

## Quadro sintetico dell'intervento

Aggiornato al:

### INFORMAZIONI GENERALI

<b>AUTOSTRADA SA-RC</b>	<b>Provvedimento di classificazione (1)</b> Decreto Legislativo 29.10.1999 n. 461 - G.U. n.288 del 09.12.1999
<b>Oggetto dell'intervento ( indicare le chilometriche iniziali e finali dell'intervento)</b> Il progetto in questione è relativo alla realizzazione del nuovo svincolo di Laureana di Borrello al km 378+113 dell'Autostrada A3 e dell'annessa asta di collegamento alla pedemontana di Gioia Tauro. L'opera è riconducibile al complesso degli interventi di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada SA-RC di cui al 1° Programma delle Infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001).	
<b>Tipologia di intervento (2) C.O.</b>	
<b>Estensione</b> 2 km circa (svincolo + 1.6 km asta di collegamento)	
<b>Corridoio / Itinerario TEN</b>	<b>Cod. Progetto UC22</b>
<b>Cod. CUP: F91B01000460001</b>	<b>Cod. SIL</b>
<b>Appaltabilità prevista nell'anno 2020</b>	
<b>Recapiti del RUP o Resp. m.aramini@stradeanas.it</b>	<b>Tipo di procedura (3) L.O.</b>
<b>Anno riferimento elenco prezzi</b> 2014 in aggiornamento al 2015	

### DESCRIZIONE SINTETICA (4)

Lo svincolo di Laureana di Borrello realizza una nuova connessione della viabilità ordinaria con l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria. In particolare, l'infrastruttura servirà a collegare l'Autostrada con la Pedemontana di Gioia Tauro, in parte già realizzata a cura dell'Amministrazione Provinciale di Reggio Calabria. Lo svincolo autostradale è del tipo "a trombetta" con cappio in carreggiata sud e scavalco autostradale realizzato con un cavalcavia a campata unica. Completano l'opera in progetto vari interventi di sistemazione della viabilità locale interferita, ivi compresi alcuni sottovia scatolari, una serie di significative sistemazioni idrauliche con deviazione e ricostruzione di alcuni canali irrigui presenti nell'area ed il superamento dell'importante interferenza con un gasdotto.

Si precisa che l'intervento insiste sul tratto autostradale compreso fra Mileto e Rosarno (dal km 369+800 al km 383+000) in corso di ammodernamento dopo il riappalto delle opere causato dalla mancata conclusione dei precedenti lavori di ampliamento per il fallimento dell'impresa aggiudicataria. Nell'ambito di questi lavori sono già state realizzate alcune opere funzionali al nuovo svincolo: cavalcavia, ampliamento del corpo autostradale per le corsie di scambio ed altre opere minori, affinché la futura costruzione dello svincolo non impegnasse nuovamente l'autostrada.

### ITER PROGETTUALE

<b>Livello Progettuale (5)</b>	PD (in fase di revisione post istruttoria MIT e CSLLPP)			
<b>Progettazione (6)</b>	INTERNA			
<b>Costi di progettazione (7)</b>				
<b>Qualità della Progettazione (8)</b>	Progettazione condizionata soprattutto da terreni di sedime di scadenti caratteristiche, dalla mancata realizzazione del recapito finale dell’asta d svincolo e dall’interferenza con il gasdotto.			
<b>Avanzamento / Previsioni delle fasi Progettuali (MM/AA)</b>	<b>SF</b>	<b>PP</b>	<b>PD</b>	<b>PE</b>
		Approvato MAR 2010	12/19	10/20
<b>Previsione dell'apertura della Conferenza di Servizi (MM/AA)</b>	<b>Previsione di approvazione della Delibera CIPE/ CdA ANAS (MM/AA)</b>		<b>Previsione della pubblicazione (MM/AA)</b>	
NOV 2011 (già svolta)	Appr. CIPE 06/2020		Bando 11/20	
<b>Tipologia di appalto prevista</b>	APPALTO LAVORI SU PE – PROCEDURA RISTRETTA			
<b>Previsione validazione del progetto</b>	10/20			

