για την διάδοση σχεδιαστικών και μεθοδολογικών προτύπων στο επίπεδο του τοπικού και υπερτοπικού σχεδιασμού,

**Ο ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**, ως ο αρμόδιος Δήμος, από τα διοικητικά όρια του οποίου διέρχεται το μεγαλύτερο τμήμα του Ανατολικού Οριζώντιου Άξονα Κυκλοφορίας (Λεωφόρος Βασιλίσσης Όλγας - Λεωφόρος Βασιλέως Γεωργίου Α' - οδός Μανόλη Ανδρόνικου),

**Ο ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ**, ως ο αρμόδιος Δήμος, από τα από τα διοικητικά όρια του οποίου διέρχεται το μεγαλύτερο τμήμα του Ανατολικού Οριζώντιου Άξονα Κυκλοφορίας (οδός Εθνικής Αντιστάσεως),

**Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. (Ε.Ο.Α.Ε.)** ως εξειδικευμένος φορέας του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα, που λειτουργεί στο πλαίσιο στρατηγικών αποφάσεων που αφορούν στον Σχεδιασμό, στην Κατασκευή, Λειτουργία και Συντήρηση μεγάλων έργων υποδομής, με ιδιαίτερη δραστηριότητα, τα τελευταία χρόνια, στον σχεδιασμό και τις σύνθετες μεταφορικές υποδομές στην Ευρύτερη Περιοχή της Θεσσαλονίκης,

Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), ως Ανώνυμη Εταιρεία που λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος και έχει σκοπό το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τον συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημοσίων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων, υπόγειων και επίγειων, σταθερής τροχιάς καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό τη μεταφορά και εξυπηρέτηση του επιβατικού στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών υψηλού επιπέδου και με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας,

Το ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ και ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ του ΕΘΝΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, με αντικείμενο την διεξαγωγή εφαρμοσμένης έρευνας στον Τομέα των Μεταφορών σε θέματα λειτουργίας, οργάνωσης, προγραμματισμού, προτυποποίησης, οικονομικής ανάλυσης, διαχείρισης, τεχνολογίας μεταφορικών μέσων και επιπτώσεων των χερσαίων, θαλάσσιων, εναέριων και συνδυασμένων μεταφορών καθώς επίσης και την διάχυση των αποτελεσμάτων έρευνας,

Το ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ με το ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΦΥΣΙΚΗΣ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ του ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ με αντικείμενο την διεξαγωγή βασικής και εφαρμοσμένης έρευνας για το ατμοσφαιρικό περιβάλλον και ειδικότερα έρευνας για τη σύσταση της ατμόσφαιρας, την ποιότητα του αέρα, τις ατμοσφαιρικές εκπομπές ρύπων, τις περιβαλλοντικές προγνώσεις, τις κλιματικές μεταβολές και αλληλεπιδράσεις τους με την ατμόσφαιρα, την διάδοση της ηλιακής ακτινοβολίας στην ατμόσφαιρα, τις μεταβολές και τη φυσική του στρώματος του όζοντος, την αιολική και η ηλιακή ενέργεια, τη βιοκλιματολογία,

συμφωνούν και υποστηρίζουν τη συνεργασία τους με στόχο την επίτευξη και υλοποίηση του Ολοκληρωμένου Ανασχεδιασμού του Ανατολικού Οριζόντιου Άξονα Κυκλοφορίας και συνυπογράφουν το παρόν Σύμφωνο, με τίτλο:

#### **ΚΟΙΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ για τον ΟΡΙΖΟΝΤΙΟ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΞΟΝΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Οδός Εθνικής Αντιστάσεως - Λεωφόροι Βασιλίσσης Όλγας & Βασιλέως Γεωργίου Α' / Οδός Μανόλη Ανδρόνικου

που αφορά στην ωρίμανση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης και περιβαλλοντικής αναβάθμισης ενός επιβαρυσμένου οδικού άξονα κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης, στη βάση της λύσης που προκρίθηκε και διαμορφώθηκε στο πλαίσιο του προαναφερόμενου έργου REMEDIO.

#### **ΑΡΘΡΟ 2: ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Αντικείμενο του Συμφώνου Συνεργασίας αποτελεί η συνεργασία των φορέων της εταιρικότητας προκειμένου να δρομολογηθούν συντονισμένες ενέργειες και δράσεις για την ωρίμανση των στρατηγικών κατευθύνσεων με βάση αυτές που διατυπώθηκαν στο πλαίσιο του έργου REMEDIO και περιλαμβάνουν:

1. τη μελέτη σκοπιμότητας και στρατηγικών κατευθύνσεων για την υλοποίηση του ολοκληρωμένου ανασχεδιασμού του ανατολικού οριζόντιου Άξονα της Θεσσαλονίκης (επιτελική περίληψη της οποίας συνιστά το Παράρτημα Ι του παρόντος Συμφώνου),
2. τη διερευνητική μελέτη κατάλληλων τεχνολογικών λύσεων (επιτελικό διάγραμμα της οποίας συνιστά το Παράρτημα ΙΙ του παρόντος Συμφώνου) που καλύπτουν τα ακόλουθα πεδία:
  - ο Δημόσια φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων
  - ο Έξυπνος έλεγχος των παραβάσεων στάθμευσης



- ο Εποπτεία λεωφορειολωρίδας μέσω “έξυπνων” καμερών
  - ο Έξυπνος οδοφωτισμός
  - ο Λωρίδα έκτακτης ανάγκης και πολιτικής προστασίας
  - ο Έξυπνη διάβαση
3. την πρόταση για τον φυσικό ανασχεδιασμό και την αναβάθμιση της κυκλοφοριακής υποδομής του Ανατολικού Οριζόντιου Άξονα Θεσσαλονίκης και «modulo» κατασκευής λεωφορειολωρίδας 2ης γενιάς κατά μήκος του Άξονα (επιτελική περίληψη της οποίας συνιστά το Παράρτημα ΙΙΙ του παρόντος Συμφώνου).
4. Την διατύπωση του Τεύχους Κανονισμού Μελετών και Προεκτίμησης Αμοιβών
- Τα συμβαλλόμενα μέρη του παρόντος συμφωνούν ότι ο ολοκληρωμένος Ανασχεδιασμός του Ανατολικού Οριζόντιου Άξονας Κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης πρέπει να:
- δημιουργεί τις συνθήκες για τη μείωση της εξάρτησης του πολίτη από τη χρήση Ι.Χ.,
  - ενισχύει την απρόσκοπτη λειτουργία των Δημόσιων Συγκοινωνιών
  - προωθεί την ασφαλή και λειτουργική μετακίνηση, με όρους βιώσιμης κινητικότητας και ανθεκτικότητας
  - προωθεί την «ισότητα στις μεταφορές» μέσω της παροχής οικονομικής επιλογής μετακίνησης για όλες τις κοινωνικές ομάδες και τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες,
  - στοχεύει στον περιορισμό των εκπομπών αερίων ρύπων και τη δημιουργία φαινομένου θερμοκηπίου προστατεύοντας το ευρύτερο αστικό περιβάλλον,
  - ενσωματώνει τεχνολογικές - ψηφιακές λύσεις που υποστηρίζουν οριζόντια τον φυσικό ανασχεδιασμό του Άξονα και ενδυναμώνουν τα εφικτά του αποτελέσματα,
  - εξασφαλίζει τη βελτίωση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και του άμεσου αστικού περιβάλλοντος επιρροής του Άξονα.

Ενδεικτικές και μη δεσμευτικές δράσεις του Ολοκληρωμένου Ανασχεδιασμού αποτελούν οι παρακάτω:

- Αστικές διευθετήσεις και αναπλάσεις με θετικές επιπτώσεις στην αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας κυρίως όσον αφορά τους ποδηλάτες και τους πεζούς.
- Ανασχεδιασμός των εμπορευματικών μεταφορών εντός του πυκνού αστικού ιστού μέσω εργαλείων και μεθόδων βιώσιμης ανάπτυξης.
- Ανάπτυξη λεωφορειολωρίδας 2ης γενιάς: αναβάθμιση – εκσυγχρονισμός των υποδομών κυκλοφορίας (στάσεις λεωφορείων).
- Προώθηση της ηλεκτροκίνησης δημόσιων και ιδιωτικών οχημάτων σε πιλοτικό, επιδειξίμο επίπεδο.
- Ολοκληρωμένες αστικές αναπλάσεις του άμεσου ευρύτερου αστικού περιβάλλοντος του Άξονα, με έμφαση στον πρασινισμό, τη βελτίωση των βιοκλιματικών συνθηκών του Άξονα, την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, την απόδοση κοινόχρηστων και δημόσιων χώρων στον πεζό για την ενίσχυση της κοινωνικής ζωής της γειτονιάς και την αναίρεση φαινομένων αστικής και περιβαλλοντικής απαξίωσης του Δημόσιου χώρου.
- Παρακολούθηση της ποιότητας της ατμόσφαιρας και του περιβάλλοντος γενικότερα με τοποθέτηση αισθητήρων σε διαφορετικά σημεία κατά μήκος του άξονα.



