



Provincia
di Modena

Verbale n. 182 del 18/06/2013

Oggetto: PATTO TERRITORIALE GENERALISTA APPENNINO MODENESE. DESIGNAZIONE DEFINITIVA DEI PROGETTI INFRASTRUTTURALI DA PROPORRE AL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO IN RELAZIONE ALLA RIMODULAZIONE DELLE RISORSE.

Pagina 1 di 3

GIUNTA PROVINCIALE

Il 18 GIUGNO 2013 alle ore 09:30 si riunisce nella sala delle proprie sedute la Giunta provinciale, presieduta dal Presidente della Provincia EMILIO SABATTINI con l'assistenza del Segretario Generale GIOVANNI SAPIENZA.

Sono presenti 8 membri su 8, assenti 0. In particolare risultano:

SABATTINI EMILIO	Presidente della Provincia	Presente
GALLI MARIO	Assessore provinciale	Presente
GOZZOLI LUCA	Assessore provinciale	Presente
MALAGUTI ELENA	Assessore provinciale	Presente
ORI FRANCESCO	Assessore provinciale	Presente
PAGANI EGIDIO	Assessore provinciale	Presente
SIROTTI MATTIOLI DANIELA	Assessore provinciale	Presente
VALENTINI MARCELLA	Assessore provinciale	Presente

Il Presidente, constatata la presenza del numero legale, pone in trattazione il seguente argomento:

Delibera n. 182

PATTO TERRITORIALE GENERALISTA APPENNINO MODENESE. DESIGNAZIONE DEFINITIVA DEI PROGETTI INFRASTRUTTURALI DA PROPORRE AL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO IN RELAZIONE ALLA RIMODULAZIONE DELLE RISORSE.

Oggetto:

PATTO TERRITORIALE GENERALISTA APPENNINO MODENESE. DESIGNAZIONE DEFINITIVA DEI PROGETTI INFRASTRUTTURALI DA PROPORRE AL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO IN RELAZIONE ALLA RIMODULAZIONE DELLE RISORSE.

Con delibera n.177 dell'11/6/2013 la Giunta provinciale ha deliberato di individuare, in ordine di priorità, i progetti da proporre a seguito della rimodulazione del Patto territoriale Generalista dell'Appennino Modenese autorizzato con D.M. n. 6115 del 22/12/2006 per una somma pari a € 1.145.892,07.

Gli interventi individuati sono:

- Realizzazione metanodotto Area Artigianale di Monchio – Comune di Palagano
- Strada comunale Fanano-Canevare-Cimoncino – Comune di Fanano
- Strada comunale Pratolino-Malandrone (lotto 2) – Comune di Pavullo nel Frignano

In data 13 giugno 2013 con nota prot. n. 65981 è stata richiesto ai sopraccitati Comuni di far pervenire la documentazione progettuale necessaria per la presentazione degli interventi infrastrutturali presso il Ministero dello Sviluppo Economico entro il termine del 26/06/2013 che è stata assunta agli atti con i seguenti numeri di protocollo:

- Realizzazione metanodotto Area Artigianale di Monchio – Comune di Palagano prot. n. 66888 del 17/06/2013
- Strada comunale Fanano-Canevare-Cimoncino – Comune di Fanano prot. n. 66834 del 17/06/2013
- Strada comunale Pratolino-Malandrone (lotto 2) - Comune di Pavullo nel Frignano, prot. n. 66740 del 17/06/2013

Dall'esame della documentazione emerge che la stessa è in linea con quanto stabilito dalla circolare n. 43466 del 28/12/2012 del Ministero dello Sviluppo Economico, che prevede che “le infrastrutture finanziabili devono essere coerenti con le finalità e gli obiettivi del Patto Territoriale... sia da un punto di vista *funzionale* che *temporale*, nonché strettamente connesse alle *esigenze di crescita* economico-sociale a carattere territoriale” e pertanto si ritiene di proporre, al Ministero dello Sviluppo Economico, ai fini dell'ammissibilità a finanziamento con la rimodulazione delle risorse derivanti dal Patto stesso, i seguenti progetti in ordine di priorità:

- 1) Realizzazione metanodotto Area Artigianale di Monchio – Comune di Palagano (interamente da coprirsi finanziariamente con contributo del Patto Territoriale – Scheda tecnica Allegato A);
- 2) Strada comunale Fanano-Canevare-Cimoncino – Comune di Fanano (da coprirsi finanziariamente in parte con contributo del Patto Territoriale ed in parte cofinanziato da Ente Pubblico – Scheda tecnica Allegato B);
- 3) Strada comunale Pratolino-Malandrone (lotto 2) – Comune di Pavullo nel Frignano (da coprirsi finanziariamente in parte con contributo del Patto Territoriale e in parte cofinanziato da Enti Pubblici – Scheda tecnica Allegato C)

Il presente atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente.

Il Direttore Generale ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica in relazione alla proposta della presente delibera, ai sensi dell'articolo 49 del Testo Unico degli Enti locali.

Per quanto precede,
ad unanimità di voti favorevoli, espressi nelle forme di legge,

LA GIUNTA DELIBERA

- 1) di proporre, in qualità di Soggetto responsabile del Patto territoriale “Appennino modenese”, i sopraccitati progetti e le relative schede tecniche, allegate al presente atto quale parte integrante e sostanziale, da trasmettere al Ministero dello Sviluppo Economico per il finanziamento con le risorse di cui alla rimodulazione del Patto Territoriale Generalista, in relazione al D.M. n. 6115 del 22/12/2006 e per una somma pari a € 1.145.892,07, così come comunicato con raccomandata del Ministero dello Sviluppo Economico prot. n. 26768 del 31/07/2012:
- 2) di stabilire che gli stessi vengano trasmessi e proposti con la seguente priorità:
 - Realizzazione metanodotto Area Artigianale di Monchio – Comune di Palagano
 - Strada comunale Fanano-Canevare-Cimoncino – Comune di Fanano
 - Strada comunale Pratolino-Malandrone (lotto 2) – Comune di Pavullo nel Frignano
- 3) di rendere il presente atto immediatamente eseguibile

Della suesposta delibera viene redatto il presente verbale

Il Presidente
EMILIO SABATTINI

Il Segretario Generale
GIOVANNI SAPIENZA

Scheda tecnica Progetto infrastrutturale

SEZIONE I: identificazione dell'intervento

Contratto d'Area/Patto Territoriale:
PATTO TERRITORIALE GENERALISTA DELL'APPENNINO MODENESE

Responsabile Unico/Soggetto Responsabile: PROVINCIA DI MODENA

1. Nome identificativo dell'intervento: ESTENSIONE DELLA RETTE GAS ALLA ZONA ARTIGIANALE/INDUSTRIALE MONCHIO DI PALAGANO
2. Ubicazione dell'intervento: PROVINCIA DI MODENA – COMUNE DI PALAGANO

3. Oggetto dell'intervento

Oggetto dell'intervento è la realizzazione delle infrastrutture necessarie all'estensione delle rete gas all'intera area artigianale/industriale nella frazione di Monchio di Palagano, complete di tutte le infrastrutture necessarie all'attivazione del servizio di fornitura, finalizzata ad incentivare lo sviluppo della medesima area, attraverso la distribuzione a rete del gas a completamento dell'offerta dei servizi resi unitamente a quelli essenziali già attivi (servizio idrico integrato e gestione rifiuti). L'intervento consente di favorire lo sviluppo dell'area artigianale/industriale attraverso la messa a disposizione di servizi che rendono appetibile la permanenza in loco per le aziende già presenti, contrastando l'allontanamento dalle aree montane, nonché incentivare nuovi insediamenti in linea con gli strumenti di pianificazione urbanistica vigente.

4. Ente proponente

Ente	PROVINCIA DI MODENA
Indirizzo (<i>Civico, CAP, Località</i>)	VIALE MARTIRI DELLA LIBERTA' N. 34 41122 MODENA
Telefono	059 209307
Fax	059 209393
e-mail	PATTO.TERRITORIALE@PROVINCIA.MODENA.IT
Funzionario di riferimento	MASETTI FERRUCCIO

5. Amministrazione aggiudicataria

Ente	COMUNE DI PALAGANO
Indirizzo (<i>Civico, CAP, Località</i>)	Via XXIII Dicembre, n. 74
Telefono	0536 970911
Fax	0536 970901
e-mail	cappelletti.c@comune.palagano.mo.it
Funzionario di riferimento	Geom. Cesare Cappelletti

6. Ente Gestore

Ente	HERA S.p.A. (*)
Indirizzo (<i>Civico, CAP, Località</i>)	Viale Carlo Bertì Pichat 2/4
Telefono	051 287111
Fax	051 287525
e-mail	paolo.calani@gruppohera.it
Funzionario di riferimento	Paolo Calani

(*) In virtù di apposita convenzione di affidamento della gestione delle reti gas già sottoscritta tra Comune ed Hera S.p.A. Per le infrastrutture da realizzarsi con il presente progetto si prevede di stipulare apposita convenzione funzionale a dettagliare ulteriormente i rapporti tra Comune e Gestore anche in fase di progettazione esecutiva, realizzazione, collaudo dell'opera stessa.

