

COMUNE DI ACI CASTELLO

CITTA' METROPOLITANA DI CATANIA

AREA V - SERVIZI TECNICI ALLE INFRASTRUTTURE



PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2023 – 2025

SCHEDE SINTETICHE DEGLI INTERVENTI

Il Capo Area V

Dott. Arch. Salvatore Passarello

Sommario

.....	1
INTERVENTO: RIQUALIFICAZIONE DI VIA RE MARTINO IN ACI CASTELLO	4
INTERVENTO: RIQUALIFICAZIONE DEL LUNGOMARE SCARDAMIANO	9
INTERVENTO: RIQUALIFICAZIONE DELLA EX S.S. 114 ACI CASTELLO – ACITREZZA CON REALIZZAZIONE DI COLLEGAMENTO CICLO-PEDONALE PROTETTO	16
INTERVENTO: PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL’AREA A VERDE COMPRESA FRA LA VIA RE MARTINO E VIA FORNACE CON ALLARGAMENTO DELLA SEDE STRADALE E REALIZZAZIONE DI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	27
INTERVENTO: RIFUNZIONALIZZAZIONE DELL’EDIFICIO SCOLASTICO DI VIA TRIPOLI NELLA FRAZIONE DI FICARAZZI - PROGETTO ACT - AUDITORIUM CENTRO TERRITORIALE -	29
INTERVENTO: RIFUNZIONALIZZAZIONE DELL’EDIFICIO CONFISCATO POSTO IN VIA PROVINCIALE N. 5/C NELLA FRAZIONE DI ACITREZZA PROGETTO CENTRO ANTI VIOLENZA E COMANDO DI P.L. 35	35
INTERVENTO: REALIZZAZIONE DI AREA SPORTIVA POLIVALENTE ALL’INTERNO DELLA SCUOLA MEDIA “R. RIMINI” DI ACITREZZA	40
PROGETTO DI FATTIBILITA’ TECNICA ED ECONOMICA PER LA REALIZZAZIONE DI UN ASILO NIDO NELL’AREA DI PERTINENZA DELL’ISTITUTO G. FALCONE IN ACI CASTELLO.....	45
INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DELL’AREA “SOTTO IL POZZO” IN ACI CASTELLO	50
INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DEL LUNGOMARE DEI CICLOPI SECONDO STRALCIO.....	53
INSERIMENTO DI UNA ROTATORIA IN AMBITO URBANO NELL’INTERSEZIONE FRA LA EX S.S. 114, VIA MOLLICA E VIA FIRENZE	55
REALIZZAZIONE DI UN’ARTERIA VERDE E VIA DI FUGA SULL’AREA DELL’EX TRACCIATO RFI RICADENTE NELLA FRAZIONE DI CANNIZZARO IN PROSSIMITA’ DELLA S.S. 114, DALLA VIA FIRENZE AL LIMITE TERRITORIALE DELLA CITTÀ DI CATANIA.....	61
PROGETTO DI COLLEGAMENTO DELLA VIA RIMINI ALLA VIA FIRENZE NELLA FRAZIONE DI CANNIZZARO	63
PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DEL LUNGOMARE DI CANNIZZARO.....	71
PROGETTO GIFLUID - ATTIVITÀ PROGETTUALI SVOLTE DAL COMUNE DI ACI CASTELLO (PP3) RELATIVE AL SOTTOPASSO DI VIA DELLA STAZIONE CON L’IMPIEGO DI SUPERFICI DRENANTI E RAIN-GARDEN.....	74
PROGETTO ESECUTIVO PER LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL COLOMBARIO “B” NEL CIMITERO COMUNALE DI ACI CASTELLO	77
PROGETTO ESECUTIVO PER LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL COLOMBARIO “D” NEL CIMITERO COMUNALE DI ACI CASTELLO	80
PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE ED EFFICIENTAMENTO ENERGETICO DELL’ISTITUTO FALCONE DI ACI CASTELLO	82
PROGETTO DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA STRADA COMUNALE DENOMINATA VIA L. VIGO NELLA FRAZIONE DI FICARAZZI – INFRASTRUTTURA DI PROTEZIONE CIVILE -	85

Premessa al documento

Le schede che seguono hanno il solo scopo di illustrare gli interventi inseriti nella programmazione triennale delle opere pubbliche rappresentandone i caratteri generali, la localizzazione, l'entità dell'investimento nonché le previsioni in merito alle fonti di finanziamento.

Il Responsabile della V Area

Arch. Salvatore Passarello

I redattori del Programma

Ing. Laura Enza Cassarà

Ing. Daniele Giovanni Piazzese

Dott. Geol. Filippo Musarra

INTERVENTO: RIQUALIFICAZIONE DI VIA RE MARTINO IN ACI CASTELLO

L'opera prevede la realizzazione di interventi di riqualificazione del tratto centrale di Via Re Martino, porzione ricadente nel centro storico della Frazione omonima del Comune di Aci Castello.

L'intera Via Re Martino rappresenta un'arteria di grande rilevanza per la frazione Aci Castello, nonché asse viario di principale valenza urbana, rappresentando, idealmente, il collegamento storico tra Catania e Acireale.

Attraversando l'intera frazione principale del Comune ne rappresenta l'asse, ai cui lati, si è sviluppata prima il Centro Storico e poi verso l'esterno l'intera frazione.

Il tratto di strada oggetto del progetto è compresa tra le vie Di Stefano e Via Dietro Le Mura, nonché il marciapiede di via Vittorio Veneto, porzione, che include i "Quattro Canti" e lo slargo antistante la Chiesa di San Mauro, siti che costituiscono, un vero "luogo" di aggregazione dove "vivere" lo spazio urbano.

Lo stato in cui versa oggi il tratto oggetto di progetto di Via Re Martino, come riportato nella documentazione fotografica, è definibile come "degrado funzionale". Tale definizione include anche differenti e concomitanti condizioni che coincidono col degrado dell'infrastruttura e dell'arredo urbano.



La strada è costituita da una carreggiata con larghezza variabile, compresa tra un minimo di circa 5 metri e un massimo di circa 9 m e due marciapiedi laterali, ove presenti, di sezione variabile. La carreggiata, in alcuni tratti, si presta ad accogliere le vetture in sosta, su un solo lato, limitando di fatto la corsia quasi al minimo previsto dal Codice della Strada al fine di permettere solo il transito ad un senso di marcia.

Nella strada sono presenti diverse attività commerciali e a volte i marciapiedi laterali e le porzioni residue di carreggiata diventano superfici improprie di sosta per gli acquirenti delle stesse attività, ciò ha svuotato progressivamente questo spazio urbano di ogni sua valenza "pubblica".

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il Progetto, che si inserisce in un contesto più ampio di "riqualificazione" dell'area, prevede la conversione di uno "spazio del moto veicolare" in "luogo di aggregazione" prevedendo a tal fine l'inserimento di sistemi per la realizzazione di zone a traffico limitato con video-sorveglianza.

L'ambito di intervento è delimitato dalle seguenti vie:

- Via Re Martino – tra le Vie Di Stefano e Cannizzaro si prevede la ripavimentazione dei soli marciapiedi, posti a sud e a nord della carreggiata;
- Via Re Martino – tra le Vie Cannizzaro e Dante si prevede sia la ripavimentazione dei marciapiedi che della carreggiata;
- Via Re Martino – tra le Vie Dante e Vittorio Veneto si prevede la ripavimentazione del marciapiede lato nord e della carreggiata; in questo tratto di strada, in considerazione delle limitate dimensioni dei marciapiedi lato sud, lo stesso verrà inglobato nella carreggiata, inoltre verrà ripavimentato lo slargo antistante e lungo il prospetto est della chiesa di San Mauro.
- Via Re Martino – tra le Vie Veneto e Dietro le Mura si prevede sia la ripavimentazione dei marciapiedi che della carreggiata, ad eccezione dello slargo all'incrocio della via Valastro.

- Via Vittorio Veneto si prevede la sola ripavimentazione di entrambi i marciapiedi.

I marciapiedi posti in prossimità degli ingressi agli edifici privati consentiranno un comodo accesso alle abitazioni ed impediranno le “interferenze” con lo spazio pubblico.

OBIETTIVI PROGRAMMATICI DELL'INTERVENTO

Gli obiettivi generali da perseguire possono essere così descritti:

Restituire alla fruizione pubblica gli spazi che, nel tempo, hanno perso ogni valenza urbana divenendo un'area di sosta;

Realizzare un “luogo” che possa collegare il centro di aggregazione, costituito dai “Quattro Canti” e dalla Chiesa di San Mauro, con il mare attraverso una comoda passeggiata percorrendo la Via Vittorio Veneto;

migliorare e potenziare la SICUREZZA dello spazio della mobilità nell'ambito del centro Storico;

mettere in sicurezza e riequilibrare la MULTIFUNZIONALITÀ della viabilità urbana; la strada deve avere anche altre funzioni: commerciale, di interazione sociale e di incontro e, nelle aree di maggiore tranquillità, ospitare degli arredi per renderla più attraente;

migliorare la QUALITÀ AMBIENTALE, riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico.

In riferimento agli spazi per la mobilità pedonale, dovranno essere rispettate le seguenti indicazioni:

- il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti non deve superare i 15 cm;
- la larghezza dei marciapiedi esistenti o da realizzare deve essere tale da consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote;
- gli attraversamenti pedonali devono essere evidenti anche nelle ore notturne o di scarsa visibilità;
- i percorsi destinati alle utenze deboli in corrispondenza delle intersezioni.

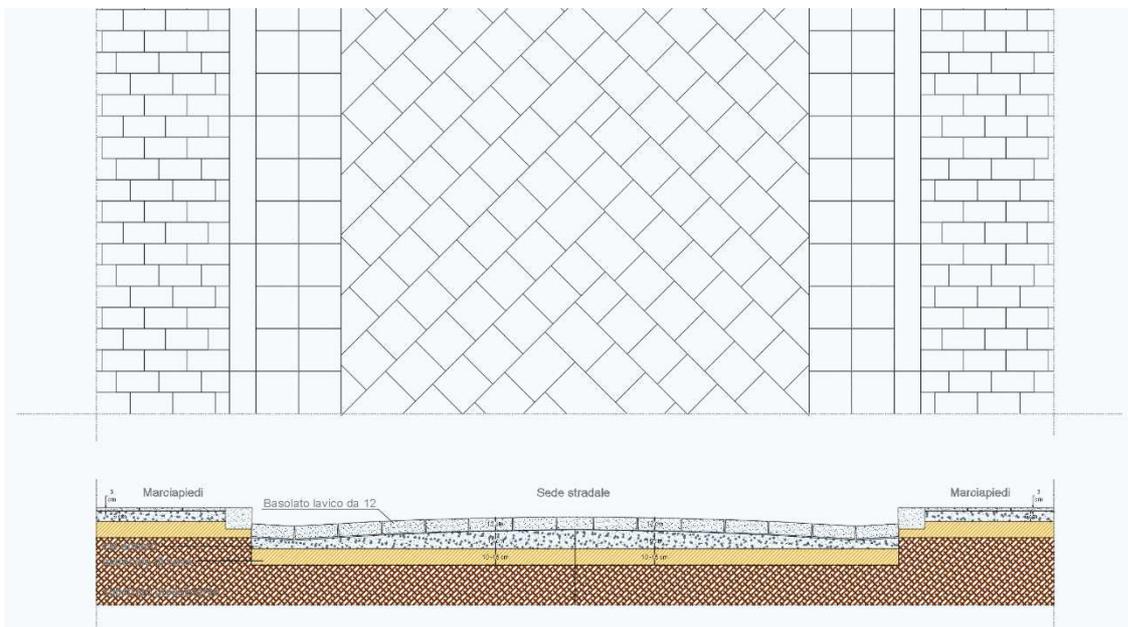
Il presente progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- Manutenzione dei marciapiedi con ridefinizione delle quote e ripavimentazione;
- Inserimento ed implementazione di rampe per l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- Realizzazione di attraversamenti pedonali sicuri;
- Realizzazione di percorsi per disabili;
- Riorganizzazione della sosta;
- Inserimento di sistemi di videosorveglianza e gestione delle Zone a Traffico Limitato.

SCELTE PROGETTUALI

Gli obiettivi fissati dall'Amministrazione, puntano alla futura fruizione dello spazio da parte della cittadinanza che consentirebbe la vera progressiva riqualificazione del centro storico, messa in atto attraverso la nuova pavimentazione dei marciapiedi e della carreggiata con materiali di pregio e compatibili con le tipologie in uso nel territorio. Una riscoperta della “passeggiata” permetterebbe la rivitalizzazione del luogo con nuove attività commerciali e nuovi spazi di aggregazione.

Il formato e la tipologia della pavimentazione prevista per la carreggiata sarà in “basole” in pietra lavica aventi dimensioni di 40 x 40 cm, spessore 12 cm e bocciardate a macchina, mentre quelle per i marciapiedi si prevede la pavimentazione lavica con spessore 3 cm. Saranno mantenute e/o ricollocate le basole dei marciapiedi preesistenti.



Le aree di sosta, saranno dislocate lungo tutto il tratto stradale, ove la larghezza del marciapiede e della carreggiata lo permetteranno, non rappresentando una interruzione dello spazio pedonale bensì l'ambito dedicato al cambio modale.

L'intervento, per la scelta tipologica e la rilevanza urbana, grazie alle finiture previste può operare una radicale trasformazione dello spazio anonimo in luogo di aggregazione ed eventi, invitando i cittadini a vivere lo spazio urbano come immediata “prossimità” dell'ambito privato, restituendo ad essi i luoghi che le auto ed il degrado hanno snaturato.

Per tali finalità si è prevista l'installazione di sistemi di videosorveglianza e di gestione delle Zone a Traffico Limitato anche differenziate.

DESCRIZIONE DEL TRACCIATO STRADALE

Il tracciato stradale previsto in progetto è compreso tra Via Cannizzaro e Via Dietro Le Mura come indicato nella Tavola 0 di progetto.

ANDAMENTO ALTIMETRICO DEGLI ASSI

Per quanto riguarda l'intervento sui tratti esistenti, il progetto tende a mantenere inalterato l'andamento altimetrico che risulta con una limitata pendenza e terrà conto di convogliare le acque meteoriche, sia verso le attuali caditoie, che quelle che verranno realizzate in caso di insufficienza della raccolta.

SEZIONE TIPO

La strada ha una piattaforma costituita da una unica corsia di marcia di larghezza non inferiore a m 3,50. È previsto il mantenimento dei marciapiedi laterali su entrambi i lati ove gli stessi avranno la larghezza minima per permettere il transito delle carrozzine per i diversamente abili anche prevedendo specifici percorsi in corrispondenza dei restringimenti della sezione stradale. Le sezioni tipo sono riportate negli elaborati grafici indicati come TAV. 1, TAV. 2 e TAV. 3.

PAVIMENTAZIONE STRADALE

Per la pavimentazione della viabilità in progetto è stato adottato un pacchetto di pavimentazione costituita da “Basole” di pietra lavica dello spessore di cm. 12 conformi alle norme UNI EN 1341/2003, di larghezza pari a 40 cm e lunghezza compresa fra 40 e 60 cm, bocciardate a macchina, per pavimentazioni in opera su idoneo sottopavimento armato e poste a dimora su letto di malta cementizia a secco dosata a Kg. 400 di cemento per metro cubo di sabbia previ necessari innaffiamenti per dare consistenza allo stesso con sigillatura a malta di tipo cementizio. Sono compresi la revisione estetica finale secondo le disposizioni impartite dalla D.L. e qualsiasi altro onere e magistero per eseguire il lavoro a perfetta regola d'arte.

In corrispondenza dei marciapiedi è stato previsto il medesimo materiale lavico che però avrà spessore di cm 3 posto su nuovo massetto di sottofondo.

PIANO DI SEGNALAMENTO E CARTELLONI DIGITALI PER GESTIONE ZTL

In ottemperanza alla Normativa di settore, sono state previste le segnaletiche orizzontali e verticali necessarie al fine di dotare compiutamente l'infrastruttura progettata di quanto previsto dal Nuovo Codice della Strada.

Sono stati altresì collocati idoneamente i dispositivi di videosorveglianza e gestione differenziata delle ZTL con cartelli digitali esplicativi ed informativi.

FASI DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Sono previste le seguenti fasi:

Scavi di sbancamento per rimozione dei marciapiedi e della struttura stradale preesistente;

Ripavimentazione della carreggiata con basolato lavico previa realizzazione del substrato di posa e massetto armato;

Ripavimentazione dei marciapiedi;

Installazione dei sistemi di videosorveglianza e gestione ZTL

QUADRO ECONOMICO DI SPESA

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 1.500.000

Richiesta contributo Regionale: € 1.500.000

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

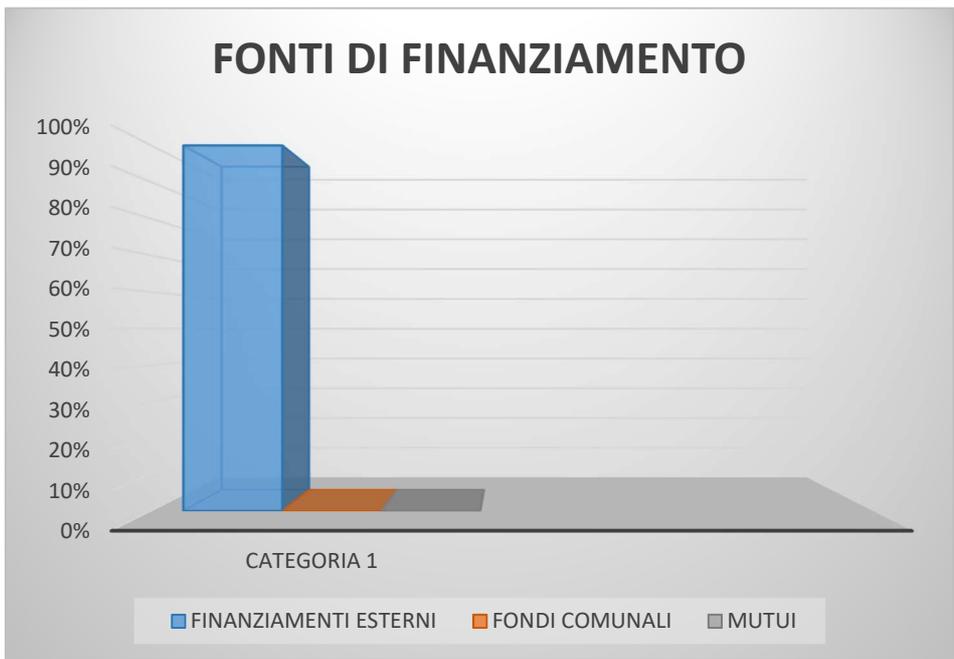
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO

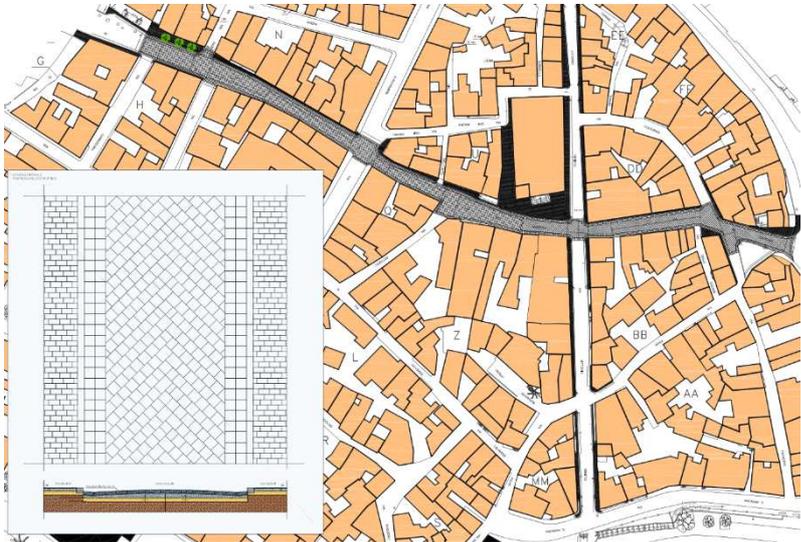


Progetto per cui si è stato richiesto finanziamento Regionale al 100% mediante partecipazione ad avviso pubblico

LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: PROGETTO ESECUTIVO

PROGETTISTA DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

INDIVIDUAZIONE GRAFICA DELL'INTERVENTO



INTERVENTO: RIQUALIFICAZIONE DEL LUNGOMARE SCARDAMIANO

PREMESSA

La presente relazione, facente parte degli elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo ai lavori di riqualificazione del lungomare Scardamiano di Aci Castello (CT), illustra gli aspetti principali dell'idea progettuale che si intende sviluppare nella suddetta area al fine di permetterne una fruizione più agevole e gradevole della stessa. L'amministrazione, infatti, intende procedere alla riqualificazione e alla sistemazione dell'area pavimentata coincidente con il depuratore presente, nonché della parte terminale del lungomare che oggi risulta interrotta bruscamente, auspicando una futura continuità con la vicina Aci Trezza.

L'area oggetto di intervento, come illustrato nei precedenti paragrafi, si trova all'interno del territorio Comunale di Acicastello (appartenente alla Città Metropolitana di Catania), in corrispondenza della costa est dell'Isola, affacciato sul Mar Ionio. Lo strumento urbanistico vigente è stato approvato con D.A. del 27 maggio 2005, pubblicato sulla G.U.R.S. n. 30 del 14 luglio 2005. L'area interessata dagli interventi in progetto ricade, secondo il Piano Regolatore Generale vigente nel Comune di Acicastello in area D4, area a destinazione d'uso portuale (art. 29 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano).

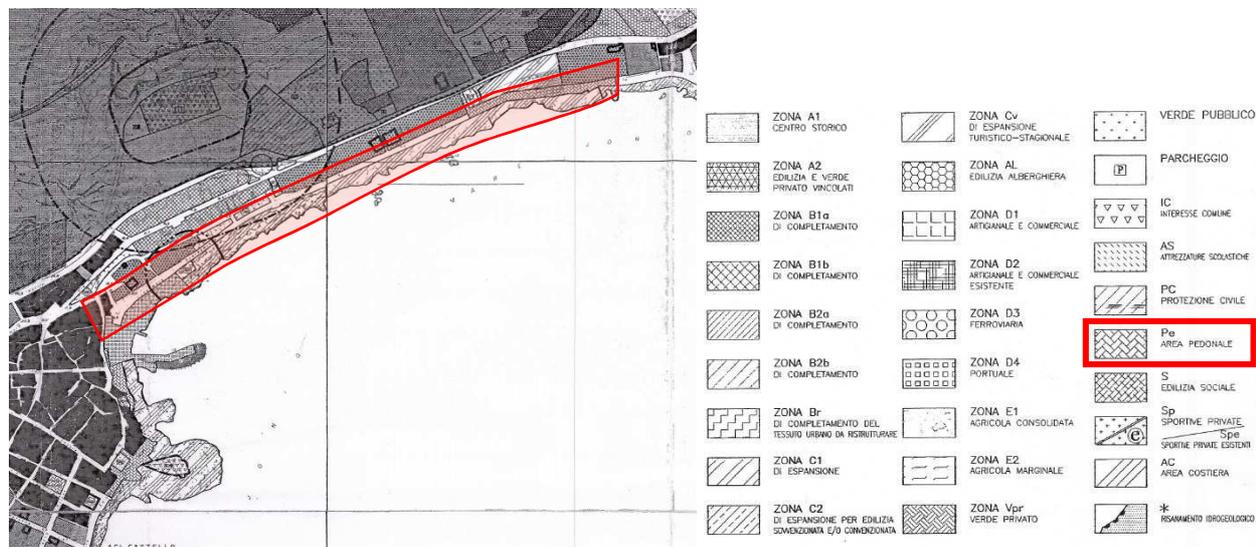
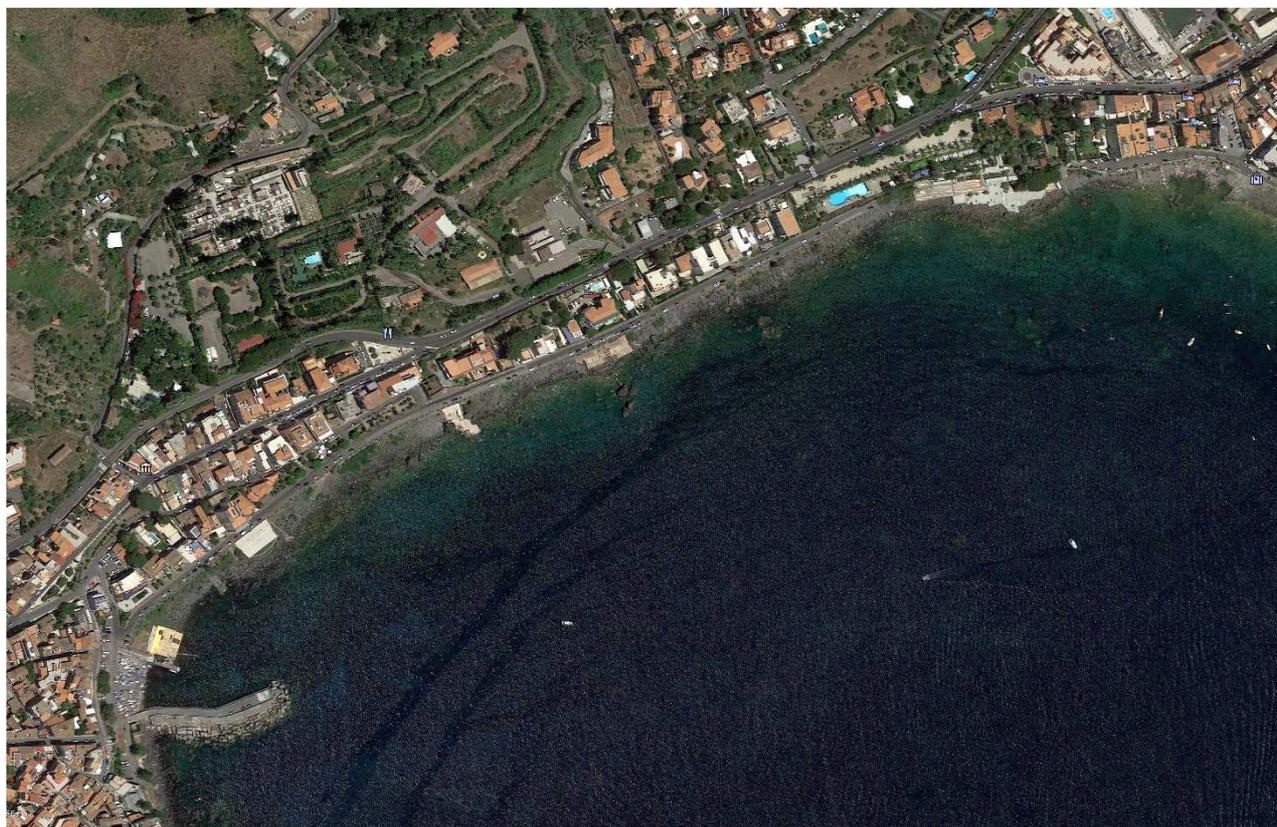


FIGURA 1 - STRALCIO DELLA TAVOLA DEL PRG VIGENTE DEL COMUNE DI ACICASTELLO



Il sito dell'intervento ricade:

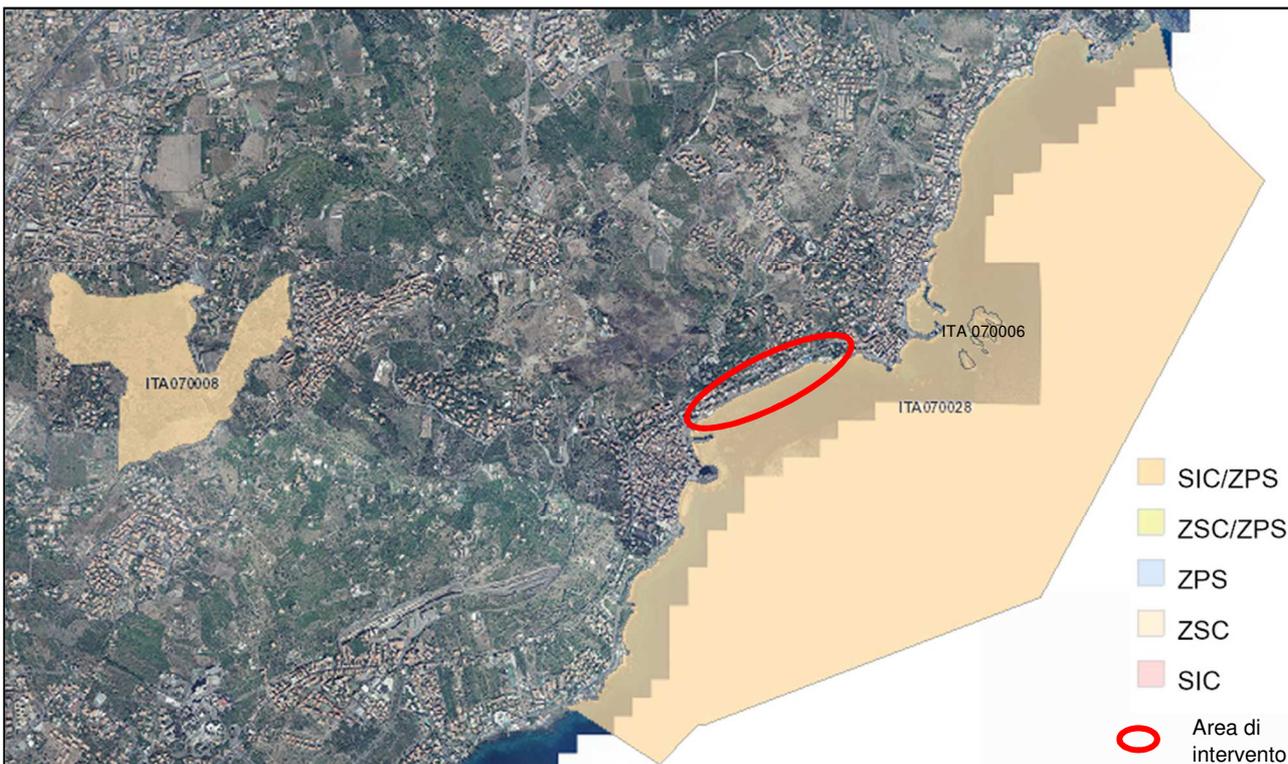
all'interno dell'area costiera, zona territoriale omogenea AC del P.R.G. e nel suo ultimo tratto è censito come area pedonale, zona territoriale Pe del P.R.G.;

all'interno della zona C dell'area marina protetta

nell'ambito "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare" (Comma a, Art. 142 del Dlgs 42/04)

L'area di progetto, come descritto, coincide con il Lungomare Scardamiano, ricade nella tavoletta 270 IV SE edita dall'I.G.M. in scala 1:25.000 e nel foglio 634020 della Carta Tecnica Regionale in scala 1: 10.000. Il sito di interesse, prospiciente il Mar Ionio, ha le seguenti coordinate geografiche nel sistema di riferimento WGS84: latitudine 37.332239 e longitudine 15.085349; alt.:9 m s.l.m..

