

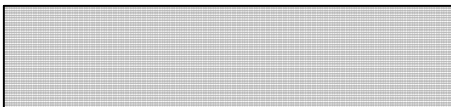
COMUNE DI FICARRA

PROVINCIA DI MESSINA

LAVORI PER LA RIQUALIFICAZIONE ED IL POTENZIAMENTO DELLA STRADA INTERCOMUNALE S.P. 145 FINALIZZATI AD ELEVARE I LIVELLI DI SVILUPPO E SICUREZZA DEL TERRITORIO.
PRIMO LOTTO : *Dalla Via Logge alla località Piano Corte*

PROGETTAZIONE DEFINITIVA

TAVOLA	ELABORATO
N° 14	<i>Relazione Paesaggistica</i>
	ARGOMENTO

	Luogo di emissione	D A T A	Emissione
	FICARRA		Aprile/2010
			Aggiornamenti Luglio/2022

GRUPPO DI LAVORO

Coordinamento
e Progettazione

Ing. Tindaro Antonino SICILIA
Arch. Valentino GAMMERI
Arch. Nicolò Vincenzo SIDOTI

Relazione
geologica

Geol. Alfredo Natoli
Geol. Filippo Cappotto

Approvazioni

RELAZIONE PAESAGGISTICA.

COMUNE DI FICARRA (ME)

RICHIEDENTE: Comune di Ficarra

TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

Riqualificazione e potenziamento della strada intercomunale S.P. 145 finalizzati ad elevare i livelli di sviluppo e sicurezza del territorio. Primo lotto: Dalla Via Logge alla località Piano Corte.

Aggiornamento Progetto 20 Luglio 2022

CONTENUTO DELLA RELAZIONE

1. DOCUMENTAZIONE TECNICA GENERALE

- 1.1. Premesse*
- 1.2. Pareri ed approvazioni già ottenuti sul progetto definitivo*
- 1.3. Inserimento dell'opera in programmi di opere pubbliche*
- 1.4. Mutato quadro Normativo di Vincolo Paesaggistico*
- 1.5. Elaborati ed analisi dello stato attuale*
- 1.6. Elaborati di progetto*
- 1.7. Caratteristiche dell'intervento e sua funzionalità*
- 1.8. Compatibilità paesaggistica e mitigazione dell'impatto*

2. DOCUMENTAZIONE TECNICA DI VALUTAZIONE

- 2.1. Rendering fotorealistici*
- 2.2. Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera*
- 2.3. Attenzione del progetto rispetto alle problematiche ambientali*
- 2.4. Opere di mitigazione in fase di realizzazione*

1. DOCUMENTAZIONE TECNICA GENERALE

1.1. Premesse

La presente relazione paesaggistica accompagna il progetto per la riqualificazione e il potenziamento della strada intercomunale S.P. 145 finalizzati ad elevare i livelli di sviluppo e sicurezza del territorio e precisamente la realizzazione del primo tratto ricadente interamente nel territorio di Ficarra con inizio dal tratto esistente in prossimità della Via Logge e fino alla località Piano Corte con allaccio sulla Via IV Novembre. Trattasi di un primo lotto funzionale di un progetto più esteso che comprende nell'insieme il nuovo tracciato di cui fa parte il tratto in progetto finalizzato ad evitare l'attraversamento del centro urbano di Ficarra, la riqualificazione del tracciato esistente della provinciale Ficarra-Sinagra e la realizzazione di un tratto di raccordo fra il centro Storico di Sinagra e la provinciale per Raccuja.

La progettazione iniziale di questa arteria era stata già stata eseguita già trent'anni fa per il tracciato che va dalla località Logge alla C/da S. Leo del Comune di Ficarra ed il progetto, elaborato dai professionisti incaricati con livello di esecutività secondo le leggi allora vigenti, era stato approvato in linea tecnica dal C.T.A.R. con voto n° 20532 del 30/09/92.

Successivamente l'opera in oggetto è stata inserita fra le opere pubbliche del PRUSST Valdemone che ha avuto il compito di seguire l'iter dell'aggiornamento della progettazione e realizzazione della stessa.

Da un esame preliminare dell'opera progettata da parte dell'Ufficio Consortile del PRUSST è emersa la necessità di estendere la progettazione anche alla riqualificazione della Strada Provinciale 145 collegante il centro di Ficarra con quello di Sinagra.

In data 26/02/2008, presso la sede municipale di Ficarra, si è svolta una riunione di concertazione nella quale i rappresentanti dell'Amministrazione Provinciale di Messina e delle Amministrazioni Comunali di Ficarra e Sinagra alla presenza dei responsabili del PRUSST, dei tecnici incaricati e del RUP hanno concordato sulla necessità di tale estensione giudicandola opera assolutamente necessaria per lo sviluppo socio-economico del comprensorio nebroido.

Nella stessa riunione è stato affidato agli stessi progettisti il compito di redigere un'ipotesi di tracciato che comprenda il tratto già progettato e preveda nel contempo la riqualificazione della S.P. 145 con la possibilità di bypassare anche il centro storico di Sinagra.

E' stata quindi redatta una planimetria che, approvata dagli Enti interessati, è stata posta a base della Progettazione preliminare dei comuni di Ficarra e Sinagra per avviare l'iter della progettazione definitiva.

L'Ufficio PRUSST ha avviato quindi la procedura e gli incarichi finalizzati alla stesura del progetto definitivo dell'opera nel suo complesso.

Nel frattempo però, i fenomeni di dissesto idrogeologico che hanno interessato le strade ed il comprensorio dei Nebrodi, e dunque anche il territorio di Ficarra, hanno messo in luce la fragilità del

sistema viario del territorio evidenziando tutti i risvolti negativi della carenza di viabilità di collegamento e di attraversamento del Centro Urbano di Ficarra. Durante la stagione invernale del 2008 e del 2009, infatti, nel territorio di Ficarra e nei comuni limitrofi sono state chiuse diverse strade con la conseguenza che l'unica piccola strada che attraversa il centro urbano ha dovuto sostenere per circa un mese il traffico che di norma viene assorbito da assi viari di altri comuni rimasti temporaneamente intransitabili per frane. In buona sostanza su una stradina urbana che per circa un chilometro attraversa il centro collinare fra una cortina di case che ne limitano la larghezza a meno di cinque metri, è stato dirottato dalla protezione civile il traffico proveniente da Capo D'Orlando, Sinagra e dall'entroterra Nebroideo per raggiungere la statale 113 sul lato Est e il casello Autostradale di Brolo.

La gravità della situazione venutasi a creare e le difficoltà verificatesi hanno spinto l'Amministrazione Comunale di Ficarra a fare il possibile per accelerare i tempi di realizzazione almeno del tratto iniziale dell'opera in corso di progettazione onde collegare il centro urbano con la viabilità esterna di servizio verso Brolo e verso gli assi viari principali del territorio. Ciò anche e soprattutto ai fini di costituire una valida via di Fuga in caso di emergenza ed un efficace accesso ai mezzi di soccorso in caso di calamità naturali che dovessero interessare il centro urbano. Si è quindi dato corso alla redazione del Progetto Definitivo per la realizzazione di un primo lotto dell'intero tracciato e precisamente quello che collega la Via Logge al quartiere di S. Sebastiano, alla Via Spirito Santo e alla Via IV Novembre passando per la località Piano Corte.

