

Scheda tecnica Progetto infrastrutturale**SEZIONE I: identificazione dell'intervento**

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

Responsabile Unico/Soggetto Responsabile: PROVINCIA DI MODENA

1. Nome identificativo dell'intervento: Lavori di adeguamento, consolidamento e messa in sicurezza della strada comunale Fondovalle Dolo

2. Ubicazione dell'intervento: Val Dolo situata al confine nord-ovest del territorio Comunale, nel tratto che va dal capoluogo ai confini con il Comune di Frassinoro

3. Oggetto dell'intervento

Lavori di adeguamento, consolidamento e messa in sicurezza della strada comunale Fondovalle Dolo

4. Ente proponente

Ente	PROVINCIA DI MODENA
Indirizzo (Civico, CAP, Località)	VIALE MARTIRI DELLA LIBERTÀ 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 MONTEFIORINO
Indirizzo (Civico, CAP, Località)	VIA ROCCA N. 1
Telefono	0536 962811
Fax	0536 965535
e-mail	comune.montefiorino@pec.it segreteria@comune.montefiorino.mo.it
Funzionario di riferimento	Geom. MAURIZIO PALADINI

6. Ente Gestore

Protocollo 105276 /2014

Ente	COMUNE MONTEFIORINO
Indirizzo (Civico, CAP, Località)	VIA ROCCA N. 1
Telefono	0536 962811
Fax	0536 965535
e-mail	comune.montefiorino@pec.it segreteria@comune.montefiorino.mo.it
Funzionario di riferimento	Geom. MAURIZIO PALADINI

7. Responsabile unico di progetto (RUP)

Ente	COMUNE MONTEFIORINO
Indirizzo (Civico, CAP, Località)	VIA ROCCA N. 1
Telefono	0536 962811
Fax	0536 965535
e-mail	comune.montefiorino@pec.it segreteria@comune.montefiorino.mo.it
Funzionario di riferimento	Geom. MAURIZIO PALADINI

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)

Il progetto interessa un tratto della strada comunale “Fondovalle Dolo” tra il capoluogo e il confine con il territorio comunale di Frassinoro. L’infrastruttura, realizzata negli anni ’50, ha assunto un ruolo di fondamentale importanza per lo sviluppo del territorio comunale e intercomunale, in quanto garantisce il collegamento verso i principali centri erogatori di servizi nelle Province di Modena e Reggio Emilia. La strada Fondovalle Dolo è quotidianamente fruìta oltre che dai residenti, da addetti e fornitori delle attività economiche (aziende agricole, piccole realtà artigianali, caseifici), presenti sia nei comuni del crinale appenninico delle province di Modena e Reggio Emilia, che nel territorio extraregionale. Il tracciato si sviluppa a mezza costa sul versante sud-ovest del torrente Dolo, collegando le frazioni di Romanoro, Rovolo, e Fontanaluccia in comune di Frassinoro, quelle di Giunzione, Farneta e Gusciola in comune di Montefiorino, con lo stesso Montefiorino e con la S.P. 486, unico asse di collegamento con la viabilità provinciale e interprovinciale. L’arteria è percorsa giornalmente da numerosi pendolari che lavorano e studiano nel comprensorio ceramico e industriale della pianura, dagli autobus di linea per il trasporto pubblico, dal traffico diretto alle varie attività agricolo - produttive dislocate lungo la vallata e dai mezzi di soccorso. Il transito è oggi fortemente penalizzato dalle caratteristiche della carreggiata e dal diffuso stato di dissesto e ammaloramento della sede stradale, soggetta in diversi punti a frane e smottamenti, che hanno creato una situazione di notevole intralcio, disagio e pericolo per la circolazione, anche a causa di restringimenti e alterazioni del suo andamento planimetrico. Poiché la morfologia dei luoghi non consente variazioni di tracciato, dovendo necessariamente provvedere ad un esteso intervento di risanamento, miglioramento ed adeguamento dell’infrastruttura, si rende necessario intervenire sul tracciato stradale esistente. L’opera permetterà alle aziende (turistiche, agricole e produttive) presenti nel nostro territorio montano di ridurre il gap infrastrutturale che separa questo territorio dalle altre zone montane e collinari, servite da un sistema stradale più efficace e adeguato alle caratteristiche del traffico odierno. Questo investimento gioverà sia alla competitività delle aziende presenti nella vallata, sia a contrastare le dinamiche di spopolamento in atto nei comuni appenninici, fortemente svantaggiati rispetto al resto del territorio provinciale, evitando così il

dissolversi di un presidio territoriale fondamentale anche alla tutela dei territorio di pianura.