- Προώθηση υπηρεσιών περιβαλλοντικής πληροφορίας που απευθύνονται προς τους πολίτες με σκοπό την καλύτερη ενημέρωσή τους για τις βιοκλιματικές συνθήκες και τις συνθήκες της ποιότητας του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος με τελικό σκοπό την προστασία της υγείας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής τους.
- Ανάδειξη των επιμέρους αστικών, ιστορικών και πολιτιστικών ταυτοτήτων κατά μήκος του οδικού Άξονα και ανάδειξή του σε ενιαίο, αναγνωρίσιμο, γραμμικό τοπόσημο της Θεσσαλονίκης με σημαίνουσα αστική, τουριστική, πολιτιστική και ιστορική αξία για το σύνολο της πόλης.

#### Τεχνική ωρίμανση για ένταξη σε χρηματοδοτικά πλαίσια

Πλέον των ανωτέρω, τα συμβαλλόμενα μέρη του παρόντος Συμφώνου συνηγορούν στην ανάγκη για την Θεσμική, Οικονομοτεχνική, Περιβαλλοντική, Τεχνική ωρίμανση του Έργου «ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΥ ΑΞΟΝΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ» μέσω της σύνταξης Φακέλου Ωρίμανσης και Τεύχους Κανονισμού Μελετών και Προεκτίμησης Αμοιβών, για υποβολή τους προς κάθε σχετικό διαθέσιμο χρηματοδοτικό πλαίσιο, είτε από εθνικούς πόρους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, είτε από Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα.

Η Υποβολή αιτήματος χρηματοδότησης και Τεχνικού Δελτίου στην «Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για την προετοιμασία και ωρίμανση έργων για υλοποίηση/ συγχρηματοδότηση στην προγραμματική περίοδο 2021-2027» του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης (Αριθμ. Πρωτ.: 108603 – 15/10/2018), όπως προετοιμάστηκαν από τη ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ, αποτελεί το πρώτο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση (το Τεύχος Κανονισμού Μελετών και Προεκτίμησης Αμοιβών και το Τεχνικό Δελτίο Προτεινόμενων Μελετών Έργου συνιστούν το Παράρτημα 4 του παρόντος).

Ειδικό ενδιαφέρον για την επίτευξη της Θεσμικής, Οικονομοτεχνικής, Περιβαλλοντικής, Τεχνικής ωρίμανσης του Έργου έχει, για τους συμβαλλόμενους, η αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχουν Προγράμματα Τεχνικής Βοήθειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής & της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (όπως το «EUROPEAN LOCAL ENERGY ASSISTANCE – ELENA» τα Χρηματοδοτικά μέσα URBIS και JASPERS καθώς και άλλα χρηματοδοτικά προγράμματα Διεθνών Οργανισμών.

Προς τούτο συμφωνείται από τους συμβαλλόμενους ότι, στο πλαίσιο του παρόντος Συμφώνου, θα γίνουν οι παρακάτω ενέργειες:

1. Συνεργασία των μελών και ανταλλαγή πληροφοριών και τεχνογνωσίας, με σκοπό την αρτιότερη προετοιμασία αιτημάτων χρηματοδότησης και την υποστήριξή τους σε όλα τα επίπεδα
2. Συγκέντρωση υλικού για την σύνταξη Φακέλου Ωρίμανσης του Έργου από τους φορείς αρμοδιότητας του Έργου.

#### **ΑΡΘΡΟ 3: ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ**

Η **ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ**, στη βάση του Καταστατικού της ως μηχανισμός στήριξης της Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού σε Μητροπολιτικό επίπεδο θα ενεργεί ως επισπεύδων φορέας για την πραγματοποίηση του αντικειμένου του Συμφώνου Συνεργασίας, αναλαμβάνοντας τη διερεύνηση χρηματοδοτικών μέσων για το Έργο στη Α' φάση ενώ στη φάση ωρίμανσης του Σχεδιασμού του Έργου θα συνεργαστεί με όποιον άλλο συναρμόδιο Φορέα αναλόγως των αρμοδιοτήτων εκάστου εκ των συμβαλλομένων.

Ο ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ως αρμόδιος Δήμος, από τα διοικητικά όρια του οποίου διέρχεται το μεγαλύτερο τμήμα του Ανατολικού Οριζόντιου Άξονα Κυκλοφορίας (Λεωφόρος Βασιλίσσης Όλγας - Λεωφόρος Βασιλέως Γεωργίου Α' - οδός Μανόλη Ανδρόνικου), θα συμβάλλει στην προετοιμασία του φακέλου για το τμήμα του Άξονα που βρίσκεται στα διοικητικά του όρια και θα μεριμνά, μέσω των αρμόδιων Διευθύνσεων και Τμημάτων του, για την μελετητική ωρίμανση και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων υλοποίησης του Έργου, εντάσσοντας υπο-έργα και δράσεις μέσα στον γενικότερο προγραμματισμό του Δήμου, αναλόγως του βαθμού ωρίμανσής τους και θα επιβλέπει την πορεία υλοποίησής τους έτσι ώστε, το τελικό αποτέλεσμα, να συμβάλλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των δημοτών του, την βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την αστική αειφορία και την προστασία της ιστορικής, πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Ο ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ, ως αρμόδιος Δήμος, από τα από τα διοικητικά όρια του οποίου διέρχεται Τμήμα του Ανατολικού Οριζόντιου Άξονα Κυκλοφορίας (οδός Εθνικής Αντιστάσεως), θα συμβάλλει στην προετοιμασία του φακέλου για το τμήμα του Άξονα που βρίσκεται στα διοικητικά του όρια και θα μεριμνά μέσω των αρμόδιων Διευθύνσεων και Τμημάτων του, για την μελετητική ωρίμανση και την εξασφάλιση των προϋποθέσεων υλοποίησης του Έργου, εντάσσοντας υπο-έργα και δράσεις μέσα στον γενικότερο προγραμματισμό του Δήμου, αναλόγως του βαθμού ωρίμανσής τους και θα επιβλέπει την πορεία υλοποίησής τους έτσι ώστε, το τελικό αποτέλεσμα, να συμβάλλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των δημοτών του, την βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την αστική αειφορία και την προστασία της ιστορικής, πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε. (Ε.Ο.Α.Ε.), στο πλαίσιο του «ΕΝΙΑΙΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ» αλλά και βάσει της υπ' αριθμ. Δ1/ο/3143/1-9-2010 ΚΥΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ, έχοντας την αρμοδιότητα για τον σχεδιασμό και την παραγωγή έργων στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης, και με βάση τον Γενικό Σχεδιασμό μακροσκοπικών παρεμβάσεων μείζονος κλίμακας του ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ της, θα συνεργάζεται με τους Ο.Τ.Α. και την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και την ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ για την προώθηση των στόχων του παρόντος υποστηρίζοντας επιστημονικο-τεχνικά την ανάπτυξη του γενικού Επιχειρησιακού Σχεδίου (Business Plan), την σύνταξη και υποβολή Τεχνικών Δελτίων για τη χρηματοδότηση από Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΕΣΠΑ) ή άλλα χρηματοδοτικά μέσα της Ελλάδας ή της Ε.Ε., αλλά και τον Τεχνικό Σχεδιασμό για την μελετητική ωρίμανση και υλοποίηση των έργων που θα αποφασιστούν για την εκπλήρωση του στόχου του παρόντος Συμφώνου και γενικότερα θα συνεργαστεί με την ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ για Τον συντονισμό των απαιτούμενων ενεργειών και δράσεων που αποτελούν αντικείμενο του παρόντος Συμφώνου Συνεργασίας.

Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και των λειτουργιών του χάριν του δημοσίου συμφέροντος για το σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τον συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημοσίων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων, υπόγειων και επίγειων, σταθερής τροχιάς καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό τη μεταφορά και εξυπηρέτηση του επιβατικού στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών υψηλού επιπέδου και με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, θα έχει την εποπτεία της μελετητικής ωρίμανσης του παρόντος Έργου ως προς τα παραπάνω θέματα.

Το ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ και ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ι.ΜΕΤ.) του ΕΘΝΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ και ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (Ε.Κ.Ε.Τ.Α.), έχοντας ως αποστολή του την προώθηση της έρευνας σε θέματα προηγμένων τεχνολογιών και μεθόδων οργάνωσης και λειτουργίας στον τομέα των μεταφορών, θα αποτελεί τον ερευνητικό και επιστημονικό σύμβουλο της μελετητικής ωρίμανσης του Έργου,

Το ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΦΥΣΙΚΗΣ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ (ΕΦΑ/ΑΠΘ) του ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΦΥΣΙΚΗΣ του ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, έχοντας ως αποστολή του την προώθηση της έρευνας σε θέματα προστασίας του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος και σε θέματα μετριασμού της κλιματικής αλλαγής και προσαρμογής σε αυτή, θα αποτελέσει τον ερευνητικό και επιστημονικό σύμβουλο του Έργου σε θέματα περιβάλλοντος.

