

Scheda tecnica Progetto infrastrutturale

SEZIONE I: identificazione dell'intervento

PATTO TERRITORIALE GENERALISTA DELL'APPENNINO MODENESE

Soggetto Responsabile: PROVINCIA DI MODENA

1. Nome identificativo dell'intervento:

2. Ubicazione dell'intervento: COMUNE DI FANANO - STRADA COMUNALE FANANO-CANEVARE-CIMONCINO

3. Oggetto dell'intervento

PROGETTO PER IL POTENZIAMENTO DELLA VIABILITA' ALLA STAZIONE TURISTICA CIMONCINO

4. Ente proponente

Ente	PROVINCIA DI MODENA
Indirizzo (Civico, CAP, Località)	Viale Martiri della Libertà, 34
Telefono	059 209307
Fax	059 209393
e-mail	Patto.territoriale@provincia.modena.it
Funzionario di riferimento	Dr. Ferruccio Masetti

5. Amministrazione aggiudicataria

Ente	Comune di Fanano
Indirizzo (Civico, CAP, Località)	Piazza Marconi 1 – 41021 Fanano (MO)
Telefono	0536 68803
Fax	0536 68954
e-mail	lavoripubblici@comune.fanano.mo.it
Funzionario di riferimento	Geom. Alfredo Zanasi

6. Ente Gestore

Ente	Comune di Fanano
Indirizzo (Civico, CAP, Località)	Piazza Marconi 1 – 41021 Fanano (MO)
Telefono	0536 68803
Fax	0536 68954
e-mail	lavoripubblici@comune.fanano.mo.it
Funzionario di riferimento	Geom. Alfredo Zanasi



7. Responsabile unico di progetto (RUP)

Ente	Comune di Fanano
Indirizzo (Civico, CAP, Località)	Piazza Marconi 1 – 41021 Fanano (MO)
Telefono	0536 68803
Fax	0536 68954
e-mail	lavoripubblici@comune.fanano.mo.it
Funzionario di riferimento	Geom. Alfredo Zanasi

SEZIONE II: Obiettivi dell'intervento

1. Descrizione sintetica dell'intervento

L'intervento si colloca nell'area posta a cavallo tra le regioni Emilia Romagna e Toscana. Essa è collegata con i centri principali di queste regioni (Modena, Vignola, Pistoia e Lucca) attraverso un sistema di strade statali. Si individuano in particolare quattro direttrici principali: due che portano a Modena e a Vignola e due in Toscana, a Lucca e a Pistoia.

L'intervento consiste principalmente nella ridefinizione di alcuni tratti della strada di accesso alla stazione turistica Cimoncino che da Fanano, via Canevare porta al versante sud del Comprensorio del Cimone, al fine di adeguarla, in massima sicurezza, al traffico anche di pullman turistici. Gli interventi più consistenti interessano principalmente quattro punti meglio identificati in planimetria in cui è necessario rettificare l'andamento stradale essendo particolarmente pericolosi nel periodo invernale anche per il traffico automobilistico. Tali interventi sono resi indispensabili per garantire nel periodo invernale il transito dei numerosi turisti e degli autobus che percorrono la strada per raggiungere la zona del Cimoncino, stazione sciistica in inverno e punto di partenza per escursioni a piedi, in bici ed a cavallo nel periodo estivo.

2. Coerenza dell'intervento con gli obiettivi specifici del Patto Territoriale o del Contratto d'Area

L'intervento è in linea con le obiettivi individuati dal Patto e nello specifico nella riqualificazione e valorizzazione dell'offerta turistica e culturale, mediante la promozione di investimenti e la creazione e qualificazione di infrastrutture a supporto del turismo.

3. Interazione sinergica dell'intervento in relazione alla strategia di sviluppo del territorio di riferimento

L'opera in progetto ha rilevanza strategica in quanto inserita nel Sistema Turistico Cimone. Infatti la zona del Cimocino, inserita in un contesto di importante sviluppo turistico diverrebbe un volano per l'economia del paese richiamando un elevato numero di turisti amanti degli sport all'aria aperta e delle escursioni. Ne beneficerebbero varie attività economiche che dipendono da essa quali: strutture ricettive, commerciali ed agricole che grazie al turismo estivo ed invernale permettono di mantenere in loco operatori che contribuiscono oltre allo sviluppo dell'intero territorio, ad evitare lo svuotamento della montagna con conseguente abbandono delle borgate e conseguente degrado delle aree montane.