7. Responsabile unico di progetto (RUP)

Ente	COMUNE DI PALAGANO
Indirizzo (Civico, CAP, Località)	Via XXIII Dicembre, n. 74
Telefono	0536 970911
Fax	0536 970901
e-mail	cappelletti.c@comune.palagano.mo.it
Funzionario di riferimento	Geom. Cesare Cappelletti

SEZIONE II: Obiettivi dell'intervento

1. Descrizione sintetica dell'intervento (descrivere sinteticamente l'intervento inquadrandolo nel contesto territoriale; specificare come l'intervento contribuisce allo sviluppo del contesto territoriale di riferimento; indicare, laddove ricorre, la destinazione d'uso dell'opera)

L'opera in progetto riguarda l'estensione della rete gas alla zona artigianale/industriale in località Monchio di Palagano. In particolare si tratta della realizzazione di condotte di distribuzione del gas, comprese di tutte le opere infrastrutturali necessarie alla piena funzionalità della condotta stessa, partendo dalla predisposizione delle derivazioni dal il punto di alimentazione più prossimo (area ceramiche Ponte Dolo), sito a quota 320 m s.l.m., complete di cabina di riduzione, alla posa delle condotte di adduzione con attraversamento in subalveo del fiume Dragone e posizionamenti su varie sedi stradali per una lunghezza complessiva di circa 3300m a servizio dell'area artigianale di Monchio sita a quota 685 m s.l.m.

Si tratta di un intervento strategico per attivare la distribuzione in modalità continua del gas e a costi maggiormente sostenibili in un'area che riveste particolare interesse per il territorio modenese, essendovi previste espansioni produttive che in questi anni hanno riscontrato particolari difficoltà insediative, in parte anche dovute alla mancanza di servizi ritenuti essenziali, tra cui proprio la distribuzione a rete del gas. Si tratta di un insediamento strategico per il Comune di Palagano e l'intero territorio modenese nell'ottica dello sviluppo del territorio montano, attraverso l'attivazione di servizi fondamentali funzionali ad incentivare l'avvio di attività produttive e artigianali che costituiscono elemento essenziale per la creazione di posti di lavoro in loco, oltre alla prosecuzione di quelle esistenti.

Da un punto di vista tecnico, l'intervento risulta molto articolato proprio per le caratteristiche dei territori da attraversare con scavi e posizionamento delle condotte e la scelta del tracciato è stata orientata anche dalla minimizzazione degli impatti generati soprattutto in fase di cantiere.

Pertanto è necessario l'intervento pubblico per la messa a disposizione delle infrastrutture al gestore della rete per la successiva immediata attivazione del servizio di distribuzione del gas.

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

L'intervento è in linea con gli obiettivi individuati dal Patto e nello specifico con la riduzione dei deficit infrastrutturali a supporto della competitività del sistema produttivo mediante la creazione-miglioramento delle infrastrutture necessarie allo sviluppo delle attività economiche.

Nel caso specifico si tratta proprio della creazione di infrastrutture strategiche per lo sviluppo di

attività economiche in una zona in cui sono previste, dagli strumenti urbanistici vigenti, previsioni insediative produttive. La particolarità ulteriore è che si tratta dello sviluppo di un'area artigianale in territorio montano di particolare fragilità proprio per la scarsità dei servizi offerti.

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

Il polo artigianale/ industriale della frazione di Monchio attualmente non è alimentato dal servizio a rete di gas metano. La mancanza di questo servizio, indispensabile e prioritario per lo sviluppo socio economico della zona nonché per poter competere in regime di concorrenza, influisce negativamente proprio con le politiche di sviluppo dell'area. In particolare, gli obiettivi sui quali il progetto intende focalizzarsi riguardano la possibilità di rendere disponibile alle attività un approvvigionamento in via continuativa di una fonte energetica avente caratteristiche di minor costo, minor inquinamento e maggiori garanzie a livello di sicurezza e qualità.

L'aspetto economico del costo energetico in questo particolare momento risulta essere un fattore determinante in funzione della crisi che attualmente stiamo trascorrendo.

Risulta fondamentale rendere fruibile questo servizio in quanto offre la possibilità di mantenere ed incrementare la popolazione residente in queste zone sfavorite per la loro collocazione in un territorio montano con problematiche di demograficità e abbandono territoriale.

Lo sviluppo della infrastruttura consentirà, oltre che un ampliamento dell'attività artigianale esistente (piccola e media impresa) la creazione di un indotto con nuove opportunità di lavoro, al fine di mantenere anche le nuove generazioni in ambito montano e garantire il mantenimento di un presidio costante sul territorio comunale portando indubbi vantaggi, oltre che dal punto di vista sociale, anche da un punto di vista territoriale della cura e salvaguardia dei versanti da probabili e possibili fenomeni di dissesto di tipo idrogeologico.

Si precisa infatti che alcune attività, legate principalmente al Comparto ceramico, sono in attesa proprio dell'allacciamento alla rete gas per dar corso all'insediamento. Nello specifico, si tratterebbe di dar corso agli insediamenti programmati in un lotto già edificato ma ancora senza alcuna attività all'interno, uno edificato in parte ed uno in fase di predisposizione. La rete inoltre potrà servire anche il locale Caseificio Sociale incrementando anche la produzione di Parmigiano Reggiano, prodotto di particolare strategia per il territorio.

Risulta chiaro che con questo progetto si avranno benefici anche dal punto di vista urbanistico; la fruizione di gas metano all'interno del comparto artigianale sarà il primo step per l'intera metanizzazione della frazione di Monchio ampliando così i benefici e gli aspetti positivi sopramenzionati per l'intera collettività: il dimensionamento di questa opera è stato effettuato tenendo conto di tutti gli aspetti attuali e prevedibili nel futuro.

4. Interazione dell'intervento con gli altri programmi e strumenti che insistono sul territorio di riferimento e rilevanza strategica dell'intervento rispetto al contesto *(indicare se l'intervento è incluso in programmi complessi o progetti integrati, specificando quali e in considerazione della capacità di incidere attraverso i fattori competitivi e/o strutturali)*

L'intervento è perfettamente coerente con gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica della Provincia di Modena e del Comune di Palagano. Si tratta infatti della predisposizione delle infrastrutture funzionali all'attivazione della distribuzione di gas a rete, ormai elemento indispensabile per lo sviluppo dell'area artigianale/industriale prevista nella frazione di Monchio e considerata di particolare rilevanza strategica in attuazione delle politiche di valorizzazione del territorio montano e lotta all'abbandono dello stesso.

L'intervento è fondamentale proprio per l'attuazione degli stessi strumenti di pianificazione e programmazione del territorio, risultando necessario per il completo sviluppo dell'area

artigianale/industriale prevista.

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 (indicare in che cosa consiste l'intervento. Descrivere le sue caratteristiche tecniche, localizzative e dimensionali mettendo anche in evidenza l'eventuale frazionabilità dello stesso in lotti funzionali comprese eventuali alternative considerate)

Il progetto prevede la metanizzazione dell'area artigianale produttiva della frazione di Monchio, predisponendo tutte le opere necessarie per la funzionalità dell'infrastruttura ed in particolare l'intervento proposto prevede:

- Creazione di una derivazione dalla rete in 3^a specie presente in prossimità delle ceramiche in località Ponte Dolo in territorio del Comune di Montefiorino;
 - Realizzazione di tratto di condotta in acciaio idoneo per reti in alta pressione per alimentare il contiguo gruppo di riduzione con salto da 3^a a 4^a specie;
 - Posa di gruppo di riduzione della pressione da 3° a 4^a specie, con inserimento di riduttori idonei per pressione a monte sino a 12 bar, completo di doppia linea di riduzione per reti ad antenna;
 - Realizzazione di attraversamento dell'alveo fluviale del torrente Dragone nel punto individuato e secondo le specifiche concordate con i tecnici del Servizio Tecnico di Bacino della Regione Emilia Romagna;
 - Realizzazione di condotta di alimentazione all'area produttiva artigianale di Monchio di Palagano, secondo un tracciato individuato in collaborazione e sulle indicazioni derivate da perizia geologica del territorio in questione, con posa di tubazione in acciaio di qualità, Dn. 100, rivestimento esterno in polietilene triplo strato R3R, conforme alla norma UNI 9099, idonea per trasporto di gas metano per pressioni sino a 12 bar;
 - Formazione di opere accessorie alla condotta di adduzione della rete del gas con l'installazione di gruppi valvole di intercettazione di linea completi di relative valvole inserite a monte e a valle della stessa avente la funzione di scarico di condotta ovvero per la formazione di eventuali condotte di By-pass in caso di disservizio della condotta principale;
 - Inserimento di un impianto di protezione catodica realizzato con la posa di dispersori profondi con barre di ferro conformi alla norma UNI 10836, inserite ad una profondità come prescritto dalla norma UNI 11094, per dispersori con una potenzialità di 15 A., come indicato in elaborati progettuali, completo di alimentatore automatico, alimentazione elettrica, ecc. Si prevede anche la realizzazione di vari punti di misura per monitorare correttamente il valore di protezione della condotta in tutti i punti significativi della nuova rete che si va a posare.
- Complessivamente si prevede la realizzazione di circa 3300 ml di condotta in tubi di acciaio di diametro nominale DN 100, completa delle opere accessorie necessarie, su di un tracciato che prevede vari tipi di intervento: attraversamento in sub-alveo di corso d'acqua, scavi su sedi stradali con contesti geologici molto differenti. Il tracciato è stato scelto sulla base di approfondite analisi dei territori interessati caratterizzati anche dalla presenza di versanti instabili dal punto idrogeologico, avendo cura di minimizzare gli impatti.

2. Conformità agli strumenti urbanistici e di programmazione (elenicare gli strumenti urbanistici vigenti di riferimento per l'infrastruttura in oggetto)

L'infrastruttura è conforme agli strumenti urbanistici vigenti e contribuisce all'attuazione degli stessi, proprio in quanto strumento funzionale allo sviluppo di previsioni insediative effettuate.