#### ΑΡΘΡΟ 4: ΔΙΑΡΚΕΙΑ

Το παρόν ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ αρχίζει από την ημερομηνία υπογραφής του και λήγει με την ένταξη του Έργου σε Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για χρηματοδότηση (ΕΣΠΑ 2021 - 2027 ή άλλο αναπτυξιακό, χρηματοδοτικό μέσο), οπότε και θα υπογραφεί εκ νέου ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ μεταξύ των συναρμόδιων φορέων.

#### ΑΡΘΡΟ 5: ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Τα συμβαλλόμενα μέρη δημιουργούν Σύστημα Διοίκησης του Συμφώνου Συνεργασίας αποτελούμενο από τα ήδη αναφερθέντα όργανα:

α) Το Επιτελικό Όργανο Εποπτείας του Συμφώνου Συνεργασίας με τίτλο **Κοινή Επιτροπή Παρακολούθησης** και αρμοδιότητα τη λήψη αποφάσεων και τη χάραξη κατευθύνσεων. Μέλη της είναι εκπρόσωποι των μερών του παρόντος Συμφώνου.

β) Το Συντονιστικό Όργανο Εφαρμογής του Συμφώνου Συνεργασίας με τίτλο **Ομάδα Διοικητικού και Τεχνικού Συντονισμού**, με αρμοδιότητα τον συντονισμό και την υλοποίηση των προαναφερομένων δράσεων.

#### ΑΡΘΡΟ 6: ΚΟΙΝΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

Για την παρακολούθηση της εκτέλεσης του παρόντος Συμφώνου Συνεργασίας συστήνεται όργανο με την επωνυμία «**Κοινή Επιτροπή Παρακολούθησης**». Η Κοινή Επιτροπή Παρακολούθησης αποτελείται από:

1. τον εκπρόσωπο της ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ,
2. τον εκπρόσωπο του ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ,
3. τον εκπρόσωπο του ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ,
4. τον εκπρόσωπο της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ (Ε.Ο.Α.Ε.),
5. τον εκπρόσωπο του Ο.Σ.Ε.Θ Α.Ε.,
6. τον εκπρόσωπο του Ι.ΜΕΤ /ΕΚΕΤΑ.,
7. τον εκπρόσωπο του ΕΦΑ/ΑΠΘ

**Αντικείμενο της Κοινής Επιτροπής Παρακολούθησης** είναι η εποπτεία και παρακολούθηση όλων των εργασιών που απαιτούνται για την εκτέλεση του Συμφώνου Συνεργασίας και ειδικότερα η τήρηση των όρων του, η παρακολούθηση της τήρησης των υποχρεώσεων των μερών, η εισήγηση προς τα αρμόδια όργανα των συμβαλλομένων μερών κάθε αναγκαίου μέτρου και ενέργειας για την υλοποίηση του, η αιτιολογημένη αίτηση τροποποίησης κάθε στοιχείου του, η παράταση του χρονοδιαγράμματος και η επίλυση κάθε διαφοράς μεταξύ των συμμετεχόντων μερών που τυχόν θα προκύπτει κατά την εφαρμογή του.



Η Επιτροπή συνεδριάζει τακτικά κάθε 6 μήνες ή όταν ζητηθεί από τρία τουλάχιστον μέλη της. Οι αποφάσεις της θα είναι αιτιολογημένες. Οι ρυθμίσεις για τη λειτουργία της θα καθορισθούν με αποφάσεις της κατά την πρώτη Συνεδρίασή της.

#### ΑΡΘΡΟ 7: ΟΜΑΔΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

Για τις ανάγκες του παρόντος Συμφώνου Συνεργασίας και για τις άμεσες διοικητικές και τεχνικές ενέργειες, οι οποίες κάποιες είναι ήδη σε εξέλιξη και κάποιες νέες πρέπει να δρομολογηθούν, συγκροτείται **Ομάδα Διοικητικού και Τεχνικού Συντονισμού** με αντικείμενο την προώθηση/υλοποίηση των αποφάσεων της Κοινής Επιτροπής Παρακολούθησης και τον συντονισμό των απαιτούμενων δράσεων, αποτελούμενη από τα κάτωθι στελέχη των φορέων της παρούσας:

1. τον εκπρόσωπο της ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ,
2. τον εκπρόσωπο του Δήμου Θεσσαλονίκης,
3. τον εκπρόσωπο του Δήμου Καλαμαριάς,
4. τον εκπρόσωπο της ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ (Ε.Ο.Α.Ε.),
5. τον εκπρόσωπο του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.,
6. τον εκπρόσωπο του Ι.ΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ.,
7. τον εκπρόσωπο του ΕΦΑ/ΑΠΘ,

Η λειτουργία της **Ομάδας Διοικητικού και Τεχνικού Συντονισμού** έχει διάρκεια από την υπογραφή του παρόντος Συμφώνου Συνεργασίας και έως το πέρας ισχύος του.

#### ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΑΕ/ΟΤΑ

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ  
ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΟΤΑ  
Α.Μ.Α.Ε. 80634/62/Β/94/0065  
ΑΦΜ: 094410584 - ΔΟΥ: ΦΑΕ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' 1, 546 40  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - τηλ. 2313 317712

ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΗΜΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ

ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ Α.Ε. ΕΛΕΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΓΙΑ ΤΟΝ Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.

ΓΙΑ ΤΟ Ι.ΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ

ΓΙΑ ΤΟ ΕΦΑ/ΑΠΘ

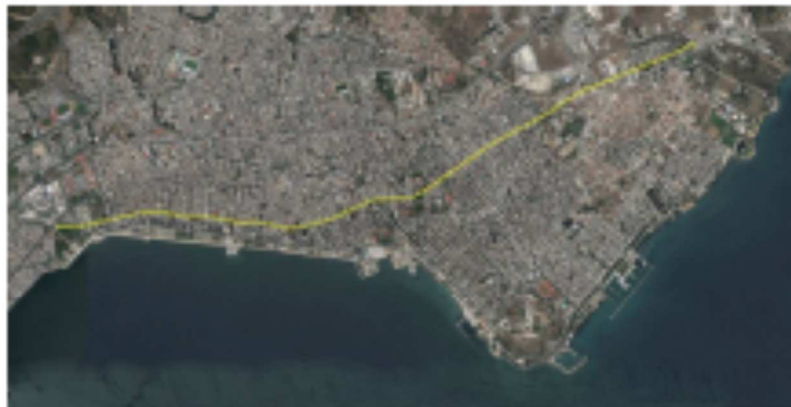
03 ΔΕΚ. 2019



Ανδρέας Α. Στυλιανίδης  
Αντιπρόεδρος  
Παιδείας & Δια Βίου Εκπαίδευσης ΑΠΘ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΕΚΕ Α.Π.Θ.  
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΝΑΚΟΥ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

**REMEDIO** project is co-financed by the European Regional Development Fund



00224801X, OCTOBER 2019

## ΠΛΑΙΣΙΟ

Το παρόν Σύμφωνο Συνεργασίας αποτελεί αποτέλεσμα μιας σειράς διεργασιών, διαβουλεύσεων και ποικίλων δράσεων συμμετοχικού σχεδιασμού που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του έργου REMEDIO, με πλήρη τίτλο: «REgenerating mixed-use MED urban communities congested by traffic through Innovative low carbon mobility solutions» (ελληνική απόδοση: Εφαρμογή καινοτόμων συγκοινωνιακών λύσεων χαμηλού ανθρακικού αποτυπώματος σε πόλεις της Μεσογείου) που χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), στο πλαίσιο του Προγράμματος Διασυνοριακής Συνεργασίας «Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020» (Interreg MED) και στο οποίο η ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ συμμετέχει ως εταίρος.

Οι δράσεις του έργου επικεντρώνονται σε θέματα οδικών αστικών αξόνων με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο, που δημιουργούν προβλήματα στην εσωτερική διασύνδεση της πόλης, και μελετά δυνατότητες ρύθμισης του κυκλοφοριακού προβλήματος με καινοτόμες δράσεις με σκοπό την βελτίωση μετακίνησης τόσο του κοινού όσο και των εμπορευματικών εφοδιαστικών μεταφορών, στη βάση μέτρων προστασίας της ποιότητας της ατμόσφαιρας.

Το εταιρικό σχήμα του Έργου περιλαμβάνει τους κάτωθι εταίρους:

1. Regional Agency for Environment Protection in Veneto Region, Ιταλία (επικεφαλής Εταίρος)
2. Δήμος Treviso, Ιταλία
3. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (Α.Π.Θ.), Ελλάδα
4. Αναπτυξιακή Μείζονος Αστικής Θεσσαλονίκης (ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ), Ελλάδα
5. Instituto Superior Técnico – Λισαβόνα, Πορτογαλία
6. Δήμος Loures, Πορτογαλία
7. Πανεπιστήμιο Σεβίλλης, Ισπανία
8. Δήμος Split, Κροατία

Όλες οι πόλεις – εταίροι εκπόνησαν πιλοτικές δράσεις σε βεβαρυμένους αστικούς άξονες που αποτελούν αντιπροσωπευτικές περιπτώσεις οδικών αξόνων των μεσογειακών πόλεων. Οι πιλοτικές εφαρμογές αποσκοπούν να αποτελέσουν επαναλήψιμα μοντέλα με θετική επίδραση στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) των μεσογειακών, ευρωπαϊκών πόλεων.

