

**S.S. n.21 "della Maddalena"**

Variante agli abitati di Demonte, Aisone e Vinadio

Lotto 1. Variante di Demonte

**PROGETTO DEFINITIVO**

**PROGETTAZIONE: ANAS - DIREZIONE PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE LAVORI**

**I PROGETTISTI:**

ing. Vincenzo Marzi  
Ordine Ing. di Bari n.3594  
  
ing. Achille Devitofranceschi  
Ordine Ing. di Roma n.19116  
  
geol. Flavio Capozucca  
Ordine Geol. del Lazio n.1599

**RESPONSABILE DEL SIA**

arch. Giovanni Magarò  
Ordine Arch. di Roma n.16183

**IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE**

geom. Fabio Quondam

**VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO :**

ing. Nicolò Canepa

PROTOCOLLO

DATA

**STUDIO D'INCIDENZA**

Attestazione dei

Motivi Imperativi di Rilevante Interesse Pubblico (IROPI)

CODICE PROGETTO			NOME FILE	REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	DPT005_D_1601_T00_IA02_AMB_RE03_A.DWG		
DPT005	D	1601	CODICE ELAB. T00 IA02 AMB RE03	A	-
C					
B					
A	EMISSIONE A SEGUITO DI RICHIESTA MITE N. 23984 DEL 8/03/2021		APR 2021		
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO APPROVATO

ATTO DI ATTESTAZIONE DEI MOTIVI IMPERATIVI DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO PER  
L'INTERVENTO TO5 - S.S. 21 del "Colle della Maddalena"  
VARIANTE DI DEMONTE, AISONE E VINADIO  
LOTTO 1° - VARIANTE DI DEMONTE  
S.S. 21 DAL KM 16,1 AL KM 18,3

La presente nota è stata redatta da ANAS S.p.A. quale atto ufficiale di attestazione della sussistenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico per la realizzazione dell'intervento TO05-S.S.21 del "Colle della Maddalena" - Variante di Demonte-Lotto 1°, in conformità a quanto richiesto dal Ministero della Transizione Ecologica in ordine alla necessità di trasmettere il "formulario" previsto dalla Direttiva 92/43/CEE (c.d. Direttiva habitat), al fine di acquisire il parere preventivo della Commissione europea relativamente ai Siti di Interesse Comunitario ed alle Zone di Protezione Speciale interessate dal progetto, nonché alle misure di compensazione proposte. La richiesta di parere preventivo della Commissione europea, in applicazione dell'art. 6 par.4.2 parte 2 della Direttiva 92/43/CEE, prevede quanto segue:

- *Se l'esito negativo della Valutazione di Incidenza coinvolge habitat e specie prioritarie e sussistono altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, supportati da dichiarazioni ufficiali opportunamente documentate, l'autorità competente può avviare l'iter di adozione delle Misure di Compensazione, compilare il Format e inviarlo al Ministero dell'Ambiente per la verifica e il successivo inoltro per **richiesta di parere alla CE**, la quale non si esprime preliminarmente, ma solo a seguito di procedure certe e definite svolte dallo Stato membro.*

Nei casi di applicazione dell'art.6.4 della Direttiva 92/43/CEE è necessario predisporre dunque, all'interno della documentazione prevista, anche i seguenti atti:

- ***atti ufficiali di attestazione degli IROPI (Motivi Imperativi di rilevante interesse pubblico)** e/o dichiarazioni ufficiali opportunamente documentate che attestino la conformità delle motivazioni adottate ai sensi dell'art. 5, commi 9 e 10 del DPR 357/97 e ss. mm. ii. e dell'art. 6 (4) della direttiva Habitat.*

Si richiama a questo fine, quale principale atto di natura giuridica, tecnica ed amministrativa che dimostra il rilevante interesse pubblico dell'intervento in questione, la Delibera n.65/2017 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica di Approvazione dello Schema di contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas S.p.a. ed il successivo aggiornamento approvato con Delibera CIPE n.36 del 24.07.2019 (G.U. n. 20 del 25.01.2020) reso esecutivo con Decreto Interministeriale MIT - MEF n.399 del 17.09.2020.

Gli investimenti per le infrastrutture sono definiti dal **Piano pluriennale degli investimenti** e sono realizzati sulla base dei finanziamenti attribuiti dallo Stato e da strumenti di finanziamento di origine comunitaria, attraverso molteplici strumenti di programmazione, tra cui il **Contratto di Programma** tra Anas ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Contratto di Programma è lo strumento che assegna risorse pubbliche ad ANAS per la realizzazione degli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari e di rilevante interesse pubblico così come definiti e programmati nell'ambito del Piano Pluriennale degli investimenti in ragione di un serie di indicatori che, al fine di correlare gli investimenti alla effettiva domanda di mobilità del Paese, permettano di