L'opera progettata risultava inserita nello Schema di Piano Intercomunale di Protezione Civile approvato con Delibera n° 10 della Giunta dell'Unione dei Comuni Terra dei Lancia in data 10/07/2009. In Tale Piano essa è stata indicata come "Elemento di Pianificazione da prevedere per una migliore risposta del sistema di protezione civile."

Il Progetto Definitivo del primo lotto come sopra descritto è stato quindi redatto e presentato all'Ufficio Speciale consortile PRUSST VALDEMONE con sede nel Comune di Randazzo (prog. N° 20/1074) ed è stato validato dal R.U.P. Ing. Francesco Corica con Verbale redatto in data 20/04/2010 ai sensi dell'art. 47 del D.P.R. 554/99 e dell'art. 16, comma 6, della legge 109/94, per un importo di spesa complessiva di €. 3.800.000,00.

1.2. Pareri ed approvazioni già ottenuti sul progetto definitivo

In sede di conferenza di servizi indetta dal PRUSST VALDEMONE sono stati acquisiti i seguenti pareri ed autorizzazioni:

- Parere favorevole della Provincia Regionale di Messina trasmesso con nota prot. N. 16548 del 05/05/2010, con prescrizioni;
- Parere favorevole dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste ai fini del vincolo idrogeologico reso con nota prot. 6893 del 14/05/2010;

- Parere favorevole dell'Ufficio del Genio Civile ai sensi dell'art. 13 Legge n. 64/74 con condizioni;
- Parere favorevole di massima con condizioni della Soprintendenza BB.CC.AA. ai sensi dell'art. 16 del R.D. 1357/1940 di cui alla nota prot. 3074/10/cc del 27/04/2010;
- Nulla osta del Genio Civile ai fini idraulici alle condizioni di cui alla nota prot. 15464 del 21/05/2010;
- Parere favorevole sotto il profilo igienico sanitario dell'A.S.P. Dipartimento Prevenzione - Distretto di Patti, ai sensi dell'art. 18 quater L.R. 7/2002 di cui alla nota prot. n. 2010/13378, assunta al prot. USC PRUSST n° 260 del 27/05/2010

Sono stati inoltre acquisiti i seguenti pareri:

- Parere favorevole ed approvazione del Consiglio Comunale con Deliberazione n° 23 del 26/06/2010;
- Parere favorevole n° 4 del 03/06/2010 del Dirigente Generale dell'A.R.T.A.- D.R.U.;
- Provvedimento n° 42668 del 28/06/2010 di non assoggettabilità del progetto alla procedura di V.I.A. regionale reso dal Dirigente Generale dell'A.R.T.A.- D.T.A.;

Infine, con provvedimento n° 01 del 01/07/2010 nell'ambito del procedimento di cui alla conferenza di servizi citata, il Responsabile Unico del Procedimento del PRUSST VALDEMONTE si è determinato sulla conclusione positiva del procedimento di approvazione della Progettazione definitiva di che trattasi in variante allo strumento urbanistico.

Si precisa altresì che con Delibera del Consiglio Comunale n. 23/2010 si è stata approvata la progettazione definitiva di che trattasi e che con Deliberazione di GM n° 58/2010 del 02/07/2010 la stessa progettazione è stata successivamente approvata dalla Giunta Municipale.

1.3. Inserimento dell'opera in programmi di opere pubbliche -

A)

La Legge Regionale 11/2010, contenente "Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2010" , all'art. 26 ha disposto che:

- 1) *"Al fine di promuovere lo sviluppo economico e sociale del territorio nonché per favorire gli interventi diretti a tutelare l'ambiente e i beni culturali, per la realizzazione di infrastrutture per l'accrescimento del livello di sicurezza, per il risanamento dei centri storici e la prevenzione dal rischio idrogeologico, è autorizzata la spesa di 70.000 migliaia di euro per l'anno 2010, a valere sulle risorse del PAR FAS Sicilia 2007/2010.*
- 2) *A tal fine gli interventi e gli Enti destinatari dei contributi di cui al comma 1 sono individuati nell'allegata Tabella '2' della presente Legge.*

Nella anzidetta tabella '2' al numero progressivo 80 si ritrova:

N	Ente locale	Prov.	Progetto da finanziare
80	Comune di Ficarra	ME	Riqualificazione e potenziamento della strada intercomunale S.P. 145

B)

La deliberazione n° 108 del 20/05/2014 della Giunta Regionale, costituente l'atto più aggiornato, e quindi vigente, di "Rimodulazione del Piano regionale delle Vie di fuga – P.O. FESR Sicilia 207/2013 – Linea d'intervento 1.1.4.2." ha approvato la Tabella A predisposta dal Dipartimento Regionale della Protezione Civile al fine di costituire un quadro esaustivo della rete complessiva del sistema, anche in funzione della nuova programmazione 2014/2020, in un'ottica di pianificazione unitaria delle risorse a valere sui fondi regionali e comunitari.

Tale tabella al punto 219, fra le vie di fuga programmate riporta:

219	FICARRA	Lavori per la riqualificazione ed il potenziamento della strada intercomunale SP 145 finalizzati ad elevare i livelli di sviluppo e sicurezza del territorio – I lotto dall'avia Logge alla loc. Piana Corte	€ 3.800.000,00
-----	---------	---	----------------

Nei recenti anni trascorsi, la carenza dei fondi occorrenti ad assicurare la copertura finanziaria per tutte le opere indicate come necessarie negli atti suddetti, causata dal susseguirsi di crisi politiche ed economiche e, in ultimo, aggravata dalla pandemia da Covid 19, ha comportato che l'opera in questione, pur essendo dichiaratamente utile e necessaria, non sia stata fino ad oggi realizzata.

Nel frattempo sono lievitati inesorabilmente i costi di realizzazione e sono decaduti i vincoli preordinati all'espropriazione dei terreni necessari per cui il progetto agli atti del Comune non risulta più idoneo per l'accesso a possibili finanziamenti.

Con lettera del 09/12/2021 il Sindaco di Ficarra ha invitato pertanto i sottoscritti progettisti e i geologi incaricati ad aggiornare il Progetto definitivo del primo lotto al Prezziario Regionale vigente al fine di poter procedere all'approvazione in Variante al PRG a causa della decadenza dei vincoli preordinati all'esproprio. Gli elaborati tecnico-economici allegati risultano pertanto adeguati al Prezziario regionale per le opere pubbliche del II semestre 2022 approvato con Decreto n.17/Gab. del 29.06.2022 dell'Assessorato Regionale alle Infrastrutture e alla Mobilità, **mentre gli allegati grafici risultano adeguati alle condizioni contenute nel parere della Soprintendenza prot. 3074/10/cc del 27/04/2010 (che aveva risolto anche di natura economica) nonché alla mutata normativa antisismica.**

1.4. Mutato quadro Normativo di Vincolo Paesaggistico

Le opere da realizzare in questo primo lotto sono state già sottoposte al parere della soprintendenza nel 2010 in quanto ricadenti parzialmente nella fascia di rispetto del torrente Scino, piccolo valloncetto affluente del Torrente Naso. In particolare ricadeva nella predetta fascia soggetta a tutela paesaggistica il tratto di tracciato stradale che, attraversando il suddetto torrente all'inizio dell'alveo, si sviluppa nei 150 metri dalle sue sponde di destra e di sinistra.

