

REGIONE SICILIANA



ASSESSORATO REGIONALE  
DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE



Istituto Regionale per lo  
Sviluppo delle Attività Produttive

**PROGETTO DELLE STRADE INTERNE  
DELL' AGGLOMERATO INDUSTRIALE DI  
MODICA-POZZALLO IN AREA DI  
COMPETENZA CONSORTILE**  
(COD. RG006)



Istituto Regionale per lo  
Sviluppo delle Attività Produttive

Elaborato approvato in sede di verifica preliminare ex art. 26  
del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. con verbale del **05 OTT. 2017**

I VERIFICATORI:  
Ing. P. Minacapilli  
Arch. L. Traversa  
Geom. G. Distefano

IL PROGETTISTA:  
Geom. G. Cicero

VISTO:  
IL R.U.P.  
Geom. B. Salonia

**PROGETTO ESECUTIVO**

Scala dei disegni:	Oggetto dell'elaborato:  <p style="text-align: center;"><b>RELAZIONE TECNICA</b></p>	IL DIRETTORE DEI LAVORI (Geom. Giuseppe Cicero)  
Data:		AGGIORNAMENTO PREZZI IN DATA  <b>15 GEN. 2015</b>
Revisioni:  <b>26 LUG. 2017</b>		Il Responsabile Unico del Procedimento (Ing. Maurizio Catania)  
Tavola / Allegato n°:  <b>N. 1</b>		

*ASSESSORATO REGIONALE ALL'INDUSTRIA  
CONSORZIO AREA SVILUPPO INDUSTRIALE  
- RAGUSA -*

*OGGETTO: Progetto delle strade interne dello  
agglomerato industriale di Modica - Pozzallo in  
area di competenza consortile.*

*PROGETTO ESECUTIVO*

*Tavola N. 1*

*Relazione Tecnica*

*IL TECNICO*



*Scale:*

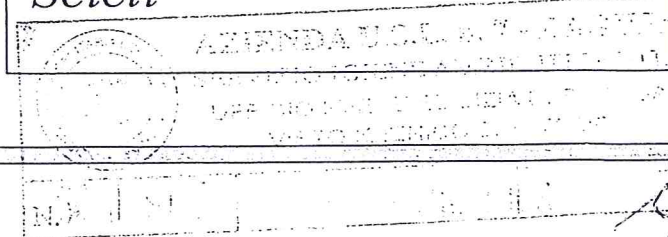
*Scicli*

CONSORZIO A.S.I. - RAGUSA

Visto si approva in linea tecnica ai sensi dell'art. 7 bis  
della Legge 109/1994 nel testo coordinato con la L.R.  
7/2002 e successive, richiamando la relazione di pari

Parere n. 099 del 03 agosto 2009

del RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
di (Dr. Ing. Francesco POIDOMANA)



## RELAZIONE GENERALE DESCRITTIVA

### 1 - PREMESSA

L'intervento in oggetto ha come scopo la realizzazione di tre strade interne all'agglomerato industriale di Modica - Pozzallo così denominate:

- A) ramo A della lunghezza di ml 678,70
- B) ramo D della lunghezza di ml 1'320,00
- C) viabilità interna della lunghezza di ml 3'318,80

### 2 - DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEGLI INTERVENTI

#### *RAMO A*

Gli interventi riguardanti tale ramo sono:

- 1) irruvidimento del manto stradale per uno spessore medio di cm 2;
- 2) rifacimento della sovrastruttura stradale nella parte riguardante il binder per uno spessore di cm 3 e manto di usura per cm 3;
- 3) adeguamento alle nuove norme delle barriere di protezione nel tratto di strada che attraversa il torrente, previa smontaggio della barriera esistente e montaggio di barriera del tipo H3;
- 4) rifacimento della segnaletica orizzontale.

#### *RAMO D*

Gli interventi riguardanti tale ramo sono:

- 1) irruvidimento del manto stradale per uno spessore medio di cm 2;
- 2) rifacimento della sovrastruttura stradale nella parte riguardante il binder per uno spessore di cm 5 e manto di usura per cm 3;
- 3) rifacimento della segnaletica orizzontale;
- 4) pavimentazione delle banchine con mattonelle di asfalto aventi spessore di cm 3;
- 5) rifacimento in alcuni tratti del dentello in pietra calcarea della stessa tipologia di quello esistente.