Lo scenario territoriale ed ambientale caratterizzante l'ambito geografico di riferimento è interessato dalla presenza di due Siti di Interesse Comunitario SIC, denominati rispettivamente SIC ITA 070006 Isole Ciclopi e ITA 070028 Fondali Acicastello – Isola Lachea; mentre da un punto di vista idrogeologico, l'area oggetto di studio ricade nel bacino idrografico corrispondente all'area territoriale compresa tra i bacini idrografici del Fiume Simeto e del Fiume Alcantara (095), localizzata nel versante orientale della Sicilia: questo si estende per circa 718,27 km², comprendendo il versante orientale del massiccio vulcanico dell'Etna.



Stralcio cartografico della carta Rete Natura 2000 – Individuazione di SIC e ZPS (Regione Siciliana - SITR)

È possibile rilevare che gli interventi di manutenzione a ammodernamento pensati per il lungomare di Acicastello, si possono ritenere coerenti con gli obiettivi di protezione e conservazione dei Siti di Interesse Comunitario tutelati che interessano il territorio di Acicastello in quanto non interferiscono con gli stessi, favorendo quindi il ripristino della condizione di stabilità dell'area interessata dagli interventi, una volta conclusi questi ultimi.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

La proposta d'intervento di riqualificazione del lungomare Scardamiano di Aci Castello (CT):

- è volta alla riqualificazione urbana - ambientale di spazi per riaffermare la loro vocazione ad uso pubblico e favorire, quindi, la vita di relazione;
- non comporta incremento dei volumi esistenti;
- non richiede l'impermeabilizzazione dei suoli mediante l'utilizzo di materiali drenanti;
- non impedisce le vedute panoramiche;
- non si pone in contrasto con le finalità di tutela delle norme generali e di quelle particolari della zona e non costituisce detrattore ambientale.

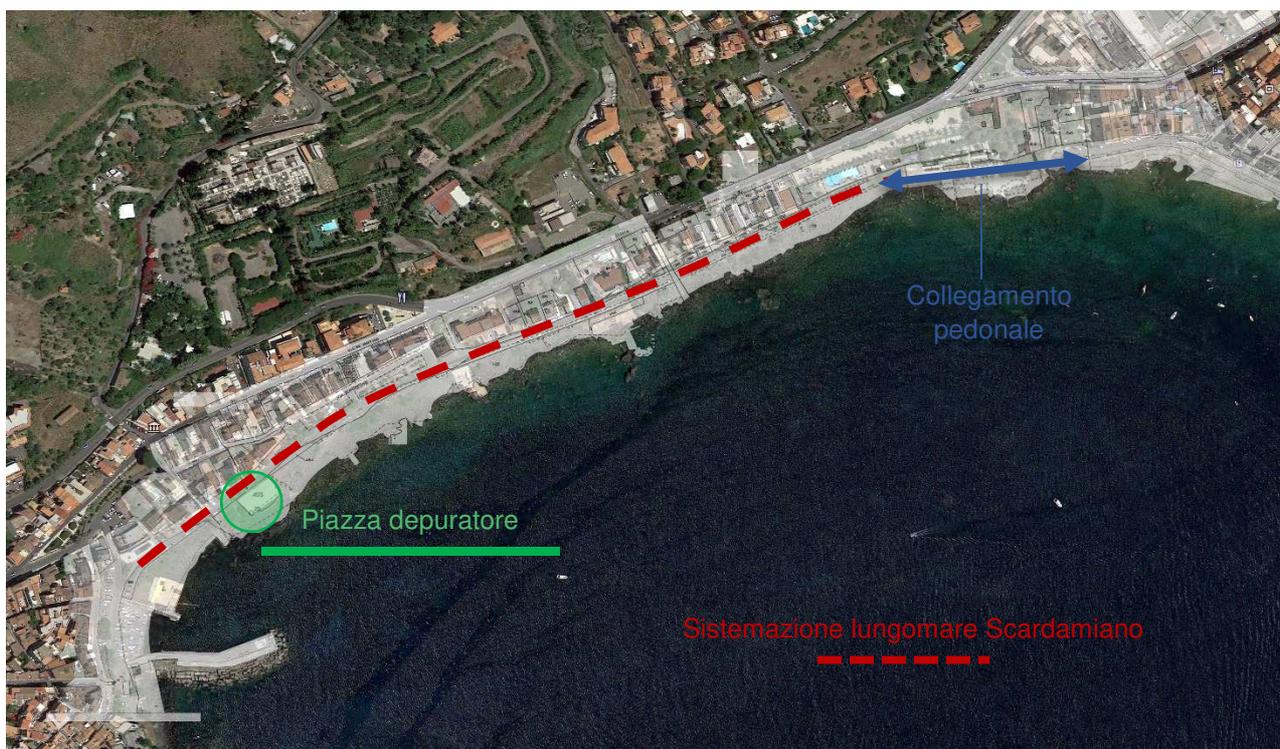
Relativamente alla verifica di compatibilità di destinazione, non si dovranno presentare condizioni di contrasto con la strumentazione urbanistica vigente, atteso che le opere interessano aree già destinate a zona pedonale la suddetta proposta è rispondente e conforme alle previsioni dello strumento urbanistico generale vigente.

L'intervento è localizzato in ambito già urbanizzato e la frequentazione dell'area interessata non determinerà nessuna variazione rispetto allo stato di fatto esistente, considerato anche che gli interventi richiesti sono di tipo manutentivo e dovranno comportare opere migliorative rispetto alle condizioni della situazione iniziale.

La ricerca di una condizione di equilibrio tra le legittime necessità di tutela e quelle di trasformazione responsabile del paesaggio è il primo principio di riferimento per tale progetto, ove l'attenzione deve essere rivolta da una parte all'individuazione degli elementi più significativi, dall'altra all'elaborazione di una serie di operazioni che permettano di valorizzarle, sia considerando i singoli elementi, sia l'immagine complessiva di questo spazio. In particolare, la proposta progettuale si deve muovere attraverso l'ammodernamento del lungomare e delle zone adiacenti ad esse, prevedendo l'utilizzo di nuovi elementi di arredo urbano (cestini portarifiuti per la differenziata, pannelli informativi, panchine ecc...), che oltre a riqualificare sotto il punto di vista estetico la zona permetteranno una fruizione più agevole della stessa.

L'analisi della situazione attuale mostra una serie di criticità a livello estetico, funzionale e viabilistico che riguardano gli spazi aperti ed il sistema infrastrutturale.

L'intervento sul percorso del lungomare Scardamiano consiste nella riqualificazione del tracciato stradale per



creare in questo modo un'area dedicata al passeggio ciclo-pedonale più adeguata e confortevole. Viene altresì prevista la modifica dei muretti perimetrali e della ringhiera, con tubolari in acciaio inox e la sostituzione di lampioni e arredo urbano.

Si predilige l'impiego di materiali a derivazione naturale e che, come è possibile evincere dagli elaborati progettuali, richiamano quelli tipici della tradizione costruttiva locale e in particolare formalmente analoghi a quelli impiegati per il lungomare dei Ciclopi; particolare cura è infatti richiesta nell'utilizzo della pietra lavica in vari formati e variamente lavorata per la pavimentazione dei marciapiedi ed il rivestimento dei muretti.

La riqualificazione prevede altresì il collegamento ciclo-pedonale lungo il tratto che collega Aci Castello ad Acitrezza.

VALUTAZIONI SOCIO – ECONOMICHE

Nel bacino di influenza dell'area oggetto di intervento le attività prevalenti nell'antichità erano di tipo marinaro e agricolo. Dal dopoguerra la pesca è una forza trainante, anche se oggi deve dividere il mare (e il porto) con la nautica da diporto. Il mercato del pesce di Acitrezza è comunque uno dei più importanti della Sicilia. Un'esponentiale crescita ha interessato il settore turistico negli ultimi anni, in particolare Aci Castello è divenuta sempre più ricca di alberghi, locali di intrattenimento e locali di ristorazione, per una tipologia varia di

utenti che affolla, soprattutto durante le notti estive, il Lungomare dei Ciclopi e la "Scogliera". A Ficarazzi gli abitanti, pur non rinnegando il passato agricolo, cercano di creare strutture diverse in funzione magari di un rilancio turistico in senso naturalistico, anche se incastonata nel verde delle colline, ha conosciuto negli ultimi decenni uno sviluppo edilizio e demografico.

Dal punto di vista viario, il Comune di Aci Castello risulta ben collegato grazie ad una fitta rete stradale di tipo statale e provinciale. In particolare, è attraversato dalla strada statale 114 (che mette in collegamento Siracusa con Messina), si trova nelle vicinanze dell'autostrada A19 (che mette in collegamento Palermo con Catania) e dell'autostrada A18 (che collega Messina con Catania).

La porzione di territorio oggetto del presente studio di fattibilità, come le zone limitrofe ad essa, , come accennato, soprattutto nel periodo estivo è interessata da un numero rilevante di visitatori che beneficerebbero a seguito degli interventi proposti di un waterfront pedonale attrezzato e confortevole e collegato con il vicino e al momento più ambito e frequentato lungomare dei Ciclopi. Potenziando l'offerta dei luoghi di ritrovo della zona, tale progetto vuole configurarsi come volano di ritorni economici. Inoltre, permettendo un collegamento pedonale agevole tra Aci Castello e Aci Trezza, Disincentivando l'uso dell'automobile per spostarsi da questi due punti di interesse rappresenta anche una possibilità di mirare verso l'obiettivo della riduzione delle emissioni.

FASI SUCCESSIVE ALLA PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

Le successive fasi della progettazione, previste dal decreto legislativo n. 50 del 18/04/2016 e dal regolamento ancora in vigore d.lgs n° 207 del 2010, dovranno rispettare quanto stabilito ed evidenziato nel presente progetto di fattibilità tecnica ed economica, in riferimento agli obiettivi che lo stesso intende perseguire.

La progettazione esecutiva dovrà essere supportata da idonea relazione geologica, corredata da indagini in situ che permettano di conoscere le aree interessate dall'intervento caratterizzandole in maniera completa per tutti gli aspetti ritenuti necessari per una corretta progettazione delle opere (geologico, morfologico, geotecnico, idraulico, sismico, ecc.).

COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO CON LE FINALITÀ DEL BANDO

Il progetto, formato dall'esigenza di riqualificare ed adeguare un'infrastruttura di grande rilevanza urbana, grazie all'impiego delle nuove tecnologie ed ai criteri di progettazione ambientale utilizzati, rappresenta un importante contributo alla valorizzazione e fruizione del territorio.

L'intervento, nell'ambito del PNRR, rispecchia le finalità dell'avviso pubblico di cui al Decreto D.G. 100/2022 del 30/03/222 prevedendo il miglioramento e l'adeguamento di un'infrastruttura esistente aumentando il numero di destinatari ed il livello della qualità dell'offerta.

La dotazione del nuovo collegamento ciclo-pedonale consentirà l'implementazione dei servizi sportivi presenti nel territorio. Il progetto riguarda una superficie di oltre 10.000mq e l'investimento complessivo, riportato negli elaborati contabili allegati, è riassunto nel quadro economico dell'opera.

QUADRO ECONOMICO

LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE LUNGOMARE SCARDAMIANO ACI CASTELLO (CT)				
A	IMPORTO DEI LAVORI			663.991,85 €
	1	Importo dei lavori soggetti a ribasso		655.513,91 €
	2	Oneri per la sicurezza		8.477,94 €
B	SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE			206.008,15 €
	1	Imprevisti (inclusa I.V.A.)		33.199,59 €

	2	Oneri di conferimento a discarica		12.106,48 €
	4	Spese connesse all'attuazione e gestione dell'appalto		
		d	Importo relativo all'incentivo di cui all'art. 113 del codice nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente (ridotte a 1,6% PNRR)	10.623,87 €
		e	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche durante l'esecuzione dei lavori	2.000,00 €
	5	Eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge: diritti ANAC, Genio Civile, VVFF, ASP		2.000,00 €
	6	I.V.A.		
		a	su A - 22%	146.078,21 €
C	COSTO COMPLESSIVO PROGETTO (A+B)			870.000,00 €

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 870.000,00

Richiesta Finanziamento PNRR: € 870.000,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

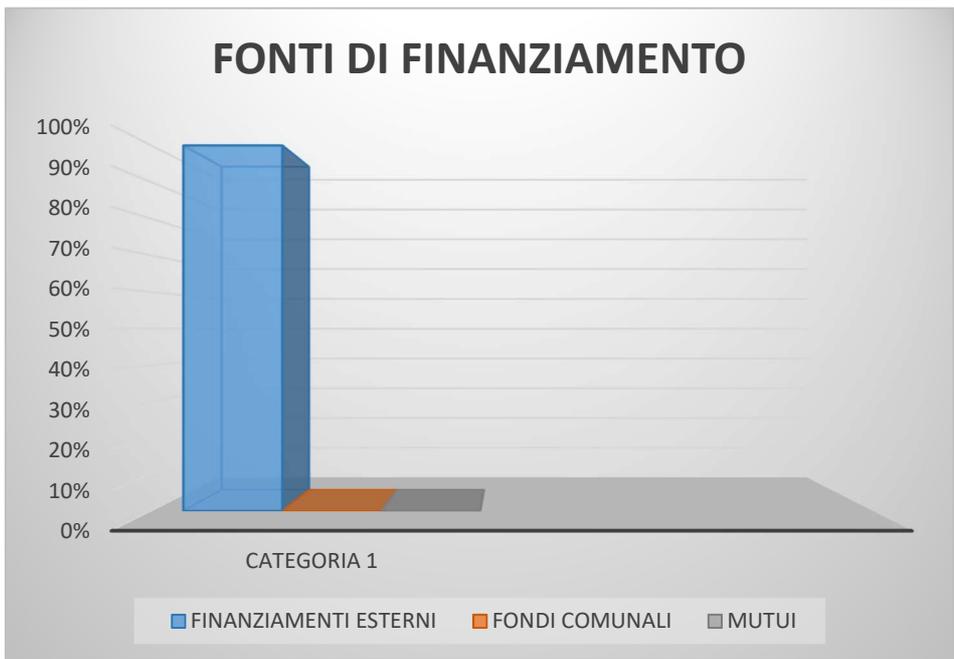
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO

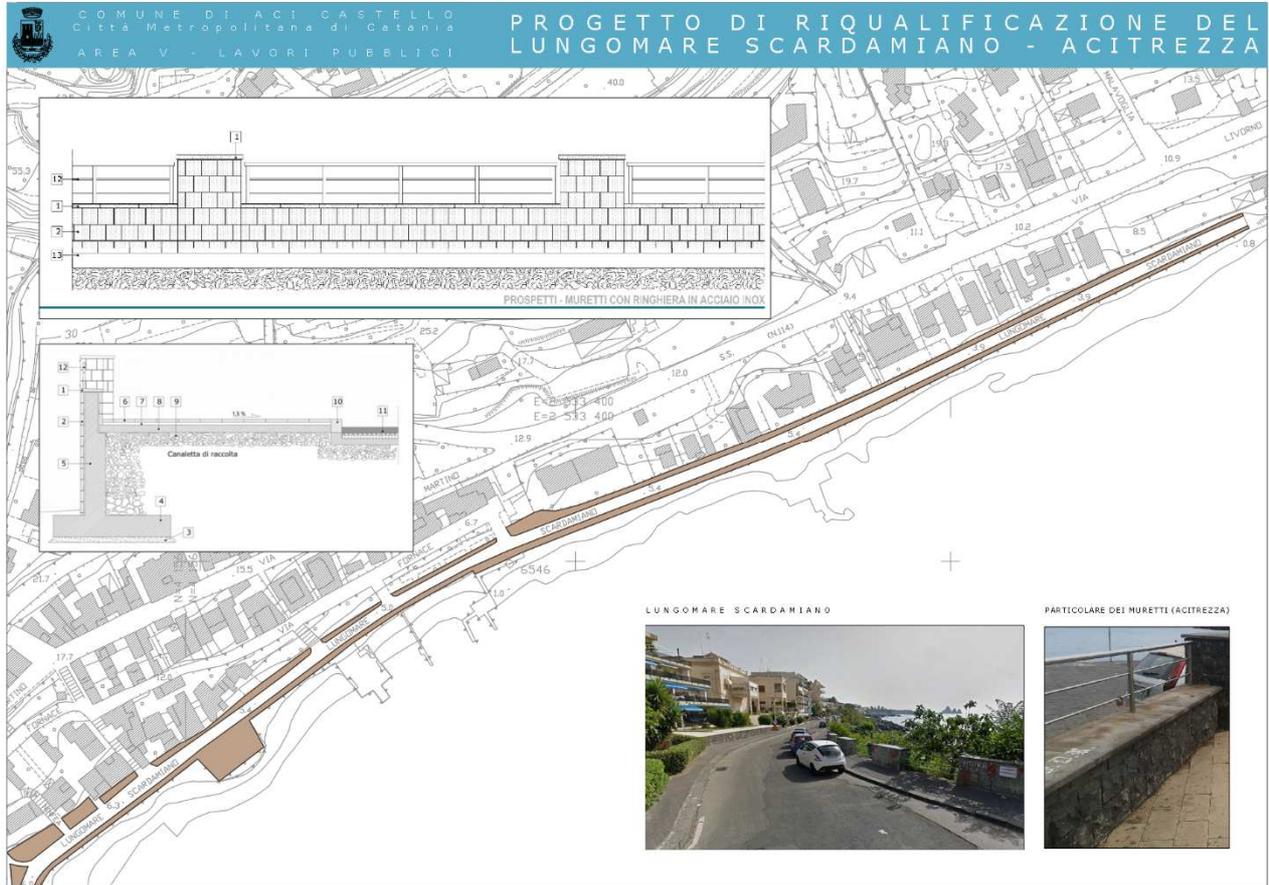


Progetto per cui si è stato richiesto finanziamento a valere sul PNRR al 100% mediante partecipazione ad avviso pubblico

LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

PROGETTISTA DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello, Dott. Filippo Musarra – Area V

INDIVIDUAZIONE GRAFICA DELL'INTERVENTO



INTERVENTO: RIQUALIFICAZIONE DELLA EX S.S. 114 ACI CASTELLO – ACITREZZA CON REALIZZAZIONE DI COLLEGAMENTO CICLO-PEDONALE PROTETTO

Come dettagliato nella relazione generale descrittiva dell'intervento, il progetto prevede la riqualificazione del tratto della ex s.s. 114 che collega Aci Castello ad Acitrezza mediante la realizzazione di un passaggio ciclo-pedonale longitudinale protetto da un guard-rail in acciaio e legno. Il marciapiede, posto sul lato mare, avrà una sezione variabile con una larghezza minima di 2,5 m, separato dalla corsia con direzione Acitrezza da una fascia a verde e dal guard-rail in acciaio-legno.

L'intervento prevede altresì il completo rifacimento dell'asfalto e la realizzazione di due collegamenti ciclo-pedonali al waterfront in corrispondenza di via Vadalà e via Rodolico. Il percorso ciclo-pedonale sulla statale sarà dotato di illuminazione a raso del tipo segna-passo led e la pavimentazione sarà realizzata in monostrato vulcanico.

Il progetto mira a riqualificare l'infrastruttura dotandola di uno spazio protetto per la fruizione pedonale e ciclabile che sia separato dall'intenso traffico veicolare che interessa la strada.

Al fine di evidenziare i rapporti di coerenza con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori e di programmazione risulta indispensabile individuare tutte le sensibilità ambientali interessate dalla realizzazione dell'intervento, illustrando il rapporto esistente tra il progetto e il complesso degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali esso è inquadrabile. Si vuole inoltre verificarne la conformità con le norme ambientali e paesaggistiche, nonché con i vigenti piani e programmi territoriali.

La progettazione dell'intervento è effettuata nel rispetto della vigente normativa in materia di attrezzature ed impianti per lo sport, nonché sulla scorta della letteratura tecnica, ottimizzando lo spazio residuale ove si intende intervenire.

In particolare si prevedono i seguenti interventi:

Miglioramento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche;

Realizzazione di marciapiede protetto;

Realizzazione del verde longitudinale lungo l'infrastruttura;

Realizzazione dei collegamenti al waterfront;

Realizzazione di illuminazione a raso;

Rifacimento del manto stradale.

Per le finalità di progetto è stata effettuata l'analisi delle risorse ambientali, idriche ed energetiche, con particolare riferimento all'uso di fonti rinnovabili prevedendo sistemi di riutilizzo delle acque meteoriche. Sono state compiute le analisi dei fattori di rischio ambientale artificiali in modo da garantire e rispettare i livelli di sostenibilità ambientale previsti dalla vigente normativa compreso l'utilizzo dei CAM.

DESCRIZIONE DELL'AREA ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE



L'area interessata è collocata fra i centri urbani di Aci Castello ed Acitrezza ed è costituita dall'infrastruttura denominata ex S.S. 114 i cui interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria risultano di competenza Comunale.

Dall'analisi degli strumenti urbanistici vigenti e dalle tavole dei vincoli ambientali, non risultano elementi ostativi alla realizzazione degli interventi sopra descritti.

Sono presenti tuttavia alcuni vincoli che si esaminano nei successivi paragrafi e che sono stati valutati singolarmente.

Non sussistono complessivamente nell'area di intervento regimi vincolistici ostativi alla realizzazione dell'intervento attinenti alle opere in progetto e pertanto non vi sono particolari misure da adottare nel merito.

Ai fini della valutazione dell'intervento sono state analizzate le tavole del Piano Paesaggistico Regionale relative alla vegetazione, al paesaggio agrario ed al sistema storico culturale che si riportano.

VALUTAZIONI IN MERITO AI SISTEMI DI CONNESSIONE

L'obiettivo fondamentale del presente intervento è quello di integrare e riqualificare le infrastrutture esistenti fornendo una migliore connessione fra le aree a servizio della collettività in un unico programma a rilevanza urbana.

Per raggiungere tale finalità è previsto il miglioramento della fruibilità delle infrastrutture esistenti per far sì che l'utilizzo avvenga in modo non disagiabile.

Si avrà pertanto:

- 1) il miglioramento dell'accessibilità delle aree interessate, nel senso più ampio del termine attraverso:
 - miglioramento delle infrastrutture da dedicare alla mobilità sostenibile;
 - manutenzione, miglioramento ed implementazione dei percorsi esistenti;
 - manutenzione dei percorsi pedonali;
 - manutenzione dei percorsi carrabili;
- 2) il miglioramento e integrazione dei servizi in prossimità dei poli di intervento

POTENZIALI FONTI DI IMPATTO

Sono esaminati qui di seguito gli impatti significativi del progetto tenendo conto della potenzialità delle opere e di altri fattori di cui al paragrafo "Contenuti della relazione per la procedura di verifica".

IMPATTI SULL'AREA GEOGRAFICA E SULLA POPOLAZIONE

L'intervento in oggetto interessa principalmente il comune di Aci Castello ma interessa anche i limitrofi agglomerati urbani sulla direttrice Catani-Acireale.

GRANDEZZA E COMPLESSITÀ DELL'IMPATTO

Ai fini della determinazione dell'entità e della complessità dell'impatto occorre pertanto valutare specifici fattori che consentiranno l'adozione di eventuali misure di mitigazione anche nella fase cantieristica ed operativa.

Modificazioni morfologiche

Le modificazioni morfologiche, causate dai movimenti terra per la realizzazione delle opere, sono estremamente ridotte e interessano limitate porzioni di territorio. Pertanto le accortezze in progetto rendono di fatto tali modificazioni non sensibili.

Traffico veicolare pesante e produzione e diffusione di polveri

Le modifiche dei flussi di traffico, nei pressi e all'interno del sito in oggetto, aumenteranno l'immissione di particolato nell'area. In ogni modo l'aumento del traffico veicolare sarà limitato al periodo di cantiere con rischi che possono considerarsi non significativi.

Emissioni in atmosfera

Le emissioni in atmosfera saranno legate essenzialmente all'utilizzo di mezzi di trasporto e di attrezzature a combustione interna durante le attività di cantiere (camion, motopale, escavatori, ecc.); tali mezzi genereranno CO₂ e polveri.

In fase di esercizio gli apporti in atmosfera non saranno significativi, viste le attività da svolgere ed i sistemi innovativi ed ecocompatibili adottati.

Sono state comunque individuate ed analizzate le seguenti perturbazioni:

A) Perturbazioni in fase di cantiere:

1) sollevamento e dispersione di polveri:

- deposizione al suolo di parti di carico di materiali incoerenti trasportati dai mezzi pesanti e la loro dispersione nell'aria per un certo tempo;
- la dispersione e deposizione al suolo di polveri in fase di lavorazione;
- il risollevarimento di polveri a causa di presenza di vento naturale e di quello creato dal passaggio di mezzi meccanici.

Le azioni a maggior incidenza del fenomeno sono gli scavi, gli sbancamenti, le demolizioni, la movimentazione dei materiali sulla viabilità di cantiere e ordinaria.

2) emissioni di gas di scarico e vapori prodotti dai mezzi di trasporto, dalle macchine operatrici e dalle attrezzature di cantiere.

Le emissioni provenienti dagli scarichi dei mezzi sopra indicati sono primariamente: PM, NOX, monossido di carbonio (CO), composti organici volatili (VOCs) e biossido di zolfo (SO₂). Queste emissioni avranno comunque un effetto trascurabile sulla qualità dell'aria nell'area considerata, in quanto si tratta di effetti temporanei ed a reversibilità alta (in quanto al termine dell'azione di progetto cessa l'impatto).

B) Perturbazioni in fase di esercizio:

Il Progetto adotta comunque norme che contribuiscono alla riduzione dell'inquinamento atmosferico:

In sede esecutiva sono previste

Tecniche di risparmio energetico;

Tecniche di produzione di energia da fonte rinnovabile

Tecniche di cattura di CO₂ (la riduzione di emissioni non è dovuta alla mancata produzione di energia o alla produzione da fonti non inquinanti, ma all'utilizzo di tecniche che fungono da pozzi di assorbimento per l'anidride carbonica attraverso piantumazioni di alberi e siepi).

Emissioni sonore

Il rumore è costituito dall'insieme dei suoni che risultano indesiderati perché di intensità eccessiva ovvero fastidiosi o improvvisi fino a generare una seria forma di inquinamento.

L'inquinamento acustico è molto accentuato nelle aree urbane e costituisce fonte di inquietudine per i cittadini che sono costretti a subire livelli di disturbo psicologico considerati inaccettabili dagli esperti. Le cause sono il traffico, le diverse attività ricreative e le attività produttive.

Le conseguenze dell'esposizione al rumore possono variare da un individuo all'altro; tuttavia in una relazione dell'OMS del 1996 sul rumore, si è dato particolare risalto ad effetti quali i disturbi del sonno, danni uditivi o fisiologici (prevalentemente di tipo cardiovascolare) e difficoltà di comunicazione.

Nel caso in esame la pressione acustica in ambiente esterno prodotta dalle attività previste è contenuta e rispettosa dei parametri normativi. Inoltre il rumore prodotto dalle attività non presenta né componenti tonali né componenti impulsive responsabili della massima parte del disturbo da inquinamento acustico.

Rifiuti prodotti

Le attività previste, sia in fase di cantiere, che di esercizio, comportano la produzione di rifiuti di varia tipologia.

Il progetto implementa gli indirizzi e le modalità di gestione dei rifiuti, previste dalla vigente normativa in materia di cantieri, di raccolta dei R.S.U. e dei rifiuti speciali. Dal punto di vista della produzione, gli interventi previsti conducono ad un incremento dei rifiuti

Rifiuti solidi urbani indifferenziati: sono i rifiuti provenienti da rotture imballaggi primari, pulizie locali;

Carta e cartone;

Plastica

Si sono analizzate, in particolare se seguenti tipologie di perturbazione:

Perturbazioni in fase di cantiere

La completa delimitazione del cantiere e la definizione di aree di deposito e stoccaggio materiali e rifiuti permette di rendere efficace ed efficiente la gestione dei rifiuti.

Non si ravvisano particolari criticità, a parte il rischio di sversamenti o perdite di carichi accidentali, che entrano nelle previsioni dei Piani di sicurezza dei cantieri.

Le interferenze, riconducibili alla normale gestione dei rifiuti, sono di lieve o media entità.

Particolare attenzione dovrà essere prestata agli accorgimenti atti a ridurre il rischio di dispersione di sostanze polverulente o liquide.

Perturbazioni in fase di esercizio:

La raccolta dei rifiuti sarà gestita unitariamente e sarà del tipo differenziato.

All'interno delle aree vengono previsti cestini per la raccolta differenziata costantemente ripuliti da personale specificatamente addetto a tale servizio e portati in appositi cassonetti all'uopo posizionati all'esterno, poi raccolti e smaltiti da società specializzate e autorizzate.