Στην Θεσσαλονίκη, ο Άξονας που επιλέχθηκε να αποτελέσει την πιλοτική περιοχή του έργου είναι ο «Ανατολικός Οριζόντιος Άξονας Κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης», όπως αυτός διαμορφώνεται από την οδό Εθνικής Αντιστάσεως, τη Λεωφόρο Βασιλίσσης Όλγας, τη Λεωφόρο Βασιλέως Γεωργίου Α' και την οδό Μανόλη Ανδρόνικου. Έχει κατεύθυνση από τα ανατολικά προς τα δυτικά της πόλης, με αφετηρία στο αμαξοστάσιο του ΟΑΣΘ στην περιοχή του Φοίνικα και κατάληξη στον κόμβο της Πλατείας της ΧΑΝΘ.

Ο Άξονας βρίσκεται στα διοικητικά όρια δύο Δήμων της πόλης της Θεσσαλονίκης, του Δήμου Θεσσαλονίκης και του Δήμου Καλαμαριάς και έχει συνολικό μήκος 6,2 χιλιόμετρων.

Ο Ανατολικός Οριζόντιος Άξονας φέρει τα όλα χαρακτηριστικά μιας αστικής δομής, γραμμικού χαρακτήρα και χαρακτηρίζεται από τη μεγάλη ποικιλία και μείξη χρήσεων και λειτουργιών ενσωματώνοντας δυναμικά κοινωνικο-χωρικά στοιχεία. Δισχιρίζει μια περιοχή στην οποία κατοικεί, εργάζεται, συναλλάσσεται, μετακινείται και κοινωνικοποιείται σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού του κεντρικού πολεοδομικού τμήματος της πόλης της



Θεσσαλονίκης και ως εκ τούτου αποτελεί έναν από τους κατεξοχήν βεβαρυμένους αστικούς οδικούς άξονες όπου η προώθηση κυκλοφοριακών λύσεων χαμηλού ανθρακικού αποτυπώματος είναι μεζονος σημασίας για το σύνολο της πόλης.

Κατά τη διάρκεια υλοποίησης του έργου REMEDIO, μέσα από μία βήμα-προς-βήμα μεθοδολογία κατανόησης του οδικού άξονα και των χαρακτηριστικών του, σε επίπεδο κυκλοφορίας και πολεοδομικής αποτύπωσης, έγινε προσπάθεια να εξασφαλιστεί η συνέργεια των άμεσα ή έμμεσα εμπλεκόμενων φορέων, επιστημόνων και πολιτών, προκειμένου να συμβάλουν δημιουργικά και αποδοτικά στην συνδιαμόρφωση ενός κοινού οράματος για έναν «Αστικό Λειτουργικό Άξονα για Όλους». Η συμμετοχική αυτή διαδικασία προσέγγισης περιέλαβε τα εξής στάδια:

- 1) Αποτύπωση των προβλημάτων αλλά και πλεονεκτημάτων του άξονα όπως αυτά ορίστηκαν από έρευνα χρηστών (μετακινούμενοι, κάτοικοι, εργαζόμενοι και επαγγελματίες)
- 2) Διατύπωση του κοινού οράματος «Ένας Αστικός Λειτουργικός Άξονας για Όλους...»
- 3) Προσδιορισμό των στρατηγικών κατευθύνσεων για τον ολοκληρωμένο ανασχεδιασμό του άξονα και της αστικής ζώνης αμέσου επιρροής
- 4) Διαβούλευση εναλλακτικών προτάσεων ανασχεδιασμού του άξονα και επιλογή μιας κοινά αποδεκτής πρότασης

#### REMEDIO ACTION CLUB

Στο πλαίσιο του έργου REMEDIO, η ΜΑΒ ΑΑΕ/ΟΤΑ προχώρησε στην ίδρυση και λειτουργία εθελοντικής ομάδας κοινωνικής δράσης με την επωνυμία «REMEDIO ACTION CLUB (RAC)» ως εργαλείο των συμμετοχικών διαδικασιών του Προγράμματος REMEDIO, καθώς στόχος του έργου είναι η διαρκής διαβούλευση με τους πολίτες και τις ομάδες της κοινωνίας των πολιτών, τους φορείς σχεδιασμού πολιτικής, τους κοινωνικούς εταίρους και γενικά τους φορείς που άμεσα ή έμμεσα εμπλέκονται στη λήψη αποφάσεων και εφαρμογή μέτρων, ώστε η επιλογή ενός νέου μοντέλου λειτουργίας, κινητικότητας, κυκλοφορίας και δημόσιας συγκοινωνίας να προκύψει ως αποτέλεσμα συμμετοχικής διαδικασίας μέσω της αλληλεπίδραση των χρηστών του άξονα (κατοίκων, εργαζομένων, μετακινούμενων) των κοινωνικών φορέων, των Δημόσιων και Δημοτικών Αρχών.

Στο RAC μπορούν να συμμετέχουν συλλογικότητες, άτυπες ομάδες, φοιτητές, εμπεριονώνοντες, ερευνητές αλλά και κάθε πολίτης, ευαισθητοποιημένος στα θέματα του προγράμματος. Το RAC αποτελεί εθελοντική ομάδα ατόμων με επιστημονική γνώση ή ενδιαφέρον σε θέματα κινητικότητας, ατμοσφαιρικής ρύπανσης και περιβάλλοντος, τα οποία, από κοινού αλλά και χωριστά, υποστηρίζουν και ενισχύουν τις δράσεις του έργου για τον βιώσιμο επανασχεδιασμό οδικών αξόνων της πόλης.

#### ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Οι δρόμοι της πόλης είναι κατεξοχήν δημόσιοι αστικοί τόποι. Είναι χώροι ρευστοί αλλά και συμπαγείς και μπορούν να συνδυάζουν τις πολλαπλές, ταυτόχρονες ταχύτερες της πόλης (αυτοκινηση, ποδήλατα, πεζή) και αρθρώνουν τις βασικές αστικές λειτουργίες.

Μπορούν οι δρόμοι της Θεσσαλονίκης να γίνουν οι οικείοι δημόσιοι τόποι όπου η κίνηση ενώνει χωρίς να διαιρεί;



ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΩΝ

3



Πώς θα ήταν οι δρόμοι και οι γειτονιές αν αντί για σταθμευμένα αμάξια υπήρχε περισσότερος χώρος πρασίνου και δημόσιος χαλάρωσης για τους πολίτες;

Πώς θα ήταν οι άξονες κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης εάν μπορούσαν με ισότιμο και ισορροπημένο τρόπο να συνδυάζουν κατά προτεραιότητα την απρόσκοπτη κίνηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, την κίνηση των ποδηλάτων, των πεζών και εμποδιζόμενων ατόμων, δημιουργώντας έναν γραμμικό δημόσιο χώρο για όλους;

Πώς θα ήταν οι δρόμοι και ο δημόσιος χώρος της πόλης εάν ο σχεδιασμός τους ήταν αποτέλεσμα της ενεργούς συμμετοχής όλων των χρηστών και όχι μια εκ των άνω διαδικασία;

Σκοπός του παρόντος Συμφώνου Συνεργασίας είναι να συγκροτηθεί μία ομάδα ατόμων και συλλογικοτήτων που ενδιαφέρονται και επιθυμούν να αξιοποιήσουν την γνώση, τα εργαλεία και τις λύσεις που παρήγαγε το πρόγραμμα REMEDIO προκειμένου να εφαρμοστούν και σε άλλους μεγάλους αξόνες κυκλοφορίας της πόλης με γνώμονα την βιώσιμη μετακίνηση, την προστασία του αστικού περιβάλλοντος και την ισότητα στις μεταφορές.

Σκοπός του παρόντος Συμφώνου είναι να προωθήσει και να υποστηρίξει ένα συμμετοχικό πείραμα για τον ολοκληρωμένο και βιώσιμο επανα-σχεδιασμό των μεγάλων αξόνων κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης προκειμένου να αποτελούν συνεκτικούς και περιβαλλοντικά αναβαθμισμένους αξόνες κίνησης για όλους τους πολίτες.

#### ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Τα συμβαλλόμενα μέρη του παρόντος Συμφώνου συνηγορούν στο ότι ο ολοκληρωμένος ανασχεδιασμός των αξόνων κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης πρέπει να:

- ✓ δημιουργεί τις συνθήκες για τη μείωση της εξάρτησης του πολίτη από τη χρήση Ι.Χ. και την προώθηση των μετακινήσεων με δημόσιες συγκοινωνίες,
- ✓ προωθεί την ασφαλή και λειτουργική μετακίνηση,
- ✓ προωθεί την «ισότητα στις μεταφορές» μέσω της παροχής οικονομικής επιλογής μετακίνησης για όλες τις κοινωνικές ομάδες και τα άτομα με Αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα,
- ✓ στοχεύει στον περιορισμό των εκπομπών αερίων ρύπων και τη δημιουργία φαινομένου θερμοκηπίου προστατεύοντας το ευρύτερο αστικό περιβάλλον,
- ✓ ενσωματώνει τεχνολογικές - ψηφιακές λύσεις που υποστηρίζουν οριζόντια τον φυσικό σχεδιασμό των οδικών αξόνων και ενδυναμώνουν τα εφκτά του αποτελέσματα,
- ✓ εξασφαλίζει τη βελτίωση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και του άμεσου αστικού περιβάλλοντος επιρροής των αστικών οδικών αξόνων.