Dal punto di vista urbanistico, Il Comune di Palagiano attualmente ha in vigore il Piano Regolatore Generale (P.R.G.) approvato dalla Regione Emilia Romagna con deliberazione della Giunta Regionale N. 397 del 11/2/1986.

E' in fase di redazione il nuovo Piano Strutturale Comunale (PSC) adottato in via preliminare attraverso l'approvazione del Documento Preliminare, VALSAT, Quadro Conoscitivo, Indirizzi approvato con Delibera Giunta Comunale n. 121 del 28.11.2012.

Nello specifico, la zona artigianale di Monchio, già prevista nel PRG vigente, verrà riconfermata nel nuovo strumento urbanistico come Zona produttiva rimanendo in vigore quindi subordinariamente al Piano Particolareggiato di zona.

Il Piano attuativo presentato nel 2005 interessa una superficie pari a circa mq 15.560 ed è composto da n. 4 lotti di cui 3 già impegnati (uno solo in parte) ed uno ancora totalmente libero. Le attività Produttive attualmente insediate sono pari a 6 unità. Il carattere insediativo delle attività produttive risulta essere di modeste dimensioni con particolarità relative all'interesse per tecnologia, capacità innovativa e imprenditoriale. Risultano presenti anche imprese con attività di servizio, manutenzione e costruzione edili.

L'allacciamento alla rete Gas, oltre che portare un beneficio alle imprese già presenti nell'ambito, potrà favorire il completamento e l'edificabilità dei lotti presenti aggiungendo così un valore all'indotto e nuove opportunità di lavoro sia alle imprese che ai cittadini che usufruiranno della stessa.

Lo sviluppo dell'area inoltre potrà coniugare e correlare l'eventuale integrazione di complessi produttivi con le nuove politiche urbanistiche andando a focalizzarsi su insediamenti già esistenti per evitare così l'utilizzo del territorio in ambiti diversi da quelli produttivi.

3. Sensibilità ambientale del territorio su cui insiste l'infrastruttura e criticità ambientali connesse all'intervento (descrivere gli elementi ambientali e paesaggistici sensibili, caratteristici del territorio su cui insiste l'infrastruttura e indicare, in termini qualitativi e quantitativi, i principali problemi ambientali connessi alla realizzazione dell'infrastruttura. Evidenziare gli elementi inquinanti prodotti dall'intervento, in fase di cantiere e di esercizio)

La definizione degli elementi territoriali e paesaggistici con i quali interviene l'opera sono desunti dal Piano Territoriale di Coordinamento provinciale, da cui si evincono anche i principali aspetti di tutela ambientale.

Per il dettaglio delle interferenze del tracciato con le zonizzazioni di tutela introdotte dal PTCP si rimanda agli elaborati progettuali. Nel seguito si sintetizzano i principali elementi di interferenza. In particolare il tracciato interferisce con aree soggette a tutela paesaggistica di cui all'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 con conseguente necessità di rilascio di apposita autorizzazione paesaggistica (zone in prossimità di corsi d'acqua tutelati), in minima parte con aree boscate zonizzate dal PTCP ed infine con il corso d'acqua Dragone di cui se ne prevede l'attraversamento in sub-alveo. Le caratteristiche di questo attraversamento, previsto appunto in sub-alveo, sono tali da non creare interferenza alcuna con l'idrologia del corso d'acqua e gli ecosistemi ivi presenti.

Per i restanti elementi di tutela, per cui saranno comunque richiesti gli atti autorizzativi/ nulla osta necessari, le interferenze sono minime proprio per le caratteristiche dell'opera (condotta interrata) e di fatto limitate alla fase di cantiere (emissione di polveri, rumori) per le quali sono stati particolari accorgimenti negli elaborati progettuali.

Non si rilevano dunque elementi inquinanti prodotti dall'intervento.

4. Quadro riassuntivo degli atti amministrativi (specificare quali sono gli atti amministrativi necessari per l'appaltabilità dell'opera, indicando il soggetto competente per l'emanazione e la disponibilità o meno di tali atti; specificare non solo gli atti interni dell'Amministrazione beneficiaria, ma anche quelli da acquisire presso Enti esterni e presso la Regione di riferimento)

Tipo di atto	Soggetto competente	Data emanazione	Eventuali tempi previsti per l'emanazione
Approvazione schema di convenzione con soggetto Gestore (Delibera di Giunta comunale)	Comune di Palagano		15 giorni
Approvazione Progetto esecutivo in linea tecnica (Delibera di Giunta Comunale)	Comune di Palagano		15 giorni
Autorizzazione per scavo su suolo pubblico	Comune di Montefiorino		30 giorni
Autorizzazione per scavo su suolo pubblico	Comune di Montefiorino		30 giorni
Autorizzazione paesaggistica per interessamento zone tutelate ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004	Comune di Palagano, con parere vincolante della Soprintendenza beni architettonici e paesaggistici		60 giorni
Autorizzazione paesaggistica per interessamento zone tutelate ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004	Comune di Montefiorino, con parere vincolante della Soprintendenza beni architettonici e paesaggistici		60 giorni
Concessione per utilizzo di aree del demanio idrico (attraversamento fluviale)	Regione Emilia Romagna – Servizio Tecnico Bacini Affluenti Po		60 giorni
Autorizzazione per aree sottoposte a vincolo idrogeologico di cui al R.D. 3267/1923	Unione dei Comuni montani valli Dolo Dragone e Secchia		30 giorni
Acquisizioni permessi/servitù di passaggio su proprietà private varie	Soggetti vari		60 giorni
Presentazione SCIA per realizzazione cabina di distribuzione	Comune di Montefiorino		10 giorni
Nulla osta Soprintendenza per i beni archeologici per esecuzione scavi	Soprintendenza Beni archeologici		60 giorni

SEZIONE IV: Sostenibilità finanziaria economica e sociale

1. Analisi della domanda attuale e potenziale (fornire indicazioni quantitative relative alla domanda che l'intervento attiva e/o soddisfa)

La domanda è rappresentata dagli insediamenti artigianali/industriali già insediati nei comparti già attivi dell'area di Monchio. La domanda potenziale è rappresentata dal completamento degli insediamenti nella medesima area che coinvolge complessivamente quattro comparti. L'avvio di queste ulteriori attività dovrebbe essere incentivato ed agevolato dall'opera proposta stessa.

Si precisa inoltre che alcune attività, legate principalmente al Comparto ceramico, sono in attesa proprio dell'allacciamento alla rete gas per dar corso all'insediamento. Nello specifico, si tratterebbe di dar corso agli insediamenti programmati in un lotto già edificato ma ancora senza alcuna attività all'interno, uno edificato in parte ed uno in fase di predisposizione. La rete inoltre potrà servire anche il locale Caseificio Sociale incrementando anche la produzione di Parmigiano Reggiano, prodotto di particolare strategia per il territorio.

2. Analisi dell'offerta attuale e potenziale (fornire indicazioni quantitative relative all'offerta che l'intervento intende potenziare)

L'intervento intende introdurre l'offerta di approvvigionamento in via continuativa di una fonte energetica avente caratteristiche di minor costo, minor inquinamento e maggiori garanzie a livello di sicurezza e qualità. Attualmente il rifornimento di gas è in capo ai singoli, discontinuo ed accumulato attraverso proprie dotazioni.

3. Quadro economico dell'opera (**)

Tipologia di Costo	1
Importo lavori	560.000,00 €
Spese tecniche	67.200,00 €
IVA sui lavori (10%) (***)	56.000,00 €
IVA su spese tecniche (21%)	14.112,00 €
Spostamento interferenze, lavori in economia, consulenze, imprevisti	30.000,00 €
Acquisizione aree, servizi, stipule ed accordi bonari	22.688,00 €
TOTALE	750.000,00 €

(**) Ai fini della progettazione sono stati assunti a riferimento i prezziari della Camera di Commercio, della Regione Emilia Romagna, il prezzario regionale specifico per le opere di difesa del suolo e quello assunto da Hera S.p.A. per le opere di particolare specificità.

(***) i lavori rientrano nell'ambito di opere di urbanizzazione primaria e secondaria con applicazione di aliquota IVA agevolata ai sensi del D.P.R. n. 633/72 e s.m.i., Tabella A parte III, artt. 127 quinquies e 127 septies.

4. Descrizione metodologia analisi finanziaria (descrivere l'impostazione metodologica seguita per l'analisi finanziaria, indicando sia le fonti informativa, sia le tecniche di previsione dei costi e dei ricavi. Il numero di anni da prendere in considerazione è funzione della vita utile dell'opera, che varia a seconda del settore e della tipologia di intervento)

Le valutazioni condotte per la stime condotte hanno assunto a riferimento la vita utile delle opere realizzate che è stata assunta pari a 50 anni per la tubazione e 20 anni per l'impianto di riduzione.

5. Costi di investimento (quantificare i costi di investimento, disaggregandoli per anno e per tipologia –opere civili, opere impiantistiche, manutenzione straordinaria)

	2013	2014	2015	2016	2017	n
Opere civili		150.000	100.000	45.000		
Opere impiantistiche		100.000	100.000	65.000		
Totale		250000	200000	110000		

6. Costi di esercizio (quantificare i costi di esercizio, disaggregandoli per anno e per tipologia – es. acquisiti, manutenzione ordinaria...)

Per quanto attiene la fase di esercizio non sono previsti oneri a carico del Comune che ne affiderà la gestione al Gestore convenzionato.