Non vi sono rifiuti risultanti da attività di produzione e fabbricazione così come non si prevede l'utilizzo di prodotti inquinanti tipo vernici o scarti di lavorazione.

PROBABILITÀ DELL'IMPATTO

Impatto sulla flora e sulla fauna

I potenziali impatti determinati dalla realizzazione dell'intervento sulle componenti flora e vegetazione devono essere presi in considerazione con particolare riferimento alla fase di messa in opera degli interventi previsti in progetto.

Per quanto riguarda la trasformazione della vegetazione originaria si evidenzia che l'area di intervento è localizzata in una zona attualmente degradata, in ambito urbano e quindi il progetto proposto consentirà un sensibile miglioramento delle condizioni complessive senza incidere né direttamente né indirettamente sullo status delle aree a valenza paesaggistica.

Inquinamento atmosferico

Per l'area d'intervento le criticità in tema di qualità dell'aria sono riconducibili prevalentemente agli impatti generati dall'aumento della mobilità veicolare. A tal fine è stata individuata la possibilità di incrementare ed incentivare l'impiego di sistemi di mobilità eco-compatibili ed ad impatto zero.

MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI

Da quanto descritto sopra, emerge chiaramente che non sono previste opere di mitigazione durante la fase di esercizio delle varie attività previste in progetto, attesa la totale assenza di produzione di fumi, polveri o inquinamento in generale.

Anche la produzione di eventuali rumori nulla aggiunge a quelli già prodotti nelle aree oggetto di intervento. Anche dal punto di vista naturalistico le opere previste in progetto contemplano una serie di piantumazioni di alberi e specie arbustive che certamente rigenereranno un contesto ambientale degradato.

Tuttavia le uniche opere di mitigazione da porre in atto si possono riferire unicamente alla fase di realizzazione dell'opera, ovvero durante la sua cantierizzazione. In quest'ultima fase si possono prevedere disturbi legati alla circolazione di mezzi di trasporto, ai rumori ed alla produzione di fumi e polveri, disagi quest'ultimi che scompariranno alla ultimazione dei lavori.

Pertanto, al fine di limitare gli impatti sopra descritti si attueranno adeguati accorgimenti prevedendo l'uso di attrezzature a bassa emissioni di rumore, la corretta dislocazione delle macchine rumorose, l'esecuzione di lavori rumorosi in orari consoni, anche in osservanza dei regolamenti Comunali.

Alla fine della giornata lavorativa le macerie saranno rimosse e sarà garantita:

- una pulizia delle superfici
- a copertura (con teli impermeabili o stuoie) del materiale posizionato a terra (cumuli di sabbia, detriti, laterizi, impastatrici ed altre apparecchiature o utensili visibilmente sporchi di polveri) a protezione dall'azione del vento;
- le recinzioni di cantiere saranno realizzate sempre con pannelli ciechi idonei a contenere tanto le polveri che i rumori prodotti dalle lavorazioni di cantiere.

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI

Interventi sul lay-out urbano



L'intervento non incide sul lay-out urbano riguardando esclusivamente l'adeguamento funzionale dell'infrastruttura col restringimento della sede destinata al moto veicolare e la dotazione di un percorso ciclo-pedonale protetto.

In fase meta-progettuale si è infatti tenuto conto:

- a) delle caratteristiche fisiche del sito;
- b) Del contesto del sito;

c) Delle caratteristiche geologiche ed idrogeologiche.

Interventi sull'infrastruttura

Oltre al rifacimento del manto stradale ed alla realizzazione del marciapiede per il collegamento ciclo-pedonale dei centri abitati di Aci Castello ed Acitrezza, l'intervento prevede la dotazione di nuovi ed idonei sistemi di protezione e ritenuta per la sicurezza dei fruitori. La posa in opere di idonei sistemi di ritenuta è strettamente necessaria al fine di attuare accettabili condizioni di sicurezza per gli utenti della strada e per i terzi esterni garantendo, entro certi limiti, il contenimento dei veicoli che per varie cause dovessero subire fuoriuscite di strada e proteggendo i pedoni che utilizzano l'infrastruttura viaria.

La normativa a cui si è fatto riferimento è la seguente:

- A1. Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 3065 del 25.08.2004. "Direttiva sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali".
- A2. D.M. 21 giugno 2004 (G.U. n. 182 del 05.08.04). "Aggiornamento alle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale".
- A3. D.M. 18 febbraio 1992, n. 223. (G.U. n. 63 del 16.03.92). "Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza".
- A4. D. Lgs. n. 285/92 e s.m.i. "Nuovo codice della Strada".
- A5. D.P.R. n. 495/92 e s.m.i. "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada".
- A6. D.M. 5 novembre 2001, n. 6792. "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".
 - A7. Circolare Ministero dei Trasporti del 15.11.2007 "Scadenza della validità delle omologazioni delle barriere di sicurezza rilasciate ai sensi delle norme antecedenti il D.M. 21.06.2004".
- A8. Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21.07.2010 "Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali".
- A9. Norme UNI EN 1317 "Barriere di sicurezza stradali":
 - UNI EN 1317-1:2000 "Parte 1: Terminologia e criteri generali per i metodi di prova";
 - UNI EN 1317-2:2007 "Parte 2: Classi di prestazione, criteri di accettazione delle prove d'urto e metodi di prova per le barriere di sicurezza inclusi i parapetti veicolari";
 - UNI EN 1317-3:2002 "Parte 3: Classi di prestazione, criteri di accettabilità basati sulla prova di impatto e metodi di prova per attenuatori d'urto";
 - UNI ENV 1317-4:2003 "Classi di prestazione, criteri di accettazione per la prova d'urto e metodi di prova per terminali e transizioni delle barriere di sicurezza".
 - UNI EN 1317-5:2008 "Parte 5: Requisiti di prodotto e valutazione di conformità per sistemi di trattenimento veicoli".
- A11. DM 28.06.2011 (G.U. n. 233 del 06.10.2011) "Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale".

Classificazione della barriera

La finalità delle barriere di sicurezza è quella di realizzare accettabili condizioni di sicurezza per gli utenti della strada e per i terzi esplicando le seguenti funzioni:

- Garanzia, entro certi limiti, del contenimento dei veicoli in fuoriuscita dalla carreggiata stradale;
- Redirezione controllata del veicolo, dopo l'urto sulle stesse;
- Adeguata capacità della barriera di assicurare, deformatosi, l'assorbimento di parte dell'energia di cui è dotato il veicolo in movimento e quindi contenendo gli effetti dell'urto sui passeggeri;
- Contenimento delle decelerazioni entro limiti fissati, in relazione all'indice di severità dell'impatto.

A seconda della loro destinazione ed ubicazione, le barriere ed i dispositivi si dividono nelle seguenti tipologie:

- barriere centrali da spartitraffico;
- barriere laterali;

- barriere per opere d'arte, quali ponti, viadotti, sottovia, muri, ecc.;
- barriere o dispositivi per punti singolari, quali barriere per chiusura varchi, attenuatori d'urto per ostacoli fissi, letti di arresto o simili, terminali speciali, dispositivi per zone di approccio ad opere d'arte,
- dispositivi per zone di transizione e simili.

I parametri per la classificazione delle barriere sono i seguenti:

Livelli di contenimento: valutato in termini di energia cinetica posseduta dal veicolo all'atto dell'impatto, calcolata con riferimento alla componente ortogonale della velocità.

Severità degli impatti: valutato sulla base dell'indice ASI (Indice di Severità della Accelerazione) che misura la severità dell'urto sugli occupanti delle autovetture considerati seduti con cinture allacciate. Sono ammessi valori ASI non superiori ad 1, tranne che nei punti particolarmente pericolosi dove possono essere ammessi valori maggiori e comunque non superiori a 1,4.

Classificazione delle barriere:

Classe N1 e Classe N2 per livelli di contenimento rispettivamente minimo e medio;

Classe da H1 ad H3 per livello di contenimento normale, elevato ed elevatissimo;

Classe H4 per contenimento in tratti ad altissimo rischio: per esempio spartitraffico di dimensioni ridotte, opere d'arte o edifici in posizioni ravvicinate, bordi di ponti o viadotti o di rilevati con edifici in sottoscarpa.

Per l'individuazione delle zone da proteggere si fa riferimento al D.M. n. 223/1992 e s.m.i., che riporta le seguenti zone:

- i margini di tutte le opere d'arte all'aperto quali ponti, viadotti, ponticelli, sovrappassi e muri di sostegno della carreggiata, indipendentemente dalla loro estensione longitudinale e dall'altezza dal piano di campagna (... omissis);
- lo spartitraffico ove presente;
- il margine laterale stradale nelle sezioni in rilevato dove il dislivello tra il colmo dell'arginello ed il piano di campagna è maggiore o uguale a 1 m; la protezione è necessaria per tutte le scarpate aventi pendenza maggiore o uguale a 2/3. Nei casi in cui la pendenza della scarpata sia inferiore a 2/3, la necessità di protezione dipende dalla combinazione della pendenza e dell'altezza della scarpata, tenendo conto delle situazioni di potenziale pericolosità a valle della scarpata (presenza di edifici, strade, ferrovie, depositi di materiale pericoloso o simili);
- gli ostacoli fissi (frontali o laterali) che potrebbero costituire un pericolo per gli utenti della strada in caso di urto.

Scelta della tipologia

Premesso quanto sopra, nel presente progetto si è prevista l'installazione ex novo (previa esecuzione delle necessarie opere fondali) di barriere di sicurezza lungo il collegamento fra Aci Castello ed Acitrezza. Per la progettazione, l'esecuzione dei lavori e l'impiego corretto delle barriere di sicurezza si è fatto riferimento al citato regolamento di cui al D.M. 18/02/1992 n. 223, come aggiornato dal D.M. 21 giugno 2004 "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e delle prescrizioni tecniche per le prove ai fini dell'omologazione". Va inoltre ricordato che il D.M. 8 aprile 2010 del Ministero dello Sviluppo Economico – "Elenco riepilogativo di norme concernenti l'attuazione della direttiva 89/106/CE relativa ai prodotti da costruzione" ha ufficializzato il recepimento della norma armonizzata UNI EN 1317-5 anche in Italia, fissando come data di scadenza del periodo di coesistenza delle norme nazionali e le norme europee l'1 gennaio 2011. Da tale data la presunzione di conformità è quindi basata sulle specifiche tecniche armonizzate e pertanto risulta obbligatoria l'installazione di sole barriere di sicurezza stradali provviste di marcatura CE.

La scelta progettuale per la definizione delle classi minime di barriere da adottare è stata operata secondo quanto previsto dal D.M. 21.6.2004, in funzione della classe funzionale a cui appartiene la strada, del tipo di traffico e della destinazione delle protezioni.

La barriera da collocare è posta sul lato est dell'infrastruttura e si è ipotizzato l'utilizzo della tipologia N2 01 dotata di corrimano. In ogni caso, ed in particolare ove è ammessa la adozione di due classi diverse, la scelta dovrà essere fatta dal progettista definendo le caratteristiche prestazionali e quindi "livello di contenimento,

indice di severità, materiali, dimensioni, peso massimo, vincoli, ampiezza W della larghezza di lavoro della barriera scelta, in funzione delle caratteristiche geometriche della strada (tipo di sezione trasversale, piano - altimetria, larghezza dello spartitraffico ecc.), delle manovre, del traffico prevedibile” (cfr. art. 6 - D.M. 21.6.2004). Ai sensi della normativa vigente le classi delle barriere “bordo ponte” si applicano “per opere d’arte (ponti, viadotti, muri e simili) con lunghezza superiore ai 10 m”, mentre le restanti opere sono equiparate al bordo laterale normale.

Classe delle barriere bordo ponte:

CLASSE N2 01 Per le barriere da bordo ponte di strade urbane locali di tipo F, con livello di traffico I, il D.M. 21.6.2004 consente l’uso della classe N2.

La scelta della barriera per la realizzazione dell’intervento è in legno/acciaio – bordo ponte N2 01 fissata su idonee opere fondali. La struttura portante è completamente realizzata in acciaio tipo corten, mentre rivestimento del montante, fasce di protezione e corrimano sono in legno lamellare. La barriera ha un ridotto ingombro laterale ed una altezza sul piano viabile molto contenuta per favorirne una efficace integrazione nell’ambiente circostante. Può essere efficacemente utilizzata anche in caso di cordoli di ampiezza ridotta, in quanto testata con successo su un manufatto di soli 40 centimetri di larghezza. E’ una barriera stradale di sicurezza realizzata in legno lamellare ed acciaio, CERTIFICATA CE secondo la norma armonizzata EN 1317-5, destinazione BORDO PONTE o OPERA D’ARTE in classe di contenimento N2.

MATERIALI.

L’acciaio impiegato è del tipo S355J0WP secondo la norma EN 10025, per impieghi strutturali con resistenza migliorata alla corrosione atmosferica (tipo Corten). Si tratta di un acciaio nel quale sono presenti alcuni elementi di lega che ne aumentano la resistenza alla corrosione atmosferica, mediante la formazione di uno strato protettivo di ossido sul metallo base, sotto l’azione degli agenti atmosferici. Il legno lamellare è certificato CE per impieghi strutturali secondo la norma armonizzata EN 14080.

BARRIERA STRADALE DI SICUREZZA IN LEGNO ED ACCIAIO PER OPERA D’ARTE CLASSE N2 N2BP-01. Le travi dovranno essere prodotte in conformità alla norma UNI EN 386, per la classe di servizio 3, e con caratteristiche meccaniche minime pari alla classe GL24C, secondo UNI EN 1194.

In questo modo si garantisce omogeneità delle caratteristiche meccaniche del prodotto finito e la conformità dello stesso al prototipo sottoposto a prove di crash test. L’adesivo impiegato è di tipo secondo EN 301, il che corrisponde ad un’utilizzabilità in condizioni climatiche che prevedono una umidità relativa dell’aria equivalente ad una piena esposizione alle intemperie. L’incollaggio è inoltre eseguito in modo tale da resistere al processo di impregnazione in autoclave.

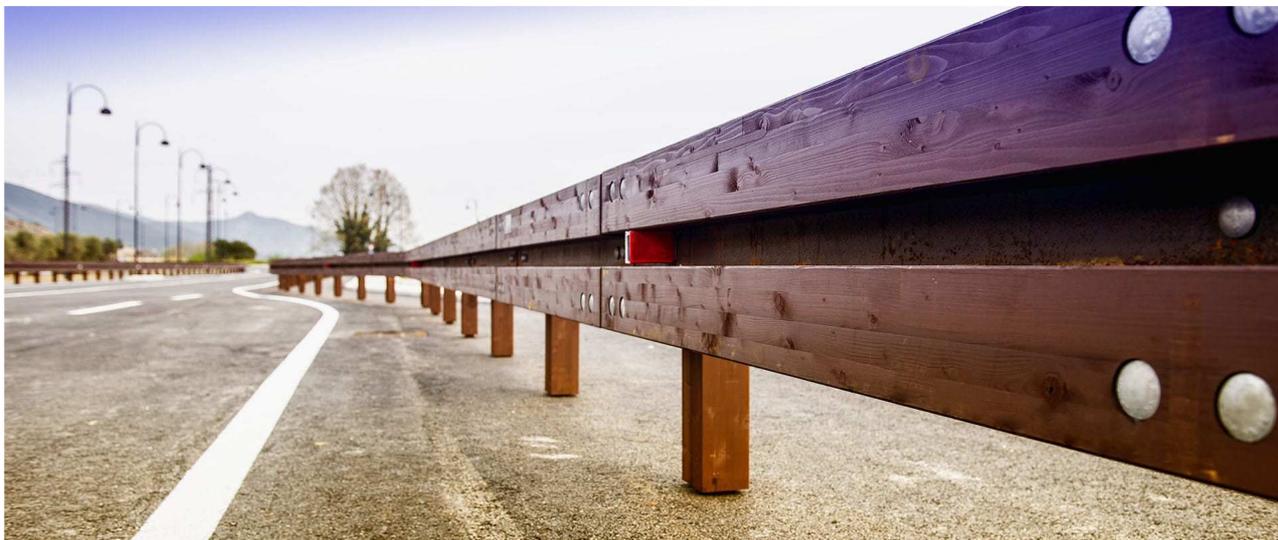
Il legno utilizzato proviene esclusivamente da foreste gestite in modo sostenibile dal punto vista sociale, economico e ambientale, secondo lo schema di certificazione internazionale PEFC.

CONFORMITÀ DELLE BARRIERE E DEI DISPOSITIVI

Tutti i componenti di un dispositivo di ritenuta devono avere adeguata durabilità mantenendo i loro requisiti prestazionali nel tempo sotto l’influenza di tutte le azioni prevedibili. Per la produzione di serie delle barriere di sicurezza e degli altri dispositivi di ritenuta, i materiali ed i componenti dovranno avere le caratteristiche costruttive descritte nel progetto del prototipo allegato ai certificati di omologazione, nei limiti delle tolleranze previste dalle norme vigenti o dal progettista del dispositivo all’atto della richiesta di omologazione. All’atto dell’impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali, le caratteristiche costitutive dei materiali impiegati dovranno essere certificate mediante prove di laboratorio. Dovranno, inoltre, essere allegate le corrispondenti dichiarazioni di conformità dei produttori alle relative specifiche tecniche di prodotto. Le barriere e gli altri dispositivi di ritenuta omologati ed installati su strada dovranno essere identificati attraverso opportuno contrassegno CE in conformità alla norma europea armonizzata UNI EN 1317-5:2007+AL:2008 e successivi aggiornamenti, concernente “Barriere di sicurezza stradali – parte 5: Requisiti di prodotto e valutazione di conformità per sistemi trattenimento veicoli”, ai sensi del D.M. Min. Infrastrutture e Trasporti 28/06/2011, “Disposizioni sull’uso e l’installazione dei dispositivi di ritenuta stradale”, art.1, comma 1 e art.2, comma 1, da apporre sulla barriera (almeno uno ogni 100 metri di installazione) o sul dispositivo, e riportante la denominazione della barriera o del dispositivo omologato, il numero di omologazione ed il nome del produttore.

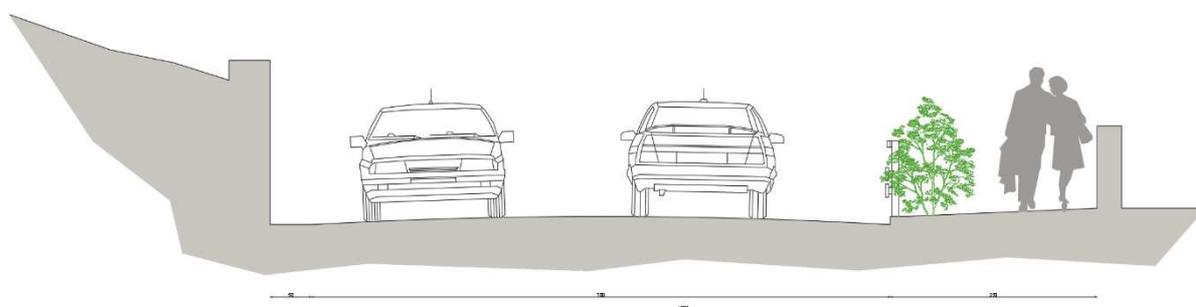
FONDAZIONE E OPERE COMPLEMENTARI CONNESSE

Le barriere verranno fissate tramite fissaggio con tirafondi (in possesso di certificazione CE che prevede tali possibilità) nel cordolo - platea in conglomerato cementizio armato da realizzare. Il nuovo cordolo sarà calcolato e verificato nella posizione di fissaggio per garantire un momento resistente superiore al momento plastico del paletto. Il cordolo in c.a. infine, sarà opportunamente verificato allo scorrimento e al ribaltamento.



NUOVA SEZIONE STRADALE

L'attuale sezione stradale sarà ridotta mediamente di 2,50 m generando due corsie di larghezza minima pari a 3,50 m. Lo schema viene di seguito riportato:



COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO

Il progetto, formato dall'esigenza di riqualificare ed adeguare un'infrastruttura di grande rilevanza urbana ed extra-urbana, grazie all'impiego delle nuove tecnologie ed ai criteri di progettazione ambientale utilizzati, rappresenta un importante contributo alla valorizzazione e fruizione del territorio.

L'intervento, nell'ambito del PNRR, rispecchia le finalità dell'avviso pubblico di cui al Decreto D.G. 100/2022 del 30/03/222 prevedendo il miglioramento e l'adeguamento di un'infrastruttura esistente aumentando il numero di destinatari ed il livello della qualità dell'offerta.

La dotazione del nuovo collegamento ciclo-pedonale protetto consentirà l'implementazione dei servizi sportivi presenti nel territorio.

Il progetto riguarda una superficie di oltre 6000 mq e l'investimento complessivo, riportato negli elaborati contabili allegati, è riassunto nel quadro economico dell'opera.

QUADRO ECONOMICO

QUADRO ECONOMICO STATALE 114											
1.01 - IMPORTO TOTALE DEI LAVORI A BASE D'APPALTO										€ 778.408,40	
ONERI DELLA SICUREZZA (NON SOGGETTI A RIBASSO D'ASTA)										€ 27.148,18	
IMPORTO TOTALE											€ 805.556,58
2 - SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE											
2.01 - IVA 22% sui lavori a base d'asta										€ 177.222,45	
TOTALE IVA											€ 177.222,45
2.03 - Oneri per smaltimento rifiuti										€ 23.554,24	
2.04 - Contributo autorità di vigilanza (Deliberazione 5 marzo 2014)										€ 500,00	
2.09 - Per art.113 d. Lgs 50/16 (2%) su importo totale lavori ridotto a 1,6% PNRR										€ 12.888,91	
2.10 - per imprevisti ed arrotondamenti										€ 40.277,83	
2.11 - Per spostamento sottoservizi da enti gestori (Iva Inclusa)										€ 40.000,00	
2.12 - Per forniture in economia e opere a verde										€ 30.000,00	
2 - TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE											€ 147.220,97
3 - IMPORTO COMPLESSIVO DELL'OPERA											€ 1.130.000,00

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 1.300.000,00

Richiesta Finanziamento PNRR € 1.300.000,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

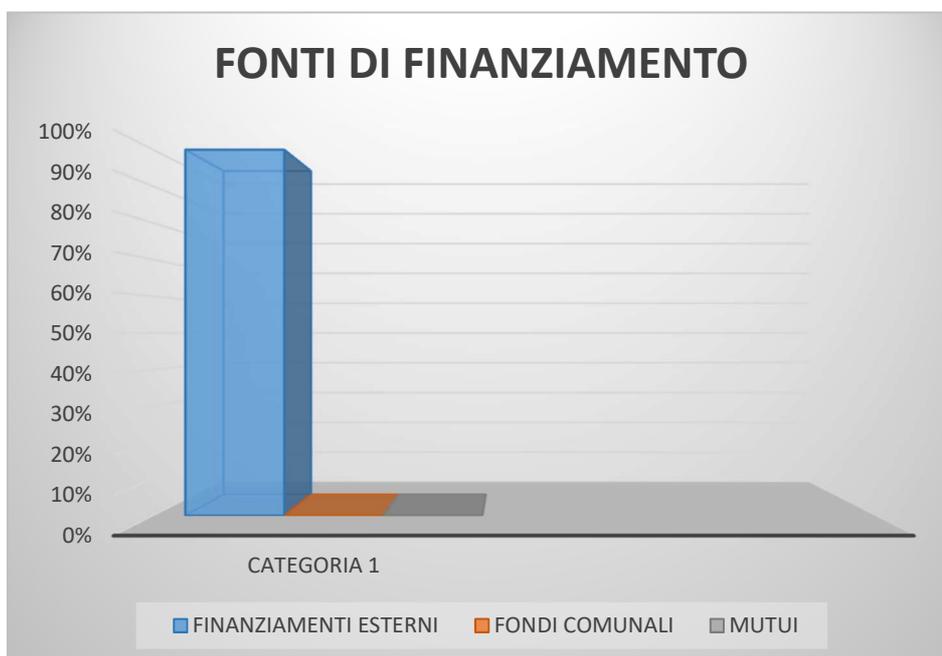
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO

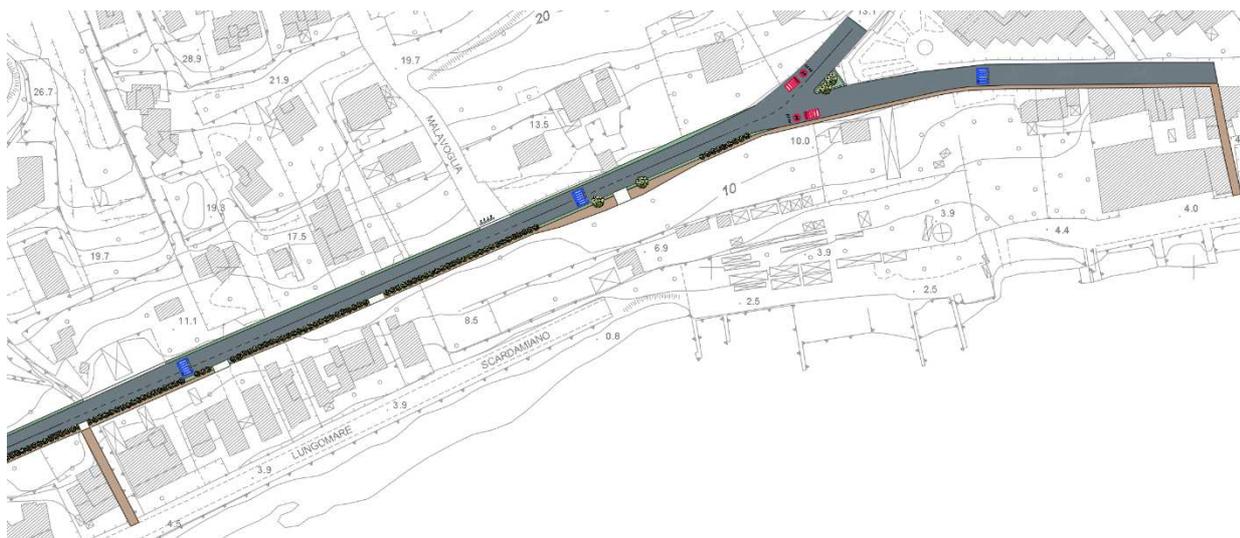


Progetto per cui si è stato richiesto finanziamento a valere sul PNRR al 100% mediante partecipazione ad avviso pubblico

LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

PROGETTISTA DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello, Dott. Filippo Musarra – Area V

INDIVIDUAZIONE GRAFICA DELL'INTERVENTO



INTERVENTO: PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA A VERDE COMPRESA FRA LA VIA RE MARTINO E VIA FORNACE CON ALLARGAMENTO DELLA SEDE STRADALE E REALIZZAZIONE DI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Il progetto riguarda la riqualificazione dell'area compresa fra la via Fornace e la via Re Martino con allargamento della sede stradale di quest'ultima nel tratto corrispondente all'area di intervento.

Si prevede la realizzazione di un passaggio pedonale su gabbionate in pietrame da realizzarsi all'interno dell'area a verde. Ciò consentirà la demolizione dell'attuale marciapiedi di via Re Martino, posto sul lato mare, con conseguente allargamento della sede stradale. Si prevede la demolizione dei pilastri in cemento armato in avanzato stato di degrado e la ricollocazione della ringhiera sulla nuova soletta da realizzare in corrispondenza delle gabbionate. L'area a verde sarà interessata da un intervento di riqualificazione mediante l'installazione di nuovo arredo urbano e corpi illuminanti.

Ai fini del miglioramento della sicurezza dei pedoni sono stati previsti nuovi attraversamenti pedonali debitamente segnalati ed illuminati.