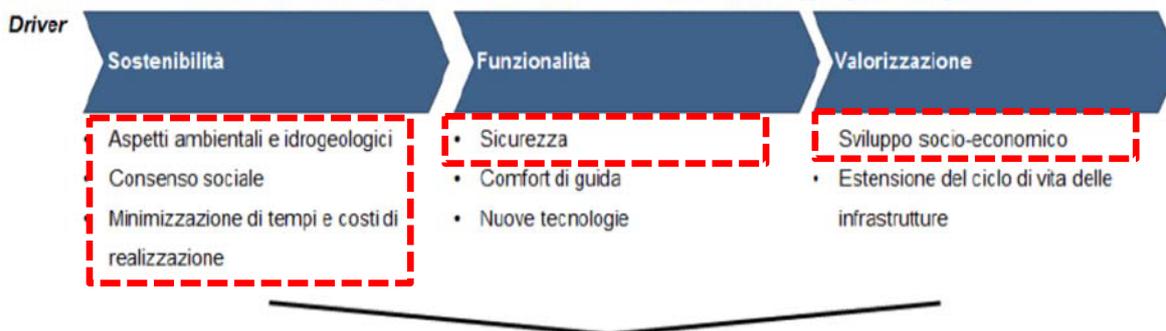
massimizzare la resa delle risorse economiche assegnate, attraverso l'elaborazione di un nuovo approccio progettuale teso alla riduzione di costi e tempi nel perseguimento dei seguenti obiettivi:

- *Sostenibilità*: ridurre il consumo delle risorse naturali e del frazionamento del territorio, migliore inserimento ambientale ed integrazione paesaggistica, compatibilità con l'assetto idrogeologico, maggior consenso sociale, minori tempi e costi di realizzazione;
- *Funzionalità*: miglioramento della capacità di trasporto, innalzamento degli standard tecnici di sicurezza, maggior comfort di guida, nuove tecnologie;
- *Valorizzazione*: consolidamento del rapporto tra strada e territorio, sviluppo socio-economico, estensione del ciclo di vita delle infrastrutture.

Il Piano Investimenti collegato al Contratto di Programma 2016-2020 è anche il risultato di una attenta attività di **project review** adottata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'ANAS che scaturisce da una visione rinnovata di valorizzazione della rete infrastrutturale, orientata all'innalzamento degli standard di sicurezza, funzionalità e comfort, al contenimento dei tempi di esecuzione ed al minore consumo di risorse ambientali ed economiche.

#### Piano 2016-2020: project review

Anas ha elaborato un nuovo approccio progettuale teso alla riduzione di costi e tempi nel raggiungimento degli obiettivi



- La strategia di Project Review scaturisce da una visione rinnovata di sviluppo e valorizzazione della rete infrastrutturale, orientata all'innalzamento degli standard di sicurezza, funzionalità e comfort ed al contenimento dei tempi di esecuzione e del consumo di risorse ambientali ed economiche

#### Figura 1 – Strategia di Project review

Nell'ambito delle attività di elaborazione del Piano Pluriennale 2016-2020 è stato realizzato un processo di *priority settings* che considera:

- per gli interventi riguardanti adeguamento e messa in sicurezza, completamenti di itinerari e nuove opere, la necessità di inserimento di nuove esigenze infrastrutturali oltre che di verifica delle priorità identificate in passato sulla base dell'analisi costi – benefici;
- per quanto riguarda la manutenzione straordinaria, le esigenze di messa in sicurezza e ripristino e l'attuazione di progetti organici su itinerari strategici.

Con riferimento agli interventi di adeguamento e messa in sicurezza, completamenti di itinerari e nuove opere, al fine di identificare le opere da inserire nel Piano Pluriennale collegato al Contratto di Programma 2016-2020, è stata valutata la rilevanza di ogni singolo progetto sulla base di una serie di indicatori quali-quantitativi che tengono conto dei seguenti aspetti:

- **Indice di redditività trasportistica:** risultato dell'analisi costi – benefici di ogni singolo intervento, considerando come benefici quelli derivanti dal risparmio dei tempi di percorrenza e dalla riduzione dell'incidentalità e come costi quelli connessi alla realizzazione dell'intervento;
- **Completamento itinerario:** indicatore che evidenzia se il progetto è il completamento funzionale di un'infrastruttura od una direttrice strategica;
- **Collegamento intermodale:** indicatore che evidenzia se l'intervento favorisce un collegamento intermodale, con particolare attenzione al collegamento a porti ed aeroporti.

**Piano 2016-2020: indicatori per priority settings nuove opere**



Figura 2 – Priority settings

La metodologia per il calcolo dell'indicatore di redditività si basa principalmente sulle seguenti attività:

**Piano 2016-2020: indice di redditività trasportistica**



Figura 3 – Indice di redditività trasportistica

Il Piano Investimenti collegato al Contratto di Programma 2016-2020 è il risultato, dunque, di una attenta attività di project review adottata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'ANAS che scaturisce da una visione rinnovata di valorizzazione della rete infrastrutturale, orientata all'innalzamento degli standard di sicurezza, funzionalità e comfort, al contenimento dei tempi di esecuzione ed al minore consumo di risorse ambientali ed economiche. L'attività di individuazione ed analisi degli indicatori sopra menzionati applicati alla rete infrastrutturale ha generato le priorità di intervento inserite negli strumenti di assegnazione delle risorse pubbliche per gli investimenti nei singoli interventi come il Contratto di Programma MIT-ANAS 2016-2020 (vedi Allegato 1 e Allegato 2 – Scheda informativa MIT intervento TO05- S.S. 21 del "Colle della Maddalena" – Variante di Demonte, Aisone e Vinadio – Lotto 1° - VARIANTE DI DEMONTE – dal km 16,1 al km 18,3).