7. Ricavi (quantificare i ricavi, disaggregandoli per anno e per tipologia. Prendere in considerazione gli eventuali rientri tariffari – es. pagamento di un canone, di un pedaggio...– e non – es. sovvenzione pubblica su biglietto di trasporto pubblico, rientri derivanti da spazi forniti a privati per scopi pubblicitari...– Considerare anche il valore residuo dell'opera, ovvero il valore dell'infrastruttura al termine della vita utile del progetto)

I ricavi prevedibili per il Comune sono imputabili al riconoscimento di una sorta di canone di noleggio versato dal Gestore della rete affidatario della stessa per convenzione.

È evidente che i ricavi non sono commisurati al costo di investimento la cui fattibilità è da ritrovarsi nella strategia dell'opera e non nei ricavi effettivi.

Il calcolo dei canoni che potrebbero essere corrisposti al comune di Palagano dal gestore del servizio gas relativi all'estensione della rete alla zona industriale di Monchio porta a stimare circa 12.000 euro/anno.

Questi importi vanno considerati con la dovuta cautela, in quanto trattasi di stima di massima basata sull'assunzione di corrispondere al Comune il corrispettivo dell'ammortamento dell'investimento in relazione alla vita utile delle opere. Si è considerato 50 anni per la tubazione e 20 anni per l'impianto di riduzione.

	2013	2014	2015	2016	2017	n
Canone noleggio al gestore della rete della tubazione e dell'impianto di riduzione		12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €
Totale		12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €	12.000 €

8. Piano di copertura finanziaria (*evidenziare la capacità del progetto a provvedere alla copertura del fabbisogno finanziario, sia nella fase di investimento che in quella di esercizio*)

La copertura finanziaria in fase di investimento è interamente derivante dalla rimodulazione del Pato Territoriale Generalista dell'Appennino Modenese.

Per quanto attiene la fase di esercizio non sono previsti oneri a carico del Comune che ne affiderà la gestione al Gestore convenzionato.

9. Descrizione metodologia analisi economica (*indicare le modalità di previsione dei costi e dei benefici economici*)

Si assumano a riferimento le descrizioni dei punti precedenti

10. Costi diretti (*fornire una descrizione dei costi diretti dell'intervento. Illustrare le motivazioni economico-finanziarie che hanno portato alla stima dei costi d'intervento*)

Si assumano a riferimento le descrizioni dei punti precedenti

11. Costi indiretti (*fornire una descrizione dei costi indiretti dell'intervento. Illustrare le motivazioni economico-finanziarie che hanno portato alla stima dei costi d'intervento. I costi indiretti sono tutti quelli generati indirettamente dalla realizzazione e dalla gestione dell'infrastruttura e ai quali è possibile attribuire un prezzo di mercato*)

Si assumano a riferimento le descrizioni dei punti precedenti

12. Costi esterni (*fornire una descrizione dei costi esterni dell'intervento. I costi esterni sono quelli connessi alle externalità negative alle quali non è possibile attribuire un prezzo di mercato*)

Non si prevedono costi esterni, in quanto la realizzazione dell'opera prevede che, al termine dell'esecuzione dei lavori, sia ripristinata la situazione ante operam.

13. Benefici diretti (*fornire una descrizione dei benefici diretti dell'intervento. Illustrare le motivazioni economico-finanziarie che hanno portato alla stima dei costi d'intervento*)

Oltre a quanto già argomentato nei punti precedenti, si sottolinea che l'allacciamento alla rete Gas, oltre che portare un beneficio alle imprese già presenti nell'ambito, potrà favorire il completamento e l'edificabilità dei lotti presenti aggiungendo così un valore all'indotto e nuove opportunità di lavoro sia alle imprese che ai cittadini che usufruiranno della stessa.

14. Benefici indiretti (*fornire una descrizione dei benefici indiretti dell'intervento. Illustrare le motivazioni economico-finanziarie che hanno portato alla stima dei costi d'intervento.*)

I benefici indiretti sono tutti quelli generati indirettamente dalla realizzazione e gestione dell'infrastruttura, e ai quali è possibile attribuire un valore di mercato)

Possono individuarsi benefici generali da un punto di vista urbanistico; la fruizione di gas metano all'interno del comparto artigianale sarà il primo step per l'intera metanizzazione della frazione di Monchio ampliando così i benefici e gli aspetti positivi sopramenzionati per l'intera collettività; il dimensionamento di questa opera è stato effettuato tenendo conto di tutti gli aspetti attuali e prevedibili nel futuro.

Peraltro si sottolinea che i lotti artigianali già previsti dagli strumenti urbanistici e non ancora attivati potranno diventare più appetibili per le imprese, tra cui alcune appartenenti al comparto ceramico.

15. Benefici esterni *(fornire una descrizione dei benefici esterni dell'intervento. I benefici esterni sono tutti quelli generati indirettamente dalle externalità positive dell'infrastruttura, e ai quali non è possibile attribuire un valore di mercato)*

La fruibilità del servizio di gas a rete e la conseguente attuazione della programmazione urbanistica con gli insediamenti di lotti produttivi offre la possibilità di mantenere ed incrementare la popolazione residente in queste zone sfavore per la loro collocazione in un territorio montano con problematiche di demograficità e abbandono territoriale.

16. Descrizione del modello di gestione prescelto *(presentare anche l'organigramma ed il profilo professionale di coloro che ricoprono ruoli direttivi e/o ruoli con significative responsabilità)*

La gestione della rete realizzata e la distribuzione sarà affidata ad un Gestore scelto in funzione delle disposizioni normative.

Il Responsabile Unico di Progetto è il Comune di Palagiano nella figura del Geom. Cappelletti, responsabile del Servizio tecnico.

17. Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto *(indicare anche le modalità di copertura dei costi di gestione ed evidenziare le criticità)*

Non sono previsti costi di gestione in capo al Comune

18. 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
Realizzazione	MI di condotta distribuzione gas	0	3.300

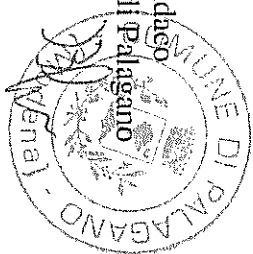
19. Indicatori di risultato (quantificare gli indicatori di risultato, attuali e attesi, relativi all'opera. Es. flussi di traffico, flussi di visitatori, ecc..)

Tipologia indicatore	Indicatore	Valore attuale	Valore atteso
Risultato	Numero di utenze artigianali/produitive complessivamente collegate alla distribuzione di gas a rete	0	30

20. Impatti attesi (indicatori di impatto che l'intervento mira ad attivare ed il livello di contribuzione stimato)

Non si prevedono impatti indotti dall'intervento

Il Sindaco
Comune di Palagano

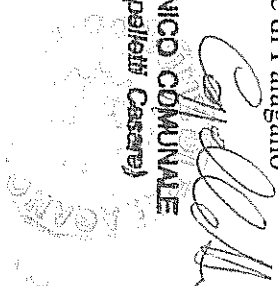


Johno

Il Responsabile del Servizio Tecnico
Comune di Palagano

Carere *Capelletti*

Il TECNICO COMUNALE
(Capelletti Casare)



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 Lugi)

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Geom. Alfredo Zanasi)





Scheda Tecnica Progetto Infrastrutturale

SEZIONE I: Identificazione dell'intervento

Patto Territoriale Generalista Appennino Modenese
Soggetto Responsabile: PROVINCIA DI MODENA

1. Nome identificativo dell'intervento

LAVORI DI REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO VIARIO (PRATOLINO- MALANDRONE)
FRA L'AREA URBANA NORD DEL CAPOLUOGO DI PAVULLO NEL FRIGNANO CON
LA SS. 12 IN LOCALITA' PRATOLINO – LOTTO 2.

2. Ubicazione dell'intervento

Via Pratolino – 41026 Pavullo nel Frignano MO.

3. Oggetto dell'intervento

Trattasi di lavori stradali per l'adeguamento in sede e messa in sicurezza di un tratto di strada, con allargamento carreggiata, piccole rettifiche di tracciato, opere di sostegno e regimazione idraulica, realizzazione di nuova pavimentazione, fornitura e posa in opera di barriere stradali e segnaletica.

4. Ente proponente

Ente	PROVINCIA DI MODENA
Indirizzo (<i>Civico, CAP, Località</i>)	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 Pavullo nel Frignano MO
Indirizzo (<i>Civico, CAP, Località</i>)	Piazza R. Montecuccoli 1, 41026 Pavullo n/F. MO
Telefono	0536.29908
Fax	0536.324307
e-mail	l.bortolotti@comune.pavullo-nel-frignano.mo.it
Funzionario di riferimento	Ing. Giovanni Nobili

6. Ente gestore

Ente	Comune di Pavullo nel Frignano MO
Indirizzo (<i>Civico, CAP, Località</i>)	Piazza R. Montecuccoli 1, 41026 Pavullo n/F. MO
Telefono	0536.29932

Fax	0536.324307
e-mail	servizio.lavori-pubblici@comune.pavullo-nel-frignano.mo.it
Funzionario di riferimento	Ing. Giovanni Nobili

7. Responsabile unico di progetto (RUP)

Ente	Comune di Pavullo nel Frignano MO
Indirizzo (<i>Civico, CAP, Località</i>)	Piazza R. Montecuccoli 1, 41026 Pavullo n/F. MO
Telefono	0536.29952
Fax	0536.324307
e-mail	g.nobili@comune.pavullo-nel-frignano.mo.it
Funzionario di riferimento	Ing. Giovanni Nobili

SEZIONE II: Obiettivi dell'intervento

1. Descrizione sintetica dell'intervento

L'intervento riguarda la realizzazione di un ulteriore tratto (2° lotto) di Via Pratolino (strada comunale Pratolino-Malandrone), destinata a diventare (in variante alla SP 33) anche un percorso alternativo all'attraversamento di Pavullo Capoluogo per i collegamenti con i Comuni della Montagna e fra questi e la Pianura.