4. Interazione dell'intervento con gli altri programmi e strumenti che insistono sul territorio di riferimento e rilevanza strategica dell'intervento rispetto al contesto



L'interazione dell'intervento proposto risulta pienamente coerente con gli strumenti programmatici e di indirizzo della Provincia di Modena e della Regione Emilia Romagna ed in particolare con :

- Lo Studio per la revisione del Programma provinciale di razionalizzazione delle stazioni sciistiche della Provincia di Modena – IRE 2003 , adottato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 185 del 15.12.03 quale "**Piano Pluriennale di indirizzo per gli interventi riqualificazione e di sviluppo del comparto sciistico della Provincia di Modena**" cita gli interventi in progetto fra quelli auspicati, al punto "6.3.2. *Viabilità: accessi e parcheggi agli impianti sciistici - Comprensorio del Cimone ... Fanano : Sistemazione strada comunale a servizio Stazione Cimone*"

- La LEGGE REGIONALE 1 agosto 2002, n. 17 "INTERVENTI PER LA QUALIFICAZIONE DELLE STAZIONI INVERNALI E DEL SISTEMA SCIISTICO DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA" All'Art.1, Finalità, recita
 1. *La presente legge disciplina gli interventi per il miglioramento delle stazioni invernali esistenti, del sistema sciistico e degli impianti a fune, nel contesto delle politiche regionali di promozione turistica di tutela e di valorizzazione e ripristino delle risorse paesaggistiche ed ambientali, di sostegno all'occupazione ed allo sviluppo economico e sociale della montagna*
 2. *Alle finalità previste dal precedente comma concorrono Regione, Province, Comunità Montane e Comuni attraverso la predisposizione di specifiche previsioni programmatiche e piani operativi di intervento. All'Art. 2, Obiettivi : 1. Gli interventi di sostegno alle stazioni invernali ed al sistema sciistico previsti dalla presente legge sono prevalentemente rivolti al conseguimento dei seguenti obiettivi: ... d) accrescere la capacità turistica, durante tutto l'arco dell'anno, del territorio regionale appenninico; ... f) incentivare l'utilizzo di sistemi collettivi di trasporto, sia su ferro che su gomma, per raggiungere le stazioni sciistiche e favorire la realizzazione di parcheggi scambiatori e sistemi di mobilità integrati con l'uso degli impianti per ridurre l'impatto della mobilità sul territorio e sull'ambiente montano; All'Art. 8, Interventi finanziabili : 1. Per il raggiungimento degli obiettivi previsti dalla presente legge, la Regione Emilia-Romagna concede, sulla base delle priorità di cui all'art. 6, contributi per: d) manutenzione straordinaria e razionalizzazione dei parcheggi e delle vie d'accesso agli impianti, favorendo la realizzazione di parcheggi scambiatori e sistemi di mobilità collettiva integrati con l'uso degli impianti;*

Dalle citazioni sopra esposte risulta evidente la rilevanza strategica delle opere di progetto rispetto al Sistema Turistico Cimone .

5. Relazioni funzionali con le iniziative produttive e/o con altre infrastrutture già realizzate nell'ambito del Contratto d'Area/Patto Territoriale

Non esistono iniziative produttive e/o infrastrutture già realizzate con il Patto Territoriale.