Per l'individuazione della soluzione progettuale dell'intervento relativo alla variante alla SS21 "del Colle della Maddalena", ed, in particolare, del Lotto funzionale n. 1 'Variante di Demonte', a partire dal 2002, sono state studiate diverse soluzioni di tracciato, via via condivise con gli enti territoriali, con l'obiettivo principale di deviare, attraverso la realizzazione di un bypass al centro urbano, l'importante volume di traffico di veicoli pesanti fuori dall'area urbana e dal relativo centro storico.

I principali **driver** dell'attività di project review che hanno condotto all'inserimento dell'intervento in oggetto nel Piano degli investimenti e dunque nell'Accordo di Programma 2016-2020 hanno riguardato la sostenibilità in termini di "consenso sociale", la funzionalità in termini di "sicurezza" e la valorizzazione in termini di "sviluppo socio-economico".

La SS21 'della Maddalena' costituisce infatti un'importante direttrice di collegamento transalpino, pertanto, oltre ad essere interessata dal traffico locale della Valle Stura, è caratterizzata da un notevole traffico di tipo commerciale e turistico con un'elevata presenza di veicoli pesanti.

In allegato 3 si richiama una nota della Regione Piemonte che proprio in virtù, ed a dimostrazione, dell'interesse pubblico territoriale e l'urgenza della realizzazione dell'intervento a causa delle criticità esistenti sull'asse stradale della SS21 nel territorio del Comune di Demonte, chiede alla Presidenza del Consiglio dei Ministri lo sblocco della procedura approvativa del Progetto Definitivo.

La realizzazione della variante determinerà un'azione di "decongestione viaria" sul percorso esistente in attraversamento al centro di Demonte, per cui l'itinerario dell'attuale SS21 risulterà significativamente valorizzato nelle sue qualità funzionali, con un conseguente utilizzo dell'arteria urbana per finalità più coerenti con la sua natura, che ne incentiveranno e promuoveranno anche la valenza storico-panoramica ed un deciso miglioramento in termini di incidentalità permettendo di traguardare "sicurezza", "consenso sociale" e "sviluppo socio-economico".

Il Responsabile  
Coordinamento Progettazione  
Ing. Antonio SCALAMANDRÈ

Signed by Antonio Scalamandrè

on 12/04/2021 19:30:36 CEST

Allegati:

- Allegato 1 – Scheda informativa intervento TO08 Accordo di Programma MIT-ANAS 2016-2020
- Allegato 2 – Scheda informativa intervento TO08 Accordo di Programma MIT-ANAS 2016-2020 aggiornamento 2019
- Allegato 3 – Richiesta sblocco intervento TO08 variante di Demonte Presidente Regione Piemonte



***ALLEGATO 1 – SCHEDA SINTETICA DELL'INTERVENTO TO05-SS21 VARIANTE DI DEMONTE –  
CONTRATTO DI PROGRAMMA MIT-ANAS 2016-2020***



## Quadro sintetico dell'intervento

Aggiornato al:

INFORMAZIONI GENERALI

S.S. 21 del "Colle della Maddalena"	Provvedimento di classificazione (1) D.P.C.M. 21 SETTEMBRE 2001		
Oggetto dell'intervento ( indicare le chilometriche iniziali e finali dell'intervento) VARIANTE DI DEMONTE, AISONE E VINADIO LOTTO 1° - VARIANTE DI DEMONTE. S.S. 21 DAL KM 16,1 AL KM 18,3.			
Tipologia di intervento (2): Nuova opera			
Estensione 2,1 km			
Corridoio / Itinerario TEN NO		Cod. Progetto TO5	
Cod. CUP : F31B16000510001		Cod. SIL TOCNO28008	
RUP o Resp. di Rif. ing. Nicolò Canepa		Appaltabilità prevista nell'anno 2018	
Recapiti del RUP o Resp. 011.5739272		Tipo di procedura (3) P.O.	
Anno riferimento elenco prezzi 2011			

1

DESCRIZIONE SINTETICA (4)

Il progetto preliminare della variante complessiva agli abitati di Demonte, Aisone, Vinadio è stato approvato in CdA il 27/5/2008 con l'indicazione di procedere al progetto definitivo per il solo Lotto 1 variante di Demonte. L'intervento approvato si sviluppa verso monte con n. 2 gallerie (lunghezza di 1.265 e di 1.805 metri) e n. 1 viadotto sul Rio Cant (lunghezza 28 metri) nonché n. 2 rotatorie di innesto sull'attuale S.S. 21.

In seguito a nuove indicazioni degli Enti locali, è stato chiesto ad ANAS di verificare ulteriori ipotesi di tracciato tali da limitare l'impegno economico delle opere. Il nuovo studio di fattibilità è stato presentato agli Enti il 25 febbraio 2011. Tale soluzione ha una lunghezza complessiva di 2,1 km con 795 metri su due viadotti e 556 metri in galleria.

La nuova soluzione porterebbe ad un importo complessivo di circa 50.7 M€.