Via Pratolino, della lunghezza complessiva di circa Km. 3,600 permette di collegare la SS. 12 ("Dell'Abetone e del Brennero") in Loc. Pratolino (vicino a Montecuccolo) con la SP 33 ("di Frassinetti") in Loc. Malandrone di Miceno.

Le opere che si andranno ad eseguire concernono la realizzazione della sezione stradale per renderla idonea al transito anche dei mezzi pesanti, piccole rettifiche del tracciato per aumentare la velocità di base, la realizzazione delle barriere stradali per la messa in sicurezza, la formazione di adeguato "pacchetto" di fondazione previo consolidamento del sottofondo e delle scarpate e la realizzazione delle opere complementari quali muri di sostegno, regimazione delle acque, ecc.

Il completo intervento comporterà una spesa complessiva di circa 14 Milioni di EURO ed è previsto che venga realizzato per stralci funzionali (finora è in corso di ultimazione un primo lotto del costo di 1,5 Milioni di EURO, a sua volta diviso in due sub-lotti).

L'intervento costituisce un importante miglioramento del sistema dei collegamenti Nord-Sud della Provincia di Modena e verso il territorio della Toscana, lungo la direttrice che nei decenni passati ha visto notevoli interventi quali la Strada "Nuova Estense" in variante alla SS 12 che da Modena è giunta fin quasi a Pavullo, la Galleria di "Strettara" per favorire il raggiungimento dei Comuni dell'Alto Frignano, ecc.

L'intervento riveste inoltre interesse per i collegamenti locali nella zona Ovest e Nord del Capoluogo, in un'ampia area con vocazioni agricole (allevamento del bestiame e caseifici di trasformazione del latte per la produzione del formaggio Parmigiano-Reggiano, un prodotto tipico del ns. territorio conosciuto e commercializzato in tutto il mondo), vicina al polo industriale artigianale di S'Antonio con aziende che attraggono manodopera da tutta la montagna modenese e la valenza ambientale – storica della zona, essa stessa in grado di intercettare flussi turistici, oltre che vedere il loro transito verso le mete sia invernali che estive dell'Alto Appennino Modenese.

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

L'intervento è coerente con gli obiettivi del Patto Territoriale e nello specifico volge alla riduzione del deficit infrastrutturale per un supporto alla competitività del sistema produttivo mediante la creazione-miglioramento di una infrastruttura necessaria allo sviluppo delle attività economiche sul territorio

È inoltre coerente con le azioni intraprese nell'ultimo decennio per lo sviluppo dell'Appennino Modenese finanziate con lo stesso Patto Territoriale:

- Miglioramento della Strada Provinciale SP. 33 collegante i Comuni di Pavullo n/F. e Polinago;
- Ristrutturazione dell'Aeroporto di Pavullo nel Frignano, una delle poche realtà aeroportuali italiane poste a 700 mt. sul livello del mare, importante base di protezione civile e per il soccorso elicotteristico dell'Italia Centro-Settentrionale.

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

L'intervento si inserisce nella strategia di sviluppo del territorio dell'Appennino Modenese in quanto volto a migliorare i collegamenti stradali su ruota, unico sistema di trasporto possibile non essendo presenti in tale territorio altre forme di collegamento (quali ad esempio la ferrovia).

L'intervento garantirà la riduzione dei tempi di percorrenza e costi dei trasporti, con concrete prospettive di sviluppo dell'intero Appennino (attività produttive, attività agricole con la i prodotti tipici del territorio, turismo, ecc.).

La progettazione delle opere persegue criteri di prevenzione dell'incidentalità stradale.

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'intervento si colloca nel solco delle azioni già intraprese da più Amministrazioni aventi competenza nel territorio per il miglioramento dei collegamenti viari Nord-Sud della Provincia di Modena e verso il territorio della Toscana, lungo la direttrice rappresentata dalla SS 12 (Strada Statale dell'Abetone e del Brennero).

Nello specifico il 2° lotto di realizzazione della variante di Pavullo - Via Pratolino è la naturale prosecuzione di interventi in avanzata fase di realizzazione sulla medesima via (1° lotto del costo di €. 1.500.000,00 che vede la compartecipazione finanziaria del Comune, Provincia di Modena e Regione attraverso la Comunità Montana del Frignano). Infatti il 1° lotto sta riguardando la realizzazione dei lavori di adeguamento di un primo tratto di viabilità in Località Pratolino e la messa in sicurezza della curva in Località Malandrone.

Ma, come rilevato, l'intervento si inserisce in un disegno più ampio di miglioramento dei collegamenti stradali che vanno dalla realizzazione di importanti opere del passato ("Nuova Estense", Galleria "Strettara") ed altri interventi previsti o allo studio da parte di ANAS per il miglioramento della percorribilità della SS. 12 (rotatoria "Mirage", adeguamento curve "Carrai" e "Acquabuona").

Più in generale, va pure visto nell'ambito del mantenimento e consolidamento degli interventi per lo sviluppo del ns. territorio quali l'industrializzazione operata negli anni '70-'80, con creazione del Polo industriale-artigianale di S. Antonio (industria ceramica e relativo indotto, meccanica di precisione) in grado di assorbire manodopera da tutto il

Frignano e che, nonostante la crisi a livello generale, sta tenendo sia come quote di mercato che occupazionale.

Va poi rimarcato il ruolo di Pavullo nel Frignano, il maggiore centro della Montagna Modenese, quale centro di attrazione e di riferimento, in continua crescita, dotato di Ospedale, Scuole Superiori, strutture per il commercio, uffici pubblici, ecc, a servizio di un territorio vastissimo, punto di riferimento per almeno una decina di Comuni del territorio del Frignano.

Pavullo ed i suoi dintorni sono poi ricchi di bellezze naturali (il Parco Ducale e la Pineta di Pavullo, le zone boscate di Monzone e la Riserva Naturale di Sassoguidano) e beni storici ed architettonici quali il Palazzo Ducale (voluto dai Duchi Estensi come residenza estiva), il Castello di Montecuccolo (ove nacque il famoso condottiero Raimondo Montecuccoli che, al servizio degli imperi centrali fermò l'avanzata dei Turchi in Europa), diverse Pievi Romaniche e borgate storiche.

Il Castello di Montecuccolo, di proprietà comunale, oggi sede permanente di mostre di artisti di origini locali e di un museo naturalistico visitato da turisti e scolaresche, è stato oggetto da oltre trent'anni a questa parte di notevoli lavori di recupero e restauro con utilizzo di risorse finanziarie proprie, della Regione, della Comunità Europea (Obiettivo 2), della Fondazione Cassa di Risparmio di Modena, del GAL – Gruppo Azione Locale del Frignano e Appennino Reggiano.

Il recente terremoto dell'Emilia (maggio 2012) che ha colpito duramente la Bassa Modenese ha evidenziato l'importanza a livello sinergico del territorio della montagna: l'Ospedale di Pavullo n/F. e le altre strutture assistenziali pubbliche e private della zona hanno accolto centinaia di persone bisognose di cure ed assistenza e di feriti, molte attività si sono dovute delocalizzare temporaneamente anche nel ns. territorio e anche parte della popolazione che avevano subito danni alle abitazioni hanno trovato sistemazioni temporanee in Appennino.

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

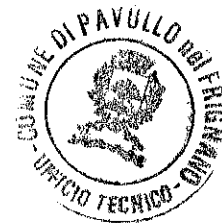
Come già evidenziato nei punti precedenti, numerose sono le relazioni funzionali con le altre infrastrutture del territorio e le iniziative produttive.

Una migliore facilità dei collegamenti viari favorirà il mantenimento delle attività produttive insediate nel ns. Comune e quelle dei Comuni della montagna che più direttamente usufruiscono di detto collegamento (Lama Mocogno, Pievepelago, Riolunato, Fiumalbo, Montecreto, Sestola). Anche i flussi turistici diretti dalla Pianura verso i suddetti Comuni potranno trarre beneficio dal miglioramento della viabilità in esame.

L'aumento previsto dei flussi di transito su Via Pratolino favorirà una maggiore conoscenza di massa del ns. territorio e delle peculiarità culturali, gastronomiche (possibilità per i caseifici locali di far conoscere e commercializzare direttamente i propri prodotti, si avranno benefici indotti per le attività agri-turistiche già presenti su Via Pratolino), ecc.

L'intervento è inoltre coerente con le azioni intraprese nell'ultimo decennio per lo sviluppo dell'Appennino Modenese finanziate con i precedenti "Patti Territoriali":

- Miglioramento della Strada Provinciale SP. 33 collegante i Comuni di Pavullo n/F. e Polinago,
- Ristrutturazione Aeroporto di Pavullo nel Frignano, una delle poche realtà aeroportuali poste a 700 mt. sul livello del mare, importante base di protezione civile e per il soccorso elicotteristico dell'Italia Centro-Settentrionale.



SEZIONE III: Sostenibilità tecnico-amministrativa.

1. Descrizione tecnica dell'intervento

La strada comunale Pratolino – Malandrone interessa territori delle Frazioni di Montecuccolo e Miceno e mette in collegamento la SS 12 in Loc. Pratolino con la SP 33 in Loc. Malandrone.

In un protocollo d'intesa fra il Comune di Pavullo nel Frignano e la Provincia di Modena è prevista la progettazione e progressiva realizzazione di interventi mirati al rifacimento di tratti della medesima via per la realizzazione di un collegamento stradale fra l'area urbana nord di Pavullo con la SS 12 in Loc. Pratolino.