Ad oggi bisogna però registrare che con D.A. n. 6682 del 29/12/2016, pubblicato nella G.U.R.S. n.13 del 31/03/2017, è stato approvato il Piano Paesaggistico dell'Ambito 9 comprendente anche il territorio di Ficarra. A seguito dell'annullamento del suddetto Strumento con sentenza del TAR di Catania Sez. 1 n° 963/2019, 964/2019, 965/2019 e 966/2019 il medesimo Piano è stato nuovamente adottato con D.A. n. 090 del 23/10/2019 e, pertanto, le valutazioni vanno fatte alla luce delle Norme di Salvaguardia attualmente vigenti.

D'all'esame del suddetto Piano Paesaggistico si evince che il Comune di Ficarra è interamente compreso nell'ambito territoriale n° 9 denominato "AREA DELLA CATENA SETTENTRIONALE (MONTI PELORITANI)".

La struttura e i contenuti del Piano paesaggistico sono quelle descritte all'art. 3 delle Norme di attuazione ad esso allegate e vengono qui testualmente riportate:

Art. 3 - Struttura e contenuti del Piano Paesaggistico

Il Piano si articola nella fasi di cui all'art. 143 del Codice.

Al fine di assicurare la conservazione, la riqualificazione, il recupero e la valorizzazione del paesaggio, del patrimonio naturale e di quello storico-culturale, coerentemente agli obiettivi di cui all'art.1, il Piano:

- a) analizza il paesaggio e ne riconosce i valori (analisi tematiche);*
- b) assume i suddetti valori e beni come fattori strutturanti, caratterizzanti e qualificanti il paesaggio (sintesi interpretative);*
- c) definisce conseguentemente la normativa di tutela rivolta al mantenimento nel tempo della qualità del paesaggio dell'Ambito 9 ricadente nella provincia di Messina, anche attraverso il recupero dei paesaggi nelle aree degradate.*

La normativa di Piano si articola in:

- 1) Norme per componenti del paesaggio, che riguardano le componenti del paesaggio analizzate e descritte nei documenti di Piano, nonché le aree di qualità e vulnerabilità percettivo-paesaggistica, individuate sulla base della relazione fra beni culturali e ambientali e ambiti di tutela paesaggistica a questi connessi;*
- 2) Norme per paesaggi locali in cui le norme per componenti trovano maggiore specificazione e si modellano sulle particolari caratteristiche culturali e ambientali dei paesaggi stessi, nonché sulle dinamiche insediative e sui processi di trasformazione in atto.*

Al successivo art. 5 viene meglio definita la suddivisione in paesaggi locali che saranno poi oggetto di specifiche prescrizioni:

Art. 5 - Articolazione in Paesaggi Locali

Paesaggio Locale viene definita una porzione di territorio caratterizzata da specifici sistemi di relazioni ecologiche, percettive, storiche, culturali e funzionali, tra componenti eterogenee che le conferiscono immagine di identità distinte e riconoscibili.

I Paesaggi Locali costituiscono, quindi, ambiti paesaggisticamente identitari nei quali fattori ecologici e culturali interagiscono per la definizione di specificità, valori, emergenze.

Il Piano Paesaggistico suddivide il territorio dell'Ambito 9 ricadente nella provincia di Messina in Paesaggi Locali, individuati, così come previsto dal comma 2 dell'art. 135 del

Codice, sulla base delle caratteristiche naturali e culturali del paesaggio. I Paesaggi Locali costituiscono il riferimento per gli indirizzi programmatici e le direttive la cui efficacia è disciplinata dall'art. 6 delle presenti Norme di Attuazione.

I Paesaggi Locali individuati sono:

- *Paesaggio locale 01 - Stretto di Messina*
- *Paesaggio locale 02 – Valle del Nisi e Monte Scuderi*
- *Paesaggio locale 03 - Grandi valli: Pagliara, Savoca ed Agrò*
- *Paesaggio locale 04 - Taormina*
- *Paesaggio locale 05 - Valle dell'Alcantara*
- *Paesaggio locale 06 – Valle del Timeto e Capo Calarà*
- *Paesaggio locale 07 – Media e alta valle del Novara e dell'Elicona*
- *Paesaggio locale 08 - Media e alta valle del Patri*
- *Paesaggio locale 09 - Media e alta valle del Gualtieri e del Mela*
- *Paesaggio locale 10 - Media e alta valle del Niceto*
- *Paesaggio locale 11 - Rametta e Bauso*
- *Paesaggio locale 12 - Pianura e penisola di Capo Milazzo*
- *Paesaggio locale 13 – Capo Rasocolmo*

Nei Paesaggi locali, articolati in funzione dei valori e degli obiettivi di cui all'art. 135 del Codice, i Beni paesaggistici di cui agli artt. 136 e 142 del Codice, nonché ulteriori immobili e aree individuate ai sensi della lett. c) dell'art.134 dello stesso Codice, sono sottoposti alle forme di tutela di cui al successivo art.20.

Come sopra anticipato, il successivo art. 20 delle Norme spiega l'articolazione del Piano secondo tre distinti regimi normativi:

Art. 20 - Articolazione delle Norme

Il Piano Paesaggistico considera:

- *le componenti strutturanti del paesaggio di cui agli articoli precedenti, che attengono essenzialmente ai contenuti della geomorfologia del territorio, ai suoi aspetti dal punto di vista biotico, nonché alla forma e alla tipologia dell'insediamento, e le cui qualità e relazioni possono definire aspetti configuranti specificamente un determinato territorio;*
- *le componenti qualificanti, derivanti dalla presenza e dalla rilevanza dei beni culturali e ambientali di cui agli articoli precedenti;*

Nei paesaggi locali le componenti dei sistemi e dei sottosistemi del paesaggio rivelano la loro interdipendenza e la loro natura sistemica, secondo schemi e criteri soggetti alle diverse interpretazioni, relazioni, valori, persistenze culturali, riconoscibilità e identità del territorio. Il paesaggio locale rappresenta inoltre il più diretto recapito visivo, fisico, ambientale e culturale delle azioni e dei processi, delle loro pressioni e dei loro effetti, sui beni culturali e ambientali articolati nei sistemi e nelle componenti definiti al precedente Titolo II. Sulla base degli scenari strategici, che definiscono valori, criticità, relazioni e dinamiche vengono definite:

- 1) le aree in cui opere ed interventi di trasformazione del territorio sono consentite sulla base della verifica del rispetto delle prescrizioni, delle misure e dei criteri di gestione stabiliti dal Piano Paesaggistico ai sensi dell'art.143, comma 1 lett. e), f), g) e h) del Codice;*
- 2) le aree in cui il Piano paesaggistico definisce anche specifiche previsioni vincolanti da introdurre negli strumenti urbanistici, in sede di conformazione ed adeguamento ivi comprese la disciplina delle varianti urbanistiche, ai sensi dell'art.145 del Codice.*

Le aree di cui al punto 2) comprendono:

- *i Beni Paesaggistici di cui all'art.134, lett. a) e b), del Codice;*
- *i Beni Paesaggistici individuati ai sensi dell'art. 134, lettera c), del Codice, caratterizzati da aree o immobili non ancora oggetto di tutela e di cui è necessario assicurare in sede di piano un'appropriata considerazione ai diversi livelli di pianificazione e gestione del territorio.*

Tali aree vengono articolate secondo tre distinti regimi normativi, successivamente definiti, che devono essere recepiti negli strumenti di pianificazione locale e territoriale. Ferma restando la perimetrazione complessiva delle aree di cui al punto 2), i perimetri delle aree aventi diversi livelli di tutela, per comprovate ragioni discendenti dall'esistenza di condizioni non verificabili alla scala del presente Piano, possono subire limitate variazioni in sede di aggiornamento degli strumenti urbanistici da parte dei Comuni previa valutazione della Soprintendenza dei Beni Culturali e Ambientali

Aree con livello di tutela 1)

Aree caratterizzate da valori percettivi dovuti essenzialmente al riconosciuto valore della configurazione geomorfologica; emergenze percettive (componenti strutturanti); visuali privilegiate e bacini di intervisibilità (o afferenza visiva). In tali aree la tutela si attua attraverso i procedimenti autorizzatori di cui all'art. 146 del Codice.