ITER PROGETTUALE

Livello Progettuale (5)	Progetto definitivo (in fase di avvio)			
Progettazione (6)	mista			
Costi di progettazione (7)	350.000,00 €			
Qualità della Progettazione (8)				
Avanzamento / Previsioni delle fasi Progettuali (MM/AA)	SF	PP	PD	PE
			6/2017	11/2017
Previsione dell'apertura della Conferenza di Servizi (MM/AA)	Previsione di approvazione della Delibera CIPE/ CdA ANAS (MM/AA)		Previsione della pubblicazione (MM/AA)	
11/2016	11/2017		12/2017	
Tipologia di appalto prevista	Appalto su progetto esecutivo			
Previsione validazione del progetto	11/2017			

FINANZIAMENTI PROGRAMMAZIONE

Quadro Programmatico di Riferimento (10)	L'intervento, inserito nel Piano Quinquennale 2007-2011, tra gli ulteriori interventi del CP 2009, non era finanziato. È attualmente inserito nello schema di piano pluriennale degli investimenti 2015-2019 con appaltabilità 2016.
Fonti di finanziamento (11)	
Eventuale richiesta di variazione rispetto alla pianificazione vigente (12)	

FIRMA  
Responsabile Progettazione e Realizzazione Lavori



## Quadro sintetico dell'intervento

Aggiornato al:

PARERI	PARERI (13)	In fase di ottenimento	Ottenuto senza prescrizioni	Ottenuto con prescrizioni
	ARCHEOLOGICO			
	AMBIENTALE			
	PAESAGGISTICO			
	ALTRO			

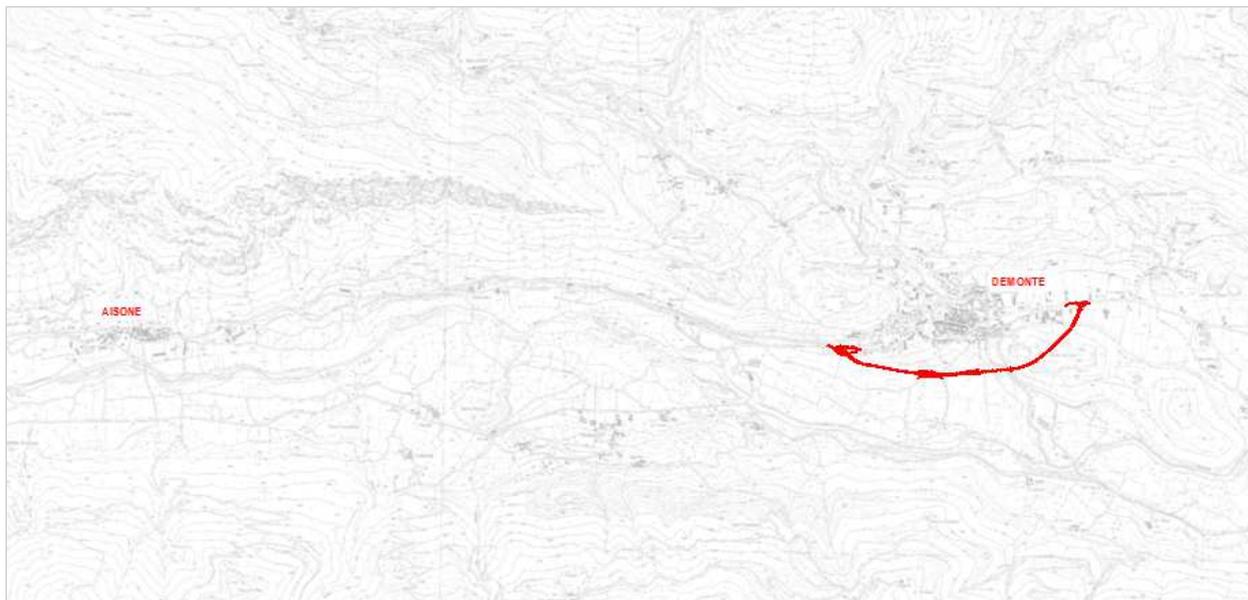
WEB	URL Anas dell'intervento/Itinerario (14)
	Previsione di pubblicizzazione sul sito ANAS 4/16

### Coordinate Geografiche degli estremi del tracciato

	Punto Iniziale	Punto Finale
LAT.	44°18'47.62"N	44°19'0.16"N
LONG.	7°17'12.64"E	7°18'34.54"E
ALTIT.	777 m	748 m

## Planimetrie esplicative (15)

COROGRAFIA



3

PLANIMETRIA GENERALE





## Scheda di Cantierabilità del Progetto

### a - Grado di autonomia funzionale del progetto (a = a1)

a1

#### a1 - Esistenza di propedeuticità da rispettare

La realizzazione è subordinata al compimento di altri progetti	
La realizzazione NON è subordinata al compimento di altri progetti	X

### b - Grado di maturità progettuale

b1

#### b1 - adeguatezza del livello di definizione progettuale

progetto esecutivo approvato	
progetto esecutivo in corso di realizzazione/approvazione	
progetto definitivo approvato	
solo progetto preliminare approvato	X

b2

#### b2 - inquadramento in strumenti urbanistico-programmatori approvati (E' possibile barrare più risposte se l'intervento ricade in più atti di programmazione)

intervento coerente con la pianificazione settoriale e generale regionale	x
intervento previsto da strumenti di pianificazione settoriale del beneficiario	
intervento previsto da strumenti di pianificazione operativa del beneficiario	

b3

#### b3 - Grado di approfondimento della compatibilità ambientale (E' possibile barrare più risposte se l'intervento ricade in più atti di programmazione)

intervento coerente con la pianificazione settoriale ambientale regionale	x
espletamento della procedura di VAS/VALINC dello strumento di pianificazione- programmazione, nel quale è inquadrato, già effettuato o non necessario; nel caso di progetti per la mobilità urbana, il criterio prende atto positivamente del loro inserimento in Piani Urbani per la Mobilità (PUM) verificati sotto il profilo della sostenibilità.	
espletamento della procedura di VIA del progetto o VIA non necessario	

b4

#### b4 - Grado di condivisione tra i soggetti interessati

Intervento supportato dalla firma di specifici Protocolli di Intesa tra i soggetti attuatori e finanziatori	
Intervento NON supportato dalla firma di specifici Protocolli di Intesa tra i soggetti attuatori e finanziatori	x