Il tracciato stradale, con direzione sud-nord, percorre a mezza costa il versante ovest della dorsale che delimita ad occidente il nucleo edificato di Pavullo.

L'andamento piano-altimetrico e la ridotta larghezza della carreggiata rendono il tracciato particolarmente carente sotto il profilo della sicurezza, specie nel periodo invernale ed in presenza di traffico pesante.

Per tutta la tratta è previsto l'allargamento della piattaforma stradale dagli attuali 4,00 mt. circa ad una larghezza di 6,50 mt.

L'intervento di cui al 2° lotto costituirà, per contiguità, la naturale prosecuzione del su-lotto 1A già ormai concluso e si svilupperà fra le progressive chilometriche Km. 0+500,00 e Km. 1+312,50, riferite all'incrocio con la SS 12 (Loc. Pratolino).

Le principali lavorazioni riguarderanno:

- La risoluzione delle interferenze con le reti di servizi (acquedotto, gas metano, telefono),
- Lo scavo di sbancamento e la formazione dei rilevati,
- Il consolidamento di tratti di scarpate (pali, gabbionate o similari),
- Opere in conglomerato cementizio armato per muri di sostegno e altre opere d'arte,
- Il rivestimento dei muri di sostegno in pietra locale,
- Attraversamenti idraulici con tubazioni di adeguate dimensioni,
- Massicciata stradale in strati di ghiaia di adeguate dimensioni,
- Gli strati in conglomerato bituminoso (pacchetto di pavimentazione),
- Dispositivi di ritenuta laterale (barriere stradali),
- Segnaletica orizzontale e verticale,
- Sistemazione ed inerbimento scarpate.

2. Conformità agli strumenti urbanistici e di programmazione

Con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 43 del 24.06.2010 è stato approvato il progetto preliminare generale relativo ai lavori di adeguamento e messa in sicurezza dell'intera strada comunale Pratolino-Malandrone (prevedendone la progettazione esecutiva e la realizzazione in diversi lotti funzionali); tale approvazione del progetto preliminare ha costituito anche adozione di Variante specifica al PRG e apposizione di vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate dall'opera.

La Variante specifica al PRG è stata approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 66 del 28.10.2010.

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 136 del 23.11.2010 è stato approvato fra l'altro il progetto definitivo dei lotti 1 e 2 dei lavori di adeguamento e messa in sicurezza della strada comunale Pratolino-Malandrone.

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 18 del 17.03.2012 sono stati adottati provvedimenti in merito alla acquisizione bonaria delle aree interessate dalle opere, fra cui figura anche la maggior parte di quelle di cui al lotto 2.

L'intera opera (e quindi anche il 2° lotto) risulta conforme agli strumenti urbanistici comunali (PRG vigente, PSC approvato, RUE adottato) e sovraordinati (già dal 2007 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa fra il Comune di Pavullo n/F. e la Provincia di Modena per la individuazione, la progettazione e la progressiva realizzazione di interventi mirati sulla strada Pratolino-Malandrone ai fini del suo passaggio, a lavori ultimati, nella competenza gestionale della Provincia medesima in variante alla SP 33 (di Frassinetti)).

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

Sul progetto che si intende realizzare e per la messa in sicurezza dell'intera strada comunale Pratolino-Malandrone già nel 2010 sono stati acquisiti i pareri favorevoli della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Bologna, Modena e Reggio Emilia e della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna.

Il paesaggio dell'area oggetto di intervento si caratterizza per un sistema complesso di rilievi collinari i cui versanti presentano praterie cespugliate, terreni coltivati a foraggio e seminativi a volte arborati. Le zone boschive (boschi cedui con prevalenza di quercia e cerro) sono rilegate ai terreni più acclivi ove non è possibile adottare la meccanizzazione agricola.

L'area in esame viene classificata dal PTCP nell'ambito della "quinta collinare" (prima quinta visiva del sistema collinare modenese).

Le aree interessate dagli allargamenti stradali di cui al 2° Lotto sono in prevalenza costituite da prati e campi seminativi. Non è presente vegetazione di pregio interessata dai lavori. La natura degli interventi non comporta significative modifiche dell'impatto visivo.

Le misure di mitigazione, già individuate a livello di progetto generale, già in corso di realizzazione per l'ultimando Lotto 1° e che si intende confermare anche per il Lotto 2°, consistono in:

- Utilizzo delle pietre locali per il rivestimento delle opere di sostegno,
- Sistemazione delle aree circostanti facendo attenzione ad una corretta regimazione delle acque,
- Rinaturalizzazione delle scarpate con semina e messa a dimora di essenze vegetali autoctone.

4. Quadro riassuntivo degli atti amministrativi

Premessa la conformità dell'opera agli strumenti urbanistici e le fasi progettuali già approvate, per l'appaltabilità dell'opera (2° Lotto) dovranno essere perfezionati i seguenti atti amministrativi:

- Procedura di cui all'art. 146 commi 7 e 8 del D.Lgs. 42/2004 su tale lotto, con eventuale espressione di parere da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, precisato come in fase pianificatoria sia già stato acquisito il parere preliminare favorevole all'intero intervento;
- Procedura di svincolo idrogeologico-forestale per le opere di movimento terra e abbattimento vegetazione, la cui competenza al rilascio è attribuito alla Comunità Montana del Frignano (Determinazione dirigenziale);
- Acquisizione bonaria di eventuali ulteriori aree necessarie, in aggiunta alle disponibilità già acquisite, in base allo sviluppo in fase esecutiva della progettazione;
- Approvazione Progetto Esecutivo (Deliberazione), di competenza della Giunta Comunale.

SEZIONE IV – Sostenibilità finanziaria economica e sociale.

1. Analisi della domanda attuale e potenziale

La strada comunale Pratolino – Malandrone è interessata dalle seguenti categorie di traffico legate a differenti necessità di mobilità:

- Aziende agricole locali: lungo tale strada o su strade laterali sono ubicate n. 6 grosse aziende agricole dedite all'allevamento di bestiame bovino prevalentemente per la produzione di latte che viene trasformato nel formaggio Parmigiano – Reggiano in due caseifici (uno ubicato in Loc. Malandrone ed uno in Loc. Camatta). I capi bovini adulti equivalenti presenti in tali allevamenti assommano a circa n. 900. I terreni ubicati lungo la strada, adibiti a coltivazioni agricole a servizio delle aziende agricole di che trattasi o di altre aziende, hanno una superficie di circa 1.000 Ha. Tutte le esigenze di trasporto da e per le aziende ed i terreni suddetti gravitano sulla strada Pratolino-Malandrone.

Diversi allevamenti di bovini ubicati nella Frazione di Miceno conferiscono poi il latte per la lavorazione al caseificio di Camatta: Via Pratolino permette di ridurre notevolmente i tempi di percorrenza fra allevamento e caseificio.

Lungo Via Pratolino sono inoltre ubicate 2 aziende agri-turistiche.

- Residenti: lungo Via Pratolino e strade laterali che sboccano sulla medesima sono residenti circa 130 persone oltre ad altra popolazione fluttuante (seconda casa).

- Altro traffico locale e pendolare: nelle ore di punta Via Pratolino è interessata dagli spostamenti per esigenze di lavoro connesse soprattutto al polo artigianale-industriale di S. Antonio, per chi utilizza viabilità alternative all'attraversamento di Pavullo Capoluogo.

- Traffico di scorrimento da e per l'Alto Appennino Modenese: soprattutto nei fine settimana Via Pratolino convoglia il transito di chi raggiunge le mete turistiche dell'Appennino sia in inverno (stazioni sciistiche) che in estate, in alternativa all'attraversamento di Pavullo Capoluogo.

- Via Pratolino è percorsa anche dai mezzi del Trasporto Pubblico Locale e dalle corse del trasporto scolastico.

I lavori di adeguamento e messa in sicurezza di Via Pratolino consentiranno di assorbire maggiori flussi di transito, anche pesante, garantendo una maggiore velocità di base, in condizioni di sicurezza.

Via Pratolino sarà in grado di convogliare maggiori flussi veicolari, togliendo così parte del traffico di attraversamento sul Capoluogo e costituirà un importante anello del futuro sistema viario di collegamento fra la Montagna e la Pianura.

2. Analisi dell'offerta attuale e potenziale

Attualmente Via Pratolino, per la larghezza limitata della carreggiata stradale (4,00 mt.), non è adatta per transito di mezzi pesanti e dei mezzi agricoli. La velocità di base è necessariamente ridotta nell'incrocio con altri veicoli e per le limitazioni geometriche (larghezza carreggiata e presenza di curve).

La attuale quasi totale assenza di barriere stradali rende molto pericolosa la transitabilità, specie nei mesi invernali in presenza di neve e ghiaccio, tenuto conto dell'elevato numero di giorni di innevamento e gelicidio nel ns. territorio.

La realizzazione di opere e la messa in sicurezza della strada consentirà una riduzione dei tempi e dei costi dei trasporti e convoglierà sempre maggiori flussi veicolari specie in un'ottica di prosecuzione di azioni volte al superamento del nodo critico stradale dell'attraversamento di Pavullo Capoluogo.

3. Quadro economico dell'opera

Il quadro economico di progetto dell'opera (2° Lotto) è il seguente:

Importo Lavori compreso oneri sicurezza	€.	932.413,46
Spese Tecniche (oneri contr. ed iva Compr.)		5.026,90
Spese per acquisizione aree		20.000,00
IVA su lavori e oneri sic.		93.241,35
Altri Costi (spostamento servizi, imprevisti, arrot. Ecc.)		19.318,29
<hr/>		
Totale	€.	1.100.000,00

Il notevole contenimento delle spese tecniche viene ottenuto grazie al mantenimento in capo ai tecnici interni al Comune di molte prestazioni.