Στο πλαίσιο του παρόντος Συμφώνου Συνεργασίας, η ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ και όλοι οι συνυπογράφωντες το παρόν κείμενο, συμφωνούν να αξιοποιήσουν τη γνώση, τα εργαλεία και τις μεθοδολογίες σχεδιασμού που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του έργου REMEDIO, και να συμπλέουν σε κοινές δράσεις και έργα βιώσιμου και ολικού επανασχεδιασμού των

οδικών αξόνων της πόλης όταν θα υπάρχει το σχετικό πλαίσιο - πιθανά άλλα έργα και συμβάσεις της ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ.

Η ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ δεσμεύεται να ενημερώνει τα πρόσωπα και τις ομάδες που υπογράφουν το παρόν σύμφωνο για όλα τα έργα και τις δράσεις της ως προς το αντικείμενο αναφοράς του παρόντος Συμφώνου προκειμένου να τους δίνεται η δυνατότητα άμεσης συμμετοχής στην διαμόρφωση του πλαισίου δράσης.









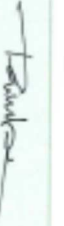
Το παρόν Σύμφωνο Συνεργασίας αποτελεί μία ανοικτή διαδικασία σύμπλευσης κοινωνικών συλλογικοτήτων και εμπειρογνομόνων με στόχο τη διαρκή κεφαλαιοποίηση και αξιοποίηση των εργαλείων και μεθοδολογιών που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του έργου REMEDIO, ως εκ τούτου, οι συνυπογράφωντες το παρόν μπορεί να αυξάνονται.

Οι κάτωθι υπογράφωντες, δεσμεύονται, μέσω του παρόντος Συμφώνου Συνεργασίας, να συνδράμουν και να υποστηρίζουν τις δράσεις της ΜΑΘ ΑΑΕ/ΟΤΑ προκειμένου να υλοποιούνται τα αντικείμενα και οι στόχοι του Συμφώνου.



ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΘΝΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΩΝ

5

Όνοματεπώνυμο	Συμβολοσθέντα	E-mail	Τηλέφωνο	Υπογραφή
1. ΠΕΤΑΝΑ ΧΡΥΣΑ	YOUTHNEST	chrysos@youthnest.gr	6975699974	
2. ΡΙΖΟΥ ΘΑΝΑΣ	YOUTHNEST	thalia@youthnest.gr	697002336	
3. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΡΧΑΝΤΗΣ	INFINITY GREECE	info@infinitygreece.com	6988923894	
4. ΑΝΙΣΤΟΛΗ ΜΑΡΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	U.S.B.	info@usb.gr	6974375339	
5. ΟΡΕΣΤΗΣ ΤΡΑΖΑΝΙΔΗΣ	MINIKOIOS / Engineering	orestis@minikiois.gr	6978886976	
6. ΚΑΤΕΛΙΑΣ ΜΑΡΚΟΣ	Minikiois	katseliasmarcos@gmail.com	6997280080	
7. ΤΙΛΙΟΣ ΠΕΤΡΟΥΛΟΣ	Creativity Platform	creativityplatform@gmail.com	2314 004118	
8. ΟΥΛΥΡΙΑ ΔΑΡΕΤ	Auxima School of Training	info@auximaschools.gr	6944026563	
9. ΒΙΒΙΑΝ ΔΑΜΠΑ	Stipo Greece	vivian.dampa@stipoi.gr	6972102646	

### 3.4. MoUs of Treviso

The Agreement between Municipality of Treviso, Villorba and the Province of Treviso



(ALL. SUB A)

#### Protocollo d'intesa tra

- Il Sindaco del Comune di Treviso, Giovanni Manildo;
- Il Sindaco del comune di Villorba, Marco Serena;
- Il Presidente della Provincia di Treviso, Stefano Marcon;

#### premesso che

- Il Comune di Treviso ha messo a punto un concept battezzato "I love Strada Ovest in classe A", un'idea progettuale che mira a promuovere la nascita di un "condominio orizzontale", lungo 5 km, con un suo logo identificativo. L'iniziativa è finalizzata a generare un senso di appartenenza e di miglioramento dell'immagine delle attività residenti e ad innescare un processo di Energy Management e di sviluppo economico sostenibile dell'intero asse.
- questa idea è alla base del progetto "REMEDIQ", finanziato dalla Comunità europea per favorire la nascita e lo sviluppo del condominio orizzontale, cioè di una nuova governance, economica ed energetica, delle strade più congestionate, dotato di un sistema di bike sharing (trasporto pubblico a domanda individuale), costituito da nove stazioni che collegano, in modo sostenibile, i diversi punti dell'asse stradale e il centro città;
- la strada è in parte di proprietà del Comune di Treviso e in parte del Comune di Villorba;
- con Protocollo di intesa del 26/06/2015, in atti prot. n. 71202 del 26.06.2015, i Comuni di Treviso e Villorba si sono impegnati a promuovere e sostenere il progetto "I love Strada Ovest, in classe A" (e quindi il progetto REMEDIQ), finalizzato a migliorare le performance energetiche, ambientali ed economiche delle attività ricadenti lungo la strada;
- il Comune di Villorba e la Provincia di Treviso hanno già dato la propria disponibilità a partecipare al progetto Remedio sottoscrivendo l' "Associated Partner Declaration" rispettivamente in data 26.10.2015 e in data 30.10.2015;
- con nota prot. n. 8106 del 20.01.2017 la Provincia di Treviso ed il Comune di Villorba sono stati informati che il progetto REMEDIQ "REgenerating mixed-use MED urban communities congested by traffic through Innovative low carbon mobility solutions" è stato ammesso al finanziamento nell'ambito del programma di Cooperazione Territoriale Europea MED 2014-2020, come comunicato dal coordinatore ARPAV il 28 settembre 2016, in atti prot. n. 129762 del 05/11/2016;
- l'intento dell'Amministrazione comunale è di realizzare il "condominio orizzontale" mediante la costituzione di un'associazione tra le attività aventi la sede legale e/o operativa lungo l'asse stradale di Viale Della Repubblica (Strada Ovest) nonché tra tutti coloro che sono interessati a promuoverne lo sviluppo economico sostenibile;
- le due Amministrazioni comunali intendono collaborare per rendere pratica e rapida la realizzazione di del bike sharing ricordato che il vigente contratto di concessione per la gestione del servizio di

REMEDIQ project is co-financed by the European Regional Development Fund





Comune di Treviso



Comune di Villorba



Provincia di Treviso



(ALL. SUB A)

bikesharing (n. rep. 13266/2013), stipulato dal Comune di Treviso, prevede la possibilità di estendere il servizio fino a un massimo di 300 colonnine (n. 228 esistenti + n. 64 Remedio = n. 292);

- all'uopo è preventivamente necessario formalizzare l'accordo tra i due Comuni e la Provincia per disciplinare i rispettivi impegni.

**Ciò premesso e considerato, le Amministrazioni qui rappresentate  
si impegnano come segue:**

ART. 1 - Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Protocollo di Intesa che viene stipulato nell'ambito degli interessi istituzionali degli Enti partecipanti e ai fini dell'attuazione degli interventi e delle azioni necessarie all'attivazione dei prodotti e servizi previsti dal Progetto Remedio.

ART. 2 - Il Comune di Villorba si impegna a concedere in comodato d'uso gratuito al Comune di Treviso le aree ricadenti nel proprio territorio, necessarie alla realizzazione dell'infrastruttura di bikesharing, per tutta la durata del servizio.

Il Comune di Treviso si impegna a realizzare l'infrastruttura di bikesharing, come previsto dal progetto Remedio.

ART. 3 - Il Comune di Treviso, il Comune di Villorba e la Provincia di Treviso si impegnano:

- a sottoscrivere l'Atto Costitutivo e lo Statuto (allegato 1) dell'associazione denominata "Strada Ovest" avente lo scopo di promuovere lo sviluppo economico sostenibile dell'asse viario;
- ad adottare in seno ai rispettivi organi collegiali gli atti necessari a dare efficacia al presente Protocollo d'intesa, all'Atto Costitutivo e Statuto dell'Associazione, entro 45 gg. dalla data del presente atto;

ART. 4 - Ciascuna delle Amministrazioni firmatarie del presente protocollo si impegna ad individuare un referente tecnico (responsabile del procedimento) per l'esecuzione degli impegni derivanti dal presente accordo.