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 220.000,00

Finanziamenti esterni: € 220.000,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

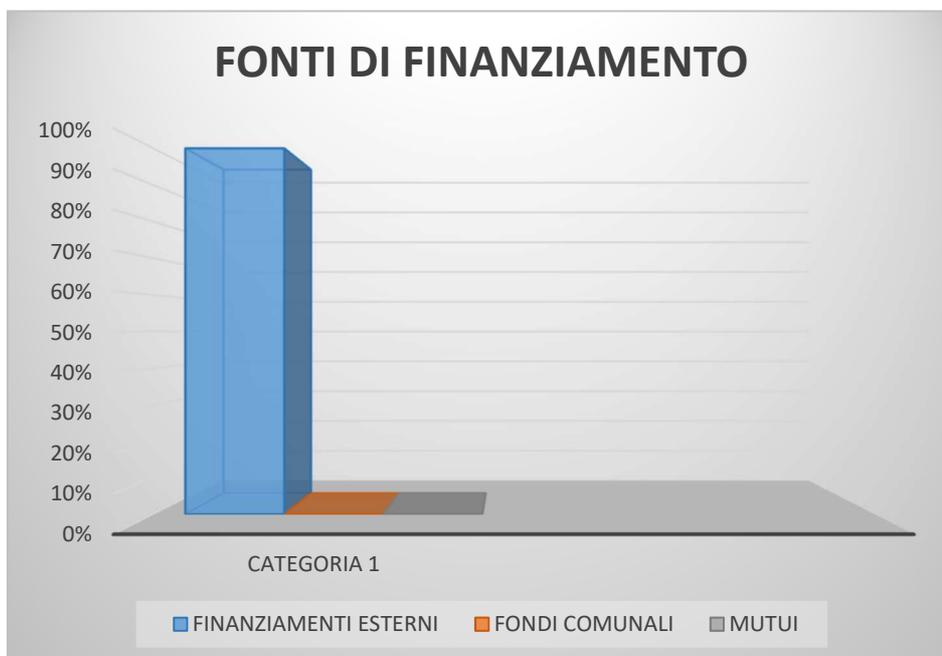
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

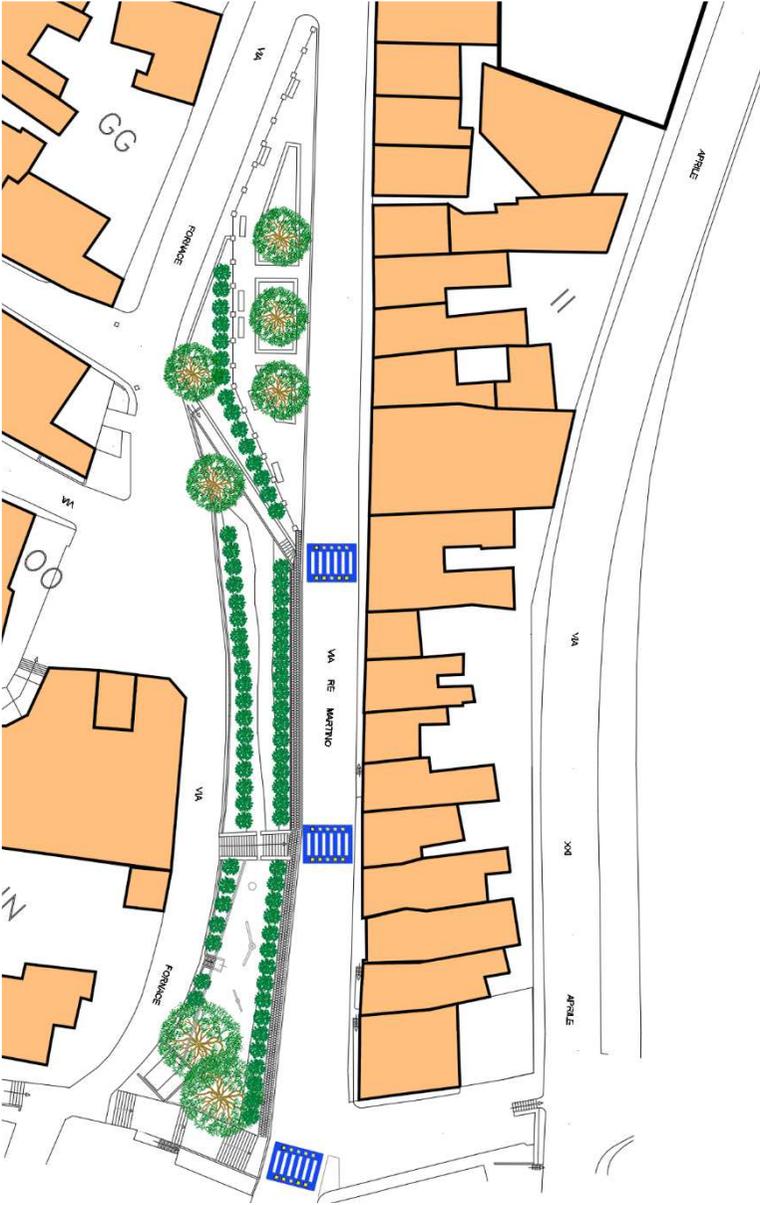
L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO



LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

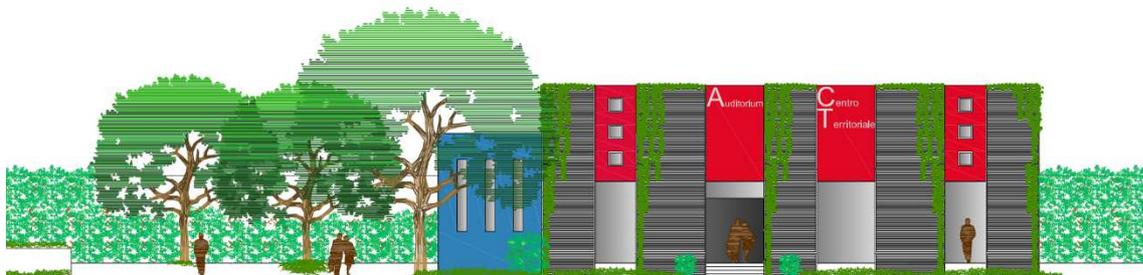
PROGETTISTA DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello, Dott. Filippo Musarra – Area V

INDIVIDUAZIONE GRAFICA DELL'INTERVENTO



Lotto 1: REALIZZAZIONE DELL'AREA A PARCHEGGIO

Lotto 2: REALIZZAZIONE DELL'AUDITORIUM DI FICARAZZI



RELAZIONE GENERALE E TECNICO-DESCRITTIVA

Il progetto, a modifica dello studio di fattibilità di cui all'attuale programma delle opere pubbliche, muove dall'esigenza di restituire alla pubblica fruizione uno spazio ormai in disuso ed in parziale stato di abbandono che possa rappresentare un polo culturale per la città ed il territorio.

L'opera di cui al presente studio, prevede la demolizione dell'edificio in muratura per la realizzazione di un'area a parcheggio, nel primo lotto funzionale, nonché la trasformazione dell'edificio in cemento armato esistente in un centro multimediale dotato di auditorium musicale e di spazi per la cultura nel secondo lotto.

L'area circostante l'edificio, anche per la prossimità alla piazza Giovanni XXIII ed alle aree a parcheggio poste a valle, potrà costituire un luogo di scambio intermodale per la mobilità sostenibile e condivisa.

Secondo la definizione fornita dal [World Business Council for Sustainable Development](#), infatti, si deve consentire alle persone di comunicare e stabilire relazioni senza mai perdere di vista l'aspetto umano e quello ambientale, oggi come in futuro. In altre parole occorre pensare una mobilità che permetta di ridurre gli impatti ambientali, sociali ed economici legati agli spostamenti. È per questa finalità che occorre dotare il centro urbano di un luogo di promozione territoriale che favorisca anche l'utilizzo di mezzi di trasporto eco-friendly, alternativi e condivisi.

Allo studio sull'intermodalità, anche rivolto ai fruitori provenienti dai comuni limitrofi, si fonde la ricerca per la mitigazione dell'intervento: la struttura sarà dotata, infatti, di un nuovo involucro bio-climatico atto a limitare l'impatto ambientale della costruzione dotando il centro urbano di un'area a verde inusuale, con superfici verticali e tetto-giardino.

All'interno dell'edificio da riqualificare si prevede la realizzazione di un centro ove sarà possibile effettuare percorsi guidati e interattivi attraverso l'utilizzo delle nuove tecnologie per la valorizzazione dei percorsi naturalistici, della cultura musicale e della letteratura, con il coinvolgimento delle Autorità di Gestione dei parchi e delle riserve nonché delle realtà musicali e culturali locali.

Al piano terra del fabbricato di più recente costruzione con struttura in cemento armato, saranno realizzate un'aula multimediale per la promozione territoriale ed un'aula didattico-formativa. La sala principale, posta al piano primo, sarà dedicata alle attività audiovisive, finalizzate alla valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale, proponendo

itinerari guidati volti allo sviluppo del tessuto sociale ed imprenditoriale del territorio anche mediante la sperimentazione di servizi innovativi a supporto delle imprese locali.

L'intervento, per l'impiego delle tecnologie costruttive, di progettazione ambientale e per le dotazioni strumentali previste, rappresenta un importante contributo alla valorizzazione dei siti culturali e storici presenti nell'area, nell'ottica della sostenibilità ambientale e del miglioramento dell'accessibilità ai luoghi della cultura, al patrimonio documentale ed archivistico, anche mediante l'utilizzo di nuovi sistemi informativi e di mobilità.

La realizzazione dell'intervento è suddivisa in due lotti funzionali. Il primo è costituito dalla demolizione del fabbricato in muratura e la realizzazione dell'area a parcheggio mentre il secondo prevedrà la riqualificazione del fabbricato.

Descrizione dettagliata degli interventi e delle attività previste

Il progetto prevede la rifunzionalizzazione di una ex scuola costituita da un corpo principale con struttura in muratura ed un secondo corpo, giuntato, realizzato con struttura in cemento armato e prospiciente su via Tripoli.

A causa delle condizioni di degrado in cui versa una parte della costruzione unita all'esigenza di dotare l'area di idoneo parcheggio per lo scambio intermodale, si prevede la totale demolizione dell'edificio in muratura.

Complessivamente, dall'attuale superficie occupata dal fabbricato pari a circa 800 mq si prevede la demolizione di 570 mq ed il mantenimento di 230 mq (in pianta) per la realizzazione dell'Auditorium Centro Territoriale.

All'interno della nuova configurazione troveranno collocazione le diverse attività indicate nelle planimetria di progetto, sono descritte nei paragrafi seguenti.

Complessivamente, l'area da destinare a parcheggio e a spazio pubblico è pari a circa 1700,00 mq

Attività di informazione, noleggio E-Bike e mobilità alternativa

Al piano terra della costruzione, in corrispondenza del portico, sarà realizzata un'area informativa multimediale per la promozione del territorio e un'area per il noleggio di E-Bike e sistemi per la mobilità alternativa ed eco-compatibile.

L'area, oltre ad essere attrezzata con punti di ricarica, sarà dotata di un punto di informazione.

Auditorium Musicale e sala proiezioni

Al piano primo è stata prevista la realizzazione di un auditorium-sala proiezioni, dotati di servizi, sia la coperto che sull'ampia terrazza-giardino.

Saranno mantenute le scale preesistenti, interna ed esterna, e sarà realizzato un ascensore panoramico come indicato nelle planimetrie di progetto.

La terrazza, un ampio tetto verde da fruire nei mesi estivi, costituirà un importante caso di studio dal punto di vista bioclimatico e di trattamento delle acque meteoriche.

Parcheggio e superfici drenanti

L'area a parcheggio è realizzata con superfici drenanti e sistemi di disoleazione per la protezione delle acque di falda. Complessivamente potranno essere dislocati nell'area a parcheggio oltre 60 posti auto ed ulteriori 9 posti nella parte antistante il lotto di intervento. Sarà altresì prevista la realizzazione del marciapiedi su via Tripoli in corrispondenza dell'area di cui al presente progetto.

Previsioni economiche LOTTO N. 1

AREA A PARCHEGGIO

Il quadro economico relativo allo studio di fattibilità è il seguente:

QUADRO ECONOMICO

Importo dei lavori		€ 220.000,00
Opere provvisoriale di sicurezza		€ 20.000,00
Importo totale lordo		€ 240.000,00
Somme a disposizione dell'Amministrazione		
Per IVA al 10%	€ 24.000,00	
Per Imprevisti	€ 24.000,00	
Oneri di conferimento in discarica	€ 16.825,00	
Incentivi ex art. 113 D.L. 50/16	€ 4.800,00	
Per contributi di gara ANAC	€ 375,00	
Per attrezzature, forniture e software iva compresa al 22%	€ 20.000,00	
Totale somme a disposizione		€ 90.000,00
Importo complessivo lordo		€ 330.000,00

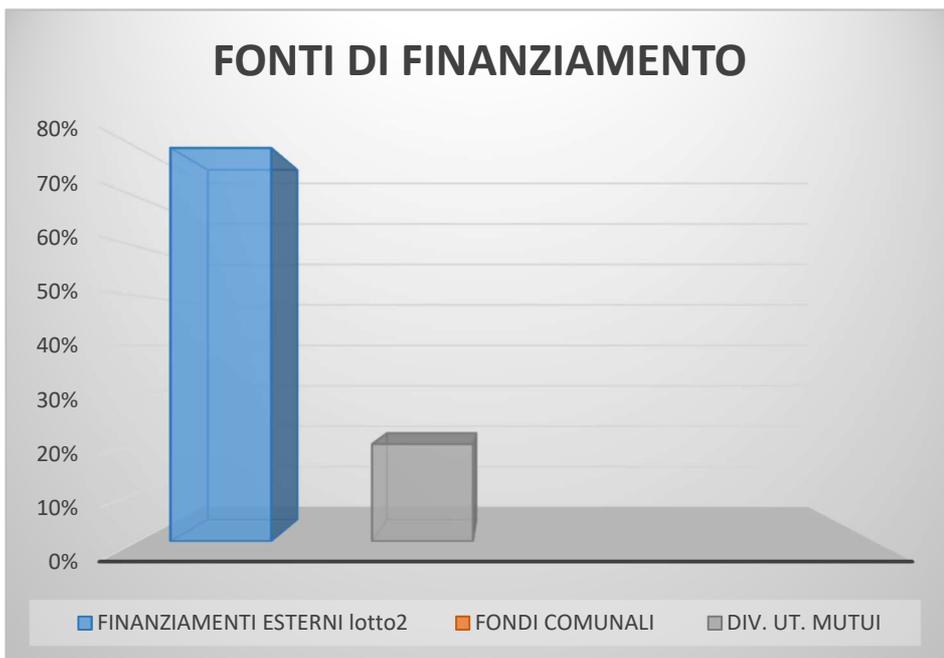
Previsioni economiche LOTTO N. 2

AUDITORIUM

Il quadro economico relativo allo studio di fattibilità è il seguente:

QUADRO ECONOMICO

Importo dei lavori		€ 450.000,00
Opere provvisoriale di sicurezza		€ 15.000,00
Importo totale lordo		€ 465.000,00
Somme a disposizione dell'Amministrazione		
Per IVA al 10%	€ 46.500,00	
Per Imprevisti	€ 46.500,00	
Oneri di conferimento in discarica	€ 7.505,00	
Incentivi ex art. 113 D.L. 50/16	€ 9.120,00	
Per contributi di gara ANAC	€ 375,00	
Per attrezzature, forniture e software iva compresa al 22%	€ 30.000,00	
Totale somme a disposizione		€ 140.000,00
Importo complessivo lordo		€ 605.000,00



Per il LOTTO 2 si chiederà la rimodulazione dell'eventuale finanziamento richiesto con la partecipazione ad avviso pubblico legato ai "PATTI TERRITORIALI"

LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

PROGETTISTA DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

INDIVIDUAZIONE GRAFICA DELL'INTERVENTO



INTERVENTO: RIFUNZIONALIZZAZIONE DELL'EDIFICIO CONFISCATO POSTO IN VIA PROVINCIALE N. 5/C NELLA FRAZIONE DI ACITREZZA PROGETTO CENTRO ANTI VIOLENZA E COMANDO DI P.L.

Il progetto prevede la rifunionalizzazione di una struttura ricettiva confiscata alle mafie costituita da un corpo principale con struttura in calcestruzzo armato ricadente nella frazione di Acitrezza.

Complessivamente, l'attuale superficie occupata dal fabbricato è pari a circa 600 mq ed il piano primo, già destinato ad ufficio tributi e polizia locale, necessita di interventi di adeguamento funzionale atti a garantire una migliore distribuzione degli spazi che risulti idonea alla realizzazione di un Centro Anti Violenza, da una parte, ed a Comando di Polizia Locale dall'altra.

L'intervento potrebbe avrà una grande valenza sociale dotando il centro della frazione di Acitrezza di un presidio di Polizia Locale e di un Centro Anti Violenza con attività di consultorio, sale per le attività quotidiane e camere dormitorio in conformità a quanto richiesto dalla vigente normativa.

Risulta comunque indispensabile individuare tutte le sensibilità ambientali delle aree che sono interessate dalla realizzazione dello stesso dunque la presente relazione illustra il rapporto esistente tra il progetto e il complesso degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali esso è inquadrabile, con lo scopo di evidenziare i rapporti di coerenza dell'intervento con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori. Si vuole inoltre verificarne la conformità con le norme ambientali e paesaggistiche, nonché con i vigenti piani e programmi territoriali e ambientali.

La progettazione dell'intervento è effettuata nel rispetto della vigente normativa in materia di rendimento energetico degli edifici e delle direttive recanti le "Norme per l'edilizia sostenibile" che definiscono le tecniche e le modalità costruttive di edilizia sostenibile negli strumenti di governo del territorio, negli interventi di nuova costruzione, di ristrutturazione edilizia ed urbanistica e di riqualificazione urbana.

In particolare sono state effettuate indagini territoriali ed ambientali corredati dai seguenti analisi di settore:

1. analisi dei fattori ambientali e climatici;
2. analisi delle risorse ambientali, idriche ed energetiche, con particolare riferimento all'uso di fonti rinnovabili;
3. analisi dei fattori di rischio ambientale artificiali;
4. analisi delle risorse e delle produzioni locali.

In questa ottica l'intervento, partendo dall'analisi delle peculiarità anche dei territori limitrofi, si inserisce all'interno dello strumento urbanistico, in modo da garantire e rispettare i livelli di sostenibilità ambientale previsti dalla vigente normativa

DESCRIZIONE DELL'AREA ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area interessata è inserita nel centro abitato di Acitrezza ed è destinata nel PRG vigente ad edilizia alberghiera (Al e) individuabile nella Tavola 4 del PRG approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 18 del 07/03/2001 e voto CRU n. 430 del 29/01/1997 e determinazione ARTA n. 8349/U del 27/06/1997.

Pertanto la destinazione d'uso appare compatibile con le finalità del progetto di che trattasi.

INTERVENTI PROGETTUALI

Interventi sul lay-out urbano

Al fine di promuovere la progettazione in grado di recuperare in forma "passiva" la maggior parte dell'energia necessaria a garantire le migliori prestazioni per i diversi usi finali (riscaldamento, raffrescamento, illuminazione ecc.) si è privilegiato prioritariamente l'attenta integrazione tra sito ed involucro.

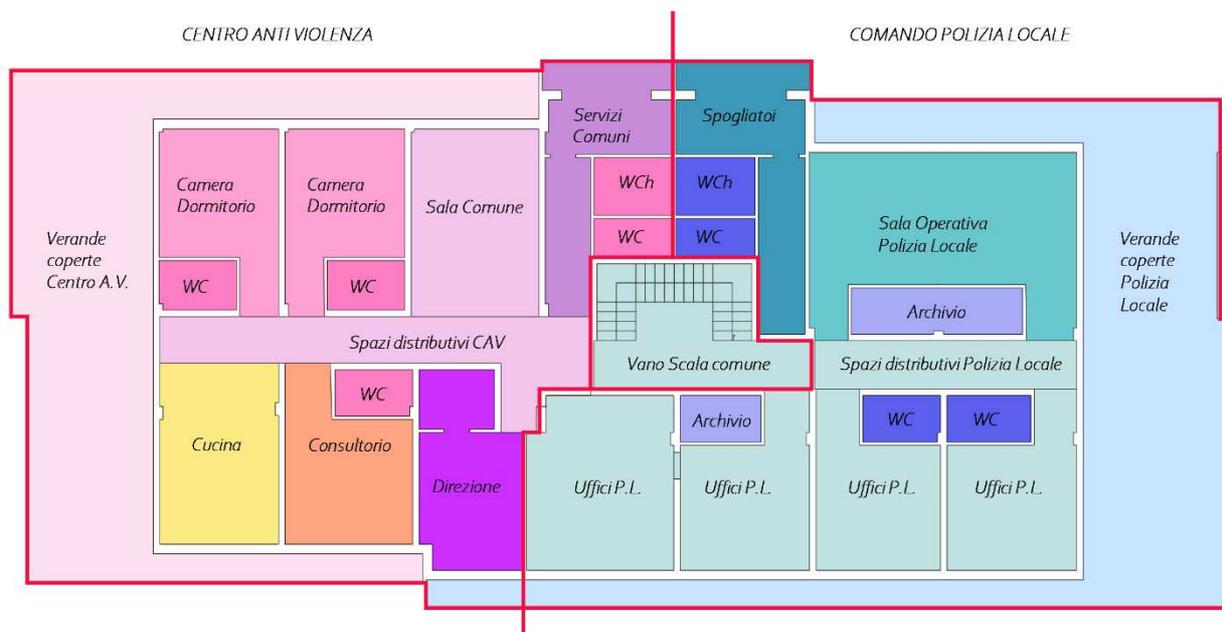
A tale scopo nel progetto si è tenuto conto:

- a) delle caratteristiche fisiche del sito;
- b) Del contesto del sito: edifici e strutture adiacenti, strade esistenti, altre caratteristiche rilevanti;
- c) delle ombre prodotte dalle strutture esistenti sul sito o adiacenti ;
- d) direzione, intensità, stagionalità dei venti prevalenti.

Interventi sugli involucri

Al fine di imitare la trasmissione del calore attraverso i componenti dell'involucro edilizio, limitando gli apporti solari estivi indesiderati e le dispersioni termiche invernali, la progettazione, nel rispetto anche delle Leggi Nazionali, terrà conto:

- della scelta dei materiali di tamponatura perimetrale la scelta di serramenti esterni che garantiscano dispersioni contenute sia dal punto di vista conduttivo che da quello della tenuta all'aria;
- della realizzazione di tetti ventilati e l'uso di barriere anti-radianti;
- della eliminazione o limitazione dei ponti termici strutturali e di forma.



Predisposizione degli impianti per il miglior sfruttamento delle fonti rinnovabili e assimilate

L'edificio verrà dotato sulla copertura di impianti solari termici ad integrazioni per la riduzione del fabbisogno di acqua calda sanitaria e di pannelli fotovoltaici atti a ridurre il fabbisogno energetico del fabbricato.

Sistemi di recupero e riuso dell'acqua piovana e delle acque grigie

Verranno suggerite predisposizioni per sistemi di captazione (tramite vasche interrato), filtro e accumulo delle acque meteoriche, provenienti dal coperto degli edifici, per consentirne l'impiego per usi compatibili quali, ad esempio:

- annaffiatura delle aree verdi;
- lavaggio delle aree pavimentate;
- usi tecnologici.
- alimentazione delle cassette di scarico dei W.C.;

Scelta dei materiali impiegati

In tema di analisi delle risorse e delle produzioni locali, per migliorare la sostenibilità del fabbricato, verranno usati quanto più possibili materiali locali. Tutto questo per ridurre l'impatto che l'edificio avrà sull'ambiente.

Verranno utilizzati materiali da costruzione che garantiscano il rispetto dei requisiti relativi alle opere di costruzione come da allegato A del DPR n° 246 del 21/04/1993 (Regolamento di attuazione della direttiva 89/106/CEE relativa alla certificazione dei prodotti da costruzione); i requisiti sono:

- Resistenza meccanica e stabilità
- Sicurezza in caso d'incendio.

- Igiene, salute ed ambiente (per soddisfare questa esigenza l'opera deve essere concepita in modo da non costituire una minaccia per l'igiene o la salute degli occupanti o dei vicini, causata, in particolare, dalla formazione di gas nocivi, dalla presenza nell'aria di particelle o di gas pericolosi, dall'emissione di radiazioni pericolose, dall'inquinamento o dalla contaminazione dell'acqua o del suolo, da difetti di evacuazione delle acque, dai fumi e dai residui solidi o liquidi e dalla formazione di umidità in parti o sulle superfici interne dell'opera)

- Sicurezza di utilizzazione.
- Protezione contro il rumore.
- Risparmio energetico e isolamento termico.

Riduzione inquinamento elettromagnetico

L'inquinamento elettromagnetico negli ambienti interni è dovuto principalmente alle emissioni degli apparati e dispositivi elettrici ed elettronici e di tutti i componenti dell'impianto di distribuzione dell'energia elettrica dell'edificio (conduttori, quadri elettrici, cabine elettriche, dorsali). Ai campi magnetici emessi da queste sorgenti si possono sommare eventuali contributi provenienti da sorgenti esterne come le linee elettriche ad alta, media e bassa tensione.

Per quanto riguarda la protezione dalle emissioni di sorgenti esterne, è stata valutata la collocazione rispetto agli organismi edilizi delle linee elettriche aeree o interrate o alla presenza di eventuali cabine di trasformazione in modo da minimizzare l'esposizione ai campi elettrici e magnetici con l'attuazione di mantenere idonee distanze di sicurezza.

COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO CON LE FINALITÀ DEL BANDO

Il progetto, formato dall'esigenza di destinare l'edificio ad attività di interesse pubblico, mira alla rifunzionalizzazione di un fabbricato, concepito originariamente per attività ricettive, in centro anti violenza con annesso presidio di Polizia Locale.

L'intervento è atto a contrastare il rischio di emarginazione vissuto dalle donne e dai bambini vittime di violenza dando loro la possibilità di allontanarsi dall'ambiente oggetto di violenza trovando nell'immediato un posto protetto dove trovare l'aiuto ed il supporto psicologico necessario.

La prossimità del presidio di Polizia Locale al centro anti violenza, contribuisce a ristabilire nelle donne vittime di violenza, la serenità e la sicurezza necessarie a ricostruire l'equilibrio psico-fisico per affrontare nuovamente la vita quotidiana.

L'opera, per l'impiego delle tecnologie di recupero, di progettazione ambientale e per le dotazioni strumentali previste, rappresenta un importante contributo alla valorizzazione dell'immobile che mira al raggiungimento di finalità sociali.

Il progetto prevede un investimento complessivo pari ad € 600.000,00 con tempi d'esecuzione di circa 24 mesi.

QUADRO ECONOMICO

Importo dei lavori

€ 450.000,00

Opere provvisoriale di sicurezza

€ 20.000,00

Importo totale lordo

€ 470.000,00

Somme a disposizione dell'Amministrazione

Per IVA al 10%

€ 47.000,00

Per Imprevisti

	€ 23.500,00
Oneri di conferimento in discarica	
	€ 1.600,00
Incentivi ex art. 113 D.L. 50/16	
	€ 9.400,00
Per contributi di gara ANAC	
	€ 500,00
Per incarico di progettazione energetica iva compresa al 22%	
	€ 4.000,00
Per attrezzature, forniture e software iva compresa al 22%	
	€ 44.000,00

Totale somme a disposizione

€ 130.000,00

Importo complessivo lordo

€ 600.000,00

Incremento per "CARO MATERIALI" - 60.000,00

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 660.000,00

Richiesta Finanziamento PNRR: € 660.000,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

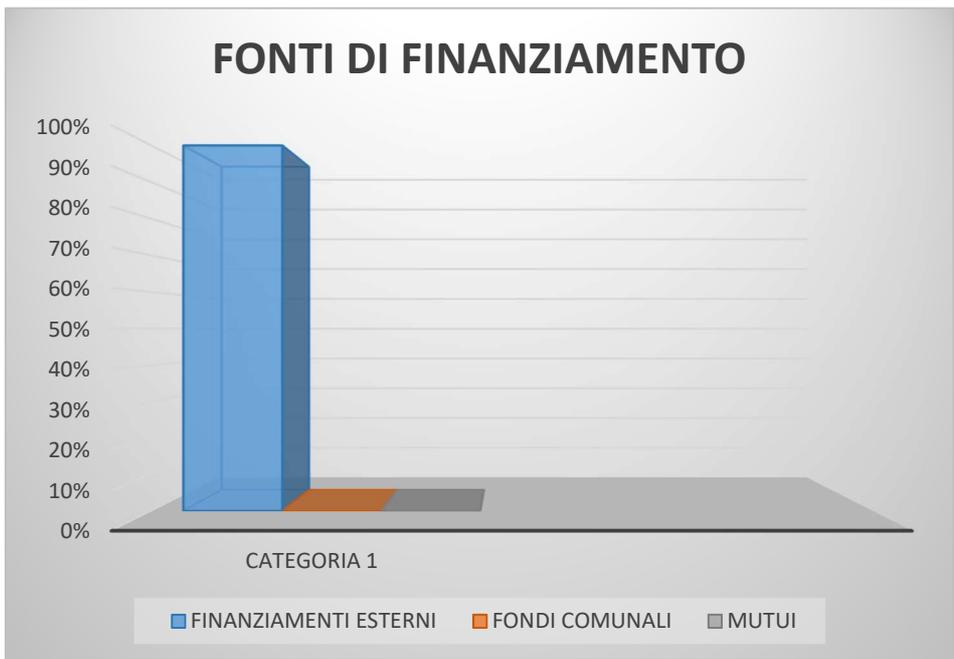
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO

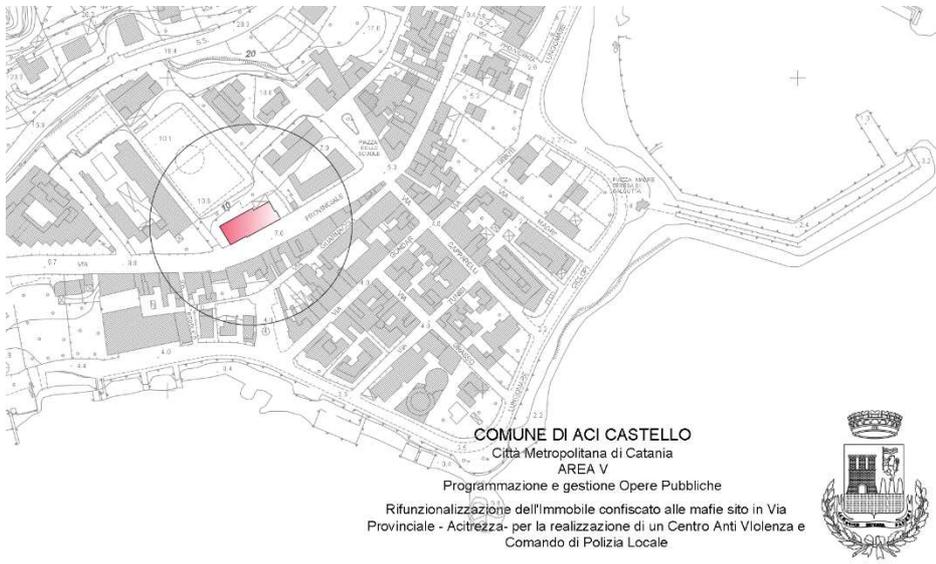


Progetto per cui si è stato richiesto finanziamento mediante partecipazione ad avviso pubblico legato alla rifunzionalizzazione di beni confiscati alla criminalità.

LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

PROGETTISTA DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO



INTERVENTO: REALIZZAZIONE DI AREA SPORTIVA POLIVALENTE ALL'INTERNO DELLA SCUOLA MEDIA "R. RIMINI" DI ACITREZZA

Il presente progetto nasce dall'esigenza di realizzare un'Area Sportiva Polivalente all'interno della Scuola Media di Acitrezza, per dare la possibilità agli studenti frequentanti e non, di svolgere diverse attività sportive, in considerazione che la Scuola non è dotata di palestra, in modo che gli stessi studenti possano divertirsi, svagarsi e occupare il tempo libero in un modo migliore fatto che contribuirà a rendere la struttura scolastica un punto di riferimento importante per la collettività di Acitrezza.