4. Descrizione metodologica 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. Dopo tale periodo si presume che, qualora non vengano realizzate nel frattempo viabilità alternative, la strada debba essere soggetta a interventi sostanziali di adeguamento e ristrutturazione con rifacimento di opere d'arte la cui manutenzione non sia più possibile o troppo onerosa, adeguamento alle velocità e tipologie dei mezzi di trasporto in uso fra 50 anni, ecc.

Nel caso specifico della strada Pratolino – Malandrone, oltre a rilevare come la zona non sia dotata di viabilità alternative idonee per il pubblico transito e l'accesso ai terreni limitrofi, va ribadito e sottolineato il ruolo di interesse sovracomunale della medesima, come del resto riconosciuto nei seguenti atti:

- Protocollo d'intesa sottoscritto fra il Comune di Pavullo n/F. e la Provincia di Modena per l'individuazione e la realizzazione di interventi mirati alla rilocalizzazione in altra sede della SP 33 nel tratto che da Miceno si collega con la SS 12 (con la costituzione di un percorso alternativo di collegamento fra l'area urbana Nord del Capoluogo e la SS 12 in Loc. Pratolino), approvato con Deliberazione della G.C. n. 5 del 05.01.2007,

- Accordo quadro per lo sviluppo socio-economico del territorio del Frignano L.R. n. 2/2004 art. 4) tra Comune di Pavullo n/F., Comunità Montana del Frignano, Provincia di Modena e Regione Emilia Romagna, approvato con Deliberazione di G.C. n. 159 del 09.12.2008.

Anche qualora il collegamento stradale Pratolino – Malandrone dovesse venire sostituito in futuro da altra viabilità, ciò non potrà avvenire se non fra vari decenni e comunque l'attuale tracciato manterrà sempre la propria importanza per i collegamenti con le località ed i fondi limitrofi.

5. Costi di investimento

Il costo iniziale dell'investimento (1.100.000,00 €.) 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.

Le opere che si andranno a realizzare (adeguata pavimentazione, muri sostegno calcolati secondo la nuova normativa sismica, marcastrada con cunette alla francese in luogo delle attuali cunette trapezoidali, sistemi di raccolta acque stradali, ecc.) garantiranno una maggiore durata delle opere, con ridotte necessità di manutenzione straordinaria rispetto allo stato attuale.

Le spese di manutenzione straordinaria possono riferirsi principalmente al totale rifacimento dello strato di usura della pavimentazione (prevista ogni 10-15 anni circa), i cui costi per comodità vengono ripartiti in modo uguale sugli anni di vita utile della strada.

Nella seguente tabella vengono riportati i costi di investimento e le spese di manutenzione straordinaria (espressi in €, con i prezzi oggi correnti). Il totale riferito ai costi di manutenzione straordinaria è rapportato alla vita utile della strada (50 anni) detratti i primi 5 anni di vita dell'opera in cui non si prevede la necessità di manutenzioni straordinarie.

Anni	2013	2014 a partire dal 2020
Investimento per opere stradali	500.000,00	600.000,00	0
Spese per manutenzione straordinaria	0	0	2.000,00/anno
Totali (riferiti alla vita utile)	500.000,00	600.000,00	90.000,00

6. Costi di esercizio

Sono indicati i costi per manutenzione ordinaria per ogni anno, precisando come non trattasi di costi aggiuntivi, ma già presenti in quanto la strada è già esistente: a seguito dei lavori di cui al 2° lotto alcuni costi aumenteranno leggermente per la maggior superficie pavimentata, mentre altri potranno anche diminuire per una maggiore facilità di manutenzione delle opere.

Di seguito vengono elencati i costi annui presunti (espressi in €, con i prezzi oggi correnti) dettagliati per voci di spesa.

Manutenzione segnaletica orizzontale e verticale	€. 1.000,00
Sfalcio scarpate	200,00

Pulizia cunette	150,00
Servizio spalata neve e spandimento sale (mediamente)	650,00
<hr/>	
Totale spese annuali per manutenzione ordinaria	€. 2.000,00

Moltiplicando il costo annuale per la vita utile della strada (50 anni), si ottiene un valore di € 100.000,00

7. Ricavi

L'intervento, per la natura del bene su cui avrà luogo, non darà luogo a ricavi diretti (non sono previsti, ad esempio, rientri tariffari per il pagamento di pedaggi, trattandosi di viabilità pubblica con percorribilità non a pagamento).

Risulta pure difficile e molto incerto parlare di valore residuo dell'infrastruttura al termine della sua vita utile, trattandosi di opera destinata al pubblico transito: all'ipotetico, futuro e lontano nel tempo, venir meno della necessità di pubblico transito (perché ad esempio sostituito da altra viabilità) potrebbe verificarsi l'ipotesi di declassificazione della strada o di parti della medesima e la sua alienazione a soggetti privati eventualmente interessati.

In tale ipotesi molto remota, considerando quasi nullo il valore residuo dell'opera, potrebbe tuttavia sussistere interesse da parte di terzi all'acquisizione delle aree di sedime il cui valore, ipotizzando il permanere dell'attuale classificazione urbanistica come agricola della zona, attualmente, può essere stimato in circa 3,00 €. al mq., prezzo mediamente praticato per acquisizione bonaria di aree necessarie per l'ampliamento della sede stradale.

Sia pure con tutte le incertezze del caso, il valore residuo del bene al termine della sua vita utile, potrebbe derivare unicamente dall'interesse commerciale dell'area di sedime e può essere stimato, con la moneta attualmente corrente, in circa 25.000,00 €.

Il valore residuo di recupero dei materiali costituenti l'infrastruttura, a seguito della sua eventuale demolizione, sarebbero compensati dai costi per il recupero dei materiali medesimi.

Nel caso invece di ristrutturazione/adeguamento della strada (alla fine della sua vita utile ipotizzata in circa 50 anni) con rifacimento ad esempio delle opere d'arte o per eventuali esigenze future legate a nuovi mezzi di trasporto, elementi utili di valutazione sono:

- La disponibilità delle aree già acquisite (area di sedime strada e pertinenze),
- La presenza del sottofondo stradale e pavimentazioni riutilizzabili come strati di base per la nuova infrastruttura.

8. Piano di copertura finanziaria

L'intervento è finanziato con il contributo derivante dalla rimodulazione del Patto Territoriale Generalista dell'Appennino Modenese e per la parte che non beneficia del contributo la copertura risulta garantita dal cofinanziamento di diversi Enti pubblici. Tale impegno ai fini della copertura finanziaria per la realizzazione dell'opera è contenuto:

- nel protocollo d'intesa sottoscritto fra il Comune di Pavullo n/F. e la Provincia di Modena per l'individuazione e la realizzazione di interventi mirati alla rilocalizzazione in altra

sede della SP 33 nel tratto che da Miceno si collega con la SS 12 (con la costituzione di un percorso alternativo di collegamento fra l'area urbana Nord del Capoluogo e la SS 12 in Loc. Pratolino), approvato dal Comune di Pavullo nel Frignano con Deliberazione della G.C. n. 5 del 05.01.2007; con tale protocollo d'intesa la Provincia di Modena, fra l'altro, si impegna a sostenere gli oneri di progettazione dell'intera opera e ad addivenire alla presa in carico gestionale e manutentiva della stessa una volta completato l'adeguamento della intera tratta;

- nell'accordo quadro per lo sviluppo socio-economico del territorio del Frignano L.R. n. 2/2004 art. 4) tra Comune di Pavullo n/F., Comunità Montana del Frignano, Provincia di Modena e Regione Emilia Romagna, approvato dal Comune di Pavullo nel Frignano con Deliberazione di G.C. n. 159 del 09.12.2008. Resta inteso che la contribuzione da parte di tali Enti sarà al netto della sopravvenienza di altri contributi.

Nella fase di esercizio la copertura dei costi per manutenzione straordinaria e ordinaria sarà garantito dall'ente proprietario della strada (il Comune di Pavullo nel Frignano attualmente o la Provincia di Modena nel previsto futuro trasferimento dell'intera tratta stradale).

9. Descrizione metodologica analisi economica

La necessità dell'adeguamento della strada comunale Via Pratolino nasce da una serie di valutazioni che hanno visto l'origine ormai da una decina di anni, con coinvolgimento della Provincia, con considerazioni sui seguenti dati di fatto:

- Attualmente la SP 33 ha un innesto su Pavullo Capoluogo, con una buona tratta urbana, con problematiche connesse alla presenza del Polo Scolastico (Scuole Medie e Superiori) e conseguenti congestioni di traffico non risolvibili se non attraverso diversa rilocalizzazione del tratto terminale della SP medesima;

- La congestione del traffico sul tratto urbano di Pavullo Capoluogo della SS 12 (circa 3 Km.) è un problema sempre più grave per la qualità della vita urbana del Capoluogo e per i tempi di percorrenza e attraversamento specie nei periodi estivi e nei fine settimana quando il centro storico è pedonalizzato. Via Marchiani (la "circonvallazione") che costituisce l'attraversamento urbano di Pavullo della SS 12 è sostanzialmente rimasta come quando è stata realizzata nell'immediato dopoguerra, quando ben diverse erano le esigenze di traffico. Le previsioni ottimistiche di 30 anni fa sulla prosecuzione dei lavori di realizzazione della "Nuova Estense" con il superamento dell'attraversamento di Pavullo si sono scontrate con difficoltà tecniche ed economiche che hanno comportato la perdita di tempo di decenni con contemporanea amplificazione a dismisura delle esigenze di traffico, anche pesante (basti pensare alla industrializzazione di S. Antonio).