SEZIONE III: sostenibilità tecnico-amministrativa

1. Descrizione tecnica dell'intervento

L'intervento prevede il miglioramento della viabilità nella strada Comunale Fanano-Canevare-Cimoncino, nel tratto tra la frazione di Canevare e la località turistica del Cimoncino. Sono previsti tre interventi principali in punti del tracciato stradale che presentano particolari criticità per la circolazione veicolare. La strada è ubicata in territorio montano, ed è dotata di notevole tortuosità e pendenze elevate sia nel tracciato che nei versanti che attraversa. Nei punti critici non è possibile uno spostamento del tracciato, pertanto sono stati progettati interventi di miglioramento con la realizzazione di opere d'arte che comportano in generale un allargamento della sede stradale in questi tratti. La sede stradale di progetto, nei tre interventi principali in progetto, avrà una larghezza di 5,00 m più banchine di 0,50m, per una larghezza complessiva della sede pavimentata pari a 6,00m. I tre principali interventi interessano tratti posti in corrispondenza del ponte sul fosso della Lezza a valle della borgata della "Valienza", in un secondo tratto di strada a valle della località "Il Cerro" ed un terzo tratto a monte del bivio per la località "Il Seccheto". Questi tre principali interventi tratti prevedono l'inserimento di muri di sostegno delle scarpate di monte o della piattaforma stradale, dotati di tiranti per l'assorbimento delle spinte sismiche. Verranno realizzate cunette di scolo acque che si raccorderanno alla rete di smaltimento esistente. In questi tratti principali ed in altri tratti è previsto l'inserimento di barriere di sicurezza (guard-rail) in acciaio di idonea classe di contenimento, conforme alle normative di sicurezza vigenti, che verranno installate su opera d'arte o cordoli di nuova realizzazione oppure su rilevato stradale. Lungo tutto il tracciato sono presenti punti nei quali sarà necessario effettuare interventi di rifacimento della sottostruttura stradale, con demolizione dell'attuale e rifacimento dell'intero pacchetto stradale. In altri tratti si rende necessario il rifacimento del solo manto stradale.

2. Conformità agli strumenti urbanistici e di programmazione

L'intervento previsto risulta conforme agli strumenti urbanistici e P.R.G. dell'Amministrazione Comunale.

3. Sensibilità ambientale del territorio su cui insiste l'infrastruttura e criticità ambientali connesse all'intervento

Il tracciato stradale attraversa zone a diverso grado di sensibilità ambientale, **non ricomprese nell'area del Parco Regionale dell'Alto Appennino Modenese**. La prima parte degli interventi riguarda lo stralcio a quota più bassa, al di sotto dei 1200msm ed interseca parzialmente il Sistema forestale boschivo. **La frammentazione della rete ecologica non subirà modificazioni** rispetto allo stato di fatto. Gli impatti ambientali previsti risultano, in prima analisi, positivi, in particolare per due ragioni: il miglioramento della rete di scoli superficiali delle acque, oggi precaria, e la possibilità di potenziare il trasporto collettivo, oggi inibito da punti critici della linea stradale per cui vi sarà una riduzione degli elementi inquinanti per una ridistribuzione del traffico sul Comprensorio.



4. Quadro riassuntivo degli atti amministrativi

Tipo di atto	Soggetto competente	Eventuali tempi previsti per l'emanazione
Autorizzazione paesaggistica	Comune di Fanano	Giorni 60
Determina app. progetto esecutivo	Responsabile area Tecnico Manutentiva	Giorni 7
Richiesta svincolo idrogeologico	Comunità Montana di Pavullo nel Frignano	Giorni 21
Predisposizione ed approvazione bando di gara ed elaborati	Responsabile area Tecnico Manutentiva	Giorni 21
Pubblicazioni gara , ecc	Stazione unica appaltante	Giorni 90

SEZIONE IV: Sostenibilità finanziaria economica e sociale

1. Analisi della domanda attuale e potenziale

E' il "Turismo Neve" il principale elemento di riferimento per lo sviluppo economico del territorio ed è qui che si sconta la criticità del sistema degli accessi stradali, considerate le difficili condizioni ambientali che ne limitano la fluidità. In questo senso, il prodotto verde presenta problematiche di minor consistenza.

Da una recente indagine presentata in occasione della Fiera Skipass di Modena emerge in modo evidente come le tendenze volgano a prediligere, per quanto riguarda le vacanze "bianche" soprattutto la sistemazione in hotel vicini alle piste e il servizio navetta-skibus

Aumentano dunque le richieste di alberghi a due passi dalle piste, dai quali si può accedere agli impianti senza doversi spostare con altri mezzi.

Il turismo bianco conosce inoltre, più in generale, una tendenza ad organizzarsi in trasporti collettivi per ridurre i costi e per aumentata sensibilità ambientale (meno inquinamento complessivo per la mobilità) .

2. Analisi dell'offerta attuale e potenziale

L'inadeguatezza del tratto stradale da Fanano al Cimoncino al traffico esistente, in particolare quello intenso che si realizza nei festivi d'inverno, è nota da decenni . Il tracciato inadeguato perché di obsoleta concezione, in particolare per la larghezza e la geometria delle curve, e l'intersezione con aree franose costituiscono i principali elementi di criticità .