## VIABILITA' INTERNA

Gli interventi riguardanti tale ramo sono:

- 1) irruvidimento del manto stradale per uno spessore medio di cm 2;
- 2) rifacimento della sovrastruttura stradale nella parte riguardante il binder per uno spessore di cm 5 e manto di usura per cm 3;
- 3) rifacimento della segnaletica orizzontale
- 4) pavimentazione delle banchine sia lungo il tratto stradale che lungo le aiuole spartitraffico con mattonelle di asfalto aventi spessore di cm 3;
- 5) rifacimento in alcuni tratti delle banchine sia del dentello in pietra calcarea della stessa tipologia di quello esistente e sia del ciglietto esterno in cemento vibrocompreso di delimitazione della banchina o di contenimento della terra lungo le aiuole spartitraffico;
- 6) pulitura delle aiuole infestate di erbacce;
- 7) adeguamento alle nuove norme delle barriere di protezione nel tratto di strada che attraversa il torrente, previa smontaggio della barriera esistente e montaggio di barriera del tipo H3.

### 3 - RELAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

#### PREMESSA

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 10 Agosto 1988 è stata recepita la direttiva Cee 85/337 sulla "*Valutazione di Impatto Ambientale*"; successivamente con decreto del Presidente dei Ministri del 27 Dicembre 1988 sono state emanate le "Norme Tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 08/07/1986 n. 349, ai sensi dell'art. 3 del D. P. C. M. 04/08/1988 n. 377.

L'analisi elaborata, di cui si espongono le risultanze qui di seguito, è stata svolta tenendo conto degli indirizzi delle maggiori scuole internazionali.

Il presente lavoro rappresenta lo studio di impatto ambientale (S.I.A.), strumento tecnico della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) nel presente studio è stato preso in esame il territorio interessato dai lavori inerenti la realizzazione di della

manutenzione straordinaria delle strade interne all'agglomerato industriale di Modica-Pozzallo.

E' stato analizzato preliminarmente il territorio e successivamente sono stati individuati quei fattori che meglio parametrizzano gli impatti previsti. Dalla analisi di questi ultimi sono stati formulati gli orientamenti per la realizzazione dell'opera proposta.

#### *CENNI SULLA METODOLOGIA DELLA V.I.A.*

La metodologia usata per eseguire la valutazione di impatto ambientale del progetto in oggetto persegue due principali obiettivi:

1. elaborare soluzioni che consentano di escludere danni evitabili;
2. elaborare soluzioni che consentano di ridurre o compensare danni inevitabili.

Le indagini condotte sul territorio nel quale è prevista la realizzazione del tracciato sono state finalizzate alle definizioni di un quadro rappresentativo dello stato attuale e delle potenziali interazioni negative tra l'opera e l'ambiente.

*Lo studio teso ad effettuare l'analisi dell'ambiente è stato suddiviso nelle seguenti fasi:*

- analisi della situazione ambientale;
- ricerca degli indicatori ambientali;
- individuazione degli impatti;
- interventi compensativi dell'opera.

Per lo sviluppo delle analisi dello stato ambientale attuale sono stati presi in esame i seguenti aspetti:

- i caratteri chimico-fisici;
- la geologia;
- il paesaggio;
- gli aspetti socio economici.

La prima fase dello studio svolge un'analisi multidisciplinare, dello stato attuale dell'ambiente interessato dall'intervento.

La seconda fase effettua la ricerca e la selezione degli indicatori ambientali emergenti dal confronto tra l'ambiente e l'opera in oggetto. Gli indicatori ambientali sono quegli elementi, costituenti un habitat, che appaiono particolarmente sensibili ad un disturbo e quindi a modificazioni ambientali. Questi sono quindi un efficace mezzo per la stima di entità non direttamente misurabili, o almeno non misurabili nel loro complesso. Gli indicatori ambientali selezionati, in relazione all'opera in progetto, sono:

1. i caratteri chimico-fisici;
2. la geologia;
3. il paesaggio;
4. le condizioni socio-economiche.