Dati generali

L'area oggetto di progettazione ha una superficie complessiva di circa mq 1200,00 e fa interamente parte dell'area di competenza della Scuola Media di Acitrezza, risultando ubicata alle spalle dell'edificio scolastico, in un'area asfaltata che oggi viene utilizzata sporadicamente a parcheggio dal personale scolastico.

Nel P.R.G. del Comune di Aci Castello l'area risulta in "AS – Attrezzature Scolastiche" e specificatamente "SM – Scuola Media", in catasto l'area, quale pertinenza del fabbricato scolastico, è censita al foglio 2, particella n. 50.



Descrizione dell'intervento

L'intervento prevede la realizzazione di un'area polivalente di circa 1.200,00 mq., dove saranno presenti le attrezzature per praticare i seguenti sport all'aperto: Pallacanestro – Pallavolo - Calcio a 5 - Area fitness.

Saranno rispettati tutti gli accorgimenti per la realizzazione di idonei drenaggi per lo smaltimento delle acque meteoriche.

Pavimentazione dei campi e fitness

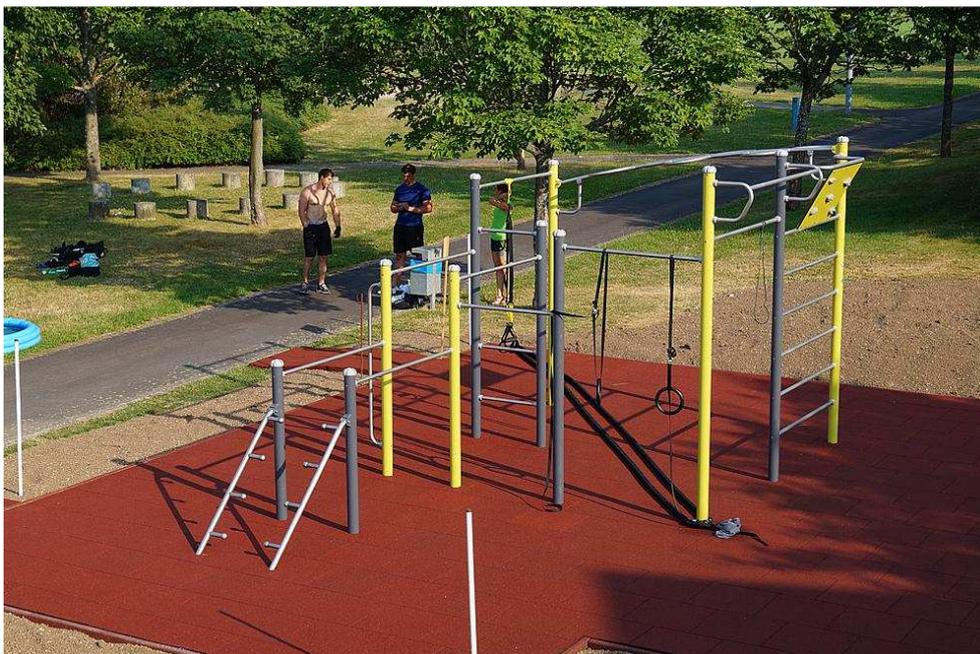
Il campo polifunzionale e l'area work-out saranno realizzati su supporto drenante con idonea pavimentazione anti-trauma innovativa del tipo MULTISPORT in polipropilene con certificazione antincendio Efi EN ISO 11925-2 e fattore antiscivolo 108 PVT EN13036-4.

Nel dettaglio le pavimentazioni risulteranno altamente performanti, studiate per tutte le attività sportive outdoor. Particolarmente resistenti e dalla semplice manutenzione, le pavimentazioni antitrauma drenanti sono costituite da piastrelle multifunzionali, adatte ad ogni sport e personalizzabili con linee di campo grazie all'utilizzo di giunti di dilatazione di diverso colore.

La superficie forata è formulata per il perfetto rimbalzo della palla ed il miglior drenaggio per consentire una rapida asciugatura dell'area di gioco che si mantiene asciutta e antiscivolo. Adatti ad impianti indoor tali elementi sono riciclabile al 100% e resistente ai raggi UV.



All'interno dell'area posta in prossimità del campo polivalente saranno allocate le attrezzature inclusive e per Work-out.





Impianti e allacci

Gli impianti idrico ed elettrico, saranno progettati in conformità alle vigenti normative in materia;

L'approvvigionamento idrico dell'impianto per gli usi potabili, sarà assicurato tramite allaccio alla condotta presente nella limitrofa struttura scolastica.

Sarà prevista una pavimentazione drenante e le acque meteoriche, eventualmente in eccesso continueranno ad essere immesse nella rete di smaltimento delle aree esterne della scuola. Le acque di irrigazione saranno prelevate dall'impianto idrico della scuola e saranno distribuite nell'area a verde con tubazione di polietilene ed irrigatori a scomparsa.

Le caratteristiche dell'area risponde alle vigenti normative in materia di sicurezza degli impianti sportivi e al superamento delle barriere architettoniche.

Impianti elettrici

La realizzazione degli impianti elettrici nel loro complesso avverrà nel rispetto del Testo Unico della Sicurezza – Decreto Legislativo n. 81/08 del 9 aprile 2008 e delle norme di buona tecnica ed in particolare norme CEI 64-8VI e UNI-CEI in genere; saranno, altresì, rispettati i requisiti specifici prescritti dalla vigente normativa.

L'impianto fornirà alimentazione di energia alle apparecchiature di illuminazione e agli impianti di servizio, alle prese a spina presenti all'interno del fabbricato.

L'impianto di illuminazione esterna sarà realizzato ai fini di una buona qualità dell'illuminazione ottenuta dalla considerazione dei coefficienti di uniformità del flusso luminoso, della radianza massima dell'apparecchio illuminante per mezzo dello schermo rifrattore, un elevato rendimento energetico da ottenersi ove possibile con l'adozione di lampade ad alta efficienza e resa cromatica;

La distribuzione elettrica sarà eseguita in esterno in cavidotti interrati e internamente in canalizzazioni metalliche IP40/44 o in canalizzazioni di PVC; la distribuzione secondaria sarà realizzata con tubazioni in PVC in vista o in traccia con vari gradi di protezione a seconda dei locali o con cavi con guaina staffati al solaio anche a mezzo di passerelle metalliche, al di sopra del controsoffitto.

I quadri saranno realizzati con apparecchiature scatolate din e apparecchi modulari, dotati di sganciatori magnetotermici differenziali; sarà assicurata la selettività dinamica e cronometrica tra l'interruttore generale e

gli interruttori divisionali dei vari quadri per garantire la continuità del servizio alle porzioni di impianto non interessate da malfunzionamenti o guasti.

QUADRO ECONOMICO

Importo dei lavori ivi comprese la fornitura e posa delle attrezzature

€ 147.000,00

Opere provvisoriale di sicurezza

€ 3.000,00

Importo totale lordo

€ 150.000,00

Somme a disposizione dell'Amministrazione

Per IVA al 10%

€ 15.000,00

Per Imprevisti

€ 7.500,00

Oneri di conferimento in discarica

€ 1.440,00

Incentivi ex art. 113 D.L. 50/16

€ 3.000,00

Per contributi di gara ANAC

€ 60,00

Per forniture porte mobili e attrezzature

€ 3.000,00

Totale somme a disposizione

€ 30.000,00

Importo complessivo lordo

€ 180.000,00

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 180.000,00

Richiesta Finanziamento PNRR: € 180.000,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

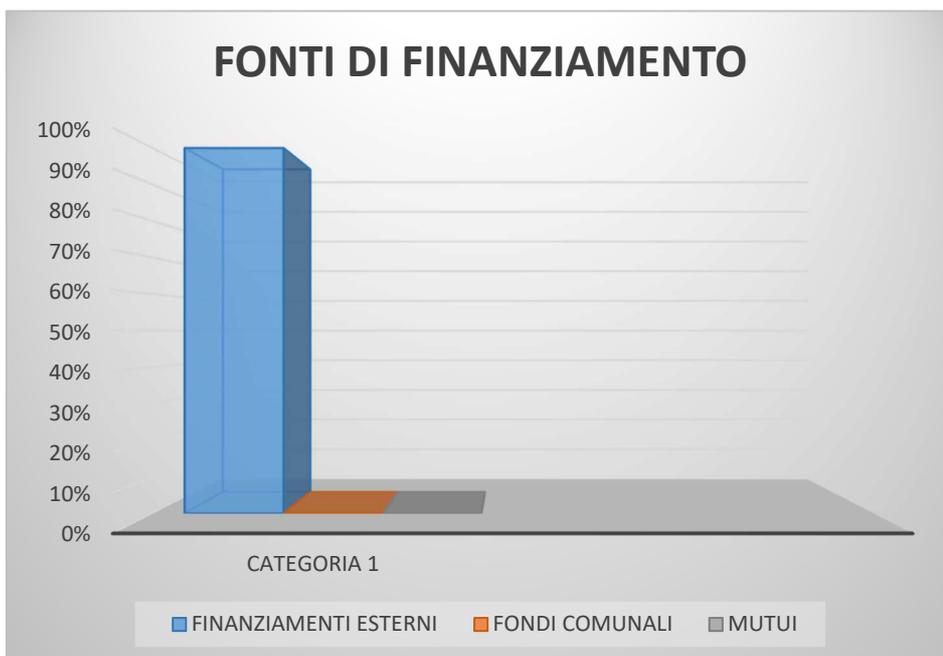
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

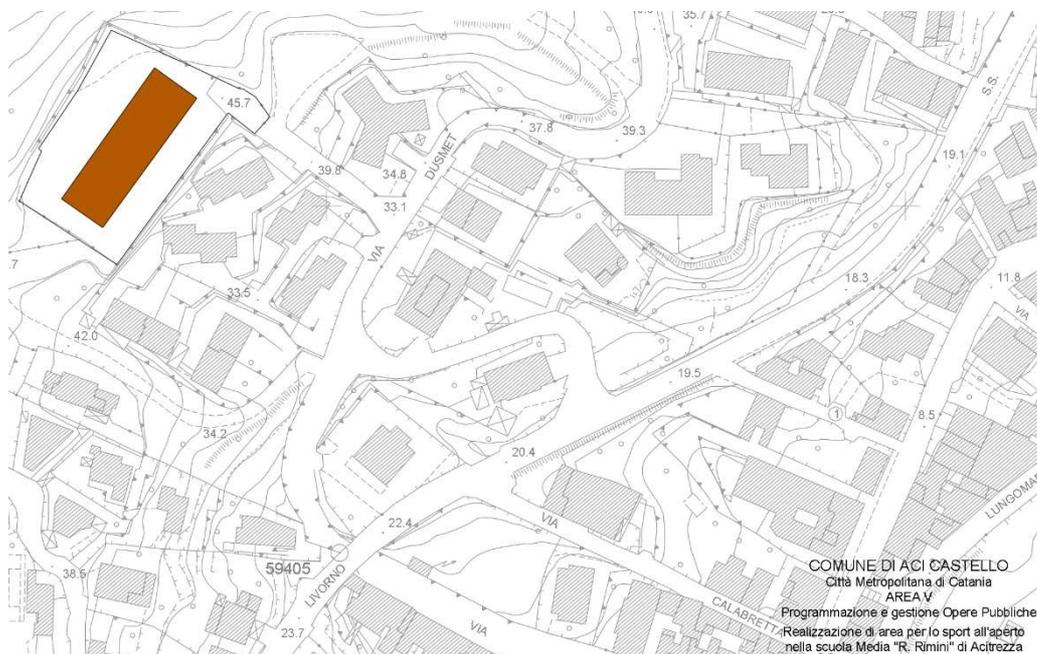
Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO



Progetto per cui si è stato richiesto finanziamento mediante partecipazione ad avviso pubblico.
LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA
PROGETTISTA DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V
INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA PER LA REALIZZAZIONE DI UN ASILO NIDO NELL'AREA DI PERTINENZA DELL'ISTITUTO G. FALCONE IN ACI CASTELLO

Ai fini della partecipazione al bando PNRR Missione 4 Istruzione e Ricerca del 02/12/2021, relativo al Piano per gli Asili Nido e scuole dell'Infanzia e Servizi di Educazione e cura per la Prima Infanzia, questo Ufficio, su direttiva dell'Amministrazione, ha redatto Studio di Fattibilità Tecnica e Finanziaria per la realizzazione di un asilo nido nell'area di pertinenza dell'Istituto "G. Falcone", plesso "G. Verga" in Acì Castello.

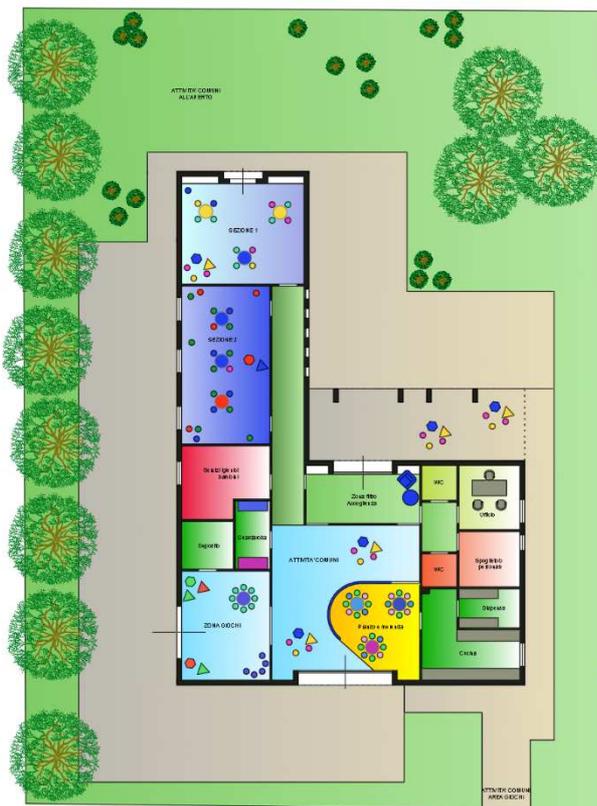
L'edificio, di complessivi mq 345, consentirà di ospitare 24 bambini fino a 2 anni di età offrendo uno spazio di aggregazione ospitale che garantisce un rapporto con un'ampia area esterna attrezzata per i giochi all'aperto.

Ai fini della determinazione delle conformazione planimetrico-distributiva, si è fatto riferimento alla Normativa di settore nonché al Decreto Presidenziale Regione Siciliana del 16/05/2013.

L'asilo nido di Acì Castello rappresenta la prima offerta educativa in tal senso dedicata all'infanzia e muove dall'immagine che restituisce lo sguardo dei bambini tra urla, risate e goffi gesti, in quell'aria gioiosa e spensierata che aiuta a comprendere l'essenza dei servizi per la prima infanzia.

Il fabbricato, realizzato con tecnologie costruttive all'avanguardia e privo di barriere architettoniche, si inserirà nel complesso scolastico "G. Verga" nell'abitato di Acì Castello, all'interno di un'area a verde attrezzato.

A livello distributivo è composto dalle seguenti zone:

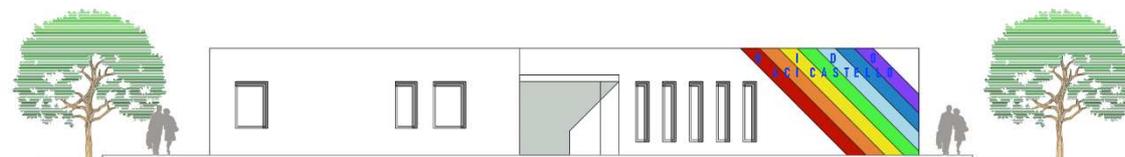


- Veranda coperta;
- Area di accoglienza;
- Uffici e servizi igienici;
- Spogliatoi e servizi per il personale;
- Cucina e dispensa;
- Area pranzo e merenda;
- Area per attività comuni;
- Area giochi;
- Deposito giochi;
- Guardaroba;
- Servizi igienici per i bambini;
- Sezione 1;
- Sezione 2
- Area esterna a verde;
- Area attrezzata a giochi per l'infanzia.

DESCRIZIONE DELL'AREA ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area interessata è inserita nel centro abitato di Acitrezza ed è destinata nel PRG vigente ad Attrezzature Scolastiche (AS) individuabile nella Tavola 6 del PRG approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 18 del 07/03/2001 e voto CRU n. 430 del 29/01/1997 e determinazione ARTA n. 8349/U del 27/06/1997.

Pertanto la destinazione d'uso appare compatibile con le finalità del progetto di che trattasi.



INTERVENTI PROGETTUALI

Interventi sul lay-out urbano

L'intervento non incide sensibilmente sul lay-out urbano riguardando la realizzazione di una struttura con altezza complessiva pari a m 4,00. In fase meta-progettuale si è infatti tenuto conto:

- a) delle caratteristiche fisiche del sito;
- b) Del contesto del sito: edifici e strutture adiacenti, strade esistenti, altre caratteristiche rilevanti;
- c) Delle caratteristiche geologiche ed idrogeologiche.

Dalle valutazioni di merito si è addivenuto nella determinazione di realizzare un edificio a corte aperta per complessivi 345 mq e di altezza contenuta.

Caratteri peculiari del fabbricato

Gli spazi destinati ai bambini e quelli a disposizione degli adulti sono studiati in modo da garantire un utilizzo flessibile in base ai progetti educativi.

Il vano di ingresso rappresenta un ambiente-filtro per la prima accoglienza e consente altresì di preservare il microclima degli ambienti.

Le sezioni, adeguatamente dimensionate, sono servite da un corridoio che li separa dagli spazi comuni. In questa ala sono altresì dislocati i servizi igienici e le attrezzature necessarie ai bambini.

Contiguamente alla zona filtro dell'ingresso è posto l'ufficio dotato di servizio igienico per gli adulti, insieme alla zona per spogliatoi e servizi destinata al personale. La grande sala per attività comuni è attigua alla cucina, dotata di dispensa, ed alla zona pranzo. È inoltre prevista una sala specifica da destinare ai giochi.

Le sezioni rappresentano l'unità spaziale minima del nido e potranno essere organizzate in base ai criteri di omogeneità dell'età e dello sviluppo dei bambini. Nella sezione potrà essere individuato lo spazio idoneo per le seguenti funzioni:

Attività ludiche individuali;

Attività di gruppo;

Zona per il riposo.

I locali igienici per i bambini prevedono almeno

Un wc ogni 6 bambini;

Un lavabo a canale con rubinetto ogni 6 bambini;

Una vaschetta con doccetta e fasciatoio.

La planimetria allegata al presente studio di fattibilità tecnica ed economica ha carattere indicativo relativamente a tale distribuzione planimetrica e potrà essere suscettibile dei necessari adeguamenti in funzione del numero di fruitori previsto.

Sistemazione dell'area esterna

L'area esterna, di pertinenza esclusiva dell'Asilo Nido, è organizzata ed attrezzata come ambiente educativo in modo da consentire l'esplorazione libera ed il gioco strutturato secondo le esigenze delle diverse età. Nelle immediate vicinanze è altresì presente un'area giochi già attrezzata che sarà all'occorrenza utilizzabile.

Nello spazio esterno saranno realizzate ampie superfici con supporto drenante ed anti-trauma altamente performante e studiato per garantire la sicurezza dei bambini durante le attività outdoor.

Sfruttamento delle fonti di energia rinnovabile, sistemi di recupero e riuso dell'acqua piovana e delle acque grigie

Il progetto prevede la dotazione di pannelli fotovoltaici in copertura nonché di sistema solare-termico per l'acqua sanitaria.

Verranno predisposti sistemi di captazione (tramite vasche interrate), filtro e accumulo delle acque meteoriche, provenienti dal coperto degli edifici, per consentirne l'impiego per usi compatibili quali, ad esempio:

- annaffiatura delle aree verdi;
- lavaggio delle aree pavimentate;
- usi tecnologici.

Scelta dei materiali impiegati

Per gli ulteriori componenti necessari verranno utilizzati materiali da costruzione che garantiscano il rispetto dei requisiti relativi alle opere di costruzione come da allegato A del DPR n° 246 del 21/04/1993 (Regolamento di attuazione della direttiva 89/106/CEE relativa alla certificazione dei prodotti da costruzione); i requisiti sono:

- Resistenza meccanica e stabilità
- Sicurezza in caso d'incendio.
- Igiene, salute ed ambiente
- Sicurezza di utilizzazione.

Per la realizzazione delle murature e dei solai si prevede l'utilizzo del BLOCCO-CASSERO in fibra di legno con getto armato in opera. Questo materiale contribuirà al raggiungimento della classe energetica A++. Saranno impiegati infissi a taglio termico ed idonei isolanti nel trattamento dei ponti termici e nelle coperture.

COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO CON LE FINALITÀ DEL BANDO

Il progetto, formato dall'esigenza di dotare il comune di una struttura idonea ad ospitare i più piccoli, prevede la realizzazione di una struttura in grado di fornire un valido supporto sociale ed educativo all'intero ambito territoriale.

L'intervento, nell'ambito del PNRR, rispecchia pienamente le finalità dell'avviso pubblico del 2/12/2021 Ministero dell'Istruzione, prevedendo la nuova costruzione di un asilo nido pubblico valutate le seguenti condizioni di premialità:

Attuale assenza di servi educativi pubblici e privati per età inferiore a 2 anni

Incremento del livello di copertura del servizio 100%

Intervento di nuova costruzione in zona sismica (zona 2);

Il progetto, riguardante una superficie di oltre 345 mq, prevede un investimento complessivo pari ad € 828.000,00 con tempi d'esecuzione compatibili con quanto previsto dal bando.

QUADRO ECONOMICO		Parziali	Totali
IMPORTO DEI LAVORI			620.000,00
A			€
OPERE PROVVISORIALI E DI SICUREZZA			30.000,00 €
IMPORTO LORDO	TOTALE		650.000,00 €

B SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE

Per Iva 10%	65.000,00 €	
Per Imprevisti	32.500,00 €	
Oneri di conferimento	4.650,00 €	
Incentivo art. 113 D.Lgs. 50/2016 (1,6% dei lavori ai sensi dell'avviso Istruzione PNRR)	10.400,00 €	
Contributo per spese tecniche (max 12% di A)	65.000,00 €	
Per contributi di gara	450,00 €	
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	178.000,00 €	178.000,00 €
IMPORTO COMPLESSIVO LORDO		828.000,00 €
Somme incrementate CARO MATERIALI		€82.800,00

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 910.800,00

Richiesta Finanziamento PNRR: € 910.800,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

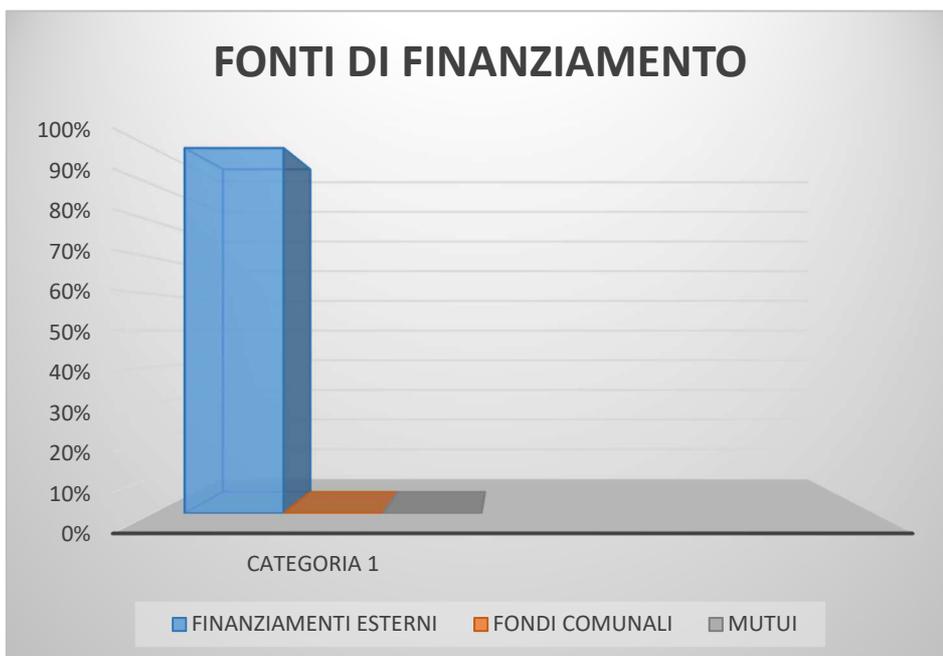
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

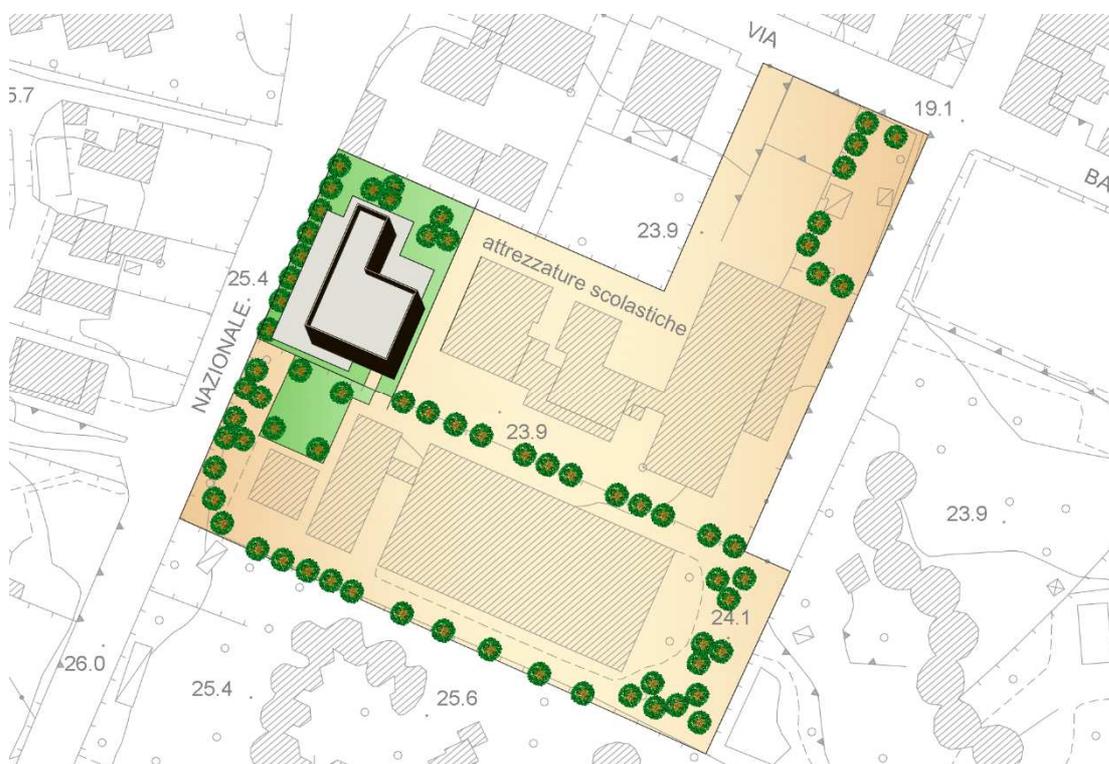
Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO



Progetto per cui si è stato richiesto finanziamento mediante partecipazione ad avviso pubblico.
LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA
PROGETTISTA DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V
INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO



INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA "SOTTO IL POZZO" IN ACI CASTELLO

Nell'ambito territoriale del comune di Aci Castello, per lo più a ridosso dei lungomare, non è infrequente la presenza di indistinte aree marginali, prive di una specifica sistemazione che ne connoti la destinazione d'uso.

Caratterizzate da una modesta superficie residuale degli spazi demaniali, per le stesse non è immediatamente percettibile un efficace ed adeguato uso pubblico qualora non si considerino anch'esse partecipanti ad un disegno complessivo di riqualificazione del territorio, pianificato per "sistemi" che si corredano ciascuno delle pertinenti infrastrutture e servizi:

la mobilità

i percorsi costieri

Il risanamento idrogeologico, igienico - sanitario ed ambientale

Il recupero delle singolarità naturalistiche e culturali del paesaggio lavico

I beni culturali

l'energia

le infrastrutture per la vivibilità e lo sviluppo.

Con questo metodo di approccio, valutata altresì la "vocazione" dei siti ovvero non trascurate le modalità di utilizzo con le quali la collettività autonomamente tende a soddisfare i propri bisogni, la riqualificazione del sito coincide con quella delle funzioni, anche spontanee, consentendone il loro recupero in forme ordinate nell'obiettivo del soddisfacimento di molteplici esigenze.

I rinnovati usi di queste brevi porzioni di territorio per lo svolgimento di attività che, seppure singolarmente limitate, risultano gerarchizzate in un complessivo insieme, partecipano alla costruzione di un sistema di utilizzo diffuso del territorio e danno un rilevante apporto per un complessivo assetto di decoro urbano, indispensabile per l'apprezzamento da parte dei flussi turistici.

IL SITO

L'area considerata dal proposto intervento è emblematica di tutto quanto sin qui detto e riscontrabile nell'illustrazione fotografica dello stato di fatto ove, all'evidenza, alla naturale bellezza del luogo ed alle connesse potenzialità fanno contrasto le attuali condizioni.

Il sito è racchiuso fra una porzione di sede stradale di accesso all'approdo di Aci Castello, una zona concessa per stabilimento balneare, le antiche arcate di sostegno alla viabilità posta a quota superiore (via Marconi): all'insieme di tutte queste ultime si connette una congerie di attività le quali, per la mancanza di una prevalente identificazione del sito e di caratteristiche aggreganti, relega ad un rango indistinto di generico servizio la zona di attenzione, la cui esiguità peraltro non consente la prevedibilità di destinazioni d'uso che accrescano oltre misura la concentrazione di attività già presenti: si è dunque trattato di individuare, fra le possibilità compatibili, quale fosse la destinazione da assegnare all'area per lo svolgimento di un servizio che, in uno al riordino urbanistico, incentivasse un contemporaneo riordino dei correnti utilizzi.