Letto approvato e sottoscritto

Treviso, 27 settembre 2017

## The MoU of the Constitutive Act of the Association



Project co-financed by the European  
Regional Development Fund

I ❤️ STRADA OVEST  
in classe A  
C.F. 94163510269

Esente bollo ai sensi  
dell'art. 82, c.5, D.Lgs.  
n.117/2017

### ATTO COSTITUTIVO DELL'ASSOCIAZIONE "I LOVE STRADA OVEST IN CLASSE A"

Il Comune di Treviso ha messo a punto un concept battezzato "*I love Strada Ovest in classe A*", un'idea progettuale che mira a promuovere la nascita di un "condominio orizzontale", lungo 5 km, con un suo logo identificativo. L'iniziativa è finalizzata a generare un senso di appartenenza e di miglioramento dell'immagine delle attività residenti e ad innescare un processo di Energy Management e di sviluppo economico sostenibile dell'intero asse stradale di Viale della Repubblica (Strada Ovest). Questa idea è alla base del progetto europeo "REMEDIO", finanziato dalla Comunità Europea, per favorire la nascita e lo sviluppo del "condominio orizzontale", cioè di una nuova governance, economica ed energetica, delle strade più congestionate, dotato di un sistema di nove stazioni di bike sharing (trasporto pubblico a domanda individuale), che collegano, in modo sostenibile, i diversi punti dell'asse stradale e il centro città.

Sono presenti:

1. Bellotto Francesco;
2. Celante Francesco;
3. De Filippi Federico;
4. De Bettin Francesco;
5. Gorza Andrea;
6. Padovan Gianfranco;
7. Pamio Roberto;
8. Pierobon Paolo;
9. Vanin Davide;
10. Zenatto Cesare;

che convengono e stipulano quanto segue:

REMEDIO



#### Articolo 1 - Denominazione

1. E' costituita in Treviso un'Associazione denominata "*I love Strada Ovest in classe A*" non avente finalità di lucro, strettamente apartitica e apolitica.

#### Articolo 2 – Durata

La durata dell'associazione è illimitata.

#### Articolo 3 - Sede legale

1. L'Associazione ha sede legale in Treviso, Via Municipio, 16, presso un locale messo a disposizione dal Comune di Treviso.
2. La sede legale è liberamente trasferibile ed il Consiglio Direttivo potrà istituire sedi ed uffici operativi altrove.
3. Il trasferimento della sede legale non costituisce modifica statutaria.

#### Articolo 4 – Attività di interesse generale e scopo dell'Associazione

L'Associazione esercita in via esclusiva o principale le attività di interesse generale ex art. 5 commi d), e), h), i), del D.Lgs. 3/07/2017, n. 117 (Codice del Terzo Settore).

In particolare, l'Associazione persegue lo scopo di elaborare strategie finalizzate a promuovere e innescare uno sviluppo economico sostenibile dell'intero asse viario e delle attività ricadenti nell'areale denominato "condominio orizzontale" rappresentato nell'allegata planimetria, con l'obiettivo di riduzione dei consumi di energia fossile (sia per la mobilità che per le attività e gli edifici che le ospitano), in collaborazione con le istituzioni cittadine, anche attraverso processi di "energy management" (cfr. PAES e ISO50001).

#### Articolo 5 – Patrimonio dell'Associazione

Il patrimonio dell'Associazione sarà costituito da un contributo presunto, pari a circa 30.000,00 euro, in fase di definizione nell'ambito del progetto europeo REMEDIO.



#### Articolo 6

L'Associazione è retta dalle norme del presente atto costitutivo e dallo Statuto che si allega, come sub. A) al presente atto.

#### Articolo 7

1. A comporre il primo Consiglio Direttivo vengono designati dall'assemblea dei soci fondatori i signori:

- Presidente: De Bettin Francesco;
- Segretario: Padovan Gianfranco;
- Tesoriere: Pierobon Paolo;
- Consigliere: Celante Francesco;
- Consigliere: Bellotto Francesco;
- Consigliere: Gorza Andrea;
- Consigliere: Vanin Davide;
- Consigliere: Zenatto Cesare.

*Handwritten signatures in blue ink corresponding to the list of board members.*

2. I membri del Consiglio Direttivo restano in carica quattro anni e possono essere rieletti alla scadenza del mandato o successivamente.

#### Articolo 8

Le spese e le tasse inerenti e conseguenti al presente atto sono a carico del Comune di Treviso, nell'ambito del progetto europeo REMEDIO.

TREVI, 15 NOV. 2018

*Vertical handwritten signature in blue ink.*

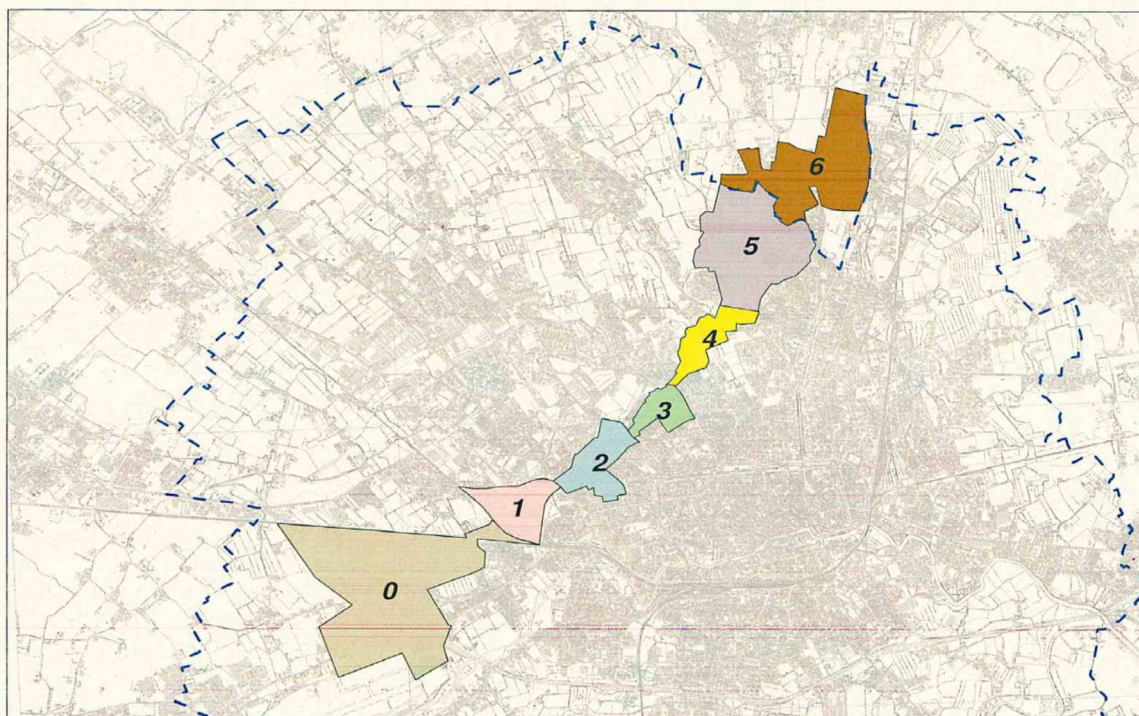
*Handwritten signature in blue ink.*

AGENZIA DELLE ENTRATE  
UFFICIO di TREVISO  
Reg.to il 22 NOV. 2018 di N. 6678 Priv.S.3<sup>a</sup>  
Esatti € 0,00

PER IL DIRETTORE: IL DELEGATO



L'ASSISTENTE UFFICIALE  
M. Casarone



TREVISO, 15/11/2018

*Dr. Gianfranco Bellodi*  
*Pres*  
*[Signature]*  
*[Signature]*  
*[Signature]*



## STATUTO DELL'ASSOCIAZIONE "I LOVE STRADA OVEST IN CLASSE A"

### Articolo 1 - Denominazione

1. E' costituita in Treviso un'Associazione denominata "*I love Strada Ovest in classe A*" non avente finalità di lucro, strettamente apartitica e apolitica.
2. In base alle disposizioni del Regolamento Privacy 2018 UE 2016/679 in materia di protezione dei dati personali, tutti i dati raccolti saranno soggetti alla riservatezza ed impiegati per le sole finalità dell'associazione previo assenso scritto del socio.

### Articolo 2 - Sede legale

1. L'Associazione ha sede legale presso il Comune di Treviso, Via Municipio n.16 – 31100 Treviso.
2. La sede legale è liberamente trasferibile ed il Consiglio Direttivo inoltre potrà istituire sedi ed uffici operativi altrove.
3. Il trasferimento della sede legale non costituisce modifica statutaria.

### Articolo 3 – Attività di interesse generale e scopo dell'Associazione

L'Associazione esercita in via esclusiva o principale le attività di interesse generale ex art. 5 commi d), e), h), i), del D.Lgs. 3/07/2017, n. 117 (Codice del Terzo Settore).

In particolare, l'Associazione persegue lo scopo di elaborare strategie finalizzate a promuovere e innescare uno sviluppo economico sostenibile dell'intero asse viario e delle attività ricadenti nell'areale denominato "condominio orizzontale" rappresentato nell'allegata planimetria, con l'obiettivo di riduzione dei consumi di energia fossile (sia per la mobilità che per le attività e gli edifici che le ospitano), in collaborazione con le istituzioni cittadine, anche attraverso processi di "energy management" (cfr. PAES e ISO50001).