Nelle parti del territorio destinate ad usi agricoli produttivi, che dovranno essere perimetrare ed individuate quali zone E dagli strumenti urbanistici comunali, è consentita esclusivamente la realizzazione di edifici da destinare ad attività a supporto dell'uso agricolo dei fondi nel rispetto del carattere insediativo rurale, nonché la realizzazione di insediamenti produttivi di cui all'art. 22 l.r. 71/78 e s.m.i. Sono altresì consentite le eventuali varianti agli strumenti urbanistici comunali esclusivamente finalizzate alla realizzazione di attività produttive, secondo quanto previsto dagli artt. 35 l.r. 30/97 e 89 l.r. 06/01 e s.m.i.

I provvedimenti di autorizzazione e/o concessione recepiscono le norme e le eventuali prescrizioni e/o condizioni di cui al presente Titolo III con le previsioni e le limitazioni di cui alla normativa dei singoli Paesaggi Locali

Aree con livello di tutela 2)

Aree caratterizzate dalla presenza di una o più delle componenti qualificanti e relativi contesti e quadri paesaggistici. In tali aree, oltre alle procedure di cui al livello precedente, è prescritta la previsione di mitigazione degli impatti dei detrattori visivi da sottoporre a studi ed interventi di progettazione paesaggistico ambientale. Va inoltre previsto l'obbligo di previsione nell'ambito degli strumenti urbanistici di specifiche norme volte ad evitare usi del territorio, forme dell'edificato e dell'insediamento e opere infrastrutturali incompatibili con la tutela dei valori paesaggistico-percettivi o che comportino varianti di destinazione urbanistica delle aree interessate.

Gli strumenti urbanistici comunali non possono destinare tali aree a usi diversi da quelli previsti in zona agricola o che riguardino interventi per il riassetto idrogeologico e/o il riequilibrio ecologico-ambientale.

Nelle aree individuate quali zone E dagli strumenti urbanistici comunali, nonché aventi carattere agricolo rurale così come definito nei contesti di cui ai successivi paesaggi locali, è consentita la sola realizzazione di fabbricati rurali da destinare ad attività a supporto dell'uso agricolo dei fondi, nonché delle attività connesse all'agricoltura, nel rispetto del carattere insediativo rurale.

Sono invece vietate eventuali varianti agli strumenti urbanistici comunali previste dagli artt. 35 l.r. 30/97, 89 l.r. 06/01 e s.m.i. e 25 l.r. 22/96 e s.m.i.

Tali prescrizioni sono esecutive nelle more della redazione o adeguamento degli strumenti urbanistici e sono attuate dalla Soprintendenza ai Beni Culturali e Ambientali.

I provvedimenti di autorizzazione e/o concessione recepiscono le norme e le eventuali prescrizioni e/o condizioni di cui al presente Titolo III con le previsioni e le limitazioni di cui alla normativa dei singoli Paesaggi Locali.

Le politiche di sostegno all'agricoltura dovranno preferibilmente essere finalizzate ed orientate al recupero delle colture tradizionali, con particolare riferimento a quelle a maggior rischio di estinzione, nonché alla tutela della biodiversità.

Le aree con livello di tutela 2) potranno essere oggetto di progetti finalizzati alla valorizzazione della risorsa paesaggistica, alla valorizzazione degli usi agricoli tradizionali

e ad interventi di riforestazione con l'uso di specie autoctone basate anche sullo studio della vegetazione potenziale e/o su eventuali testimonianze storiche.

Qualora le aree per le quali è indicato il livello di tutela 2 comprendano zone classificate come A e B negli strumenti urbanistici vigenti, queste, così come ivi perimetrate, sono comunque soggette al livello di tutela 1.

Aree con livello di tutela 3)

Aree che devono la loro riconoscibilità alla presenza di varie componenti qualificanti di grande valore e relativi contesti e quadri paesaggistici, o in cui anche la presenza di un elemento qualificante di rilevanza eccezionale a livello almeno regionale determina particolari e specifiche esigenze di tutela. Queste aree rappresentano le "invarianti" del paesaggio. In tali aree, oltre alla previsione di mitigazione degli impatti dei detrattori visivi individuati alla scala comunale e dei detrattori di maggiore interferenza visiva da sottoporre a studi ed interventi di progettazione paesaggistico ambientale, è esclusa ogni edificazione. Nell'ambito degli strumenti urbanistici va previsto l'obbligo di previsione di specifiche norme volte ad evitare usi del territorio, forme dell'edificato e dell'insediamento e opere infrastrutturali incompatibili con la tutela dei valori paesaggistico-percettivi o che comportino varianti di destinazione urbanistica delle aree interessate. In tali aree sono consentiti solo interventi di manutenzione, restauro e valorizzazione paesaggistico ambientale finalizzati alla messa in valore e fruizione dei beni. Sono, altresì, consentite ristrutturazioni edilizie esclusivamente su edifici - ad esclusione di ruderi ed organismi edilizi che abbiano perso la loro riconoscibilità - che non necessitino dell'apertura di nuove piste, strade e piazzali, che prevedano opere volte alla riqualificazione e riconfigurazione di eventuali detrattori paesaggistici e i cui progetti rientrino, comunque, nella sagoma, perimetri ed altezze rispetto alla precedente conformazione edilizia, escludendo aspetti esteriori, forme e tipologie costruttive incompatibili con la tutela dei valori paesaggistico-percettivi.

Sono altresì preclusi l'aumento della superficie utile e il trasferimento di volumetria all'interno delle aree dello stesso livello di tutela.

Gli strumenti urbanistici comunali non possono destinare tali aree a usi diversi da quelli previsti in zona agricola o che riguardino interventi per il riassetto idrogeologico e/o il riequilibrio ecologico-ambientale.

Nelle aree individuate quali zone E dagli strumenti urbanistici comunali, non è consentita la realizzazione di edifici. Sono vietate le disposizioni di cui all'art. 22 L.R. 71/78 e le varianti agli strumenti urbanistici comunali ivi compresa la realizzazione di insediamenti produttivi previste dagli artt. 35 l.r. 30/97, 89 l.r. 06/01 e s.m.i e 25 l.r. 22/96 e s.m.i..

Nelle aree rappresentate da acque interne e marine e dai relativi fondali si fa riferimento alle specifiche norme per componenti e ai paesaggi locali.