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

L'intervento persegue l'obiettivo primario della riduzione del deficit infrastrutturale esistente, a servizio della popolazione e a vantaggio della competitività delle attività economiche insediate, in particolare le aziende agricole, che beneficeranno di minori costi e di una riduzione dei tempi di trasporto, potendo fruire appieno dell'arteria più diretta verso i poli attrattori principali. Il manifestarsi di dissesti e carenze strutturali diffuse infatti si può attribuire anche al calo costante degli addetti al settore agricolo, che nell'espletamento delle loro quotidiane attività di lavorazione dei terreni garantiscono una costante manutenzione del territorio e una corretta regimazione delle acque di superficie. Le attuali condizioni dell'infrastruttura, hanno determinato frequenti interruzioni e/o limitazioni del traffico, con grave pregiudizio per il tessuto economico (agricolo, produttivo, artigianale e commerciale), già pesantemente colpito da una situazione congiunturale tanto più grave in un territorio svantaggiato come quello appenninico nonché un significativo peggioramento della qualità di vita dei residenti.

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

Per i Comuni appenninici l'unico sviluppo efficace e sostenibile passa necessariamente dal sostegno e dal potenziamento del presidio del territorio rurale, svolto dalla popolazione montanara residente e soprattutto dagli agricoltori. Tale attività è da incrementare attraverso politiche di sviluppo e sostegno del settore agricolo integrato in un contesto economico variegato costituito da: artigianato manifatturiero, caseifici, commercio, turismo e agriturismo. L'intervento proposto è volto principalmente a migliorare le caratteristiche dell'unico collegamento infrastrutturale della vallata del Dolo, dove le condizioni morfologico/ambientali consentono esclusivamente il trasporto su gomma, sia per quanto riguarda il trasporto delle merci e dei prodotti agricoli che per il traffico pendolare, nonché a garantire i servizi essenziali per la popolazione, che già oggi è fortemente svantaggiata rispetto alle altre aree provinciali.

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)*

Il progetto riveste caratteristiche di livello comunale e intercomunale, interessando i territori dei comuni di Montefiorino e Frassinoro in Provincia di Modena e dei comuni di Villa Minozzo e Toano in provincia di Reggio Emilia, tutti a vocazione agricola ed è di prioritaria importanza per lo sviluppo di politiche di sostegno e di rilancio di questa significativa parte dell'appennino modenese e reggiano. L'intervento rientra nelle opere strategiche individuate dalle due Amministrazioni aventi competenza territoriale, sostenuto e condiviso dalle Amministrazioni comunali confinanti, in quanto oltre a garantire il collegamento tra i centri abitati dell'intera vallata, consente il collegamento degli stessi alla viabilità provinciale principale.

L'arteria con andamento Nord-Sud, attraversa i Comuni di Montefiorino e Frassinoro, i quali, con il presente progetto, si pongono l'obiettivo primario di ridurre il deficit infrastrutturale della vallata, dove si concentrano gran parte dei complessi agricoli, industriali e artigianali più attivi, con l'intento di contribuire alla riduzione dei tempi e dei costi di approvvigionamento delle merci/prodotti e dei servizi.