## Quadro sintetico dell'intervento

**Aggiornato al:**

FINANZIAMENTI PROGRAMMAZIONE	<b>Quadro Programmatico di Riferimento (10)</b>	Delibera CIPE 121/2001; P. pluriennale 2015-2019 finanziamenti per € 38 MLN CdP 2015.
	<b>Fonti di finanziamento (11)</b>	la copertura economica è assicurata dall'articolo 3 comma 2 lettera C della Legge 11 novembre 2014, n. 164 (conversione decreto Sblocca Italia)
	<b>Eventuale richiesta di variazione rispetto alla pianificazione vigente (12)</b>	

2

PARERI	<b>PARERI (13)</b>	<b>In fase di ottenimento</b>	<b>Ottenuto senza prescrizioni</b>	<b>Ottenuto con prescrizioni</b>
	<b>ARCHEOLOGICO</b>			X
	<b>AMBIENTALE</b>			X
	<b>PAESAGGISTICO</b>			X
	<b>ALTRO</b>			CSLLPP MIT *

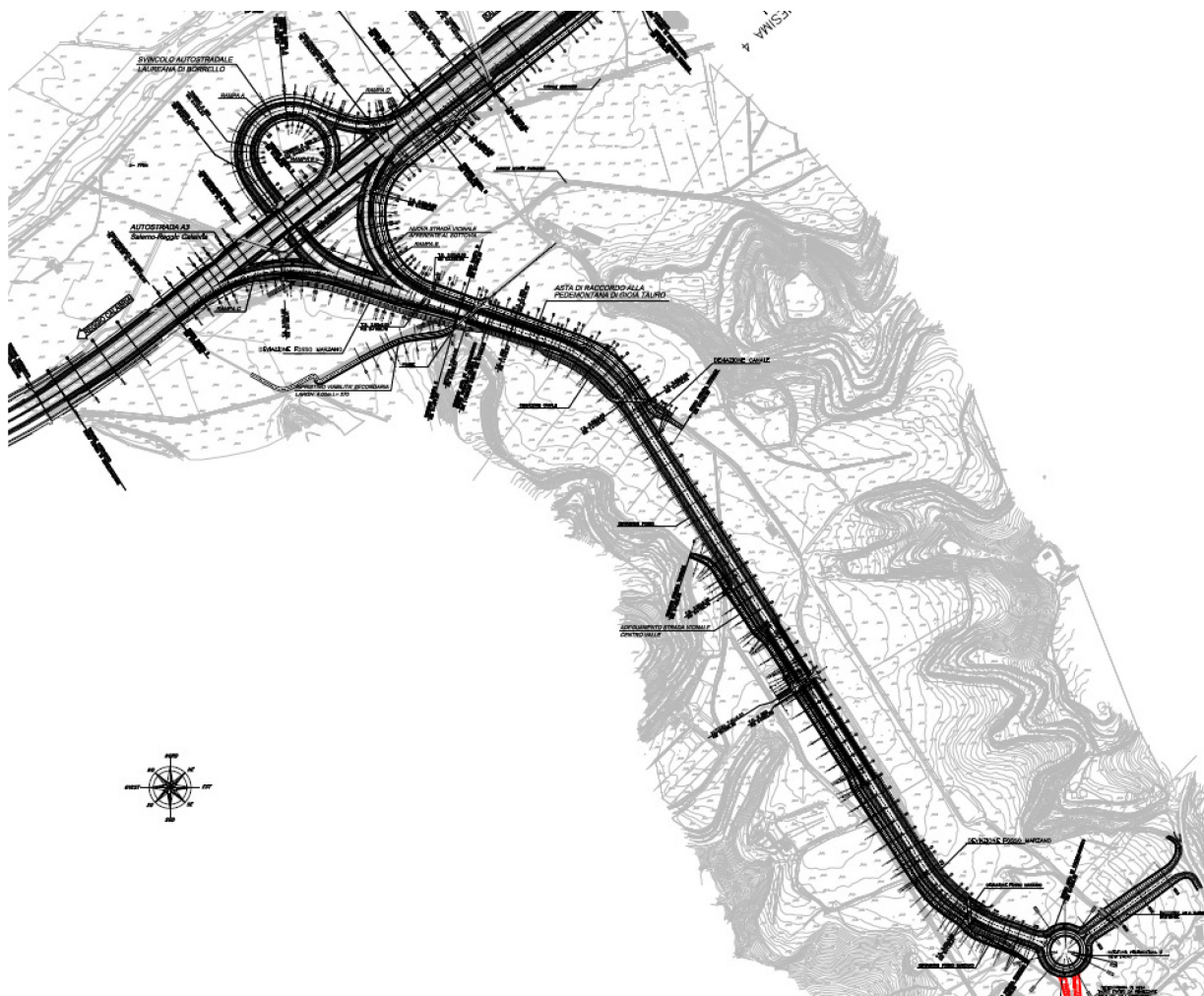
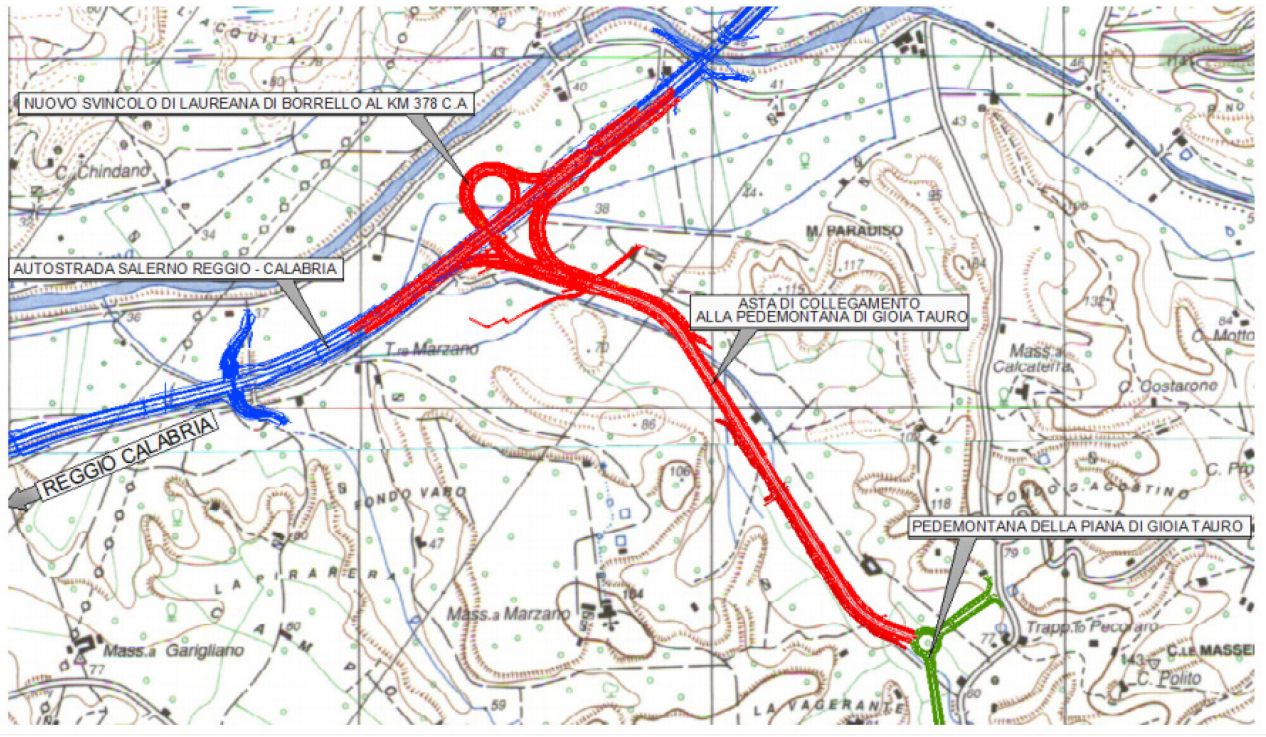
\* Pareri tutti ottenuti e trasmessi. Progetto in revisione a valle dell'istruttoria del MIT e del CSLLPP