### b5 - Accettabilità sociale attesa

b5

alta: la realizzazione dell'intervento è stata sollecitata dalle componenti sociali e comunque è considerata socialmente utile	x
media: intervento non particolarmente interessante per le componenti sociali	
bassa: intervento propenso ad incontrare un'opposizione sociale	

NOTE

Riportare una breve descrizione a supporto delle scelte, anche multiple, effettuate per le voci b2 e b3

L'intervento è stato più volte segnalato dal Comune di Demonte. Ad oggi non si riscontrano particolari criticità per quanto riguarda le procedure ambientali.

### c - Rilevanza finanziaria in relazione ai tempi di spesa

#### c1 - Rilevanza finanziaria

c1

alto = importo > 50 mln EUR	x
medio-alto = importo compreso tra 25 e 50 mln EUR	
media = importo compreso tra 10 e 25 mln EUR	
medio-basso = importo compreso tra 5 e 10 mln EUR	
basso = importo < 5 mln EUR	

#### c2 - Distanza temporale dal termine di eleggibilità della spesa

c2

alto = Conclusione entro Dicembre 2016	x
medio = Conclusione entro Giugno 2017	
bassa = Conclusione entro Dicembre 2017	

### Indicatori di redditività

VALUTAZIONI DPCM 3.8.12

Il progetto evidenzia una forte capacità di diversione del traffico di media percorrenza dall'attuale SS21, soprattutto per quanto riguarda i mezzi pesanti, migliorando il livello di servizio e di sicurezza della circolazione. Si evidenzia un rapporto Benefici/Costi pari a 0,38, avendo considerato trenta anni di vita utile dell'infrastruttura ed avendo valorizzato solo i risparmi di tempo di percorrenza e la riduzione di incidentalità



**FATTORI DECISIONALI**

Fattori di valutazione	Ante-Intervento (16)	Post-Intervento
Flussi veicolari (17)	N.D. Variante Nella tratta sottesa SS21 VTMG: Veicoli leggeri 3.650 Veicoli pesanti 350 Escluso traffico urbano	Tratta di progetto VTMG: Veicoli leggeri 2.190 Veicoli pesanti 245
Incidentalità / Punti neri (18)	Nessun incidente rilevato nella tratta sottesa	Non valutabile
Tempi di percorrenza [h] (19)	2 minuti 55 secondi	1 minuto 25 secondi
Impatto acustico (20): n° soggetti esposti		
Impatto acustico (20): ricettori sensibili		

**IMPATTI [km/km tot.]**

Fattori di valutazione (21)	Ante - Intervento (16)	Post-Intervento
Restrizioni Archeologiche L1/Ltot		
Restrizioni Paesaggistiche L2/Ltot		
Restrizioni Idrogeologiche L3/Ltot		
Restrizioni Geologiche L4/Ltot		
Passaggi per centri abitati L5/Ltot		
Nessuna restrizione (Ltot.-L1-L2-L3-L4-L5)		

**SICUREZZA**

Fattori di valutazione	Ante - Intervento (16)	Post-Intervento
Raggio Minimo di curvatura		165 m
Pendenza Massima		5,437 %
% di opere d'arte esistenti con adeguamento sismico		
% di opere d'arte esistenti con miglioramento sismico		
% di barriere di ritenuta stradale adeguate alla Normativa di riferimento		100 %
% di impianti di illuminazione adeguati alla Normativa di riferimento		100%
% di impianti di segnaletica adeguati alla Normativa di riferimento		100%

**LIVELLO DI SERVIZIO (22)**

	Ante-Intervento	Post-Intervento
<b>A</b>		
<b>B</b>		100% su tratta progetto
<b>C</b>		
<b>D</b>		
<b>E</b>		