Lo studio effettuato sull'ambiente e sui relativi indicatori ambientali, messi a confronto con i generatori di impatto, conduce alla determinazione della soluzione progettuale meno dannosa, in termini di impatto sull'ambiente e permette altresì di individuare le aree maggiormente soggette.

Questa ultima analisi rappresenta la terza fase dello studio. L'ultima fase dello studio prevede la definizione delle misure atte a ridurre o compensare gli impatti residui, ovvero quegli effetti negativi che il tipo di soluzione scelta potrebbe creare nell'ambiente circostante.

Non si approfondisce ulteriormente la problematica dell'impatto ambientale visto che si tratta di intervento su strade già disponibili e quindi lo stesso non altera il paesaggio esistente.

#### **4 - CARATTERISTICHE SISMICHE E ARCHEOLOGICHE DELL'AREA**

Con riferimento alle caratteristiche sismo-tettoniche dell'area, si osserva che essa è in atto inclusa nell'elenco delle località sismiche di seconda categoria (Decreto 23/09/1981, G.U.14/11/1981 n° 314).

L'area interessata dell'intervento non è soggetta a vincoli di carattere archeologico

#### **5 - ASSETTO E LAVORAZIONI PREVISTE**

Le lavorazioni previste in progetto riguardano:

- La scarificazione del manto stradale in conglomerato bituminoso per uno spessore di cm 2;
- Rifacimento con conglomerato bituminoso per strato di collegamento (binder) per uno spessore di cm 5;
- Rifacimento con conglomerato bituminoso per strato di usura per uno spessore di cm 3;
- Realizzazione di pavimentazione nei marciapiedi laterali alla sede stradale, con mattonelle d'asfalto pressate su idoneo massetto.
- Sostituzione delle barriere metalliche a doppia o tripla onda, esclusivamente nei tratti di oltrepasso di viabilità sottostante;
- Realizzazione di orlatura di pietrame calcareo, ove mancante, necessario al contenimento di materiale laterale alla sede stradale;
- Realizzazione di orlatura in conglomerato cementizio vibro compresso, ad integrazione di quello esistente nei tratti di strada ove mancante;
- Realizzazione di strisce orizzontali spartitraffico per sistemazione di bivi ed isole e strisce longitudinali lungo la sede stradale per una larghezza di cm 12;

## **6 - CATEGORIE DI LAVORO**

- SOVRASTRUTTURA STRADALE;
- SEGNALETICA ORIZZONTALE;
- BARRIERA DI PROTEZIONE;
- MARCIAPIEDI.

## **7 - AREE D'INTERVENTO**

Per realizzare l'opera non sarà necessario procedere ad esproprio di nessuna area.

## **8 - COSTO DELL'OPERA E TEMPI DI ESECUZIONE**

Il costo complessivo per la realizzazione dell'intervento in oggetto ammonta ad € 1.933.000,00 comprensivo sia dei lavori che delle somme a disposizione della stazione appaltante. I tempi previsti per l'esecuzione delle opere sono di giorni 240 naturali e consecutivi dalla consegna dei lavori.

In tale somma sono compresi gli oneri di sicurezza non soggetti a ribasso d'asta indiretti e diretti

## **9 - INDICAZIONE SULLE DISCARICHE DI INERTI BITUMINOSI**

Nella redazione del progetto si è tenuto conto degli oneri sia per il trasporto che per l'ingresso del materiale di risulta della scarifica alla discarica autorizzata ubicata nel territorio del Comune di Ragusa ad una distanza di circa 32 Km dal sito dell'intervento.

## **10 - DICHIARAZIONI**

Per l'esecuzione dei lavori non si prevede l'apertura di nuove cave di prestito, ma il ricorso a cave aperte regolarmente autorizzate dalla Provincia regionale.

Ai sensi del comma i dell'art. 47 del D.P.R. 554/99 il sottoscritto progettista dichiara l'avvenuto rispetto delle prescrizioni normative, tecniche e legislative comunque applicabili al progetto.