Tali prescrizioni sono esecutive nelle more della redazione o adeguamento degli strumenti urbanistici e sono attuate dalla Soprintendenza ai Beni Culturali e Ambientali.

I provvedimenti di autorizzazione per le opere assentibili recepiscono le norme e le eventuali prescrizioni e/o condizioni di cui al presente Titolo III con le previsioni e le limitazioni di cui alla normativa dei singoli Paesaggi Locali.

Le politiche di sostegno all'agricoltura dovranno preferibilmente essere finalizzate ed orientate al recupero delle colture tradizionali, con particolare riferimento a quelle a maggior rischio di estinzione, nonché alla tutela della biodiversità.

Le aree con livello di tutela 3) potranno essere oggetto di progetti finalizzati alla valorizzazione della risorsa paesaggistica, alla valorizzazione degli usi agricoli tradizionali e ad interventi di riforestazione con l'uso di specie autoctone basate anche sullo studio della vegetazione potenziale e/o su eventuali testimonianze storiche.

Qualora le aree per le quali è indicato il livello di tutela 2 comprendano zone classificate come A e B negli strumenti urbanistici vigenti, queste, così come ivi perimetrate, sono comunque soggette al livello di tutela 1.

Aree di recupero

Sono costituite da aree interessate da processi di trasformazione intensi e disordinati, caratterizzati dalla presenza di attività o di usi che compromettono il paesaggio e danneggiano risorse e beni di tipo naturalistico e storico-culturale.

Tali aree sono soggette alla disciplina del recupero da attuare attraverso specifiche norme degli strumenti urbanistici comunali. All'interno di tali piani potranno prevedersi, per giustificate ragioni connesse alla necessità di una organica regolamentazione urbanistica, limitate variazioni dei perimetri delle aree di recupero individuati nel presente Piano.

Gli interventi devono essere indirizzati alla riqualificazione, al ripristino e al restauro dei beni, dei valori paesaggistici e ambientali manomessi o degradati.

Sono consentiti:

- interventi finalizzati alla riqualificazione dei detrattori, al recupero dei caratteri e dei valori paesaggistico-ambientali degradati e alla ricostituzione del paesaggio alterato;*
- interventi tesi all'incremento del patrimonio vegetale, alla realizzazione di attrezzature ed impianti e di opere infrastrutturali compatibili con l'ambiente e il paesaggio;*
- interventi volti a promuovere adeguate misure di mitigazione degli effetti negativi anche mediante l'uso di appropriati elementi di schermatura, utilizzando essenze arboree e/o arbustive dei climax locali;*
- interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e di ristrutturazione dell'edilizia esistente;*
- nuove costruzioni compatibili con le destinazioni d'uso e con i caratteri del paesaggio nelle aree costituite da aggregati edilizi, periferie o tessuti urbani con elevata criticità paesaggistico-ambientale;*

Tali prescrizioni sono esecutive nelle more della redazione o adeguamento degli strumenti urbanistici e sono attuate dalla Soprintendenza ai Beni Culturali e Ambientali qualora riguardino aree soggette a tutela.

Nelle aree individuate come beni paesaggistici ai sensi dell'art. 134 del Codice, nelle more della redazione dei piani da parte dei Comuni, non sono consentite le nuove costruzioni.

Qualora le aree per le quali è indicato il livello di tutela 2 comprendano zone classificate come A e B negli strumenti urbanistici vigenti, queste, così come ivi perimetrate, sono comunque soggette al livello di tutela 1.

L'area di intervento ricade geograficamente nel **“Paesaggio locale 06 – Valle del Timeto e Capo Calavà”** (art. 26 delle Norme di attuazione) che è identificata dal seguente inquadramento territoriale:

<< Individua un territorio dove il paesaggio agrario storico antropizzato prevale nettamente su quello naturale e seminaturale costituito da aree boschive per la maggior parte concentrate tra Librizzi e Sant'Angelo di Brolo. Il paesaggio agrario è rappresentato da colture di noccioleti, oliveti, vigneti e agrumeti che, alternandosi, organizzano il manto vegetazionale del territorio, costellato da piccoli manufatti che attestano la tradizione contadina dell'area. Risalendo verso il crinale s'incontrano palmenti a cielo aperto, abbeveratoi, fontane, senie, cappelle ed edicole votive. Queste piccole strutture, documento dell'aspetto produttivo e devozionale della tradizione contadina locale, sono dislocate lungo le vie della transumanza, individuate da sentieri, carrarecce, mulattiere che talvolta coincidono con relitti delle Regie Trazzere demaniali, sopravvissuti ad alienazioni ed usurpazioni. L'area, che si affaccia sui golfi di Milazzo e di Patti, è tradizionalmente caratterizzata da un'urbanizzazione diffusa che si addentra sino alle pendici montane e trova i suoi punti di riferimento storico nell'antico centro di Patti e, più a monte, nei centri medievali di San Piero Patti, Librizzi, Ficarra e Sant'Angelo di Brolo. La matrice che ha definito nel tempo la diffusione dell'insediamento nell'entroterra è in parte individuabile nella Regia Trazzera n. 24 “Patti – Randazzo”, per la maggior parte coincidente con

l'odierna Strada Statale 113, dalla quale si dipartivano numerosi percorsi demaniali ancora parzialmente leggibili. La fascia costiera, articolata in piccole cale, è contraddistinta da Capo Calavà (SIC ITA030033) che, protendendosi sul mare, conclude il Golfo di Patti. Il possente promontorio, che segna una componente qualificante del paesaggio, si erge molto alto sul mare (m. 137 s. l. m.) con pareti verticali incise da anfratti e contrassegnate da grotte marine ubicate sul lato nord-orientale. I versanti ospitano pregevoli biotipi tra cui una particolare vegetazione rupicola tipica delle rocce molto aride (Anthyllis barba-jovis). Il litorale, che presenta un rilevante interesse paesaggistico determinato dalla sua caratteristica conformazione e dall'alta panoramicità, sul lato sud-occidentale è interrotto dal piccolo promontorio roccioso su cui sorge una torre cinquecentesca ("Torre delle Ciavole") che, a causa della forte erosione costiera, minaccia il crollo. Un altro punto focale della litoranea è costituito dal versante meridionale di Capo Tindari (SIC ITA 030032 e R.N.O.) assoggettato a tutela ex art. 136 del D.lgs. 42/ '04 per il rilevante interesse paesaggistico rivestito. I centri costieri negli ultimi decenni hanno avuto un forte incremento turistico con conseguente espansione edilizia che, soprattutto nei tratti di Marina di Patti – San Giorgio e Capo Calavà – Gioiosa Marea, ha fagocitato i piccoli nuclei storici provocando la dispersione della loro identità urbanistica e culturale. Patti e Marina di Patti costituiscono ormai un unico ambiente urbano che tende ulteriormente ad espandersi disordinatamente anche a danno delle emergenze archeologiche di cui questo contesto è ricco. La villa romana di c/da S. Erasmo è silita dalla presenza di detriti ambientali costituiti dalla centrale ENEL e da capannoni industriali sedi di attività produttive non congrue con la naturale vocazione della zona. Di analoga sorte è minacciata l'area archeologica in c/da Monte situata ai margini della strada Provinciale 132. Tra le emergenze archeologiche e paesaggistiche, particolare rilievo rivestono le rovine di Gioiosa Vecchia situate sul panoramico Monte Gioiosa. La zona - su cui sorgono i ruderi del centro medievale abbandonato nel settecento e strutture murarie del V secolo a. C. - è raggiungibile tramite una Trazzera Demaniale (R.T. n.97) che dipartendosi da Gioiosa Marea giunge sino al nucleo storico di Sorrentini, dove s'innesta sulla carrareccia demaniale (R.T. n.96) che collega Patti a Ficarra attraversando un paesaggio agricolo messo in pericolo dalla disordinata espansione edilizia che, senza alcun riferimento tipologico, aggredisce i piccoli borghi rurali della zona. Emergenze geologiche e naturalistiche sono individuate dai giacimenti minerari (Antimonio) di Rocca Saracena e dalla Sughereta di Bosco Forni, deturpata dalla vicinanza di grandi cave abusive che si addensano lungo la fiumara di Brolo. Molte altre cave abusive lacerano il territorio ed alcune raggiungono grandi dimensioni (Monte S. Pietro, Portella Danzì) determinando gravi danni al paesaggio ed all'equilibrio idrogeologico. I centri interni, tutti d'origine medievale, in linea di massima conservano la giacitura urbanistica storica, ma anche qui si nota la tendenza a saturare gli spazi non costruiti e, soprattutto, l'assenza di riferimenti tipologici negli interventi di ristrutturazione e manutenzione del tessuto edilizio storico. Fattori di rischio del paesaggio sono: spopolamento delle aree interne, eccessivo carico antropico delle coste, degrado dei centri storici per abbandono e/o opere di manutenzione inadeguate, snaturamento del valore storico testimoniale del paesaggio agrario tradizionale per la presenza di detriti ambientali e caotica antropizzazione delle aree agricole; le aree archeologiche, se non sufficientemente valorizzate e salvaguardate sono soggette ad abbandono, scarsa fruibilità, attività antropiche inadeguate e/o potenzialmente nocive.