**NOTE SULLA SCELTA DEL TRACCIATO (23)**



## Note

- 1 Specificare il Provvedimento Legislativo di classificazione dell'infrastruttura stradale.
- 2 Tipologia di intervento:
  - N.O. Nuova Opera
  - C.O. Completamento Opera/Itinerario
  - M.S. Manutenzione Straordinaria
- 3 Tipo di Procedura:
  - L.O. Legge Obiettivo
  - P.O. Procedura Ordinaria
- 4 Mostrare gli elementi salienti dell'intervento, evidenziandone l'intermodalità, la localizzazione, la funzionalità e gli aspetti trasportistici.
- 5 Specificare lo stato progettuale (SF, PP, PD, PE).
- 6 Specificare se la Progettazione è interna, mista o esterna.
- 7 Indicarne il Costo, anche in caso di progettazione interna.
- 8 Illustrare eventuali aspetti caratteristici della fase progettuale, dando evidenza delle particolarità del progetto.
- 9 Compilare uno dei due moduli (L.O. o P.O.) in base al tipo di procedura in essere.
- 10 Indicare lo storico della Programmazione e il Quadro Programmatico attuale nel quale è inserito l'intervento.
- 11 Illustrare eventuali altre fonti di finanziamento, diverse da quelle previste nel Contratto di Programma, allegando eventuali delibere CIPE, Regionali, etc. (.pdf)
- 12 Indicare, ove presente la variazione di programmazione, le motivazioni che hanno reso necessario tale cambio di pianificazione, specificando tempi e importi della nuova pianificazione.
- 13 Fornire, appena disponibili, copia pdf dei Pareri ottenuti
- 14 Indicare la pagina del sito in cui sono riportate le notizie sull'intervento.
- 15 Allegare il file formato pdf e copia cartacea della Planimetria generale e della Corografia
- 16 Caratteristiche quantitative riferite allo stato attuale delle infrastrutture presenti in loco.
- 17 Flussi veicolari: Transiti giornalieri, Volumi di traffico, Veicoli effettivi, Chilometri percorsi o Veicoli Teorici Medi Giornalieri, per il tratto stradale di riferimento.
- 18 Indicare dati di incidentalità e la riduzione attesa in percentuale.
- 19 Esprimere il tempo necessario per raggiungere gli estremi del tracciato ante e post intervento.
- 20 Indicare il N° di individui esposti e di ricettori sensibili interessati dall'inquinamento acustico ad opera in esercizio.
- 21 Indicare i km di Infrastrutture ricadenti nell'area con restrizione, riferiti alla lunghezza totale dell'infrastruttura.
- 22 Espresso in % su tratta di intervento. Modulo facoltativo per il 1° anno di compilazione.
- 23 Descrizione sintetica delle diverse alternative di tracciato considerate e dei criteri di scelta tra le stesse.



VOCI	SOTTO VOCI	IMPORTO (euro)
Importo per lavori (A)	Lavori a misura	
	Lavori a corpo	38.309.000,00
	Lavori in economia	
<b>TOTALE LAVORI</b>		<b>38.309.000,00</b>
	Oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	2.020.000,00
	Attuazione protocollo di legalità, non soggetto a ribasso	
<b>TOTALE LAVORI E ONERI SICUREZZA</b>		<b>40.329.000,00</b>
Somme a disposizione della stazione appaltante	Interferenze	150.000,00
	Rilievi, accertamenti e indagini	780.000,00
	Allacciamento ai pubblici servizi	100.000,00
	Fornitura di barriere tipo ANAS e apparecchiature impiantistiche (corpi illuminanti)	
	Accantonamenti imprevidi e lavori in economia (max 8%)	2.287.807,19
	Acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi	150.000,00
	Accantonamento ex articolo 133, commi 3 e 4, del codice	
	Spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice	
	Spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi	
	Spese tecniche relative alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità	
	Art. 93 comma 7 bis del Codice, accantonamento max 2% dei lavori (già incentivo di cui all'art. 92 comma 5 del Codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente)	374.270,23
	Spese per attività tecnico- amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e di validazione	
	Eventuali spese per commissioni giudicatrici	40.329,00
	Per i commissari art. 240	100.000,00
	Per copertura assicurativa	80.000,00



VOCI	SOTTO VOCI	IMPORTO (euro)
	Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche	60.000,00
	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto	524.277,00
	Collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	60.574,16
Oneri tipici rispettivamente del concessionario o del contraente generale	Importo dedotto da una percentuale determinata sulla base delle tariffe professionali per le prestazioni di progettazione e direzione lavori del contraente generale o del concessionario	
	Importo per oneri diretti e indiretti, nonché per utili del contraente generale o concessionario, non inferiore al 6% e non superiore all'8%; le percentuali sono aumentate dello 0.6% in caso di garanzia globale ex articolo 176, comma 18, del codice (articolo 16, c. 4, lett. g) dell'allegato XXI al Codice)	
Oneri di legge su spese tecniche		8.036,13
Contributo Autorità di vigilanza sui Lavori Pubblici		
Spese per domanda di pronuncia di compatibilità ambientale		22.372,96
Opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera (B)		
Importi per le opere di mitigazione e compensazione ambientale (B)		
Importi per il monitoraggio ambientale		
Oneri per compensazioni e recepimento prescrizioni		
<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>		<b>4.737.666,67</b>
Oneri di Investimento	11,20%	<b>5.047.466,67</b>
<b>TOTALE</b>		<b>50.114.133,34</b>
IVA, eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	22% (Lavori+S.A.D.)	<b>9.296.009,63</b>
<b>TOTALE IVA INCLUSA</b>		
Aliquota forfetaria, ragguagliata all'importo complessivo dell'intervento di cui alla delibera CIPE n. 58/2011 entro i limiti percentuali ex articolo 16, c. 4, lett. g) dell'allegato XXI al Codice		



***ALLEGATO 2 – SCHEDA SINTETICA DELL'INTERVENTO TO05-SS21 VARIANTE DI DEMONTE –  
CONTRATTO DI PROGRAMMA MIT-ANAS 2016-2020\_AGGIORNAMENTO 2019***

**SCHEDA INTERVENTO****T05**

<b>Strada</b>	SS.N.21 DELLA MADDALENA	<b>Aggiornamento 18/3/19</b>
---------------	-------------------------	------------------------------