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

L'intervento si inserisce appieno nelle politiche di sviluppo perseguiti negli anni dalle Amministrazioni interessate e concretamente esplicitate nei documenti programmati approvati a suo tempo, in particolare nella strumentazione urbanistica e nelle azioni intraprese per incentivare e sostenere lo sviluppo del tessuto economico presente, che diversamente si vedrebbe costretto a scelte di chiusura e/o di delocalizzazione, per superare il gap infrastrutturale esistente. Le strategie messe in opera sono coerenti con il Patto Territoriale sottoscritto e sono tese alla riduzione dei costi di produzione, per garantire redditività alle attività produttive, commerciali, turistiche e agricole in essere, favorire la loro qualificazione e il loro potenziamento. Ne fa atto per altro l'intervento già eseguito nella Vallata del torrente Dragone con la realizzazione, attraverso i Patti Territoriali, della "Caldana Grovaleda", che collega la S.P. 486 con la S.P. 28 in prossimità del ponte sul torrente Dragone, in tempi molto più rapidi e con un tracciato a quota sensibilmente inferiore rispetto a quello preesistente, ovviando così ai frequenti problemi alla viabilità creati dalle abbondanti nevicate.

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*)

La strada Fondovalle Dolo ricade interamente sul territorio dei comuni di Montefiorino e di Frassinoro, che intendono in sinergia, anche se separatamente, intervenire sull'unico asse di penetrazione a servizio della vallata del Dolo. L'arteria è frutta quotidianamente dai residenti e dagli addetti delle attività economiche insediate anche in comuni limitrofi delle Province di Modena e Reggio Emilia. Poiché la morfologia dei luoghi non consente variazioni al tracciato si rende necessario procedere urgentemente ad un risanamento ed adeguamento della Fondovalle Dolo, intervenendo sul tracciato stradale esistente. I tratti ammalorati e fortemente dissestati saranno sottoposti ad un accurato intervento di regimazione e raccolta delle acque di superficie, che anche a causa dello stato di abbandono e della cattiva manutenzione dei terreni circostanti, scorrono liberamente, provocando danni alla sede stradale e alle opere di sostegno, realizzate a metà del secolo scorso. Le stesse risultano peraltro sottodimensionate e non in grado di sopportare le violenze di eventi atmosferici di straordinaria intensità, che si manifestano sempre più frequentemente anche a causa di un evidente cambiamento climatico in atto. L'intervento prevede la costruzione di adeguati drenaggi, cunette alla francese, canalette embrici, attraversamenti idraulici e una rete di scolo collegata con i fossi e i rii presenti in zona. Per i tratti interessati da smottamenti e frane si procederà alla realizzazione di opere di sostegno delle scarpate a monte e a valle, muri in cemento armato e messa in sicurezza di pareti rocciose, nonché alla loro riprofilatura per le parti caratterizzate da una pendenza troppo elevata. Ultimati gli interventi di sistemazione si procederà alla risagomatura e ricostruzione della sede stradale con adeguata fondazione e ripavimentazione completa. In alcuni tratti sarà adeguata la sezione della sede stradale per raggiungere la larghezza minima necessaria (6,00 metri utili di carreggiata) per poter individuare le due corsie di marcia con la linea centrale di demarcazione; inoltre è prevista l'installazione di adeguate barriere di sicurezza nei punti in cui sono presenti situazioni di pericolo. L'infrastruttura verrà interessata da interventi di adeguamento per circa 5 km, le lavorazione si svilupperanno in lotti funzionali suddivisi per tipologia e zona di intervento.

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

L'intervento è conforme alla vigente strumentazione urbanistica: PTPR/PTCP/PRG, come risulta dalle tavole dei rispettivi piani e della dichiarazione del Responsabile Unico del Procedimento. In data 16-10-2013 è stato approvato il progetto definitivo di adeguamento dell'intera infrastruttura insistente sul territorio del comune di Montefiorino, suddiviso, per ragioni economico-funzionali in due stralci. La presente scheda riguarda esclusivamente il primo stralcio e individua la zona di intervento, compresa tra la frazione di Farneta e il confine con il comune di Frassinoro, in sinergia con il medesimo, che indica a sua volta la propria zona di intervento compresa tra la frazione di Rovolo e il confine con il comune di Montefiorino. Ciò consente di dare una risposta complessiva ai problemi di viabilità più volte lamentati dalla popolazione residente.