La tenuta degli accessi da questa "porta" è da ricondurre prevalentemente alla gratuità dei parcheggi e all'esposizione del versante a sud che consente di iniziare la giornata a temperature più miti rispetto alle altre .

In termini di impatto economico negativo sulla località "Fanano", registrato nel periodo invernale, si evidenzia un potenziale inespresso gruppi settimane bianche e gruppi di giornata per la difficoltà oggettiva a transitare con i bus in modo diretto verso la porta "Cimoncino"

Questo da un lato penalizza la località nei confronti della vicina Sestola in termini di concorrenza locale ma di maggior rilievo è l'inibizione di parte del potenziale complessivo della Stazione Cimone sui gruppi, in particolare nelle settimane di "alta stagione"

Interessante potenziale a disposizione del sistema Cimone ma in particolare del Cimoncino è la possibilità di strutturare un sistema di mobilità collettiva, sia ai piedi del massiccio, sia direttamente dalla principali città . Questa prospettiva deve però essere basata su una rete infrastrutturale viaria adeguata al traffico dei bus .

3. Quadro economico dell'opera

Tipologia di Costo	1	2	Totale
Importo lavori	720.000,00		720.000,00
Spese tecniche	88.000,00		88.000,00
Espropri	14.000,00		14.000,00
IVA	174.930,00		174.930,00
Altri costi (spese per rilievi indagini, accantonamento Art. 92 Dlgs 163/2006, spese per pubblicità, imprevisti e arrotondamenti)	53.070,00		53.070,00
TOTALE	1.050.000,00		1.050.000,00

4. Descrizione metodologia analisi finanziaria

Ai fini della stima della remunerazione di un investimento, a differenza di altre tipologie di opere (edifici, impianti tecnologici), per una strada è estremamente difficile prevedere "una vita utile dell'opera", in quanto tale vita è legata all'esigenza di garantire il passaggio di una collettività di persone qualificate all'appartenenza ad un gruppo territoriale o all'esigenza di soddisfare necessità di mobilità di carattere generale.

Precisato quanto sopra, qualora si voglia comunque attribuire una "vita utile all'opera", tenuto conto della natura della infrastruttura (strada) e della tipologia dell'intervento, la stessa può essere assunta pari a circa 50 anni.

5. Costi di investimento

Il costo iniziale dell'investimento (€ 1.050.000,00) si prevede abbia luogo in due annualità (periodo necessario fra progettazione, affidamento lavori, loro esecuzione e collaudazione).

Non si ritiene di prevedere costi per interventi di manutenzione straordinaria per i primi 5 anni di vita dell'opera, sia per la natura della stessa, sia perché si ritengono operativi, almeno per tale periodo gli obblighi contrattuali di garanzia da parte del soggetto esecutore per eventuali necessità di riparazioni, ecc.

A decorrere dal 6° anno dal completamento dei lavori, a titolo prudenziale, si ritiene di dover prevedere dei costi per lavori di manutenzione straordinaria che annualmente, mediamente, possono essere assunti pari ad €. 2.000,00

6. Costi di esercizio

	2013	2014	2015	2016	2017	n
Manutenzione ordinaria			10.000,00	10.000,00	15.000,00	
Sgombero neve	20.000,00	20.000,00	20.000,00	20.000,00	20.000,00	
Manutenzione del verde	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00	
Totale	27.000,00	27.000,00	37.000,00	37.000,00	42.000,00	

7. Ricavi

La tipologia dell'opera non prevede ricavi diretti.

8. Piano di copertura finanziaria

I costi dell'investimento ammontanti ad € 1.050.000,00 prevedono la seguente copertura finanziaria:

€ 400.000,00 derivante dal contributo della rimodulazione del Patto Territoriale Generalista dell'Appennino Modenese;

€ 650.000,00 derivante dal finanziamento della Provincia di Modena.

I fabbisogni finanziari nella fase di esercizio sono coperti dalle risorse inserite nel bilancio del Comune di Fanano.

9. Descrizione metodologia analisi economica

La previsione dei costi di realizzazione dell'opera deriva da computi metrici estimativi di progetto (quantità lavorazioni per i prezzi unitari desunti da prezziari ANAS, CCIAA, ecc.). Ai costi per lavori vanno poi aggiunte le spese per IVA, spese tecniche di progetto, D.L., collaudi e somme per acquisizione aree, spostamenti di servizi, ecc.