**Oggetto dell'intervento**

Variante di Demonte e Vinadio (Aisone) Lotto 1° - variante di Demonte
---

<b>Tipologia di Intervento</b>	Completamenti di itinerari	<b>Codice CUP</b>	F31B16000510001
--------------------------------	----------------------------	-------------------	-----------------

<b>Estensione (Km)</b>	2,7	<b>Corridoio / Itinerario TEN</b>	-
------------------------	-----	-----------------------------------	---

<b>RUP / Resp. di Rif.</b>	Ing. NICOLO' CANEPA	<b>Appaltabilità di Piano</b>	2018
----------------------------	---------------------	-------------------------------	------

**Descrizione sintetica**

<p>L'intervento si sviluppa dal km 16,2 al km 18,7 in variante dell'attuale SS n.21 a sud dell'abitato di Demonte in provincia di Cuneo. Il progetto preliminare della variante complessiva agli abitati di Demonte, Aisone, Vinadio è stato approvato dal C.d.A dell'ANAS il 27/5/2008 con l'indicazione di procedere alla progettazione definitiva dell'intervento per il solo Lotto 1 - Variante di Demonte. La nuova soluzione, richiesta dagli Enti locali, prevede una variante di Demonte con innesto sull'attuale strada statale attraverso due rotonde, con una lunghezza complessiva di 2,72 km, il viadotto sul rio Cant di 135 m, il viadotto Perdioni di circa 324 m ed una galleria di 647 m.</p>
---

<b>Tipo di Procedura</b>	Procedura Ordinaria	<b>Delibera CIPE</b>	-
--------------------------	---------------------	----------------------	---

**Conclusioni fasi progettuali**

	<b>Progetto di Fattib. Tecn. Econ.</b>	<b>Progetto Definitivo</b>	<b>Progetto Esecutivo</b>
	-	lug-19	feb-20

<b>Tipologia di appalto prevista</b>	Appalto su Progetto Esecutivo	<b>Previsione pubblicazione appalto</b>	2020
--------------------------------------	-------------------------------	---	------

<b>Quadro programmatico di riferimento</b>	CdP 2016-2020
--	---------------

<b>Fonti di Finanziamento</b>	CdP 2014 (350.000,00) Fondo Unico Anas da Legge di stabilità 2016 (49.764.133,34) Fondo Infrastrutture 2017 (5.829.963,53)
-------------------------------	--

<b>Importo complessivo Investimento (€)</b>	55.944.096,87
---	---------------

**Stato avanzamento progetto**

Iter autorizzativo in corso su Progetto Definitivo

**Crono Intervento**

TO5																																					
ATTIVITA'	2018												2019												2020												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Progettazione definitiva	X	X	X	X	X	X	X	X					X	X				X																			
Parere CSLPP				X	X	X																															
Acquisizione Pareri (CdS - Via)				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X																			
Verifica						X	X	X								X	X																				
Approvazione PD																				X																	
Progettazione esecutiva																				X	X	X	X	X													
Verifica di Ottemperanza																																	X	X	X		
Verifica																																	X	X	X		
Approvazione PE																																	X				
Gara Appalto																																					
Lavori																																					

**Scostamento Tempi**

Necessario incremento tempi per completamento iter autorizzativo in corso (VIA, CdS e ottemperanza) - Richiesti approfondimenti da parte MIBAC

**Scostamento Costi**

Incremento dovuto agli approfondimenti del progetto definitivo rispetto al progetto preliminare.

**QUADRO ECONOMICO**

<b>VOCI</b>	<b>SOTTO VOCI</b>	<b>Importo (euro)</b>
Importo per lavori	lavori a misura	
	lavori a corpo	40.999.838,99
	lavori in economia	
<b>TOTALE LAVORI soggetti a ribasso d'asta</b>		<b>40.999.838,99</b>
	oneri della sicurezza non soggetti a ribasso d'asta	2.459.990,34
	-	0,00
<b>TOTALE ONERI DELLA SICUREZZA</b>		<b>2.459.990,34</b>
<b>TOTALE LAVORI E ONERI DELLA SICUREZZA (a.1+a.2)</b>		<b>43.459.829,33</b>
<b>SOMME A DISPOSIZIONE</b>		
	Interferenze	632.000,00
	Rilievi, accertamenti ed indagini	50.000,00
	Allacciamento a pubblici servizi	100.000,00
	Accantonamento imprevidi e lavori in economia (max 8%)	2.607.589,76
	Acquisizione aree ed immobili e pertinenti indennizzi	1.230.000,00
	Compensazione prezzi di cui al c.1, art. 106, D.Lgs. 50/2016 (Accantonamento articolo 133, commi 3 e 4 del previgente D.Lgs. 163/2006)	0,00
	Copertura assicurativa di cui all'art. 24 c. 4 D.Lgs. 50/2016 (articoli 90 comma 5 e 92 comma 7 bis del previgente D.Lgs. 163/2006)	130.379,49
	Spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coord. della sicurezza in fase di progett.ne , alle CdS	voce ricompresa negli "oneri di investimento"
	Spese tecniche relative alla D.L. e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità	voce ricompresa negli "oneri di investimento"
	Incentivo di cui all'art. 113, commi 2, 3 e 4 del D.Lgs. 50/2016 s.m.i.	0,00
	Spese per attività tecnico-amministrative connesse alla progettazione, di supporto al Responsabile del Procedimento e di verifica e validazione	voce ricompresa negli "oneri di investimento"
	Eventuali spese per commissioni giudicatrici di cui all'art. 77 comma 10 D.Lgs. 50/2016	43.459,83
	Eventuali spese per esperto nominato dalla Camera Arbitrale per Accordo bonario di cui all'art. 205 comma 5 e art. 209 comma 16 D.Lgs. 50/2016 (art. 240, c. 10 del previgente D.Lgs.163/06)	43.459,83
	Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche (ANAC)	80.000,00
	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto	434.598,29
	Spese tecniche per attività di collaudo	65.276,66
	Oneri di legge su spese tecniche 4%	6.087,85
	Opere di mitigazione e compensazione ambientale	0,00
	Monitoraggio ambientale: ante, in corso e post operam	658.581,30
	Verifica preventiva interesse archeologico e Assistenza archeologica agli scavi ai sensi art. 25 comma 12 D.Lgs. 50/2016 s.m.i.	150.000,00
	Spese per domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ( solo nel caso in cui questa voce ricorra, lo 0,05% )	31.884,03
	Barriere di sicurezza tipo ANAS e corpi illuminanti	286.293,25
	Bonifica da ordigni bellici l. 177/2012	300.000,00
	Attuazione protocollo di legalità	0,00
	Monitoraggio geomorfologico	0,00
	-	0,00
	-	0,00
	Contributo Autorità Vigilanza	0,00
	-	0,00
<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>		<b>6.849.610,29</b>
<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>		<b>50.309.439,62</b>
<b>Oneri di Investimento</b>	11,2%	5.634.657,24
<b>TOTALE</b>		<b>55.944.096,86</b>
		-