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*)

Le aree d'intervento non sono interessate da accertati fenomeni franosi bensì da un diffuso stato di dissesto dovuto in particolar modo alla mancanza di adeguate opere di raccolta e regimazione delle acque sotterranee di superficie, le cui infiltrazioni provocano l'attivarsi dei fenomeni sopra descritti. Gli interventi previsti riguardano l'adeguamento e il miglioramento di un infrastruttura esistente, pertanto non si evidenziano particolari problemi ambientali connessi alla realizzazione delle opere, sia in fase di cantiere, che di esercizio.

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
Delibera approvazione progetto definitivo	Giunta Comunale	16-10-2013	Già esecutiva
Delibera approvazione progetto definitivo/esecutivo - primo stralcio	Giunta Comunale		15 gg
Dichiarazione di immediata cantierabilità, di disponibilità delle aree, della conformità urbanistica, e della coerenza con gli obiettivi specifici del Patto Territoriale.	RUP	Data presente scheda	
Autorizzazione per aree sottoposte a vicolo idrogeologico	Unione dei Comuni montani valli Dolo Dragone Secchia		21 gg

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 strada Fondovalle Dolo è interessata da diverse tipologie di traffico con cadenza giornaliera, settimanale o periodica. Innanzitutto l'infrastruttura viene percorsa giornalmente dai mezzi del trasporto pubblico locale e dal trasporto scolastico. Serve poi un numero molto rilevante di attività economiche, presenti nei territori comunali di Montefiorino e Frassinoro, che generano un traffico giornaliero di pendolari e alimentano un costante flusso di materiali e prodotti finiti. L'arteria, collegando diversi centri urbani, viene utilizzata dai residenti sia per il tragitto casa-lavoro, che per raggiungere i capoluoghi di riferimento e i centri erogatori dei servizi di base. Infine l'arteria è uno dei percorsi di collegamento tra il crinale appenninico tosco-emiliano e le rispettive pianure, percorsa dal traffico proveniente sia da fuori provincia, che da fuori regione, attraverso i passi appenninici. Le carenze infrastrutturali attuali, hanno determinato, a più riprese, interruzioni complete anche di lungo periodo, restringimenti e limitazioni al traffico pesante e hanno fortemente penalizzato le attività economiche presenti sul territorio, costrette a fruire di viabilità alternative, con maggiori costi e tempi di trasporto. L'intervento di adeguamento permetterà di garantire la funzionalità richiesta dal traffico sopra descritto, oltre ad attrarre maggiori flussi provenienti dalla viabilità secondaria, utilizzata spesso come percorso alternativo per sopperire alle frequenti interruzioni della viabilità principale.

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

Attualmente l'infrastruttura risulta fortemente compromessa dai recenti eventi atmosferici e dai diffusi dissesti idrogeologici che hanno colpito un territorio già fragile per la scarsa manutenzione dei terreni agricoli e forestali limitrofi e della rete idraulica. I frequenti dissesti hanno comportato la chiusura a più riprese dell'arteria, riaperta solo grazie ad interventi emergenziali, ma non risolutivi. Attualmente persistono diversi restringimenti della sede stradale che, collocati in diversi punti, limitano il traffico ad una sola carreggiata, da percorrere a senso unico alternato, istituiti da apposite ordinanze ancora in vigore. L'andamento planimetrico è spesso compromesso da avvallamenti e da pericolose controtendenze della sede stradale, che costringono a ridurre drasticamente la velocità di percorrenza, oltre al tonnellaggio massimo di trasporto dei mezzi. Gli interventi computati consentiranno di adeguare l'infrastruttura agli standard di funzionalità e sicurezza richiesti dal rango della strada e dai flussi di traffico presenti e ipotizzati. Le opere inoltre garantiranno la messa in sicurezza dell'intero percorso, attraverso l'installazione di adeguate barriere di sicurezza, reti paramassi e altri presidi idonei a scongiurare futuri rischi al traffico.