L'intera opera da realizzare nella tavola dei "Regimi Normativi" del Piano Paesaggistico riadottato, ove sono indicate le aree individuate ai sensi dell'art. 134 del Codice, ricade in area denominata: "paesaggio locale **6m**" come si evince dagli stralci del Piano allegati nel seguito della presente. Il terreno ha l'andamento tipico dei versanti collinari dei Nebrodi con discreta acclività verso Ovest ed è ubicato nella

zona immediatamente prossima al centro abitato di Ficarra. Si riportano le indicazioni delle Norme di attuazione del Piano per la zona in cui ricade l'opera.

STRALCIO NORME DI ATTUAZIONE DEL PIANO PAESAGGISTICO AMBITO 9

Suppl. ord. n. 2 alla GAZZETTA UFFICIALE DELLA REGIONE SICILIANA (p. I) n. 13 del 31-3-2017 (n. 12)

.....

6m. Paesaggio dei crinali

Livello di Tutela 3

Obiettivi specifici. Tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico attraverso misure orientate a:

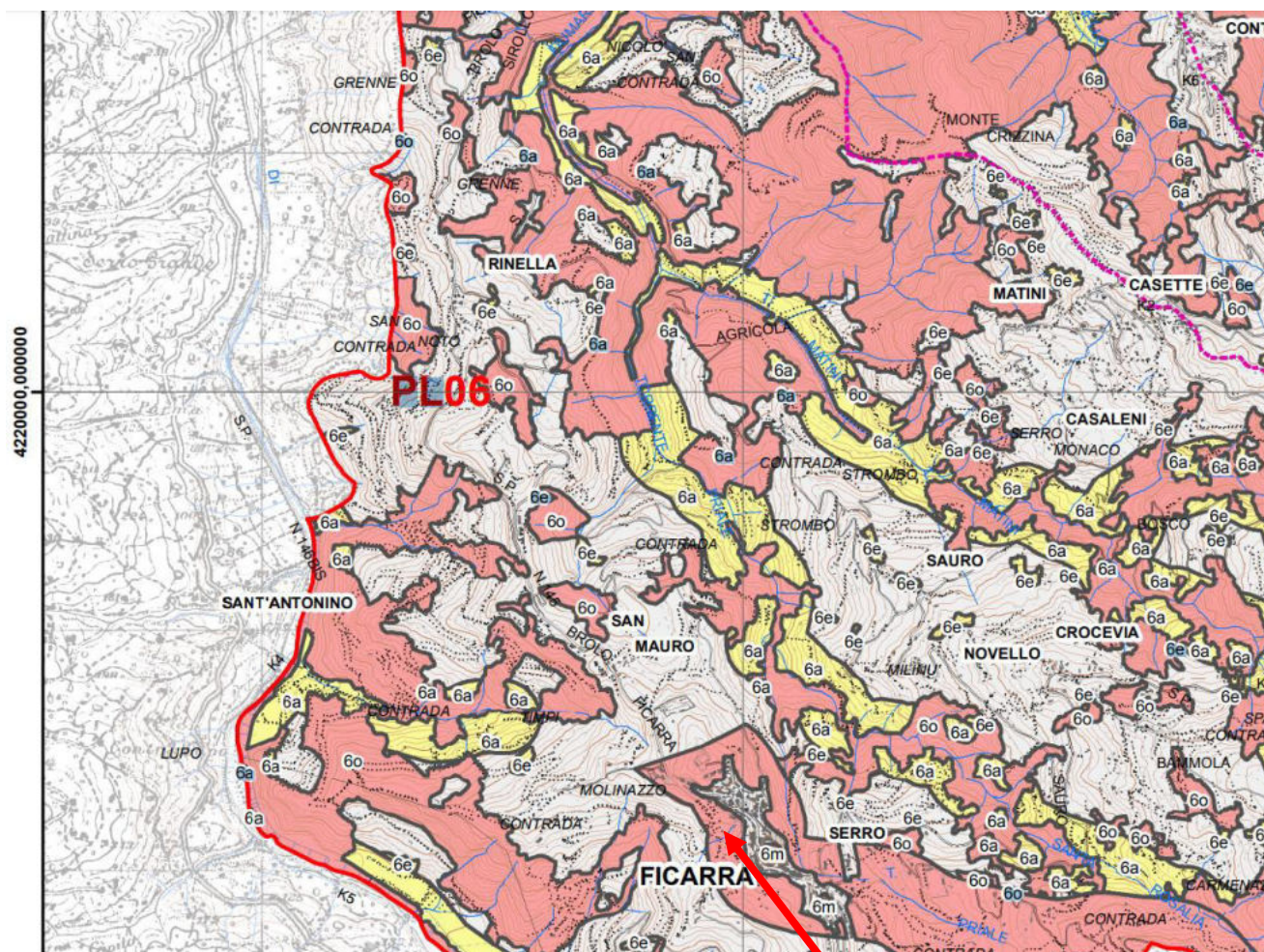
- *conservazione e manutenzione del patrimonio naturale (vegetazione delle rupi, macchia, formazioni boscate naturali ed artificiali);*
- *tutela degli elementi geomorfologici, delle emergenze idrologiche e biologiche;*
- *conservazione del patrimonio naturale attraverso interventi di manutenzione e rinaturalizzazione delle formazioni vegetali, al fine del potenziamento della biodiversità;*
- *individuazione di itinerari naturalistici anche ai fini della fruizione del patrimonio naturale e di antichi tracciati viari e/o sentieri;*
- *tutela e valorizzazione dei percorsi panoramici, con individuazione d'itinerari finalizzati alla fruizione dei beni naturali e culturali;*
- *conservazione dei valori paesistici, mantenimento degli elementi caratterizzanti l'organizzazione del territorio e dell'insediamento agricolo storico (tessuto agrario, nuclei e fabbricati rurali, viabilità rurale, sentieri).*