### Articolo 4- Durata dell'associazione

La durata dell'Associazione è illimitata.

### Articolo 5 - Soci

1. Possono diventare soci dell'Associazione tutti coloro, persone fisiche o giuridiche, con o senza personalità giuridica, che sono interessati alla realizzazione degli scopi istituzionali e ne condividono le finalità e gli ideali.
2. Gli Associati sono ripartiti nelle categorie seguenti:
  - Soci fondatori – coloro, persone fisiche e persone giuridiche, che hanno sottoscritto l'iniziale atto di costituzione dell'associazione;
  - Soci partecipanti – coloro, persone fisiche e persone giuridiche, che saranno ammessi dal Consiglio Direttivo in quanto soggetti che, condividendo le finalità dell'associazione, contribuiscono alla vita della medesima e alla realizzazione dei suoi scopi mediante contributi in denaro, annuali o pluriennali, con le modalità e in misura non inferiore a quella stabilita, anche annualmente, dal Consiglio Direttivo, ovvero con un'attività, anche professionale, di particolare rilievo o con l'attribuzione di beni materiali o immateriali.
3. I Soci aderenti all'Associazione hanno diritto di eleggere gli organi sociali e di essere eletti negli stessi. Tutti i soci hanno i diritti di informazione e di controllo stabiliti dalle leggi e dal presente Statuto.
4. Ogni Socio svolgerà la propria attività nell'Associazione in modo personale, volontario e gratuito senza fini di lucro, non potrà in alcun modo essere retribuito, ma avrà diritto al solo rimborso delle spese effettivamente sostenute per l'attività prestata. L'Associazione si avvale in modo prevalente di attività prestata in forma volontaria e gratuita dai propri associati.
5. Il comportamento del Socio verso gli altri aderenti ed all'esterno dell'Associazione deve essere animato da spirito di solidarietà ed attuato con correttezza, buona fede, onestà, probità e rigore morale, nel rispetto del presente Statuto e delle linee programmatiche emanate.
6. Il numero degli associati è illimitato e ogni associato ha diritto ad un solo voto in Assemblée.



7. L'adesione potrà avvenire anche in tempi successivi alla prima raccolta di adesioni.

#### Articolo 6 – Recesso ed esclusione

1. Tutti gli associati possono recedere dall'Associazione mediante comunicazione scritta da inoltrare in qualsiasi momento alla sede legale dell'Associazione.

Il recesso ha effetto dalla data di chiusura dell'esercizio sociale nel corso del quale è stato esercitato.

2. L'associato può essere escluso dall'Associazione in caso di inadempienza ai doveri derivanti dal presente statuto o per altri gravi motivi che abbiano arrecato danno morale e/o materiale all'Associazione stessa o che rendano incompatibile la prosecuzione del rapporto associativo.

3. L'esclusione dell'associato è deliberata dal Consiglio Direttivo e deve essere comunicata a mezzo lettera al medesimo, assieme alle motivazioni che hanno dato luogo all'esclusione.

4. Gli associati receduti e/o esclusi che abbiano cessato di appartenere all'Associazione, non possono richiedere la restituzione dei contributi versati, né hanno diritto alcuno sul patrimonio dell'associazione.

#### Articolo 7- Patrimonio

1. Il patrimonio dell'Associazione sarà costituito da un contributo presunto, pari a circa 30.000,00 euro, in fase di definizione nell'ambito del progetto europeo REMEDIO (per la fase di *startup* del condominio orizzontale, costituito sotto forma di Associazione no-profit) e successivamente dalle quote annuali dei soci fissate dal Consiglio Direttivo, uguali per tutti i Soci, nonché dai contributi, donazioni, lasciti in denaro o in natura provenienti da persone e/o enti, pubblici o privati, le cui finalità non siano in contrasto con gli scopi sociali e da ogni altro incremento patrimoniale, da investire ed erogare per il conseguimento degli scopi associativi.

2. Il patrimonio dell'Associazione sarà totalmente destinato al funzionamento dell'Associazione e per la realizzazione dei suoi scopi. Eventuali avanzi di gestione



dovranno essere reinvestiti a favore di attività istituzionali statutariamente previste. Ai componenti degli organi dell'associazione non possono essere corrisposti compensi.

3. Durante la vita dell'Associazione non potranno essere distribuiti, nemmeno in modo indiretto, utili o avanzi di gestione nonché fondi, riserve o capitale, salvo che la distribuzione o la destinazione non siano imposte dalla legge. Le quote o i contributi associativi non sono trasmissibili. I fondi amministrati dall'Associazione sono normalmente depositati in conto corrente.

#### Articolo 8 - Organi

Gli organi dell'associazione sono:

- a) Presidente;
- b) Consiglio Direttivo;
- c) Organo di controllo e Revisore legale dei conti (cfr. art. 14);
- d) Assemblea dei soci.

#### Articolo 9 – Assemblea degli associati

1. L'Assemblea degli associati è presieduta dal Presidente dell'Associazione, ed è costituita da tutti gli associati in regola con il pagamento della quota associativa.

2. Hanno diritto di voto tutti coloro che sono iscritti da almeno tre mesi nel libro degli associati.

E' possibile l'intervento all'assemblea mediante mezzi di telecomunicazione ovvero l'espressione del voto per corrispondenza o in via elettronica, purché sia possibile verificare l'identità dell'associato che partecipa e vota (cfr. art. 24, comma 4 del D.Lgs. 3/07/2017, n.117 - Codice del Terzo settore).

3. L'Assemblea degli associati si riunisce per l'approvazione del bilancio di previsione e del bilancio consuntivo, nei termini previsti.

4. L'Assemblea si riunisce altresì ogniqualvolta ne faccia richiesta il Consiglio Direttivo o richiesta scritta un terzo degli Associati aventi diritto al voto.

5. L'assemblea è ordinaria o straordinaria.

6. L'assemblea ordinaria (convocata almeno una volta l'anno):

- approva i bilanci, di previsione e consuntivo;
- provvede alla nomina e al rinnovo dei componenti del Consiglio Direttivo.

7. L'assemblea straordinaria:

- delibera in ordine alla modifica dello Statuto;
- delibera in ordine allo scioglimento dell'Associazione.

8. L'assemblea ordinaria è regolarmente costituita in prima convocazione con la presenza della maggioranza assoluta degli associati aventi diritto di voto, ed in seconda - che potrà aver luogo lo stesso giorno, ma a distanza di almeno due ore dalla prima convocazione, qualunque sia il numero di associati presenti aventi diritto di voto.

9. Le deliberazioni dell'assemblea ordinaria sono prese a maggioranza assoluta (metà più uno) degli aventi diritto presenti all'assemblea.

10. L'assemblea straordinaria è regolarmente costituita in prima convocazione con la presenza di almeno 3/4 degli associati aventi diritto al voto, ed in seconda - da tenersi almeno a distanza di due ore dalla prima convocazione - con la presenza della maggioranza assoluta degli associati aventi diritto al voto; la deliberazione di scioglimento è validamente assunta col voto favorevole della maggioranza assoluta degli associati aventi diritto al voto.

11. Le deliberazioni dell'assemblea straordinaria sono prese a maggioranza assoluta (metà più uno) degli aventi diritto presenti all'assemblea, fatta salva la maggioranza prevista nell'ultima parte del comma 10 del presente articolo per la deliberazione di scioglimento dell'associazione.

12. Le convocazioni dell'assemblea sono fatte a mezzo di comunicazione scritta, spedita o trasmessa a mezzo fax o posta elettronica, almeno cinque giorni prima della data fissata per la riunione, con l'indicazione di giorno, ora, luogo e argomenti all'ordine del giorno.

13. Gli associati possono farsi rappresentare in assemblea solo da altri associati, conferendo loro delega scritta.



14. Ciascun associato può delegare un altro associato una volta sola all'anno.
15. Ciascun associato può ricevere solamente due deleghe per assemblea.
16. Delle riunioni dell'Assemblea è redatto verbale, sottoscritto dal Presidente e da colui che all'uopo viene nominato Segretario dall'assemblea, e riportato in un apposito libro conservato presso la sede dell'associazione, in libera visione a tutti gli associati.

#### Articolo 10 - Il Presidente

1. Il Presidente ha la sorveglianza dell'Associazione e la rappresentanza legale di fronte a terzi ed in giudizio.
2. Il Presidente è eletto dal Consiglio Direttivo nell'ambito dei propri membri e dura in carica quattro anni ed è rieleggibile.
3. Il Presidente designa, nell'ambito dei membri del Consiglio Direttivo, il Vicepresidente per la sua sostituzione in caso di assenza o impedimento.
4. Il primo Presidente è nominato con l'atto costitutivo e dura in carica quattro anni.
5. Il Presidente ha il compito di:
  - convocare e presiedere le riunioni dell'Assemblea e del Consiglio Direttivo, determinandone l'ordine del giorno;
  - curare e sovrintendere all'esecuzione delle delibere dell'Assemblea e del Consiglio Direttivo;
  - assumere, nei casi d'urgenza e ove non sia possibile una tempestiva convocazione dei competenti Organi, i provvedimenti indifferibili ed indispensabili per evitare danni al corretto funzionamento dell'associazione.