3. Quadro economico dell'opera

Tipologia di Costo	1	2	3	4	5	Totale
Importo lavori						435.000
Spese tecniche						19.200
Espropri						-
IVA 10%*						43.500
Altri costi (specificare: imprevisti, contributi obbligatori)						2.300
TOTALE						500.000

* per la corte di Cassazione è ammessa in forza dell'ampia accezione utilizzata dal legislatore che non permette di considerare quale condizione necessaria la novità della costruzione Cfr. "Regime IVA nei lavori pubblici 12-03-2009".

Cfr CASS.CIV. SEZ.I 26-08-1997 n.8010 "Va subito chiarito che l'ulteriore requisito della «novenza» delle opere non risultava richiesto dalla norma, essendo stato invece introdotto in via interpretativa dalle circolari ministeriali, cui fa riferimento nel ricorso l'Amministrazione finanziaria. Tale interpretazione, priva di valido supporto normativo, deve essere disattesa, non sussistendo ragione per negare la qualifica di opere di urbanizzazione per il solo fatto che i lavori - pur rientrando qualitativamente nella categoria - costituiscano ricostruzioni o rifacimenti e non realizzazioni «ex novo»."

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)

L'impostazione metodologica seguita per l'analisi finanziaria parte dal presupposto che il tipo di intervento proposto è difficilmente caratterizzabile in termini economico-finanziari. Innanzitutto un'infrastruttura viaria non dà garanzie di un ritorno economico immediato e quantificabile, come può essere invece per gli interventi che comportano ricavi di gestione; tuttavia è certo che ingenera un sistema virtuoso di esternalità positive, sia in termini di servizio al territorio e al tessuto economico esistente, che a sua volta alimenta direttamente e indirettamente gli enti erogatori di servizi sul territorio attraverso le imposte. Altresì è di difficile valutazione la vita utile di un'infrastruttura quale un'arteria stradale, sottoposta quotidianamente al traffico da parte delle popolazioni residenti e dei mezzi a servizio delle attività economiche insediate. A titolo puramente astratto si può tuttavia prendere a riferimento un periodo di vita utile di 50 anni, dopo il quale si presume che i costi di

manutenzione ordinaria non sarebbero più sufficienti e si renderebbe necessario un intervento straordinario di adeguamento alle future tipologie di trasporto e di mezzi.

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	Dal 2025
Opere Stradali		250.000	250.000			
Opere impiantistiche						
Manutenzione straordinaria						10.000/anno
Totale		250.000	250.000			10.000/anno

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

	2013	2014	2015	2016	2017	n
Manutenzione cunette			500		500	
Manutenzione segnaletica				1.000		
Sfalci	500	500	500	500	500	
Manutenzione invernale	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	
Totale	3.500	3.500	4.000	4.500	4.000	

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)*

L'infrastruttura non prevede ricavi diretti derivanti dalla sua gestione e altresì risulta assai difficoltoso quantificare il valore residuo di un'opera pubblica destinata al trasporto che, come detto, ipotizzando una vita utile di 50 anni, si presenterà a conclusione del periodo indicato con un valore assai limitato, risultando obsoleta e inadeguata ai flussi e alle tipologie di traffico che inevitabilmente si manifesteranno dopo un lasso di tempo tanto rilevante.

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 dell'investimento deriva interamente, per la somma di 500.000 euro, dalla rimodulazione del Patto Territoriale dell'Appennino modenese, mentre per quanto riguarda i costi di esercizio, che si assumono con un valore medio annuale di 10.000 euro, troveranno copertura nel

bilancio dell'Amministrazione Comunale

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

Le modalità di previsione dei costi e dei benefici scontano obbligatoriamente le approssimazioni dovute ad indicatori non riconducibili a valori economici certi. I costi di realizzazione sono approssimabili tenuto conto dei prezzi di mercato delle singole opere da realizzare, mentre i costi di esercizio dipendono dalla lunghezza e dalle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura, desumibili da costi standard per interventi di manutenzione ordinaria sulla rete viaria comunale. Ben più difficile l'analisi dei benefici economici, che si riversano direttamente sulle attività economiche e sulla popolazione residente, in termini di miglior servizio, qualità della vita e riduzione del gap infrastrutturale con altre zone della provincia. Il ritorno economico per l'ente gestore potrà avvenire in termini di imposte dirette ed indirette, il cui gettito non verrà intaccato dai processi di spopolamento e delocalizzazione ingenerati da una rete infrastrutturale inadeguata e non più funzionale.