***ALLEGATO 3 – RICHIESTA SBLOCCO INTERVENTO TO05 DI REGIONE PIEMONTE***



Torino,

c.a. Presidenza del Consiglio dei Ministri

Ministro dell'Ambiente e della  
Tutela del territorio e del mare

Ministero per i beni e le attività culturali  
e per il turismo

A.N.A.S. SpA  
Direzione Generale

e, p.c. Prefettura di Cuneo

Provincia di Cuneo

Comune di Demonte

**OGGETTO: Interventi urgenti per la realizzazione della Variante di Demonte**

Pregiatissimi,

il centro del Comune di Demonte da anni è soggetto ad un transito di oltre 600 TIR al giorno che si recano, lungo lo stretto tracciato stradale della SS 21, allo stabilimento di imbottigliamento delle acque "Sant'Anna".

L'insostenibile traffico di mezzi pesanti crea una situazione non più sopportabile per gli abitanti di Demonte per i rischi di sicurezza e soprattutto di salute derivante dall'inquinamento di polveri sottili.

Al fine di superare questa insostenibile situazione sono stati presentati da A.N.A.S. differenti progetti redatti con la volontà di contemperare la non più rinviabile tutela della salute pubblica alla tutela dei resti del Forte della Consolata.

Per procedere alla esecuzione della citata opera l'A.N.A.S. ha avviato il 30 Maggio 2018 l'iter di richiesta di Valutazione degli Impatti Ambientali (VIA) al Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare relativamente al progetto definitivo dell'opera da realizzare secondo il tracciato dell' "Alternativa 5", ai sensi dell'articolo 25, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Su tale richiesta di VIA il MATTM ha espresso parere positivo con la CT-VIA n. 3063 del 5 Luglio 2019, mentre la Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio del MIBACT, ha espresso parere contrario.

Essendovi pareri contrastanti l'iter di autorizzazione è passato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri la cui deliberazione in merito avviene, ai sensi di legge, entro 30 giorni.

Nonostante l'11 dicembre 2019 si sia tenuto un incontro presso la Presidenza del Consiglio e sebbene la stessa avrebbe dovuto esprimere un parere entro 30 giorni ad oggi non è stato fatto nessun passo avanti **né sono pervenuti alla Presidenza del Consiglio dei ministri i pareri formali dei ministeri interessati, senza i quali l'intera opera risulta bloccata.**

Essendo state prodotte da A.N.A.S. cinque diverse progettazioni con la volontà di garantire la tutela dei resti del Forte della Consolata appare evidente, anche rispetto al quadro economico previsto per l'opera e gli anni trascorsi senza che nulla accadesse, che un eventuale diniego pregiudicherebbe la realizzazione della variante.

La stessa Presidenza del Consiglio dei ministri, durante il citato incontro del 11 dicembre, prendendo atto delle posizioni espresse dai rappresentanti delle istituzioni territoriali, ha rilevato "l'esigenza di intervenire sulla situazione esistente, in quanto non appare sostenibile la situazione di disagio e di pregiudizio degli abitanti del Comune di Demonte, sia sotto l'aspetto della sicurezza che della salute".

I cittadini di Demonte non possono più attendere che la loro salute sia messa quotidianamente a rischio dalla lentezza della burocrazia. Per questo motivo siamo certi che la Presidenza del Consiglio vorrà dare una risposta tempestiva e un'esigenza improcrastinabile.

Nel ringraziarvi anticipatamente, rimanendo a vostra disposizione, cogliamo l'occasione per porgere i nostri più cordiali saluti.

L'Assessore  
Marco Gabusi



Il Presidente  
Alberto Cirio