#### Articolo 11 - Il Consiglio Direttivo

1. Il Consiglio Direttivo è composto da cinque a sette membri (Presidente, Segretario, Tesoriere e due/quattro Consiglieri) che durano in carica quattro anni e sono rieleggibili.
2. Il primo Consiglio Direttivo è nominato dall'assemblea dei soci fondatori con l'atto costitutivo e dura in carica quattro anni.

Nelle sedute del Consiglio Direttivo, a parità di voti, prevale il voto del Presidente.

E' possibile l'intervento all'assemblea mediante mezzi di telecomunicazione ovvero l'espressione del voto per corrispondenza o in via elettronica, purché sia possibile verificare l'identità dell'associato che partecipa e vota (cfr. art. 24, comma 4 del D.Lgs. 3 luglio 2017, n.117 - Codice del Terzo settore).

#### Articolo 12 – Funzioni del Consiglio Direttivo

1. Al Consiglio Direttivo spetta la gestione ordinaria e straordinaria dell'associazione, senza alcuna limitazione.
2. Al Consiglio compete altresì:
  - l'ammissione di nuovi associati nelle diverse categorie e l'esclusione di associati;
  - la predisposizione dei progetti di bilancio preventivo e di bilancio consuntivo da presentare all'Assemblea degli associati;
  - la determinazione delle quote associative e dei contributi di cui all'articolo 6;
  - l'assunzione di dipendenti;
  - la predisposizione e l'adozione dei regolamenti per la gestione dell'associazione;
  - la predisposizione delle modifiche del presente Statuto da sottoporre all'Assemblea;
  - proporre all'Assemblea di istituire il Collegio Sindacale.
3. Il Consiglio si riunisce su convocazione del Presidente o quando ne sia fatta richiesta da tre consiglieri.
4. Il Consiglio Direttivo è validamente costituito con la presenza della maggioranza assoluta dei consiglieri in carica e delibera con il voto favorevole della maggioranza assoluta dei presenti.
5. Il Consiglio Direttivo si riunisce presso la sede o luogo indicato nella convocazione da effettuarsi anche a mezzo fax o posta elettronica almeno cinque giorni prima di quello fissato per la riunione.
6. Nel caso di dimissione di membri del Consiglio Direttivo, i componenti in carica provvedono alla sostituzione mediante cooptazione, tra i Soci della stessa categoria di quelli dimissionari, fino all'elezione dei membri da parte dell'Assemblea.



7. I nuovi consiglieri nominati dall'Assemblea resteranno in carica fino alla naturale scadenza del Consiglio stesso.

8. Delle riunioni del Consiglio sarà redatto apposito verbale a cura del Segretario all'uopo nominato; verbale che, dopo la trascrizione nel libro delle adunanze del Consiglio Direttivo, sarà sottoscritto dal Presidente e Segretario.

#### Articolo 13 - Il Tesoriere

1. Il Tesoriere è nominato dal Consiglio Direttivo nell'ambito dei propri componenti.
2. Il Tesoriere sovrintende la contabilità dell'Associazione e ne verifica la regolarità. Collabora nella formazione dei progetti di bilancio e nella tenuta dei libri sociali.
3. Lo stesso provvede alla gestione dei fondi dell'associazione sulla base delle indicazioni fornite dal Presidente e dal Consiglio Direttivo.

#### Articolo 14 – Organo di controllo e Revisore legale dei conti

Sono obbligatori solo per le fattispecie previste dagli artt. 30 e 31 del D.Lgs. 3/07/2017, n.117 (Codice del Terzo Settore).

#### Articolo 15 – Compensi

1. Tutte le cariche nell'associazione previste dal presente Statuto sono gratuite, eccetto quelle del Collegio sindacale.
2. E' consentito solamente il rimborso delle spese sostenute dal Presidente e dai membri del Consiglio Direttivo nell'esercizio della loro funzione, il cui resoconto deve essere riportato nel bilancio consuntivo.

#### Articolo 16 – Diritti degli associati

A ciascun Socio è riservato il diritto di prendere cognizione, su richiesta scritta, della gestione amministrativa del Consiglio Direttivo.

#### Articolo 17 –Scioglimento

L'assemblea che delibera lo scioglimento dell'Associazione provvede anche alla nomina di uno o più liquidatori, determinandone i poteri e dando indicazioni sulla devoluzione del



patrimonio sociale che deve essere destinato per fini di pubblica utilità ovvero altri enti che perseguano finalità simili.

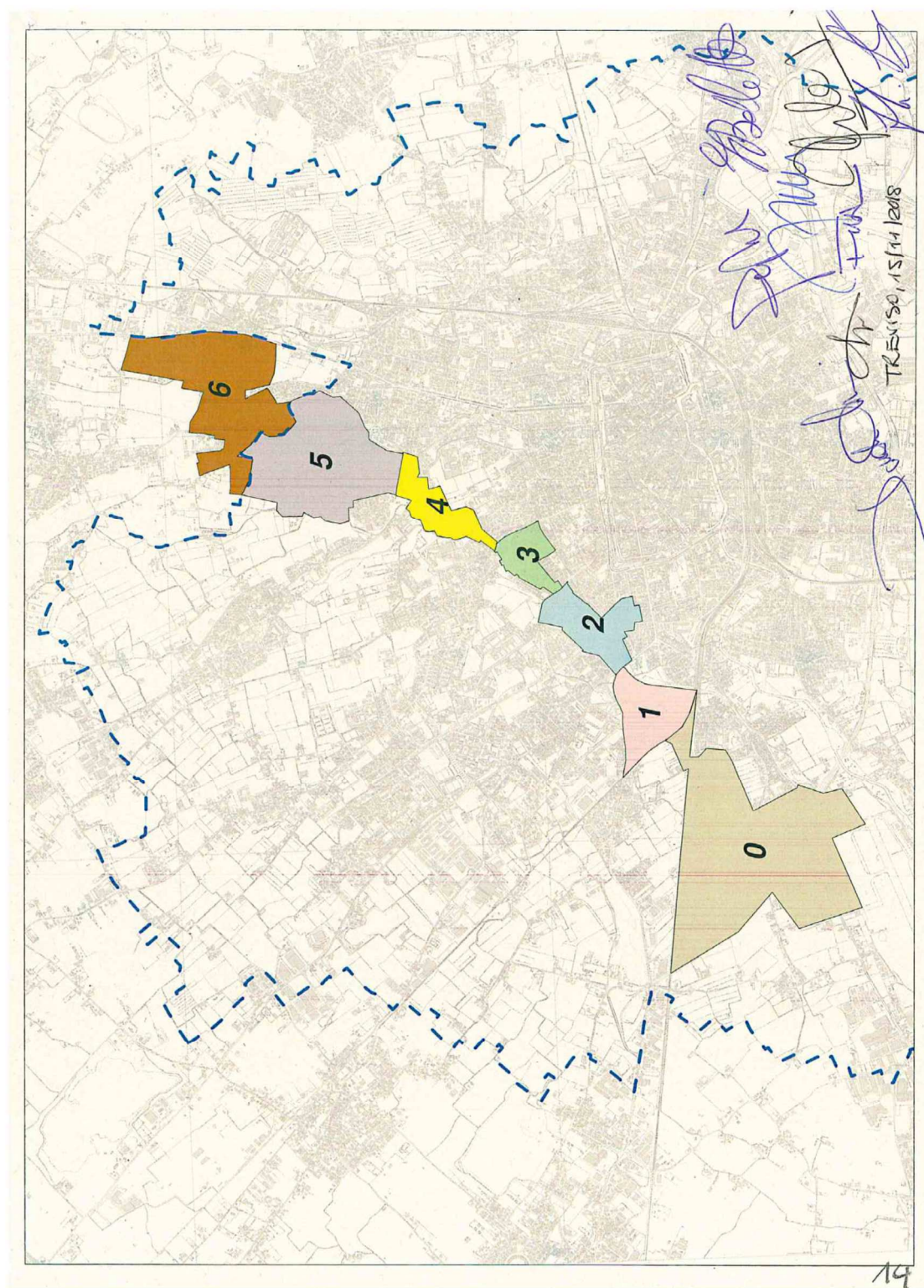
**Articolo 18 – Norme di rinvio**

Per tutto ciò non espressamente previsto nel presente statuto si applicano le disposizioni contenute nel codice civile e nelle leggi vigenti in materia.

**Articolo 19 – Norma transitoria**

Gli organi dell'Associazione potranno immediatamente e validamente operare nella composizione determinata nell'atto costitutivo e verranno successivamente integrati.

*[Vertical list of handwritten signatures in blue ink]*



REMEDIO project is co-financed by the European Regional Development Fund

3	6671	22/11/2018	0,00	<b>T6D18L006671000WE</b>
			0,00	<i>codice identificativo</i>
				<i>per eventuali adempimenti successivi</i>
			0,00	
			0,00	
	ESENTE		TOT. SOGG.: 0	TOT. NEG.: 0
T6D				

15