WEB	<b>URL Anas dell'intervento/Itinerario (14)</b>
	<b>Previsione di pubblicizzazione sul sito ANAS</b>

### Coordinate Geografiche degli estremi del tracciato

	<b>Punto Iniziale</b>	<b>Punto Finale</b>
<b>LAT.</b>	38°30'14.80"N	38°29'41.46"N
<b>LONG.</b>	16° 2'8.22"E	16° 3'7.49"E
<b>ALTIT.</b>	40m	73m

FIRMA  
Responsabile Progettazione e Realizzazione Lavori



## Scheda di Cantierabilità del Progetto

### **a - Grado di autonomia funzionale del progetto (a = 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 - adeguatezza del livello di definizione progettuale**

progetto esecutivo approvato	
progetto esecutivo in corso di realizzazione/approvazione	
progetto definitivo <del>approvato</del> <i>in fase di revisione post istruttoria CSLPP e MIT</i>	X
solo progetto preliminare approvato	

#### **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 - 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	
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>del progetto o VIA</del> non necessario	X

#### **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 in argomento è collaterale ad una delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera CIPE del 21.12.2001 n. 121. L'iter autorizzativo seguito è quello della "Legge Obiettivo" (L. 443/01). Per quanto attiene la compatibilità ambientale si rappresenta che il progetto preliminare è stato presentato al Ministero dell'Ambiente per l'espletamento della Verifica dell'Assoggettività alla Procedura di VIA Nazionale. In esito a tale procedimento il Ministero con Dispositivo prot. DVA-2010-23772 del 07/10/2010, pur fornendo prescrizioni per le future fasi progettuali e realizzative, si è pronunciato per l'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

5

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

### c1 - Rilevanza finanziaria

c1

alto = importo > 50 mln EUR	
medio-alto = importo compreso tra 25 e 50 mln EUR	X
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	
medio = Conclusione entro Giugno 2017	
bassa = Conclusione entro Dicembre 2017	

## Indicatori di redditività

VALUTAZIONI DPCM 3.8.12

Il progetto evidenzia la capacità a servire il traffico atteso, in quanto i miglioramenti geometrici del nuovo svincolo, comprensivi dell'asse di collegamento alla Pedemontana di Gioia Tauro, consentono Livelli di Servizio della circolazione in linea con i limiti richiesti dalle norme, garantendo la sicurezza e la fluidità della circolazione.

FIRMA

Responsabile Progettazione e Realizzazione Lavori



**FATTORI  
DECISIONALI**

Fattori di valutazione	Ante-Intervento (16)	Post-Intervento
Flussi veicolari (17)	N.D.	Svincolo di progetto – Veicoli complessivi in approccio alle rampe VTMG: Veicoli leggeri 3.813 Veicoli pesanti 134
Incidentalità / Punti neri (18)	N.D.	N.D.
Tempi di percorrenza [h] (19)	N.D.	N.D.
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	0	66 m rampa E; 250 m asta
Pendenza Massima	0	7% rampa C; 2.5% asta
% di opere d'arte esistenti con adeguamento sismico	0	0
% di opere d'arte esistenti con miglioramento sismico	0	0
% di barriere di ritenuta stradale adeguate alla Normativa di riferimento	0	100%
% di impianti di illuminazione adeguati alla Normativa di riferimento	0	100%
% di impianti di segnaletica adeguati alla Normativa di riferimento	0	100%

**LIVELLO DI  
SERVIZIO (22)**

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

Il progetto preliminare l'ANAS aveva valutato 3 alternative di tracciato (A-B-C) per l'asta di raccordo alla Pedemontana, ferma restando la posizione dello svincolo.