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)

I costi diretti dell'opera sono descritti nel quadro economico e sono scorporabili voce per voce a seconda delle lavorazioni previste, ciascuna riconducibile ad un prezzo unitario di riferimento desunto da specifici prezzi regionali.

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)

I costi indiretti riguarderanno la gestione delle varie fasi di realizzazione dell'opera, dalla sua progettazione, all'appalto, alla realizzazione, sino al collaudo e all'esercizio. Saranno costi derivanti dall'impiego del personale comunale nella redazione degli atti necessari, in termini di tempi e impegno esclusivo, a scapito di altre procedure.

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

Limitate esternalità negative durante la realizzazione dell'opera, quali: restringimenti localizzati della carreggiata stradale, traffico indotto per approvvigionamento materiali, possibili disagi per modifiche ai percorsi del trasporto pubblico locale.

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)

I benefici diretti dall'esecuzione dell'opera sono legati al miglioramento della funzionalità dell'infrastruttura a vantaggio di attività economiche e dei residenti. L'adeguamento delle sue caratteristiche alle necessità del traffico attuale, richiamerà un maggior numero di utenti tra quanti attraversano quotidianamente la provincia secondo l'asse nord-sud e che potranno beneficiare di una collegamento stradale adeguato ed efficace verso gli assi principali della viabilità provinciale e interprovinciale.

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)

Sono indiscutibilmente benefici indiretti la riduzione del carico di traffico attualmente presente su diversi tratti di viabilità secondaria, alternativa alla Fondovalle Dolo, quando per causa di interruzioni e restringimenti la stessa non è fruibile. E' altresì rilevante il beneficio atteso per le attività economiche locali derivante dalla possibilità di partecipare alla realizzazione dell'opera sia in maniera diretta, che in termini di indotto, nonché del sensibile miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

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

Miglioramento della fruibilità dell'infrastruttura con potenziale aumento dell'attrattività della zona, sia per attività economiche, che per flussi turistici o pendolari, creando nuove opportunità per il tessuto economico comunale e sovracomunale. Incremento della competitività delle aziende insediate nel territorio servito dall'infrastruttura e diminuzione degli attuali costi di manutenzione ordinaria divenuti ormai insostenibili a causa del grave deterioramento dell'infrastruttura esistente.

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 dell'infrastruttura sia in fase di realizzazione che di esercizio rimane di competenza dell'Amministrazione comunale di Montefiorino con il supporto della struttura tecnico-operativa interna all'ente. Il Settore tecnico comunale avrà la responsabilità della progettazione e della manutenzione dell'opera durante la successiva fase di esercizio, attraverso le figure di un responsabile, di uno staff tecnico-amministrativo e di apposite squadre di manutentori.

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)

La gestione dell'opera è a carico della Amministrazione aggiudicataria, così come i costi per la sua manutenzione ordinaria, che verranno previsti nel bilancio dell'ente proprietario. L'attuazione avverrà direttamente attraverso il personale dell'ente o, quando necessario, con affidamenti di lavori e servizi a ditte dotate di idonei mezzi e risorse.

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	Km strada adeguata	0	3

Realizzazione	Km strada messa in sicurezza	0	5

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	Flusso traffico		+15%
Risultato	Flusso mezzi pesanti		+30%

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

Indicatore	Livello di contribuzione	Motivazione
Riduzione tempi percorrenza	20%	Viabilità alternativa
Incremento sicurezza	30%	Introduzione/adeguamento presidi
Riduzione traffico strade secondarie	15%	Viabilità alternativa