In queste aree non è consentito:

- *attuare le disposizioni di cui all'art. 22 L.R. 71/78 e le varianti agli strumenti urbanistici comunali ivi compresa la realizzazione di insediamenti produttivi previste dagli artt. 35 L.r. 30/97, 89 L.r. 06/01 e s.m.i. e 25 L.r. 22/96 e s.m.i.;*
- *realizzare nuove costruzioni e aprire nuove strade e piste, ad eccezione di quelle necessarie all'organo istituzionale competente per la migliore gestione dei complessi boscati e per le proprie attività istituzionali;*
- *realizzare tralicci, antenne per telecomunicazioni ad esclusione di quelle a servizio delle aziende, impianti per la produzione di energia anche da fonti rinnovabili escluso quelli destinati all'autoconsumo e/o allo scambio sul posto architettonicamente integrati negli edifici esistenti;*
- *realizzazione di infrastrutture e reti;*
- *effettuare movimenti di terra che trasformino i caratteri morfologici e paesistici;*
- *realizzare cave;*
- *effettuare trivellazioni e asportare rocce, minerali, fossili e reperti di qualsiasi natura, salvo per motivi di ricerca scientifica a favore di soggetti espressamente autorizzati.*

STRALCIO PIANO PAESAGGISTICO ADOTTATO CON D.A. 90/2019

TAV. 28_5 - "Regimi Normativi"



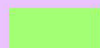
Ubicazione dell'opera

Legenda

Aree soggette a prescrizioni aventi diretta efficacia nei confronti di tutti i soggetti pubblici e privati



Aree con livello di tutela 1 - art.20 delle N.d.A.



Aree con livello di tutela 2 - art.20 delle N.d.A.



Aree con livello di tutela 3 - art.20 delle N.d.A.



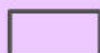
Aree soggette a recupero - art.20 delle N.d.A.

Aree di indirizzo e conoscenza per la pianificazione territoriale urbanistica di livello regionale, provinciale e comunale e per tutti gli altri atti aventi carattere di programmazione sul territorio



Aree di indirizzo - Titolo III, Paesaggi Locali delle N.d.A.

Contesti Paesaggistici

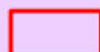


Perimetro dei contesti

1a

Contesto paesaggistico - Titolo III, Paesaggi Locali delle N.d.A.

Paesaggi Locali



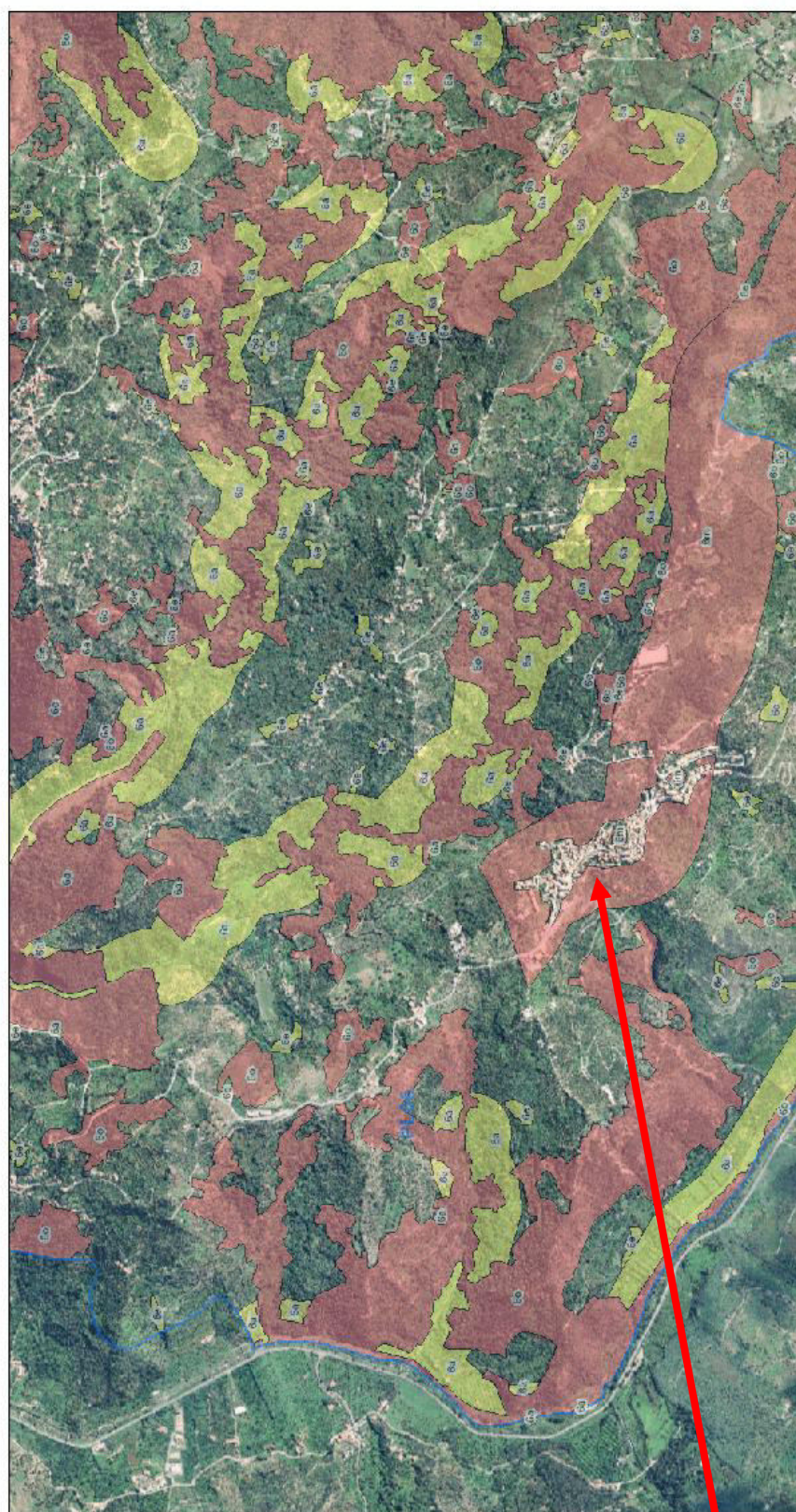
Limiti comunali



STRALCIO PIANO PAESAGGISTICO ADOTTATO CON D.A. 90/2019

“Regimi Normativi” - Vista di dettaglio su satellitare

ArcGIS Web Map



May 28, 2018

regimi normativi

livello di tutela 1

livello di tutela 2

livello di tutela 3

Aree di recupero

paesaggi_locali

contesti

1:18,056

0 0.17 0.35 0.55 0.7 mi

0 0.28 0.55 1.1 km

Area 2 - SITR - Dipartimento Urbanistica - Ass. Territorio e Ambiente
- Regione Siciliana. Source: Esri, HERE, Garmin, USGS, Intermap,
INCREMENT P, NRCan, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong),
Esri Korea, Esri (Thailand), NGCC, © OpenStreetMap contributors,
Web AppBuilder for ArcGIS