- La soluzione "A", che riduce al massimo il consumo di territorio e si sviluppa per gran parte in aderenza al canale ed alla strada sterrata che si dispiegano al centro della valle.
- La soluzione "B", che salvaguarda l'attuale viabilità podereale e si colloca al piede della collina, sul lato sinistro della valle (direzione Fiume Mesima).
- La soluzione "C" che si sviluppa nella parte più prossima allo Svincolo autostradale, in una fascia pedecollinare, al margine dell'agrumeto, sul lato destro della valle (direzione Fiume Mesina) per poi collegarsi alla rotatoria attraverso uno sviluppo al centro della valle stessa.

Sempre nel Progetto Preliminare, era stata scelta la soluzione denominata A, in base alle seguenti considerazioni:

- Motivazioni tecniche: il tracciato dell'alternativa A si presenta più favorevole dal punto di vista stradale, essendo caratterizzato da raggi planimetrici di maggiori dimensioni e da minore tortuosità. Anche le opere necessarie per la riconnessione della viabilità interferita appaiono di minore numerosità ed impegno rispetto alle altre soluzioni. essere anche quella di minore costo fra le tre.
- Motivazioni ambientali: la soluzione A e quella che permette di incidere il meno possibile sul tessuto agrario, evitando la frammentazione delle coltivazioni, ponendo l'infrastruttura in corrispondenza di zone già alterate ed impegnate da viabilità o ai margini delle coltivazioni degli agrumeti.
- Motivazioni economiche: In forza del ridotto numero di opere e del minore "consumo" di terreni sede di colture pregiate ad alto valore economico, la soluzione A risulta essere anche quella di minore costo fra le tre.

Per quanto attiene alle verifiche sulla sicurezza stradale di cui al D.lgs. 35/2011, si rappresenta che, l'intervento non ricade nell'ambito di applicazione del Decreto, in quanto l'art 12 dello stesso esclude dall'obbligo di redazione della VISS (Valutazione di Impatto sulla Sicurezza Stradale) i progetti di Legge Obiettivo il cui progetto preliminare sia stato approvato anteriormente all'entrata in vigore del Decreto stesso. Nel caso dello svincolo di Laureana l'approvazione del progetto preliminare data il 25/03/2010, mentre il DLgs 35/2011 è entrato in vigore nell'aprile 2011.



## 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 corpo e a misura	23.690.000,00
	Lavori in economia	
<b>TOTALE LAVORI</b>		<b>23.690.000,00</b>
	Oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	1.539.850,00
	Attuazione protocollo di legalità, non soggetto a ribasso	
<b>TOTALE LAVORI E ONERI SICUREZZA</b>		<b>25.229.850,00</b>
Somme a disposizione della stazione appaltante	Interferenze	2.257.800,00
	Rilievi, accertamenti e indagini	100.000,00
	Allacciamento ai pubblici servizi	80.000,00
	Fornitura di barriere tipo ANAS	
	Accantonamenti imprevisi e lavori in economia (max 8%)	1.511.863,79
	Acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi	3.806.643,90
	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)	268.000,00
	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	
	Per i commissari art. 240	25.229,85
	Per copertura assicurativa	100.000,00



VOCI	SOTTO VOCI	IMPORTO (euro)
	Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche	50.000,00
	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto	307.970,00
	Collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	37.895,23
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		2.525,00
Spese per domanda di pronuncia di compatibilità ambientale		
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		
<b>TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE</b>		<b>8.547.927,78</b>
Oneri di Investimento	11,2%	<b>3.783.111,11</b>
<b>TOTALE</b>		<b>37.560.888,89</b>
IVA, eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	22% (Lavori+S.A.D.)	<b>6.202.079,42</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		