Alle sopradette condizioni si aggiunge la ubicazione nell'area di interesse dell'immobile comunale denominato ex Biblioteca, oggi recuperato all'uso di Infopoint.

L'INTERVENTO

L'intervento di riqualificazione è stato dunque suggerito ed intrapreso a seguito di una accurata osservazione, mossa dal precipuo obiettivo di cogliere e comprendere prioritariamente le esigenze degli attuali fruitori, di individuarne la prevalenza, di valorizzarne gli effetti per un recupero di identità non impositiva del contesto urbano.

E così, ad esempio, viene mantenuta l'usanza del riporre le barche tirate a secco, l'abitudine dei vecchi pescatori di utilizzare gli spazi contenuti dalle notevoli arcate come luogo di incontro e sosta, con la immediata

visione del mare e delle barche che costituiscono elemento permeante della loro stessa esistenza: “usi” tutti da preservare per la loro forte caratterizzazione, di non trascurabile valenza e connotazione, semplicemente accompagnandoli con una ordinata organizzazione avente come fine una complessiva gradevolezza dello scenario cittadino, peraltro ben visibile dal mare.

LE SCELE OPERATIVE

Scelte operative di analogo contenuto hanno suggerito il mantenimento, nel complesso, dell'attuale situazione altimetrica, peraltro varia e determinata in diversi punti dall'affioramento di piccoli banchi basaltici.

In entrambe le zone definite dall'intervento è previsto un modesto livellamento per consentire la posa delle pavimentazioni, differenziate in funzione delle destinazioni d'uso.

A tutto quanto detto consegue la previsione dell'impiego di materiali tradizionali o di caratteristiche tali da non costituire alcun elemento di impatto, dando luogo al recupero dell'area con la realizzazione di un contesto ambientale di prevalente continuità, con il quale viene offerto ai residenti ed ai visitatori un luogo di gradevole sosta dal quale godere lo scorcio del mare con lo sfondo dei Faraglioni di Acitrezza.

E così per le parti pavimentate, poste alle diverse quote ed a suddivisione degli spazi a disposizione, saranno impiegate “pavimentazioni architettoniche ad effetto lavato”, in grado di rendere migliori effetti estetici di personalizzazione dell'intervento.

Sono altresì previste fasce di pietra lavica, poste in corrispondenza dei piedritti degli archi che sostengono la sovrastante via Marconi, cordoli in “pietra di Comiso” e mattoni in corrispondenza dei cambi di quota.

Per le parti di pavimentazione posta a quota più bassa è prevista invece la posa di conci autobloccanti, al fine di rendere visivamente percettibile la differenziazione delle funzioni.

Un preesistente terrapieno, residuo dall'abbattimento di una vecchia baracca, sarà diversamente recuperato all'uso comune, in un tutt'uno con l'adiacente zona a monte, risagomata a gradoni verso il lato mare come elemento di collegamento fra gli antichi archi e la zona di interesse.

Su quest'area recuperata sarà possibile allocare una struttura amovibile, destinata ai servizi di ristoro e lettura che potranno essere erogati agli utenti.

Negli elaborati e tavole di progetto è graficamente reso quanto sin qui illustrato, comprendendo le stesse anche l'illustrazione dei previsti elementi di arredo urbano e dei corpi illuminanti, selezionati tutti fra quelli di mercato ma dal disegno essenziale e privilegianti la qualità dei componenti.

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 874.935,60

Richiesta Finanziamento esterno: € 874.935,60

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

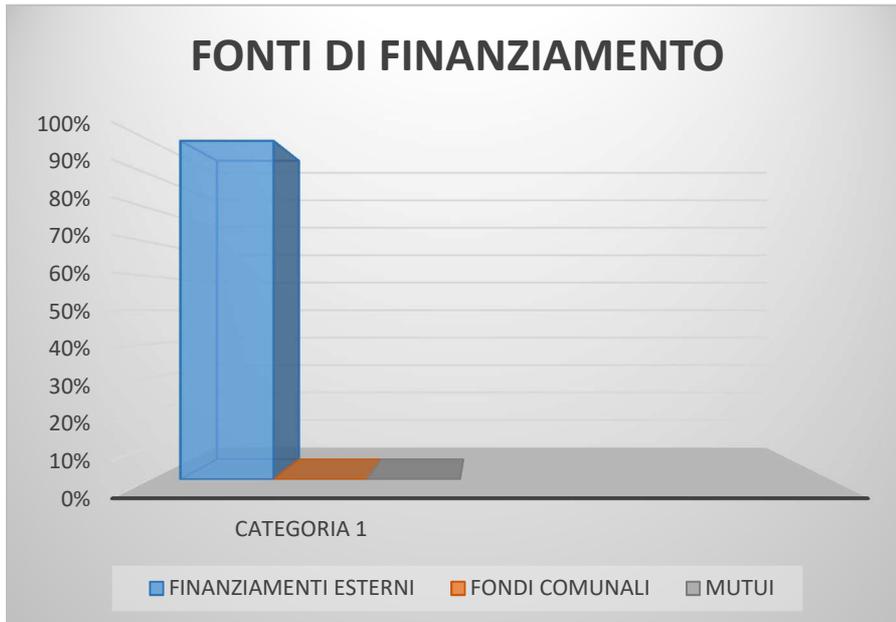
L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO

Progetto per cui si è stato richiesto ed ottenuto finanziamento mediante partecipazione ad avviso pubblico.



FINANZIAMENTO: MINISTERO DELL'INTERNO DPCM 21/01/2021

LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: PROGETTO DEFINITIVO

RUP DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO



INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DEL LUNGOMARE DEI CICLOPI SECONDO STRALCIO

Nell'ambito territoriale del comune di Aci Castello, per lo più a ridosso dei lungomare, non è infrequente la presenza di indistinte aree marginali, prive di una specifica sistemazione che ne connoti la destinazione d'uso.

L'intervento mira alla riqualificazione del Lungomare dei Ciclopi, secondo stralcio, migliorando la fruibilità del marciapiedi fronte-mare. Il progetto prevede la bonifica di aree fortemente degradate, caratterizzate da interventi inorganici e con materiali inadeguati, mediante l'esecuzione di opere a basso impatto ambientale per la protezione del nastro stradale, la ripavimentazione degli spazi pedonali, il rifacimento dell'impianto di pubblica illuminazione, gli arredi urbani e la realizzazione di rampe di accesso alla scogliera.

I rinnovati usi di queste porzioni di territorio per lo svolgimento di attività che, seppure singolarmente limitate, risultano gerarchizzate in un complessivo insieme, partecipano alla costruzione di un sistema di utilizzo diffuso del territorio e danno un rilevante apporto per un complessivo assetto di decoro urbano, indispensabile per l'apprezzamento da parte dei flussi turistici.

INTERVENTO: Intervento di riqualificazione urbana "Lungomare dei Ciclopi"- secondo stralcio					
CODICE H29J20001620001	CUP	DESCRIZIONE	L'intervento mira alla riqualificazione del Lungomare dei Ciclopi, secondo stralcio, migliorando la fruibilità del marciapiedi fronte-mare. Il progetto prevede la bonifica di aree fortemente degradate, caratterizzate da interventi inorganici e con materiali inadeguati, mediante l'esecuzione di opere a basso impatto ambientale per la protezione del nastro stradale, la ripavimentazione degli spazi pedonali, il rifacimento dell'impianto di pubblica illuminazione, gli arredi urbani e la realizzazione di rampe di accesso alla scogliera.		
CASISTICA DALL'ART. 3 DPCM 21/01/2021	PREVISTA COMMA 1	a) manutenzione per il riuso e rifunzionalizzazione di aree pubbliche e di strutture edilizie esistenti pubbliche per finalità di interesse pubblico			
FINANZIAMENTO PARZIALE	ENTI FINANZIATORI		QUOTA PARTE COFINANZIATA		
COSTO COMPLESSIVO	€ 2.156.000,00		DI CUI SPESE DI PROGETTAZIONE		
RICHIESTA CONTRIBUTO (IMPORTO COMPLESSIVO)	€ 2.156.000,00		DI CUI SPESE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA		€ 24.619,14
CRONOPROGRAMMA LAVORI	2021	2022	2023	2024	2025
PIANO DEI COSTI					

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 2.156.000,00

Richiesta Finanziamento esterno PNRR: € 2.156.000,00 (INTERVENTO FINANZIATO)

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

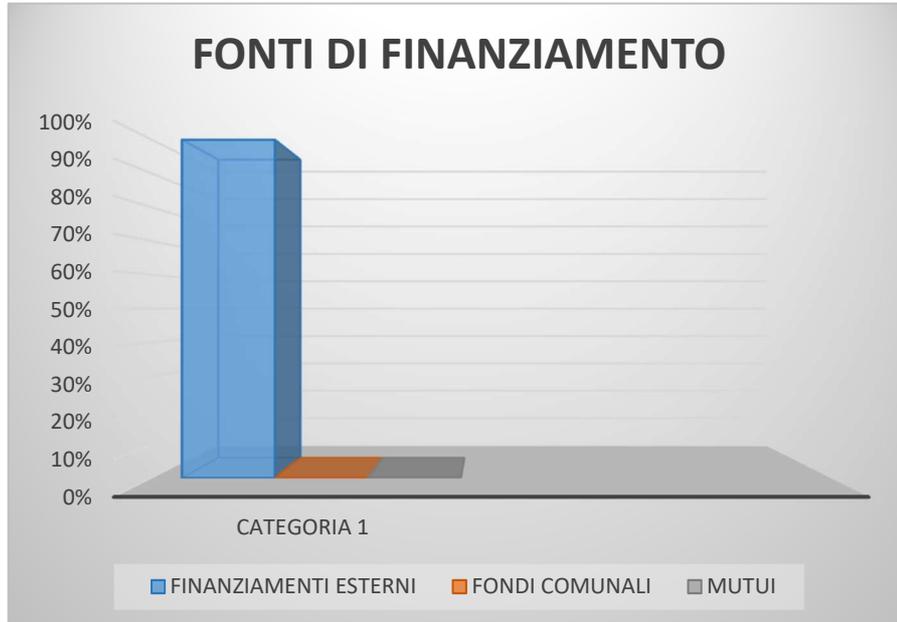
L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO

Progetto per cui si è stato richiesto ed ottenuto finanziamento mediante partecipazione ad avviso pubblico.

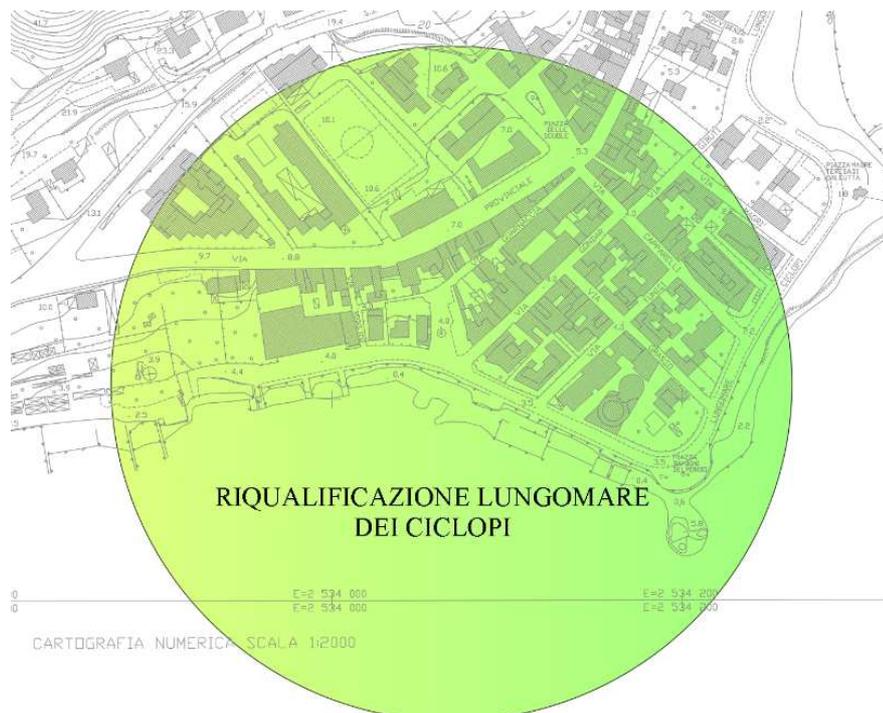


FINANZIAMENTO: MINISTERO DELL'INTERNO DPCM 21/01/2021

LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: PROGETTO DEFINITIVO

RUP DELL'INTERVENTO: Arch. Adele Trainiti – Area IV

INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO



INSERIMENTO DI UNA ROTATORIA IN AMBITO URBANO NELL'INTERSEZIONE FRA LA EX S.S. 114, VIA MOLLICA E VIA FIRENZE

Premesse

L'intersezione in esame, ricade nella frazione di Cannizzaro (CT) e si sviluppa tra la strada S.S.114 (direttrice principale, identificate come tronco della rete stradale secondaria C1) e le strade locali urbane Via mollica – Via Firenze (direttrice secondaria, identificata come via della rete stradale locale).

La scelta di riqualificare tale intersezione è scaturita con l'obiettivo di aumentarne le caratteristiche di sicurezza, in quanto l'incrocio esistente è ormai divenuta sede di frequenti e seri incidenti stradali a causa della elevata velocità principale e gli intensi flussi veicolare con alta percentuale di veicoli leggeri lungo la direttrice principale. L'intersezione si trova in un tratto di curva e non è regolamentata da impianto semaforico.

L'elevato traffico veicolare che si presenta specialmente in corrispondenza della S.S. 14, comporta evidenti ritardi nei riguardi del flusso principale nell'eseguire la manovra di attraversamento dell'intersezione e/o di svolta verso le due strade minori. Inoltre l'elevata velocità di percorrenza dei veicoli e la ridotta visibilità dovuta al tracciato in curva ed alla presenza di ostacoli visivi aumenta il rischio di incidenti durante le fasi di manovra sopra descritte. I sopralluoghi eseguiti nel tratto in questione hanno evidenziato peraltro una situazione altamente critica anche per ciò che riguarda la possibilità di eseguire l'attraversamento dell'intersezione da parte del flusso ciclo- pedonale. Ciò in virtù della disomogeneità di flussi che insistono quotidianamente, delle elevate velocità potenzialmente raggiungibile e della costrizione di incrociarsi obbligatoriamente con flussi veicolari.

Emerge come l'intersezione delle direttrici non è ortogonale ciò ha comportato una serie di complicazioni per l'inserimento della rotatoria in particolare nella determinazione dei raggi di uscita ed ingresso, e come si vedrà meglio nella riqualificazione, penalizzando ulteriormente la velocità di attraversamento dei veicoli provenienti dal ramo secondario.

Un ulteriore inconveniente è la presenza di ostacoli (muretti, totem pubblicitari, alberi) a ridosso dell'intersezione, fattore limitante dei requisiti di visibilità.

Al fine di ottimizzare l'utilizzo del territorio dopo un'attenta valutazione si è passati alla scelta progettuale definitiva. La presente elaborazione progettuale corrisponde al livello del progetto definitivo, con le finalità di approfondire tutti gli aspetti viabilistici, strutturali e modalità operative relative alla cantierizzazione e gestione dell'area.

L'obiettivo è stato quello di garantire agli operatori dell'infrastruttura stradale la possibilità di avvalersi di una sistemazione adeguata ai flussi ed alle esigenze degli stessi, nei principi di sicurezza e comfort di marcia. In tale ottica il progetto ha posto attenzione alla sistemazione dell'intersezione esistente mediante la realizzazione di una rotatoria. 2.1 Inquadramento viario Dai sopralluoghi svolti, si è potuto rilevare che importanti flussi interessano la direttrice principale Catania - Acireale (in entrambi i sensi di marcia), mentre la direttrice secondaria è invece caratterizzata da un flusso nettamente minore ($\approx 20\%$), tipicamente locale, talché è stato necessario effettuare il monitoraggio mediante l'ausilio di videocamera con elaborazione manuale delle immagini. L'intersezione è caratterizzata da una particolarità: la Via Mollica è un ramo a "senso unico" di circolazione, in direzione Via Firenze – Via Mollica.

Dall'analisi delle prestazioni operative (elaborato analisi dei flussi) scaturisce che la condizione più gravosa è quella inerente alla fascia oraria 16:00÷19:00 in cui sulla direttrice secondaria vi sono tempi di attesa intollerabili dagli utenti (livello di servizio F), pertanto questa si presta ad essere un fattore aggiuntivo, oltre all'incremento della sicurezza, per motivare la riqualificazione dell'incrocio in intersezione a raso a circolazione.

Compatibilità

Le valutazioni progettuali sono state eseguite nel rispetto delle Normative vigenti con particolare riferimento alla compatibilità urbanistica dell'intervento oggetto di studio. L'area oggetto dell'intervento ricade in area a destinazione verde pubblico; di fatto lo strumento urbanistico non prevede l'inserimento della rotatoria e tutte le aree oggetto di lavori sono classate come aree a destinazione verde pubblico e in parte zona della ferrovia. Al fine di procedere con l'iter autorizzativo dell'opera risulta indispensabile procedere con una variante urbanistica.

Una porzione della rotatoria ricade su un'area occupata attualmente da una strada di proprietà di RETE FERROVIARIA ITALIANA - SOCIETA' PER AZIONI IN SIGLA RFI con sede in ROMA (RM), in parte sull'attuale Piazza Sciuti e una parte su proprietà di privati

Normativa di riferimento

Le valutazioni progettuali sono state eseguite nel rispetto delle Normative vigenti con particolare riferimento a Leggi, Decreti, Circolari ed Istruzioni di seguito riportate:

- D.M. 05.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- D.M. 21.06.2004 "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale" (G.U. 05.08.2004, n. 182);
- Direttiva del 25 agosto 2004 (G.U. n. 209 del 09.09.04) sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali.
- DECRETO 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- Norme sull'arredo funzionale delle strade urbane - Bollettino Ufficiale del CNR (n. 150 del 1992);
- Codice della Strada e Regolamento di attuazione ed esecuzione (D.L. 30 Aprile 1992, n. 285; Testo aggiornato con la legge n. 41 del 23 Marzo 2016);
- D.M. 17 gennaio 2018 (G.U. 20 febbraio 2018 - Norme tecniche per le costruzioni);
- Circolare 21 gennaio 2019 n.7 (G.U. 11 febbraio 2019 n. 35) - Istruzioni per l'applicazione delle 'Nuove norme tecniche per le costruzioni' di cui al decreto ministeriale 14 gennaio 2008. 4.1 sicurezza stradale D.M. LL.PP. 3 giugno 1998 "Ulteriore aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e delle prescrizioni tecniche per le prove ai fini dell'omologazione".
- Circolare Ente Nazionale per le Strade Prot. n. 6477 del 27/05/1998;
- Circolare Ente Nazionale per le Strade Prot. n. 17600 del 05/12/1997;
- D.M. LL.PP. 15/10/1996 (Aggiornamento del D.M. LL.PP. 18/02/1992 n. 223);
- Circolare LL.PP. n. 2357 del 16/05/1996 "Barriere di sicurezza"; • D.M. LL.PP. del 15/10/1996 "Barriere di sicurezza";
- Circolare LL.PP. n. 4622 del 15/10/1996 "Barriere di sicurezza";
- Circolare A.N.A.S. n. 17600 del 05/12/1997 "Barriere di sicurezza";
- Circolare A.N.A.S. n. 6477 del 27/05/1998 "Barriere di sicurezza";
- D.M. LL.PP. del 03/06/1998 "Barriere di sicurezza";
- D.M. LL.PP. del 11/06/1999 "Barriere di sicurezza";
- Circolare A.N.A.S. n. 7735/99 "Barriere di sicurezza";
- Circolare LL.PP. n. 7938 del 06/12/1999 "Barriere di sicurezza";
- Circolare LL.PP. del 06/04/2000 "Barriere di sicurezza";
- D.M. II.TT. del 02/08/2001 "Barriere di sicurezza";
- D.M. II.TT. del 23/12/2002 "Barriere di sicurezza"; • D.M. II.TT. del 21/06/2004 - G.U. N. 182 DD 05/08/2004 "Barriere di sicurezza";
- DIRETTIVA 25 agosto 2004, n. 3065 "Barriere di sicurezza"; • D.P.R. 27 aprile 1978 n. 384. Regolamento di attuazione in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici;
- D.M. 28/06/2011 Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale;
- D.M. 01/04/2019 Dispositivi stradali di sicurezza per i motociclisti (DSM) - allegato A 4.2 illuminazione stradale
- Istruzioni tecniche CEI 88 – 1990

- Legge n° 186 del 1 marzo 1968 (Regola d'Arte).
- Legge n° 46 del 5 marzo 1990 (Norme per la sicurezza degli impianti).
- UNI 10439 Requisiti illuminotecnici delle strade con traffico motorizzato.

Espropri D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327: "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità" e successivi aggiornamenti. In particolare, per alcuni tratti del progetto, gli espropri interessano aree private, per cui si rende necessario avviare le procedure espropriative previste dal Testo Unico per acquisire le aree al patrimonio pubblico dell'Ente Comunale e/o costituire delle servitù di passaggio.

Soluzione progettuale

La soluzione tecnica che il gruppo di progettazione ha individuato per risolvere le problematiche appena esposte si configura secondo una intersezione a raso mediante rotatoria che permette lo sfalsamento delle manovre di attraversamento nel tempo tra i diversi flussi veicolari.

Il confronto fra l'incrocio a raso esistente e la rotatoria di progetto con precedenza ai veicoli che la percorrono presenta indubbi vantaggi per quest'ultima, che sono di seguito elencati:

- maggior sicurezza, per la notevole riduzione dei punti di conflitto da 32 a 8, rispetto ad un incrocio fra strade urbane, con riduzione dell'incidentalità superiore al 50% (l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli che hanno già impegnato la rotatoria ha un effetto di controllo sulla velocità dei veicoli in transito);
- maggiore capacità di smaltire il traffico con snellimento nella circolazione, che prima era spesso bloccata dalle precedenze circolari;
- minor inquinamento acustico e chimico, per la ridotta e più costante velocità e per l'abbattimento degli ingorghi interni all'anello e l'eliminazione delle lunghe attese ai semafori che ne controllavano gli accessi;
- possibilità di inversione del senso di marcia;
- riduzione e moderazione del traffico;
- minori costi gestionali e di sorveglianza. Pertanto, gli obiettivi che si sono perseguiti nel dimensionamento geometrico della rotatoria sono stati i seguenti:
- miglioramento delle condizioni di sicurezza e conseguente riduzione del numero e della gravità degli incidenti rispetto ad una intersezione di pari capacità pari al 40-50%;
- aumento della capacità e riduzione dei tempi di attesa per l'immissione;
- maggiore controllo della velocità di percorrenza dell'incrocio, costringendo in tal modo il conducente veicolare a limitare la velocità di marcia, indipendentemente dalla segnaletica stradale imposta

Inoltre, il progetto della rotatoria è stato eseguito nel rispetto dei seguenti criteri di base:

- i veicoli che devono entrare nella rotatoria devono dare la precedenza a quelli che circolano nell'anello;
- i veicoli devono circolare in senso antiorario, passando a sinistra dell'isola centrale; • per controllare la velocità di circolazione nell'anello si è definito un diametro esterno adeguato sia alla tipologia di traffico che si presenta sull'intersezione e sia alle caratteristiche geometriche dei rami che si innestano;
- i materiali impiegati risultano essere ad alta visibilità sia diurna, sia notturna; • l'ampiezza della rotatoria è stata ben calibrata, per influire sulla velocità dei veicoli ma consentire il passaggio dei mezzi di servizio e di emergenza;
- le corsie di senso opposto, in prossimità della rotatoria presentano uno spartitraffico rialzato per motivi di sicurezza e per aumentare la deflessione.

Progetto stradale

La normativa italiana "DECRETO 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" suddivide le rotatorie in relazione alla forma e ad altri criteri adottati per la progettazione.

Riguardo alla forma, le rotatorie vengono distinte in configurazioni circolari e in sistemazioni a circolazione rotatoria di conformazione diversa da quella circolare. Il presente progetto ha sviluppato la realizzazione della rotatoria secondo il primo criterio progettuale, quale quello di rotatoria ad anello circolare a senso unico di circolazione. A tale riguardo, la normativa propone la seguente tipologia di classificazione in funzione del diametro della circonferenza esterna:

- mini rotatorie: diametro esterno compreso tra 14 m e 25 m;
- rotatorie compatte: diametro esterno compreso tra 25 m e 40 m;
- rotatorie convenzionali: diametro esterno compreso tra 40 m e 50 m. 6.1

Vantaggi della rotatoria

La peculiarità fondamentale della rotatoria, a differenza degli altri tipi di intersezione a raso, è certamente quella di non attribuire priorità ad alcuna delle strade che si intersecano: essa è pertanto particolarmente idonea in quelle situazioni, come quella di progetto, in cui tali strade sono o dello stesso livello gerarchico oppure presentano livelli di traffico paragonabili fra loro.

Scelta Progettuale

L'intervento prevede la realizzazione della rotatoria d'intersezione con tra la SS 114 via Firenze e via Mollica; la rotatoria è a n°4 rami, con raggio esterno pari a 17,5 m, raggio interno pari a 9,50. La corona giratoria ha larghezza di 7 metri con una banchina larga 1 metro. Il quarto ramo è relativo ad una strada di accesso a via Mollica (Fig.8). La rotatoria è in asse alla strada di accesso ed i rami della SS114 L'intervento in progetto rispetta l'andamento altimetrico dell'esistente, pertanto la rotatoria è in rilevato e la quota altimetrica del centro della rotatoria è pari a 42,20 mslm. La corona giratoria ha pendenza trasversale verso l'esterno pari a 2,5%. La sezione stradale nella SS114 mantiene la medesima dimensione di quella esistente pari a 3,50 m per senso di marcia, mentre la sezione stradale è stata adeguata inserendo la banchina con larghezza pari a 1,25 m, mentre i bracci Ovest ed Est, ovvero le strade secondarie via Firenze e via Mollica sono caratterizzate da una larghezza della corsia di 3,25 m e una banchina di 1 metro.



Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 950.000,00

Richiesta Finanziamento esterno: € 670.310,55

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: € 48.000,00

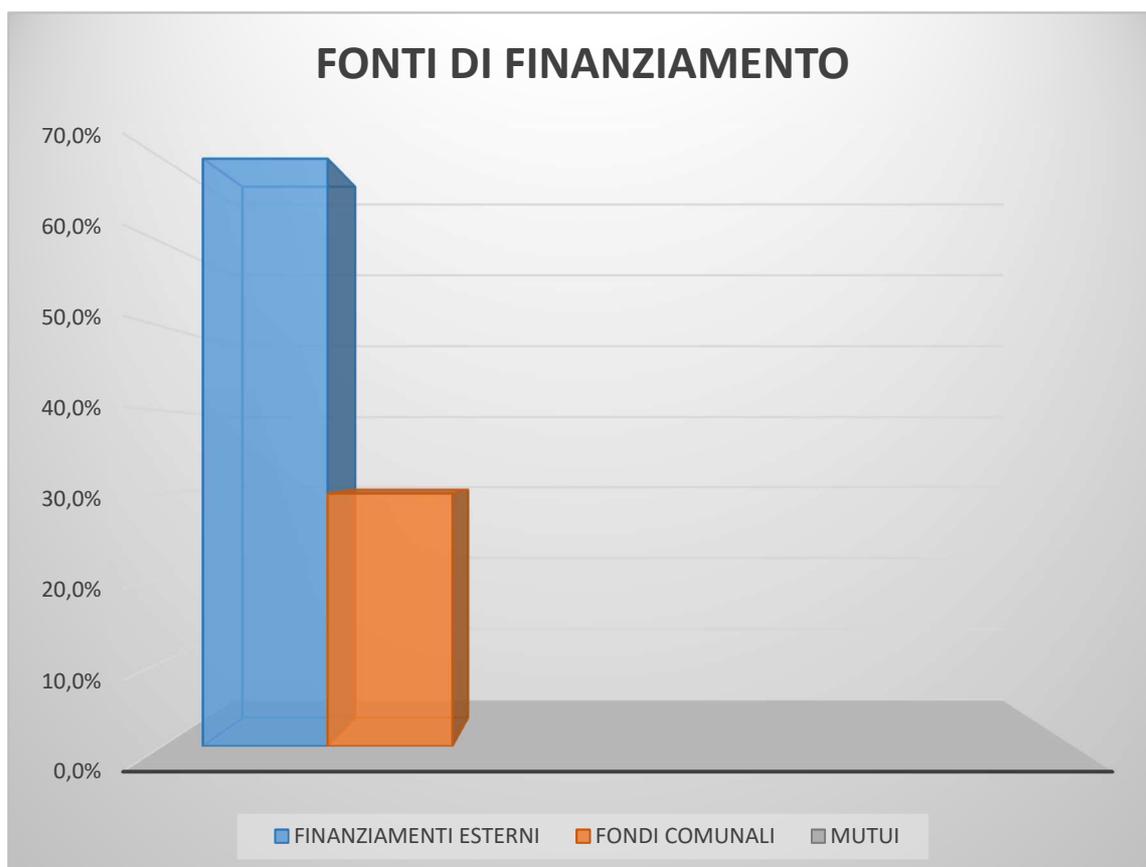
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO

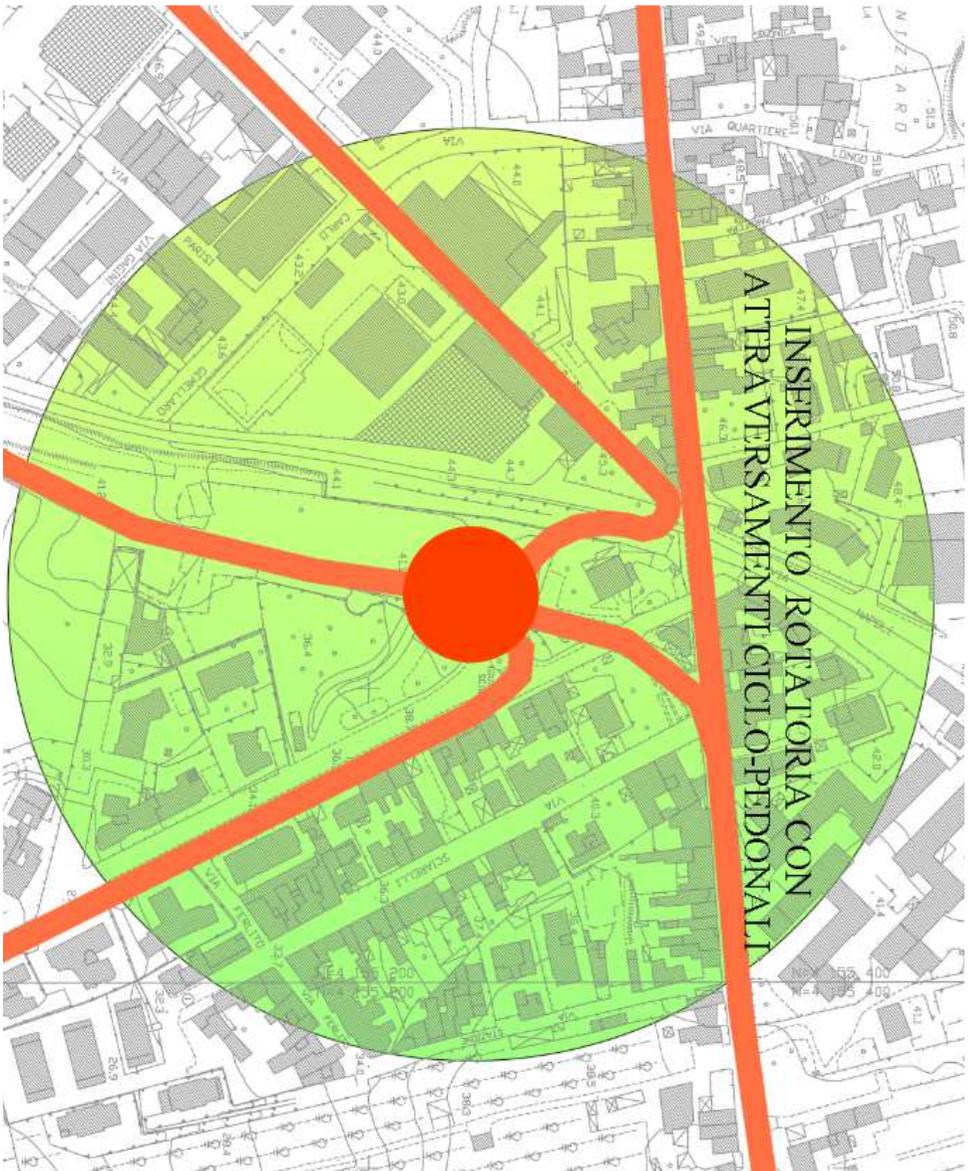
Progetto per cui si è stato richiesto finanziamento regionale.



LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: PROGETTO DEFINITIVO

RUP DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO



REALIZZAZIONE DI UN'ARTERIA VERDE E VIA DI FUGA SULL'AREA DELL'EX TRACCIATO RFI RICADENTE NELLA FRAZIONE DI CANNIZZARO IN PROSSIMITA' DELLA S.S. 114, DALLA VIA FIRENZE AL LIMITE TERRITORIALE DELLA CITTÀ DI CATANIA

Nel più ampio quadro di interventi previsti per la frazione di Cannizzaro, lo studio di fattibilità tecnica ed economica propone la riqualificazione di un tracciato stradale di proprietà RFI che, dipartendosi da via Firenze giunge al confine territoriale con la Città di Catania. L'area ad oggi in disuso, è oggetto di interesse ai fini della rigenerazione urbana del centro abitato, per cui questo Ente ha richiesto a RFI di esprimere l'eventuale volontà ad addivenire alla cessione volontaria delle aree secondo i valori determinati dal competente Ufficio Comunale.

Il progetto prevede la realizzazione di un'ampia area a verde longitudinale che, all'uopo, possa costituire una valida via di fuga alternativa alla strada statale.

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 900.000,00

Richiesta Finanziamento esterno intercettare: € 750.000,00

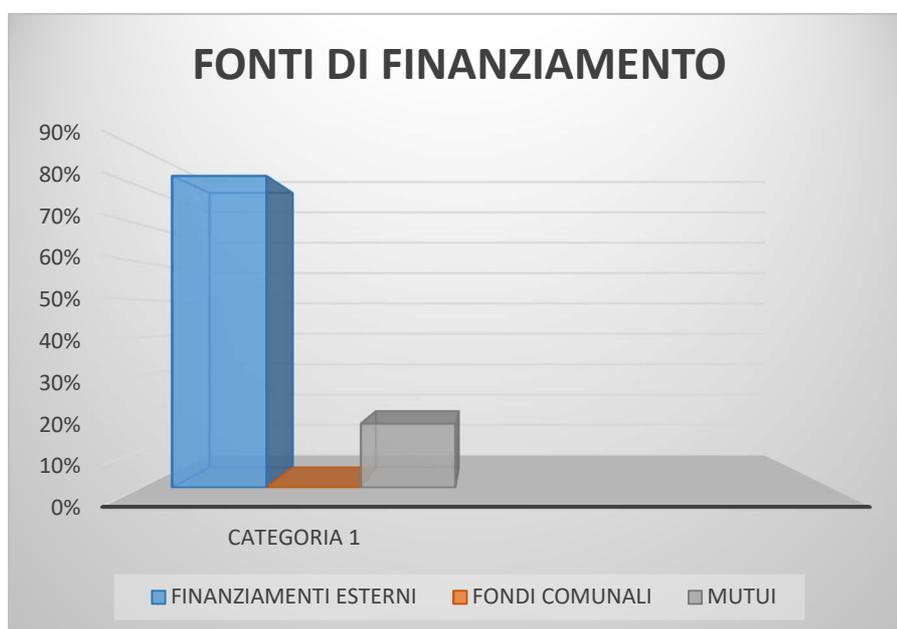
Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto primo lotto € 150.000,00 (fondi comunali da diverso utilizzo)

Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

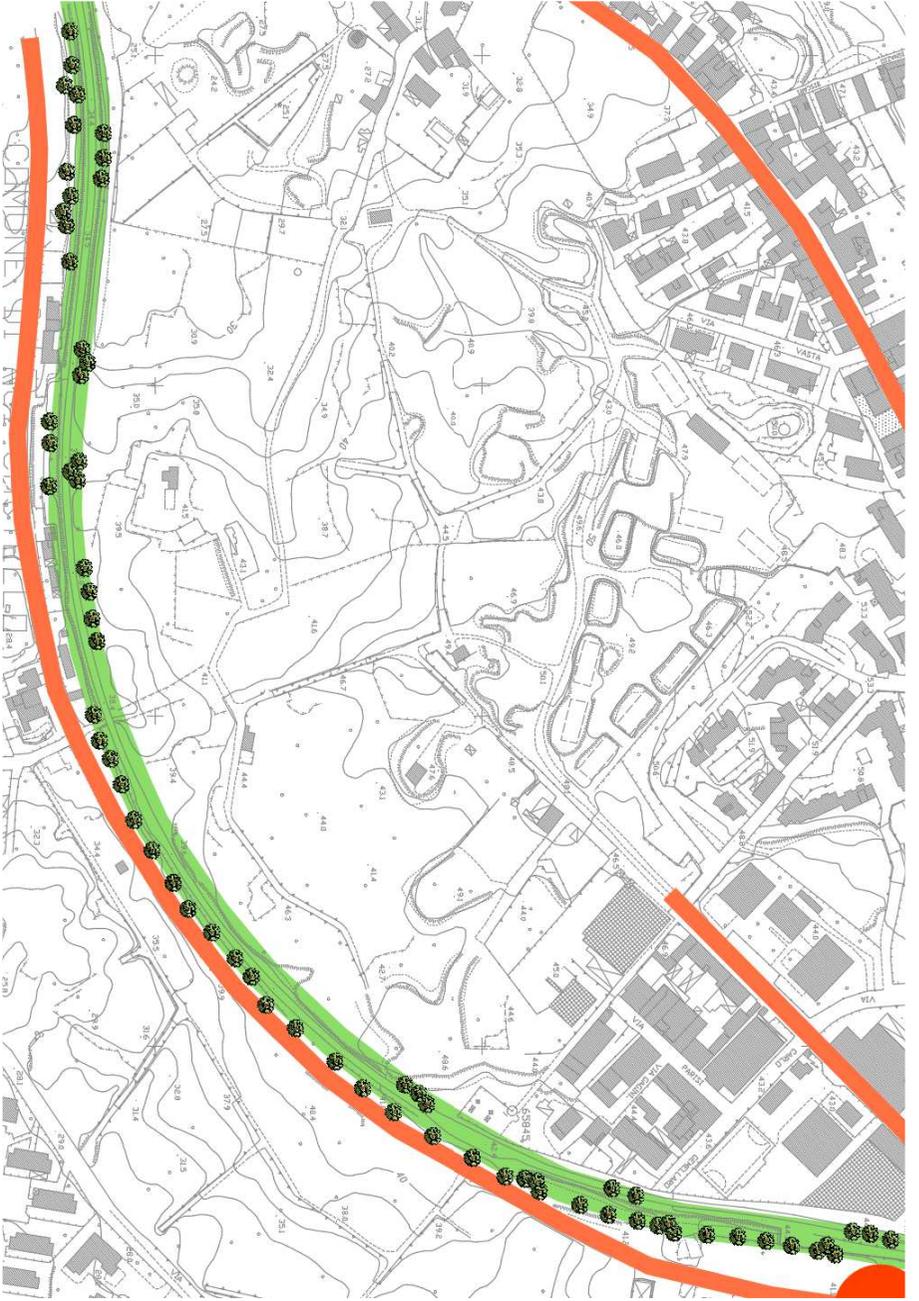
L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO



LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

RUP DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

INQUADRAMENTO TERRITORIALE



PROGETTO DI COLLEGAMENTO DELLA VIA RIMINI ALLA VIA FIRENZE NELLA FRAZIONE DI CANNIZZARO

Il Progetto è correlato all'inserimento della rotatoria sulla S.S. 114 Orientale Sicula e consentirà la realizzazione di una via di fuga collegando fra la rotatoria ed il polo ospedaliero di Cannizzaro bypassando il centro abitato di Cannizzaro

Luogo di realizzazione del progetto

L'area oggetto di intervento, si trova all'interno del territorio Comunale di Aci Castello nella frazione di Cannizzaro e consentirà di decongestionare il centro abitato della frazione.

Sintesi descrittiva dei contenuti del progetto, delle attività che si prevede di realizzare, del partenariato che si intende coinvolgere, delle modalità di gestione.

La proposta rappresenta un'importante soluzione alle interferenze della mobilità in prossimità del centro abitato e consentirà lo smistamento dei flussi veicolari da e per Catania, collegando agevolmente il polo Ospedaliero Cannizzaro.

Coerenza dell'intervento con il centro abitato

L'abitato di Cannizzaro è disposto lungo il lato ovest del percorso attuale della Strada statale 114 Orientale Sicula che porta da Messina a Catania; questa lo attraversava interamente prima della costruzione della variante attuale che permise di evitare l'ostacolo dei due vecchi passaggi a livello.

Fino alla fine degli anni Ottanta era costeggiato dalla linea ferroviaria Messina-Catania che lo chiudeva tra i due passaggi a livello eliminati in seguito alla costruzione, più a monte, del nuovo tracciato a doppio binario. In seguito ai lavori anche la stazione ferroviaria è stata integralmente ricostruita in altra sede; oggi Cannizzaro è munita di una moderna stazione ferroviaria ed è sede di un terminal ferroviario merci costruito alla fine degli anni Settanta. Dal 1915 al 1934 la località era servita dalla tranvia Catania-Acireale.



Figura 1 orto foto individuazione zona oggetto di intervento

Studio di fattibilità dell'intervento

Al fine di garantire un più corretto inserimento delle opere nel territorio, questo studio diventa parte integrante della stessa progettazione, suggerendo direttamente le metodologie e le scelte più idonee per la realizzazione degli interventi.

La zona oggetto di intervento interessa una strada di nuova costruzione che serve a collegare via Firenze (strada principale per la frazione di Cannizzaro ad alto tasso di traffico e la via Roberto Rimini che al momento ha una "conformazione" di strada senza sbocco (strada chiusa) e pertanto i fruitori di tale strada si vedono costretti a percorrere un percorso molto più lungo per poter raggiungere anche i punti di interesse presenti in zona (pronto soccorso farmacie distributore di carburante ecc..),

Tale proposta progettuale scaturisce dall'esigenza di andare a migliorare la circolazione dei veicoli ridurre così le problematiche del traffico. Questa opera andrebbe ad accrescere la fruibilità dei veicoli in corrispondenza dell'incrocio tra vie succitate oltre che ridurre i rischi per la circolazione dei veicoli.

Le prestazioni operative, precisando che la nuova intersezione in oggetto è stata ipotizzata a raso lineare non semaforizzata regolata dal segnale di stop e/o da quello di dare precedenza, saranno state studiate secondo il criterio dall'HCM del 2000.

Il criterio dall'HCM del 2000 si basa su 8 aspetti salienti:

Dati d'input:

Condizioni geometriche;

Volumi di traffico;

Percentuale dei mezzi pesanti;
Flussi pedonali;
Stima dei flussi veicolari per le verifiche prestazionali;
Priorità tra le correnti di traffico;
Volumi di traffico in conflitto;
Calcolo delle grandezze temporali di riferimento:
Intervallo critico;
Tempo di scalamento in coda;
Calcolo della capacità potenziale;
Calcolo della capacità di manovra;
Fattori di impedenza;
Operazioni su corsia promiscua;
Operazioni su rami con svasatura in ingresso;
Stima della lunghezza delle code;
Stima dei ritardi;
Calcolo del livello di servizio.

Destinazione Urbanistica

Il progetto sarà realizzato in variante allo strumento urbanistico per decadenza dei vincoli preordinati all'espropriazione

Espropri

L'area di intervento per l'inserimento della nuova strada risulta per intero di proprietà di privati. Sommarariamente l'area di esproprio interessa una superficie complessiva di oltre i 2000 mq circa , pertanto sarà necessario procedere con acquisizione tramite esproprio, di parte dei mappali ricadenti nella zona di interesse.

- Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 3065 del 25/08/2004, “Direttiva sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali”
- Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21/07/2010 “Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali”
- D.Lg.vo n. 35 del 15/3/2011, “Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture”
- D.Lg.vo n. 50 del 18/4/2016 e s.m.i. “Codice dei contratti pubblici”.

Descrizione degli interventi

L’area d’intervento si estende a quote variabili tra 34 m e 41 m sul l.m. pertanto le lavazioni previste per la realizzazione della nuova strada con relativa intersezione a raso sono:

Scotico del terreno

scavi di sbancamento

consolidamento del terreno

opere in conglomerato cementizio armato per muri di sostegno, scatolari per attraversamento fossi e altre opere d’arte

attraversamenti idraulici con tubazione di idonee dimensioni

rivestimento di muri di sostegno in pietra locale

rilevati in materiale di adeguata granulometria con strato vegetale per l’inerbamento delle scarpate laterali

escavazione delle fosse di scolo laterali

massicciata stradale in misto granulare di cava di adeguata granulometria

strato di base in conglomerato bituminoso di pezzatura compresa fra 0 e 30 mm

strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso di pezzatura 0-20 mm

strato di usura(tappeto) in conglomerato bituminoso di pezzatura 0-10 mm

segnaletica orizzontale e verticale

dispositivi di ritenuta laterali

impianti di illuminazione

opere a verde compreso inerbimento scarpate e piantumazione arbusti e siepi

opere accessorie complementari come canalette, griglie chiusini aiuole cordonati

La soluzione proposta prevede la costruzione di una strada di collegamento di circa 250 ml delle due strade citate in ambito urbano, con una geometria semplice e funzionale con la presenza di marciapiedi su entrambi i lati e un impianto di illuminazione di ultima generazione.

La piena fruibilità della strada in progetto sarà subordinata ad una serie di interventi finalizzati alla regolarizzazione del tracciato.

Il criterio di progetto adottato è stato quello di seguire il più possibile l'andamento naturale del terreno, soprattutto nella parte del tracciato che fiancheggia la zona urbanizzata dove è sorta l'esigenza di raccordare le strade esistenti con quella in progetto.

Per la particolare morfologia del territorio è stato possibile limitare notevolmente l'inserimento di opere di sostegno, previste solamente per brevi tratti e per altezze contenute. Per assicurare la percorribilità della nuova strada in sicurezza, il progetto prevede la realizzazione della rete di smaltimento delle acque meteoriche e della rete di pubblica illuminazione, progettata in modo da garantire appropriati livelli di illuminamento in ogni tratto della strada in progetto.

Dalle indagini effettuate sul terreno è emerso che su tutta la superficie in cui ricade l'opera progettata, si ha uno strato di terreno vegetale; sarà quindi prevista l'asportazione del suddetto strato non utilizzabile come sottostruttura stradale sostituendolo con rilevato.

La struttura stradale sarà realizzata con una fondazione in tout-venant di cava e con una sovrastruttura in conglomerato bituminoso costituita da tre strati: un primo strato di base, un secondo strato di binder ed un terzo strato, il tappetino di usura.

La carreggiata avrà una pendenza trasversale a schiena d'asino allo scopo di permettere un rapido deflusso delle acque meteoriche dalla sede stradale, con conseguente riduzione del rischio di incidenti a causa dell'eventuale pellicola di acqua che altrimenti potrebbe venire a formarsi sulla via di marcia

Durante la fase di realizzazione dei lavori si dovrà tenere conto del traffico veicolare, adottando tutti gli accorgimenti necessari ad evitare intoppi e problematiche generali di percorrenza.

Criticità nella definizione dei costi parametrici

Diverse sono le criticità e in particolare:

interferenze con sottoservizi (convenzioni/concessioni con terzi)

espropri (accordi bonari)

rinvenimenti di natura geologica

rinvenimenti di sottoservizi non noti a priori

costi per transitabilità durante le fasi di cantiere

nuove tecnologie (segnaletica a led luminosi, ip con lampade a led, ecc.)

allacciamenti a pubblici servizi

mantenimento diritti di terzi (accesso fondi, ecc.)

contenzioso con imprese

STIMA DEI COSTI

Il costo sommario dell'intervento è stato calcolato sulla base di parametri desumibili da interventi similari realizzati.

Il costo presunto per la realizzazione delle opere di cui al presente studio di fattibilità ammontano rispettivamente ad € 285.000,00

A tale costo vanno aggiunte le somme a disposizione che sono stimate in € 230.000,00.

L'investimento complessivo per la realizzazione dell'opera in esame ammonta a € 515000,00.

Di seguito quadro economico sommario:

A) Sommano i lavori		
Importo dei lavori a base d'asta	€	276.450,00
Oneri per la sicurezza (non soggetto a ribasso d'asta)	€	8.550,00
Importo complessivo dell'appalto	€	285.000,00
B) Somme a disposizione dell'Amm.ne		
1 -IVA sui lavori il 10%	€	28.500,00
2 -Imprevisti 5%	€	14.250,00
3 -Competenze tecniche per PD, PE, DLL	€	58.442,83
4 -Oneri Comp. Tec. Prog. D.LL.,	€	15.709,43
5 -Competenze tecniche Geologo	€	3.959,19
6 -Oneri Comp. Tec. Geologo	€	1.064,23
7 -Incentivi per funzioni tecniche ex art. 113 d lgs 50/2016 (2%)	€	5.700,00
8 -Competenze Tecniche Collaudo Tecnico Amministrativo Oneri compresi	€	4.551,02
9 -Esproprio	€	90.000,00
10 -Pagamento ANAC, Contratti, Varie	€	1.500,00
11 -Oneri di conferimento centro di trasformazione	€	6.323,30
	€	230.000,00
	Sommano	515.000,00

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 515.000

Richiesta Finanziamento esterno: € 425.000,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: € 90.000,00

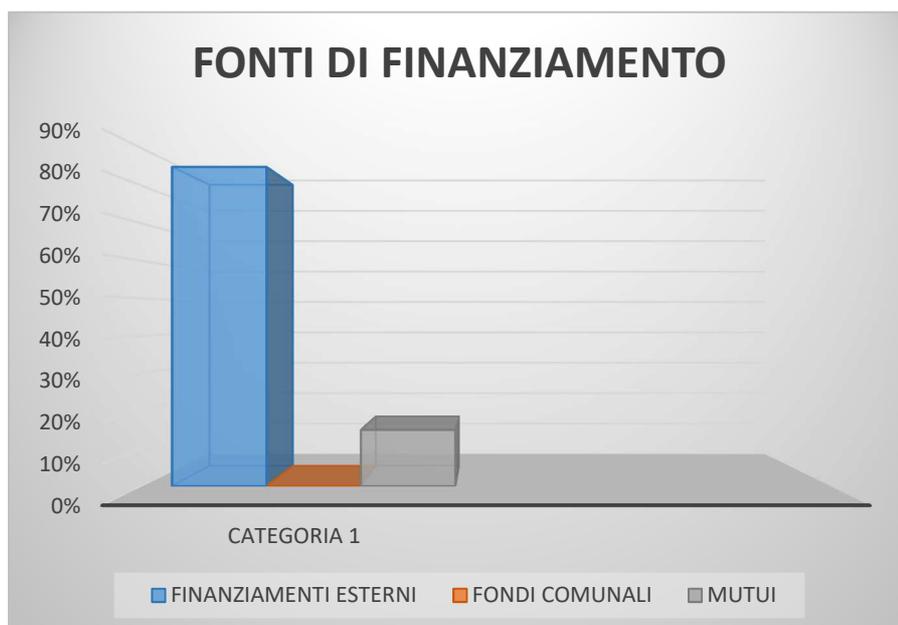
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: scaduto

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: € 90.000,00

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO



LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA
RUP E PROGETTISTA DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DEL LUNGOMARE DI CANNIZZARO

Il Progetto definitivo è relativo ai lavori di riqualificazione del lungomare che collega la frazione di Cannizzaro al centro di Aci Castello (CT), finalizzato alla creazione di spazi pubblici a servizio del waterfront, nell'ambito della riqualificazione e rifunzionalizzazione di aree pubbliche per finalità di interesse pubblico anche connesse all'utilizzo della mobilità sostenibile.

Luogo/luoghi di realizzazione del progetto

L'area oggetto di intervento, si trova all'interno del territorio Comunale di Acicastello (appartenente alla Città Metropolitana di Catania), in corrispondenza della costa est dell'Isola, affacciato sul Mar Ionio.

Il sito dell'intervento ricade all'interno dell'area costiera, all'interno della zona C dell'area marina protetta nonché nell'ambito dei "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare" (Comma a, Art. 142 del Dlgs 42/04)

Lo scenario territoriale ed ambientale caratterizzante l'ambito geografico di riferimento è interessato dalla presenza di due Siti di Interesse Comunitario SIC, denominati rispettivamente SIC ITA 070006 Isole Ciclopi e ITA 070028 Fondali Acicastello – Isola Lachea; mentre da un punto di vista idrogeologico, l'area oggetto di studio ricade nel bacino idrografico corrispondente all'area territoriale compresa tra i bacini idrografici del Fiume Simeto e del Fiume Alcantara (095), localizzata nel versante orientale della Sicilia: questo si estende per circa 718,27 km², comprendendo il versante orientale del massiccio vulcanico dell'Etna.

La proposta d'intervento di riqualificazione del lungomare fra Cannizzaro ed Aci Castello (CT) costituisce un elemento trainante nella riqualificazione dei collegamenti viari puntando all'incremento della mobilità sostenibile per la fruizione della città nonché per l'implementazione dei collegamenti con i comuni limitrofi. Gli interventi sulle infrastrutture viarie in un tessuto fortemente urbanizzato quale la riviera dei ciclopi, consentono di programmare il miglioramento dell'interconnessione fra i poli di attrazione socio-culturale presenti nei territori delle Aci.

L'opera

- è volta alla riqualificazione urbana e ambientale di spazi per riaffermare la loro vocazione ad uso pubblico e favorire, quindi, la vita di relazione;
- non comporta incremento dei volumi esistenti;
- non richiede l'impermeabilizzazione dei suoli mediante l'utilizzo di materiali drenanti;
- non impedisce le vedute panoramiche;
- non si pone in contrasto con le finalità di tutela delle norme generali e di quelle particolari della zona e non costituisce detrattore ambientale.

Relativamente alla verifica di compatibilità di destinazione, non si dovranno presentare condizioni di contrasto con la strumentazione urbanistica vigente, atteso che le opere interessano aree già destinate a zona pedonale la suddetta proposta è rispondente e conforme alle previsioni dello strumento urbanistico generale vigente.

L'intervento è localizzato in ambito già urbanizzato e la frequentazione dell'area interessata non determinerà nessuna variazione rispetto allo stato di fatto esistente, considerato anche che gli interventi richiesti sono di tipo manutentivo e dovranno comportare opere migliorative rispetto alle condizioni della situazione iniziale.

La ricerca di una condizione di equilibrio tra le legittime necessità di tutela e quelle di trasformazione responsabile del paesaggio è il primo principio di riferimento per tale progetto, ove l'attenzione deve essere rivolta da una parte all'individuazione degli elementi più significativi, dall'altra all'elaborazione di una serie di operazioni che permettano di valorizzarle, sia considerando i singoli elementi, sia l'immagine complessiva di questo spazio. In particolare, la proposta progettuale si deve muovere attraverso l'ammmodernamento del lungomare e delle zone adiacenti ad esse, prevedendo l'utilizzo di nuovi elementi di arredo urbano (cestini portarifiuti per la differenziata, pannelli informativi, panchine ecc...), che oltre a riqualificare sotto il punto di vista estetico la zona permetteranno una fruizione più agevole della stessa.

L'intervento consentirà una migliore connessione fra i territori di Catania e di Acireale, potenziando contestualmente l'offerta dei luoghi di ritrovo della zona e permettendo un collegamento pedonale agevole tra le frazioni. Nel quadro più ampio degli interventi proposti da questo Ente il Lungomare costituisce la dorsale di collegamento fra i parcheggi intermodali che saranno realizzati nell'area catanese e a nord del territorio castellese per la disincentivazione dell'uso dell'automobile e lo sviluppo della mobilità sostenibile.

Costo complessivo degli interventi di rigenerazione: € 4.000.000,00

Finanziamento esterno: € 4.000.000,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: --

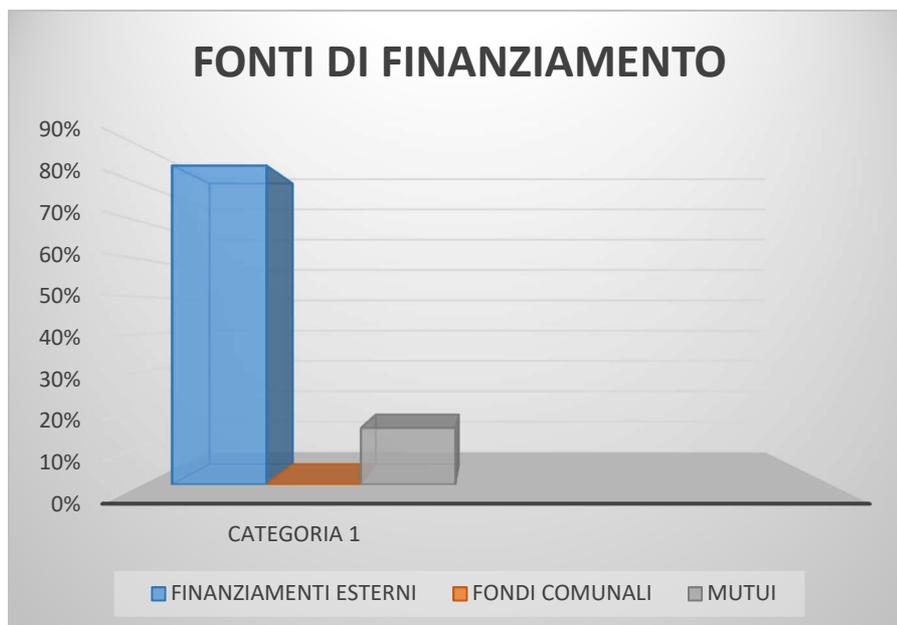
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: --

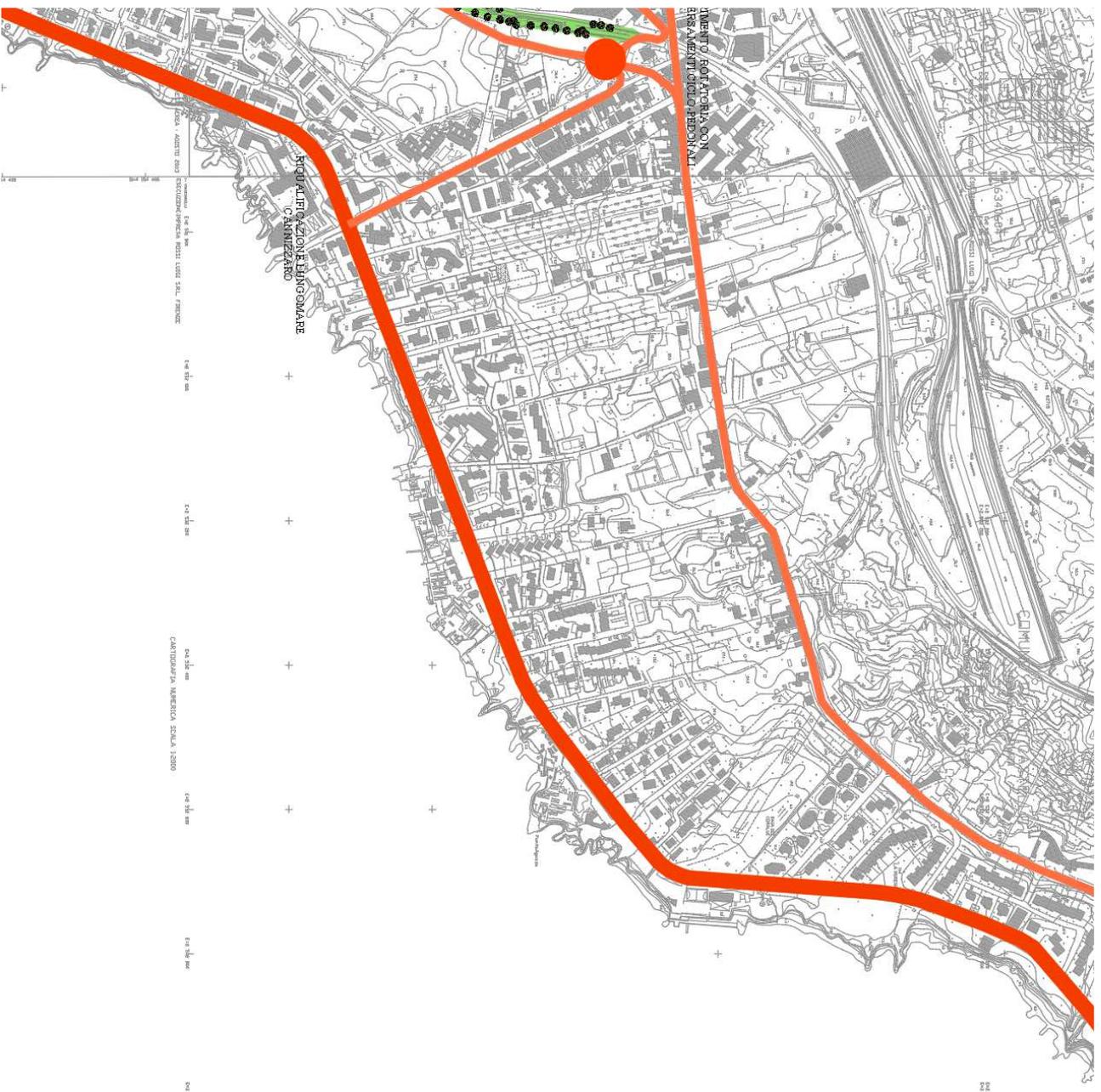
L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO



LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: PROGETTO DEFINITIVO

RUP DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO



PROGETTO GIFLUID - ATTIVITÀ PROGETTUALI SVOLTE DAL COMUNE DI ACI CASTELLO (PP3) RELATIVE AL SOTTOPASSO DI VIA DELLA STAZIONE CON L'IMPIEGO DI SUPERFICI DRENANTI E RAIN-GARDEN.