10. Costi diretti

I costi diretti dell'opera sono indicati nel quadro economico dell'investimento e si ottengono moltiplicando le quantità delle lavorazioni necessarie per i prezzi unitari correnti desunti dai prezziari regionali, ANAS, CCIAA, ecc., a cui vanno aggiunte le somme a disposizione per IVA, spese tecniche, acquisizione aree, ecc.

11. Costi indiretti

La realizzazione dell'opera non prevede costi indiretti di intervento.

12. Costi esterni

La realizzazione dell'opera non prevede costi esterni dell'intervento se non disagi al traffico nel momento dell'esecuzione del cantiere.

13. Benefici diretti

I benefici diretti fanno riferimento al peso del turismo nell'economia locale.

È indubbio che l'offerta turistica del comprensorio del Cimone rappresenta il volano economico principale almeno per buona parte del territorio del Frignano ma anche per gli assi Vignola/Marano e Porretta/Lizzano, considerando anche i benefici per il traffico legato alle lavorazioni agricole della vallata e più in generale per la popolazione residente e la Protezione Civile nonché un notevole incremento occupazionale.

Il miglioramento dell'asse stradale rafforza inoltre senza dubbio il posizionamento della Stazione rispetto al mercato, in termini di qualificazione generale dell'offerta e dunque di immagine e favorisce l'accesso agli alberghi, agli agriturismi e ai rifugi della vallata.

Infine, gli interventi sulla strada costituiscono base indispensabile per attivare nuovi attesi investimenti per il potenziamento del Centro Servizi Cimoncino.

Benefici indiretti

Fra i benefici indiretti che l'intervento va a realizzare vi è anche il miglioramento dell'immagine turistico-culturale del Comprensorio del Cimone che merita di essere maggiormente conosciuto per i patrimoni ambientali e legati alle tradizioni locali oltre alle peculiarità della gastronomia e dei prodotti tipici locali.

14. Benefici esterni

La realizzazione dell'opera permetterebbe di mantenere in loco operatori che contribuiscono oltre allo sviluppo dell'intero territorio, ad evitare lo svuotamento della montagna con conseguente abbandono delle borgate e conseguente degrado delle aree montane.

15. Descrizione del modello di gestione prescelto

La competenza della gestione amministrativa fa capo al Comune di Fanano Ufficio Tecnico Comunale Gestione Patrimonio nelle figure del: 1) Responsabile; 2) Tecnico Com.le; 3) Impiegata amministrativa.

16. Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto

I costi di gestione saranno a carico del bilancio del Comune di Fanano.

17. Indicatori di realizzazione (quantificare gli indicatori di realizzazione, attuali e attesi relativi all'opera. Es. Km di strada, mq di superfici realizzate, ecc)

Tipologia indicatore	Indicatore	Valore attuale	Valore atteso
Km. di strada	Fanano - Canevare	4,38	4,38
	Canevare - Cimoncino	7,44	7,44

18. Indicatori di risultato

Tipologia indicatore	Indicatore	Valore attuale	Valore atteso
Percentuale degli ingressi complessivi al comprensorio in 2 anni	Primi ingressi alla stazione Cimone letture dei passaggi agli impianti di risalita	16%	18%

19. Impatti attesi

Indicatore	Livello di contribuzione	Motivazione
Primi ingressi alla stazione	+2%	Maggiore facilità di transito stradale
Numero di incidenti	Decremento non stimabile	L'intervento sulla strada ha un impatto nell'aumento della sicurezza per chi transita
Inquinamento atmosferico	Decremento non stimabile	L'incremento del trasporto collettivo riduce il numero di mezzi individuali in transito
Occupazione e commercio	Incremento non stimabile	Si attende che almeno una parte dei lavori veda l'impiego di maestranze locali e che parte dei materiali venga acquisita in loco
Presenze annuali alberghiere a Fanano	+2%	L'intervento incentiverà la permanenza alberghiera a Fanano, già concorrenziale rispetto al Comprensorio, per la possibilità di utilizzare il pullman per l'accesso alla stazione



IL SINDACO
(Lorenzo Lugli)

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Geom. Alfredo Zanasi)