FIRMA  
Responsabile Progettazione e Realizzazione Lavori

(A) L'importo dei lavori è determinato nel calcolo estimativo applicando alle quantità caratteristiche degli stessi. Il computo metrico estimativo viene redatto applicando alle quantità della lavorazioni i prezzi unitari riportati nell'elaborato elenco dei prezzi unitari, dedotti dai vigenti prezzi della stazione appaltante nel rispetto di quanto disposto dall'articolo 133, comma 8, del codice, o, in mancanza della corrispondente voce nei prezzi, dai listini ufficiali vigenti nell'area interessata. L'importo dei lavori a misura, a corpo e in economia deve essere suddiviso in importo per l'esecuzione della lavorazioni ed importo per l'attuazione dei piani di sicurezza.

Nel caso di appalti di cui all'articolo 53, comma 2, lettere b) e c), del codice, o di concessione, nella parte del quadro economico relativa ai lavori va indicato l'importo delle spese di progettazione valutate conformemente al disposto di cui all'articolo 262, comma 2.

Quando il progetto definitivo è posto a base di gara ai sensi dell'articolo 53, comma 2, lettera b), del codice, le quantità totali delle singole lavorazioni sono ricavate da computi di quantità parziali, con indicazione puntuale dei corrispondenti elaborati grafici. Per eventuali voci mancanti il relativo prezzo viene determinato mediante analisi DPR 207/2010 art. 32 c.2

Per spese generali comprese nel prezzo dei lavori e perciò a carico dell'esecutore, si intendono:

- a) le spese di contratto ed accessorie e l'imposta di registro;
- b) gli oneri finanziari generali e particolari, ivi comprese la cauzione definitiva o la garanzia globale di esecuzione, ove prevista e le polizze assicurative;
- c) la quota delle spese di organizzazione e gestione tecnico-amministrativa di sede dell'esecutore;
- d) la gestione amministrativa del personale di cantiere e la direzione tecnica di cantiere;
- e) le spese per l'impianto, la manutenzione, l'illuminazione e il ripiegamento finale dei cantieri, ivi inclusi i costi per la utilizzazione di aree diverse da quelle poste a disposizione dal committente; sono escluse le spese relative alla sicurezza nei cantieri stessi non assoggettate a ribasso;
- f) le spese per trasporto di qualsiasi materiale o mezzo d'opera;
- g) le spese per attrezzi e opere provvisoriale per quanto altro occorre alla esecuzione piena e perfetta dei lavori;
- h) le spese per rilievi, tracciati, verifiche, esplorazioni, capisaldi e simili che possono occorrere, anche su motivata richiesta del direttore dei lavori o del responsabile del procedimento o dell'organo di collaudo, dal giorno in cui comincia la consegna fino all'emissione del certificato di collaudo provvisorio o all'emissione del certificato di regolare esecuzione;
- i) le spese per le vie d'accesso al cantiere, l'installazione e l'esercizio delle attrezzature e dei mezzi d'opera di cantiere;
- l) le spese per idonei locali e per la necessaria attrezzatura da mettere a disposizione per l'ufficio di direzione lavori;
- m) le spese per passaggio, per occupazioni temporanee e per risarcimento di danni per abbattimento di piante, per depositi od estrazioni di materiali;
- n) le spese per la custodia e la buona conservazione delle opere fino all'emissione del certificato di collaudo provvisorio o all'emissioni del certificato di regolare esecuzione;
- o) le spese di adeguamento del cantiere in osservanza del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, di cui è indicata la quota di incidenza sul totale delle spese generali, ai fini degli adempimenti previsti dall'articolo 86, comma 3-bis, del codice;
- p) gli oneri generali e particolari previsti dal capitolato speciale di appalto.

(B) L'importo complessivo per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera e le opere di mitigazione e compensazione ambientale non può superare il 2% dell'intero costo dell'opera.