Ai fini dell'inserimento nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche dell'opera in oggetto, è stato redatto lo studio di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento individuato dall'Amministrazione ed afferente ad opere di regimentazione delle acque meteoriche superficiali.

Il caso di studio in esame, ricadente nel territorio di Aci Castello, via della Stazione, in corrispondenza del sottopasso della SS. 114, risulta di particolare interesse tecnico e scientifico.

Il manufatto, infatti, presenta notevoli criticità rispetto allo smaltimento delle acque di deflusso stradale che comportano gravi disagi ed allagamenti con rischi per la pubblica e privata incolumità. In tale zona potrebbero essere sperimentate tecniche integrate di rinverdimento tramite pavimentazioni porose, *raingarden* e pozzi di assorbimento.



Foto 1 – Bacino di drenaggio delle acque superficiali che confluiscono nel sottopasso tra Via Stazione e SS 114 (Aci Castello).



Foto 2 – Particolare del sottopasso tra Via Stazione e SS 114 (Aci Castello).

Il bacino di drenaggio delle acque superficiali che confluiscono del sottopasso è riportato nella foto 1, mentre nella foto 2 è riportato un particolare della posizione del sottopasso stradale (non carrabile).

Si specifica che il target previsto per il WP3 è di oltre 900 m² e prevede la realizzazione di superfici drenanti e di due aree definite raingarden come rappresentato nell'elaborato grafico che si allega.

Si conferma che l'investimento complessivo per l'intervento è di € 360.000 complessivi, con le modalità previste dal programma di Cooperazione Interreg Italia-Malta – Progetto GIFLUID.

La quota di cofinanziamento a carico dell'Ente è inerente l'impiego di personale proprio e non incide sul bilancio Comunale.

Costo complessivo degli interventi: € 360.000,00

Finanziamento esterno INTERREG ITALIA-MALTA: € 345.000,00

QUOTA DI COFINANZIAMENTO per impiego personale interno: € 15.000,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

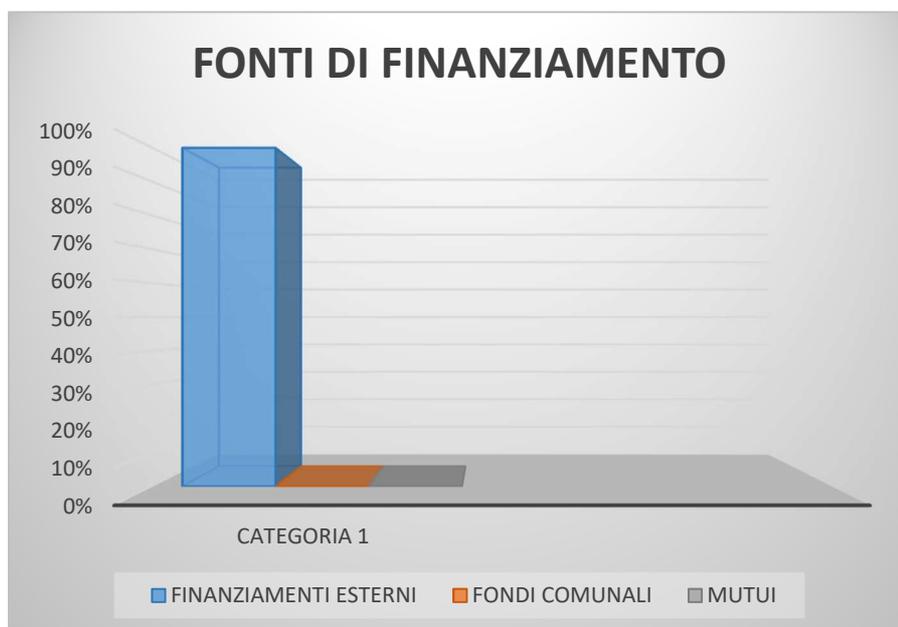
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO



LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

RUP DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V



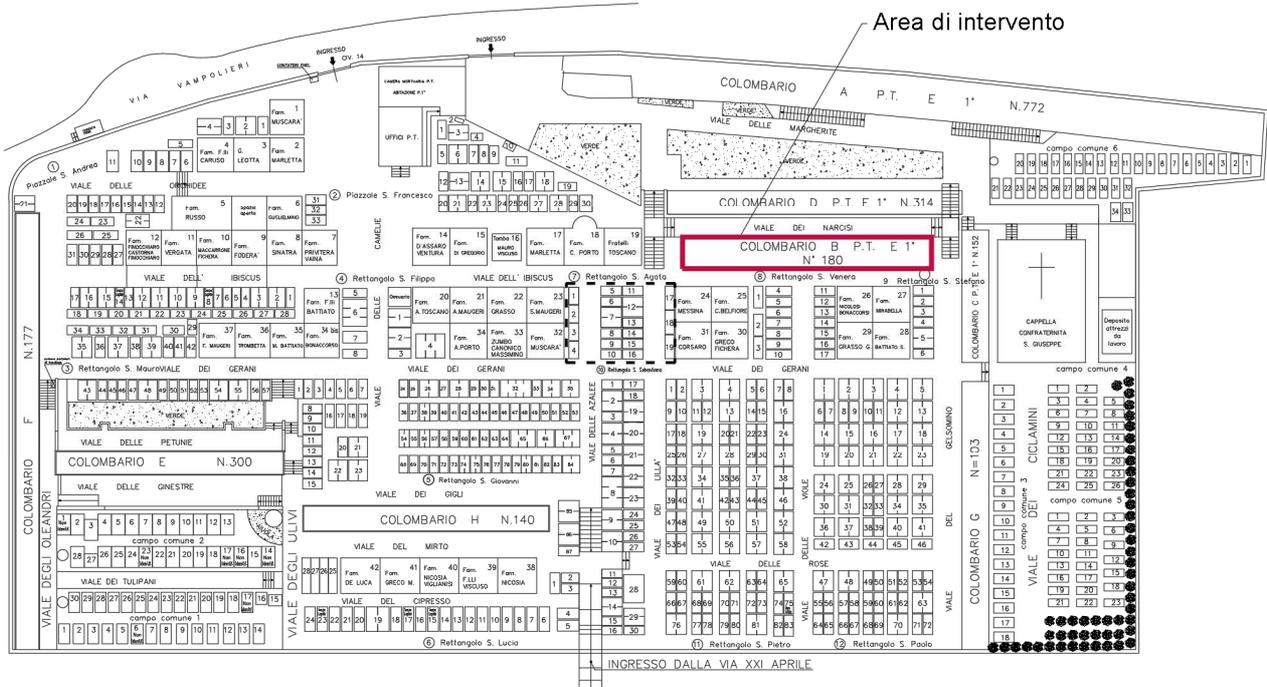

COMUNE DI ACI CASTELLO
 Area quinta
 Programmazione e Gestione Opere Pubbliche
PROGETTO INTERREG
 ITALIA - MALTA
 scuola progetto

PROGETTO ESECUTIVO PER LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL COLOMBARIO "B" NEL CIMITERO COMUNALE DI ACI CASTELLO

COLOMBARI "B" - STATO DI FATTO E DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

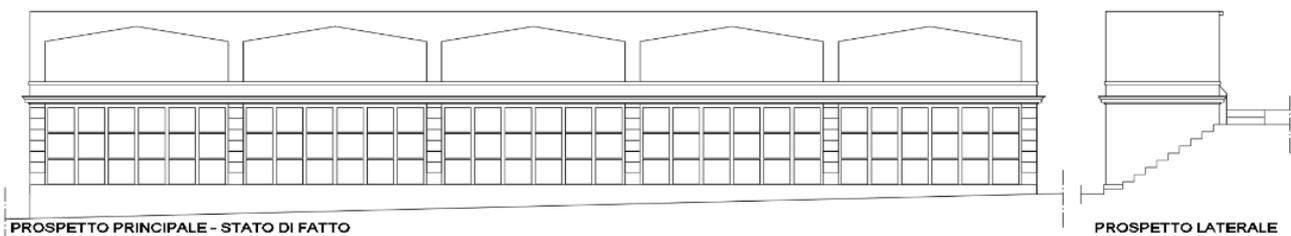
Il Colombario "B", posto nella zona nord dell'area cimiteriale, è ubicato fra viale dei Narcisi e viale dell'Ibiscus ed è costituito da due livelli, ciascuno contenente 90 loculi.

Planimetria Area Cimiteriale



La parte inferiore, prospiciente su viale dell'Ibiscus, risalente al primissimo 900, è caratterizzata da elementi ornamentali in pietra calcarea che ripartiscono la facciata in cinque campate segnate da paraste.

Una cornice in pietra modanata ed un piccolo coronamento, segnano la parte più antica della costruzione



mentre al livello superiore, prospiciente su viale dei Narcisi, la composizione è estremamente lineare ed appare di più recente fattura.

Il corpo di fabbrica, realizzato sul declivio naturale in corrispondenza di un rilevante salto di quota, è costruito in muratura portante con copertura in latero-cemento.

Il manufatto ad oggi risulta in pessimo stato di conservazione con efflorescenze diffuse, ammaloramenti generalizzati degli intonaci e degli elementi lapidei nonché fenomeni generalizzati di distacco delle finiture che espongono le strutture all'azione degli agenti atmosferici e dei fenomeni gelivi.

Già il progetto di manutenzione straordinaria risalente al 2014 prevedeva:

- Riparazione delle lesioni isolate e diffuse attraverso la messa a nudo delle murature ed il successivo ripristino;
- Rifacimento delle penne del solaio di copertura.

ADEGUAMENTO DEGLI INTERVENTI PREVISTI



Sulla scorta dei rilievi metrici e fotografici nonché delle verifiche effettuate sulle murature visibili, il sottoscritto intende proporre l'esecuzione dei sotto elencati interventi

1. smontaggio delle lapidi, delle chiavarde e degli accessori per la successiva ricollocazione e/o sostituzione;
2. rimozione delle parti ammalorate dei setti divisorii dei loculi e successiva ricostituzione degli intonaci;
3. ripristino dello strato di finitura mediante malte a base di calce nelle medesime cromie esistenti;
4. risanamento delle murature laterali e sarcitura delle lesioni con finitura nella medesima colorazione della preesistente;
5. verifica delle parti in distacco e successiva rimozione delle parti pericolanti;
6. pulitura manuale degli elementi lapidei;
7. Ripristino degli intonaci con materiali tradizionali a base di calce;
8. Rifacimento dell'impermeabilizzazione delle coperture previa rimozione dello strato bituminoso, ripristino del massetto delle pendenze, dell'imbocco dei pluviali, applicazione di guaina cementizia con interposto strato di rete in fibra di vetro, data in opera a 2 mani, con successivo trattamento protettivo;
10. Posa in opera di sistema di protezione anti-caduta per le coperture (linee vita e similari)
12. Rimontaggio delle lapidi mediante sostituzione dei tasselli di ancoraggio e delle chiavarde.

Detti interventi sono finalizzati alla messa in sicurezza ed al mantenimento di un sufficiente livello prestazionale delle componenti e sono da intendersi necessari per la tutela della sicurezza dell'utenza e degli operatori.

Costo complessivo degli interventi: € 150.000,00

Finanziamento da fondi comunali: € 150.000,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

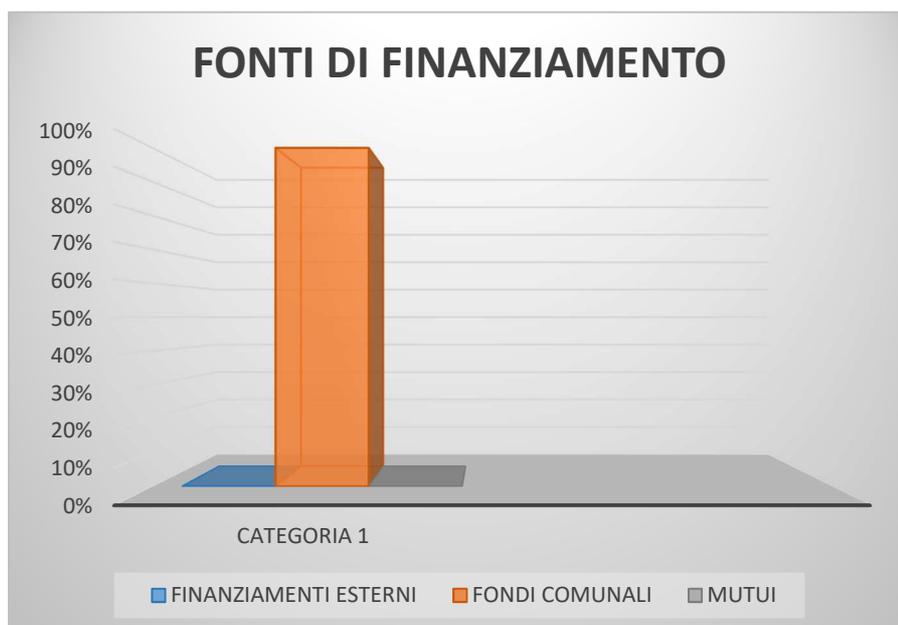
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO



LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: PROGETTO DEFINITIVO

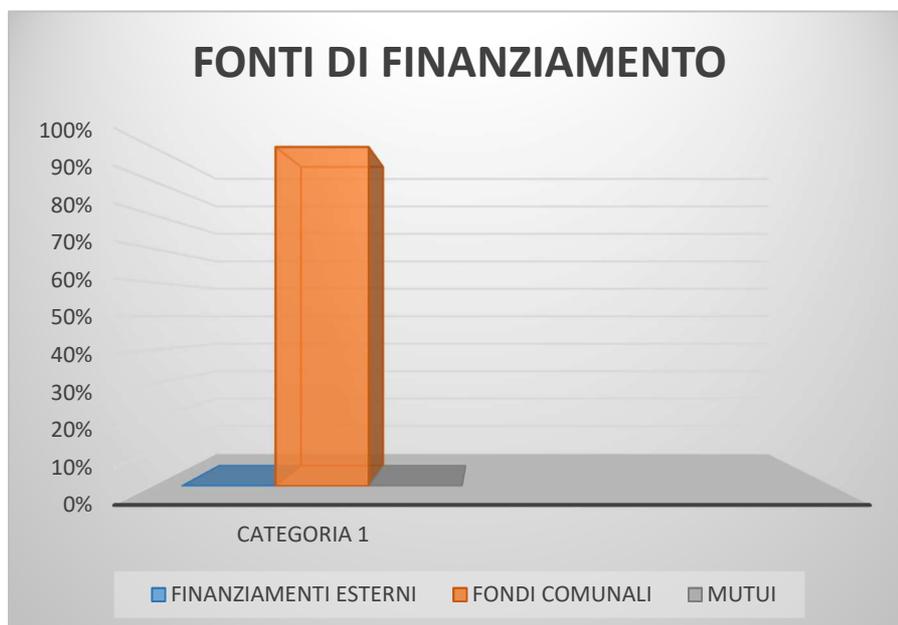
RUP E PROGETTISTA DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO



LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: PROGETTO DEFINITIVO

RUP E PROGETTISTA DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE ED EFFICIENTAMENTO ENERGETICO DELL'ISTITUTO FALCONE DI ACI CASTELLO

Premessa

L'edificio scolastico ICS G. Verga - Scuola Media Acicastello è destinato a scuola secondaria di primo grado ed è ubicato in Via Cesare Battisti 12.

L'espletamento dell'intervento, consentirebbe la riqualificazione del plesso scolastico e garantirebbe un innalzamento della qualità degli ambienti scolastici sicuramente propedeutica per arginare la dispersione scolastica e l'insuccesso formativo.

Altro obiettivo fondamentale, la risoluzione delle problematiche legate alla sicurezza potendo finalmente usufruire di locali adeguati e a norma dal punto di vista impiantistico e della prevenzione incendi e scongiurare quindi situazioni di inagibilità, per altro di interruzione di pubblico servizio, oltre che possibili sanzioni da parte delle Autorità preposte alla Vigilanza e al Controllo

L'edificio scolastico, oggetto dell'intervento, è costituito da un fabbricato realizzato su tre elevazioni fuori terra, costruito nel 1980, con struttura portante in c.a. e solai in latero-cemento e tetto piano.

La superficie complessiva coperta è di mq. 1660, il volume è di circa 11867 mc., mentre l'area del lotto su cui insiste ha una superficie di circa mq. 5504.

In atto l'immobile evidenzia diverse carenze, soprattutto quelle che necessitano di interventi risolutivi in osservanza alle vigenti normative ed in particolare a quanto disposto dalla normativa in materia di prevenzione incendi e dal D.M. 37/2008 in materia di impianti tecnologici, nonché miglioramento sismico dell'edificio.

Nel progetto in esame, le tipologie di lavoro prese in considerazione sono quelle finalizzate all'espletamento di interventi di manutenzione straordinaria per l'adeguamento e la messa in sicurezza edile ed impiantistica dell'immobile.

Ciò per innalzare lo standard qualitativo della vita scolastica e nel contempo garantire maggiore sicurezza negli ambienti.

Sono altresì previsti interventi correlati, che si renderanno necessari per una migliore funzionalità e completezza dell'opera. Per i motivi di cui sopra e per far fronte alle continue e pressanti richieste da parte del territorio e dell'Istituzione scolastica, è stata redatta la presente scheda di sintesi che consentirà di eliminare disagi e disservizi adeguando e riqualificando l'intero l'edificio scolastico

Descrizione degli interventi da realizzare

L'attuazione del progetto ha come ipotesi di lavoro il raggiungimento di una serie di importanti obiettivi, da raggiungere nel breve termine, che l'Amministrazione si è prefissata e che possono essere così riassunti:

riqualificazione del plesso al fine di ottimizzare la qualità degli ambienti scolastici, anche attraverso l'abbattimento delle barriere architettoniche;

riaffermare sul territorio i principi di legalità e sicurezza, requisiti indispensabili per incrementare la qualità della vita della frazione;

risoluzione delle problematiche legate alla sicurezza usufruendo di locali adeguati e a norma dal punto di vista impiantistico e della prevenzione incendi;

recupero e riqualificazione di un fabbricato esistente anche dal punto di vista sismica.

L'obiettivo da perseguire, dal punto di vista tecnico-esecutivo, è quello di riqualificare l'immobile al fine di renderlo idoneo ai requisiti richiamati dalle norme vigenti in materia di edilizia scolastica.

Pertanto occorre procedere ai lavori di ristrutturazione e all'adeguamento interno e degli impianti.

La funzionalità dell'edificio nella sua articolazione architettonica non può prescindere da aspetti fondamentali quali la regolare dotazione impiantistica e infrastrutturale, tenendo conto della configurazione che necessariamente dovrà assumere l'intero complesso per potere ospitare molteplici presenze.

In ogni caso in questa fase si individuano quali lavori essenziali di ristrutturazione ed adeguamento, come già precedentemente esposto, interventi edili quali rimozioni e demolizioni di pavimenti, rivestimenti, infissi interni,

intonaci e malte oltre alla relativa ricostruzione ed interventi impiantistici quali la rimozione di impianti elettrici, idrici e tecnologici e la loro successiva nuova realizzazione, opere di revisione della copertura, di risanamento delle murature e delle strutture esterne ed interne, di rifacimento dei prospetti, finitura dei muri perimetrali.

In generale, gli interventi previsti possono essere sintetizzati come segue:

opere, interne ed esterne, di rimozione e demolizione edili ed impiantistiche;

opere di revisione della copertura;

opere di pavimentazione;

realizzazione di intonaci;

abbattimento delle barriere architettoniche;

risanamento della struttura ai fini della sicurezza sismica;

installazione di infissi interni ed esterni;

realizzazione di impianti elettrici, idrici (adduzione e scarico);

realizzazione di strutture di protezione contro gli incendi;

installazione di corpi illuminanti e di illuminazione di emergenza;

opere di completamento e finitura.

Saranno utilizzati metodi e schemi costruttivi che rendano la struttura consona agli obiettivi predescritti, il tutto sarà realizzato rispettando la normativa vigente sia quella inerente l'edilizia sia quella relativa agli impianti.

Il Capitolato prestazionale e gli elaborati tecnici del progetto esecutivo indicheranno più dettagliatamente tutti gli interventi generali e particolari, soprattutto in termini di stima e tempi di esecuzione dei lavori.

L'Amministrazione intende realizzare tale intervento in un unico lotto funzionale. Non è necessaria alcuna acquisizione di particolari autorizzazioni o pareri in quanto il fabbricato è di proprietà del Comune e trattasi di interventi di ristrutturazione ed adeguamento che non

prevedono consistenti trasformazioni, ad esclusione della presentazione della Segnalazione Certificata di Inizio Attività per la prevenzione incendi che potrà essere presentata, unitamente alla documentazione di rito, dopo l'esecuzione e il collaudo delle opere impiantistiche e strutturali di prevenzione incendi.

Non sono necessarie opere infrastrutturali di rete idrica e fognaria, di allacciamento elettrico essendo il fabbricato già allacciato alle utenze.

La struttura sarà servita da una nuova rete interna di distribuzione elettrica per energia e luce, con l'illuminazione interna che privilegerà una radiazione luminosa a led calda, l'impianto sarà completato da rete dati per gli uffici e i laboratori.

Per garantire la massima sicurezza saranno disponibili sistemi attivi e passivi antincendio come:

l'installazione di un sistema di rilevazione dei fumi con sensori collegati ad una centrale di allarme;

la realizzazione di un impianto di spegnimento ad acqua con idranti comprensivo dei relativi serbatoi di riserva idrica;

una dotazione di estintori portatili distribuiti in modo adeguato;

pulsante di sgancio dell'energia elettrica;

segnalatori d'allarme;

luci d'emergenza.



A lavori ultimati, occorre altresì procedere alla presentazione della segnalazione certificata di Inizio Attività (SCIA), ai sensi dall'art. 3 del DPR 151/2011, riferito all'attività 67.

Da un punto di vista di qualità ambientale il progetto, dovrà essere impostato con i criteri dello standard europeo H.Q.E. (High Quality Environmental), un'Alta Qualità Ambientale fondata su un programma di uso di materiali scelti per grado di "nocività" generale tendente allo zero e conduzione delle forniture e lavori che tiene in primo conto l'uso dei "materiali di prossimità" e la eliminazione dei materiali di provenienza lontana, ad eccezione di quelli per i quali non è possibile

l'approvvigionamento sul territorio.

Costo complessivo degli interventi: € 750.000,00

Fonti di Finanziamento esterne: € 750.000,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

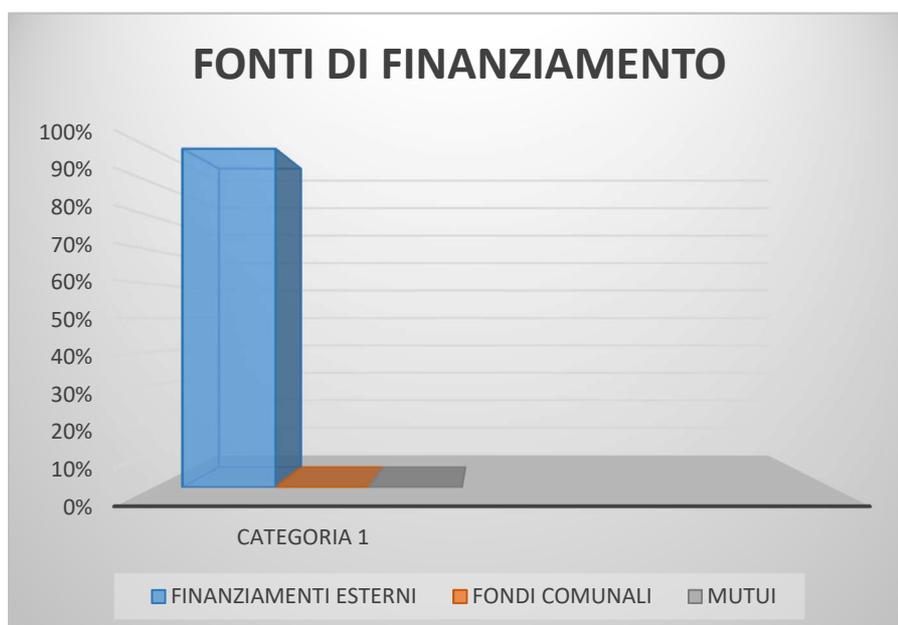
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO



LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDI DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

RUP DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

PROGETTO DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA STRADA COMUNALE DENOMINATA VIA L. VIGO NELLA FRAZIONE DI FICARAZZI – INFRASTRUTTURA DI PROTEZIONE CIVILE -

Il progetto prevede interventi di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura stradale consistenti nella realizzazione di un adeguato sistema di smaltimento delle acque meteoriche, nella dotazione di dispositivi per la sicurezza stradale nonché nel rifacimento del manto e dello strato di usura.

Costo complessivo degli interventi: € 600.000,00

Fonti di Finanziamento esterne: € 600.000,00

Occorre procedere ad esproprio: SI NO

Costo presunto Indennità di esproprio: non ricorre

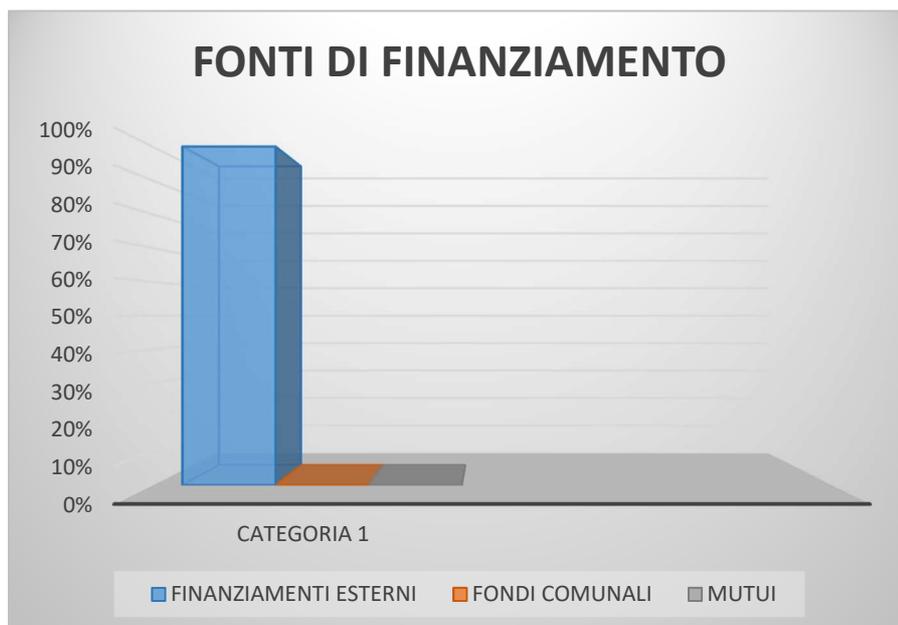
Data di scadenza del vincolo preordinato all'esproprio: non ricorre

L'intervento è conforme alle previsioni del PRG: SI NO

Occorre procedere ad acquisizione aree e/o immobili: SI NO

Costo presunto ad acquisizione aree e/o immobili: non ricorre

L'intervento prevede la realizzazione di nuove edificazioni/consumo del suolo: SI NO



LIVELLO DI PROGETTAZIONE POSSEDUTO: STUDI DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

RUP DELL'INTERVENTO: Arch. Salvatore Passarello – Area V