Quindi si è cominciato a pensare ad interventi parziali e più minimali ma più facili da realizzare anche in situazioni di carenza di risorse economiche.

Tali accorgimenti vanno dalla costruzione di rotatorie, alla previsione di lavori sulla SS 12 per migliorarne la percorribilità nella zona del "Carrai" e, appunto, nel miglioramento della viabilità ad Ovest del Capoluogo (Via Pratolino).

Gli studi preliminari per la redazione del Piano Generale del Traffico Urbano (PTGU) evidenziano l'entità del traffico gravante su Via Marchiani (traversa urbana di attraversamento del Capoluogo) con necessità di individuare viabilità alternative per l'attraversamento del Capoluogo.

Premesso quanto sopra, 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.

In modo sintetico i costi approssimati di realizzazione al ml. di strada sono disponibili in base all'analisi di altri interventi del tutto simili in corso di realizzazione sulla medesima strada.

I costi di esercizio e manutenzione dell'opera sono pure stati oggetto di previsione.

I benefici attesi per la collettività riguardano la riduzione dei tempi di trasporto, riduzione dei flussi di traffico sul Capoluogo, maggiore sicurezza nella circolazione anche nei mesi invernali e transitabilità resa possibile anche ai mezzi pesanti.

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 ANAS, CCIAA, ecc., a cui vanno aggiunte le somme a disposizione per IVA, spese tecniche, acquisizione aree, spostamento servizi, ecc.

In ciò avendo come riferimento il confronto, ormai quasi a consuntivo, con i lavori del tutto simile in corso di realizzazione sulla medesima strada (lotto 1).

11. Costi indiretti

Nelle fasi di progettazione, approvazione dell'opera, affidamento dei lavori, loro realizzazione e collaudo finale le strutture comunali competenti saranno impegnate nel seguire l'iter della pratica (richieste di pareri agli enti competenti, predisposizione di atti, rapporti con altre amministrazioni pubbliche e cittadini, ecc.).

Oltre ai costi diretti quantificabili alla voce "incentivi di cui all'art. 92 del D.Lgs. 163/2006", tutta la restante attività amministrativa rientra fra i costi indiretti.

Dalle analisi per Centro di Costo e dal Controllo di Gestione interno all'Ente, si hanno dati sui costi di ogni atto emanato (Deliberazioni di approvazione progetto, Determinazioni di impegno di spesa, approvazioni SAL, perizie, CRE, ecc, Provvedimenti di sub-appalto, pratiche Soprintendenza, svincolo idrogeologico, ecc.), costi che si aggirano su circa 150,00 €. ad atto.

Nell'ipotesi plausibile di circa 30 atti necessari, tali costi si aggirano sui 4.500,00 €.; le spese per le procedure di gara per l'affidamento dei lavori si aggira su circa 4.000,00 €.

12. Costi esterni

Come costi esterni possono annoverarsi i disagi al traffico durante l'esecuzione dei lavori (la cui durata sarà di circa 150 gg.), con brevi periodi di chiusura al traffico totale di tratti interessati dai lavori. I percorsi alternativi per i residenti saranno garantiti, non essendo Via Pratolino strada senza uscita, ma comporteranno lunghe deviazioni.

13. Benefici diretti

I vantaggi diretti immediati derivanti dall'esecuzione dell'opera afferiscono principalmente alla riduzione dei tempi di percorrenza della strada (velocità di base più elevata) in condizioni di maggior sicurezza e al miglioramento dei collegamenti a servizio delle aziende agricole e attività insediate in zona (miglioramento della percorribilità da parte dei mezzi pesanti).

Una volta completato l'intero adeguamento di tutta la strada, tale arteria stradale costituirà un importante anello dei collegamenti di interesse sovra comunale.

14. Benefici indiretti

Il miglioramento di collegamenti alternativi al transito sulla SS 12 in un buon tratto dell'attraversamento del Capoluogo ridurrà parte del traffico (anche pesante) sul Capoluogo medesimo con diminuzione dell'inquinamento.

Durante l'esecuzione dei lavori verranno impiegate maestranze e materiali, si presume in parte anche di provenienza locale, con un indotto per l'economia locale non trascurabile in tempi di grave crisi economica e occupazionale come quella attuale.

15. Benefici esterni

L'infrastruttura permetterà di valorizzare le aree attraversate rendendole più facilmente raggiungibili ed interessanti per uno sviluppo economico futuro.

Il maggior transito indotto su Via Pratolino arrecherà vantaggio alle attività agrituristiche esistenti sulla strada medesima e favorirne il sorgere di nuove.

Poco distante da Via Pratolino trovasi località di interesse storico ed architettonico: il Castello di Montecuccolo, la Pieve romanica di Renno, l'Oratorio di Pratolino, l'Oratorio di Ca' di Chino ed alcuni insediamenti abitativi caratteristici, che potrebbero essere ulteriormente conosciuti e valorizzati grazie al miglioramento dei collegamenti stradali.

Le aziende agricole locali dedite all'allevamento del bestiame per la produzione del Formaggio Parmigiano Reggiano ne avranno vantaggio per la maggior facilità di approvvigionamento dei mangimi, il trasporto dei prodotti, ecc.

16. Descrizione del modello di gestione prescelto

Trattandosi di Strada Comunale la gestione operativa, manutentiva, autorizzativa e per tutto quanto riguarda la sicurezza è di competenza del Comune ed in particolare del Servizio Lavori Pubblici.

Il Servizio Lavori Pubblici si occupa della progettazione (eseguendola direttamente o curandone l'affidamento a soggetti esterni), realizzazione e gestione del patrimonio pubblico di competenza.

Il Servizio Lavori Pubblici, ricompreso nell'Area Servizi Tecnici, oltre al Responsabile, è composto da istruttori tecnici (suddivisi nelle 2 U.O. Progettazione e Manutenzione) e da personale tecnico (conduttori macchine operatrici, muratori) in grado di eseguire direttamente parte degli interventi di manutenzione sul patrimonio di competenza dell'Ente (compreso le strade).

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

La gestione e manutenzione dell'infrastruttura sarà assicurata dal Comune, per determinate lavorazioni in economia diretta con proprio personale e, per altre più complesse e necessitanti di idonei mezzi, attraverso affidamento di prestazioni a ditte esterne individuate secondo la normativa sui lavori e servizi alle Pubbliche Amministrazioni.

18. Indicatori di realizzazione

Relativo al lotto in progetto

Tipologia Indicatore	Indicatore	Valore attuale attuale	Valore atteso
<hr/>			

Realizzazione	Km. di strada adeguata	0	0,812
Realizzazione	mq. superficie pavimentata	3.248	5.278
Realizzazione	n. di corsie stradali	1	2
Realizzazione	ml. di barriere stradali	0	700
Realizzazione	ml. di muri di sostegno o marca strada	0	600
Realizzazione	Velocità di base (Km/h)	30	70

19. Indicatori di risultato

Tipologia di indicatore	Indicatore	Valore attuale	Valore atteso
Realizzazione	n. veicoli in transito al giorno	600	1.500
Realizzazione	n. veicoli pesanti al giorno	100	400

20. Impatti attesi

Indicatore	Livello di contribuzione	Motivazione
Riduzione traffico su Pavullo Capoluogo	10%	Viabilità alternativa
Riduzione tempi di percorrenza	30%	Viabilità alternativa
Riduzione tempi per raggiungere il Capoluogo /luogo di lavoro/attività insediate/aziende agricole	20%	Velocità di base più elevata

I benefici attesi saranno maggiori quando l'intera tratta stradale sarà adeguata. Comunque la realizzazione del 2° Lotto (assieme al 1° Lotto in corso di attuazione) consentiranno di risolvere i punti più critici della viabilità (curve esposte a nord nella zona di Pratolino e strettoia nella curva del Malandrone).

Pavullo nel Frignano, li 17.06.2013.

Il TECNICO COMUNALE
Ing. Giovanni Nobili





Provincia
di Modena

Verbale n. 182 del 18/06/2013

Oggetto: PATTO TERRITORIALE GENERALISTA APPENNINO
MODENESE. DESIGNAZIONE DEFINITIVA DEI PROGETTI
INFRASTRUTTURALI DA PROPORRE AL MINISTERO DELLO
SVILUPPO ECONOMICO IN RELAZIONE ALLA RIMODULAZIONE
DELLE RISORSE.

Pagina 1 di 1

GIUNTA PROVINCIALE

La delibera di Giunta n. 182 del 18/06/2013 è pubblicata all'Albo Pretorio di questa Provincia, per quindici giorni consecutivi, a decorrere dalla data sotto indicata.

Modena, 19/06/2013

L'incaricato alla pubblicazione
VACCARI NICOLETTA

Originale firmato digitalmente



Provincia
di Modena

Verbale n. 182 del 18/06/2013

Oggetto: PATTO TERRITORIALE GENERALISTA APPENNINO
MODENESE. DESIGNAZIONE DEFINITIVA DEI PROGETTI
INFRASTRUTTURALI DA PROPORRE AL MINISTERO DELLO
SVILUPPO ECONOMICO IN RELAZIONE ALLA RIMODULAZIONE
DELLE RISORSE.

Pagina 1 di 1

GIUNTA PROVINCIALE

La delibera di Giunta n. 182 del 18/06/2013 è divenuta esecutiva in data 29/06/2013

IL SEGRETARIO GENERALE
SAPIENZA GIOVANNI

Originale firmato digitalmente