Ubicazione dell'opera

1.5. Elaborati ed analisi dello stato attuale

Ai fini di un corretto inquadramento territoriale, oltre a fare riferimento a tutti gli elaborati di progetto, per comodità di consultazione si allega , in calce alla presente relazione, la seguente documentazione cartografica:

- a) Planimetria in scala 1:10.000 con l'indicazione del sito dell'opera rispetto all'ambito territoriale di appartenenza;
- b) Planimetria in scala 1:2.000 con l'indicazione del sito dell'opera rispetto all'ambito urbano appartenenza;
- c) Stralci di Mappa Catastale (Fogli N° 15-16 e 17 del Comune di Ficarra) in Scala 1:2000 e 1:1000 con l'indicazione delle particelle interessate dal tracciato stradale da realizzare;
- d) Stralcio di P.R.G. vigente nel Comune di Ficarra in scala 1:2000 dal quale si rileva che l'opera da realizzare ricalca con piccoli scostamenti il tracciato viario già previsto nello strumento urbanistico interessando a tratti le previsioni di fascia di rispetto e in piccola parte la zona agricola; Il tracciato in variante è stato comunque approvato dalla Conferenza di Servizi del PRUSST VALDEMONE.
- e) Stralcio degli articoli 13 e 33 delle N.T.A. allegate al P.R.G. che riguardano le zone omogenee in questione;
- f) DELIBERA DI G.M. n. 58. 2010 di approvazione del progetto.

Nell'area oggetto di intervento e nelle zone immediatamente contermini non sono presenti particolari emergenze architettoniche ma il sito presenta delle valenze paesaggistiche per la vicinanza al centro storico e per l'apertura panoramica con vista sulla vallata del torrente Naso.

Il torrente Scino, da attraversare proprio all'inizio del suo percorso lungo circa 1200 metri che unisce il centro urbano di Ficarra al Torrente Naso, è un piccolissimo canale di scolo delle acque piovane del centro che scorrono in una depressione naturale senza alcuna valenza paesaggistica.

Negli elaborati del progetto allegato, ed in particolare nella corografia in scala 1:10.000 e 1:2000, è individuata l'area di intervento ubicata alla periferia Ovest a valle del Centro Urbano a ridosso dei quartieri S. Sebastiano e Spirito Santo. Trattasi comunque di una zona esterna al centro abitato e utilizzata attualmente solo ai fini agricoli.

Il versante è da tempo immemorabile coltivato ad uliveto ma, date le mutate condizioni economiche che hanno drasticamente ridotto la competitività di tali coltivazioni, pur a fronte di un prodotto (olio extravergine di olive minute) di alta qualità, tale coltivazione è stata negli ultimi anni trascurata e resistono solo le piccole aziende a conduzione familiare diretta. .

Le riprese fotografiche dell'esistente (Foto n° 1, 2, 3 e 4) permettono una vista di dettaglio dell'area oggetto di intervento ricadente nella fascia di tutela paesaggistica e da una vista panoramica

satellitare è possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del contesto paesaggistico nonché le aree di intervisibilità del sito. Le riprese fotografiche sono corredate da brevi note esplicative e da planimetria per l'individuazione del punto di osservazione rispetto all'area di intervento.

FOTO DELLA SITUAZIONE ATTUALE

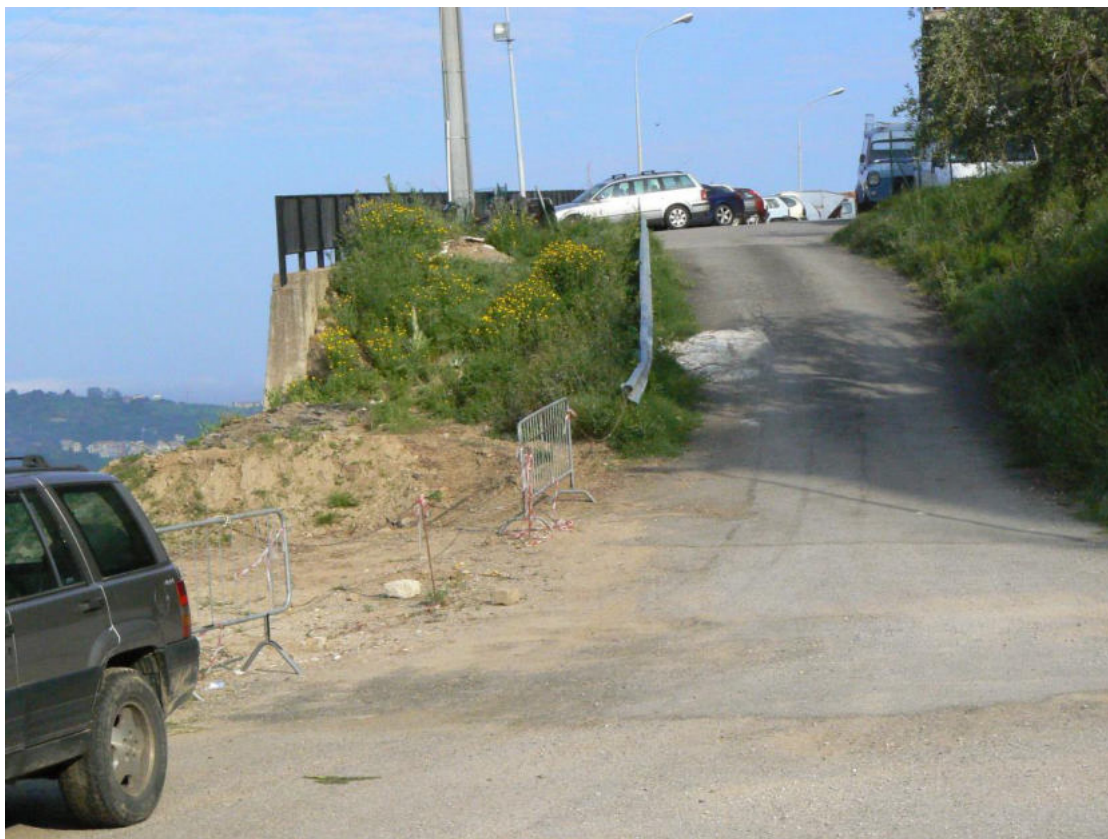


Foto 1 – Vista del punto di attacco col tratto già esistente che si allaccia alla Via Logge.



Foto 2 - Vista del versante interessato a valle del Centro Urbano e a sud del torrente Scino



Foto n° 3 – Il versante a sud in prossimità del quartiere S. Sebastiano.



Foto n° 4 – Il versante a Nord del torrente con l'allaccio al tratto esistente in prossimità della Via Logge



Foto n° 5 – Vista satellitare del cento urbano e del versante interessato.

1.6. Elaborati di progetto

Per la visione degli elaborati di progetto si fa riferimento agli elaborati allegati che in varie tavole comprendono:

- a) Rilievo plano-altimetrico dello stato attuale;
- b) Planimetrie generali, P.R.G., inquadramento territoriale;
- c) Planimetria di progetto con l'ubicazione delle sezioni, l'indicazione delle opere d'arte, caratteristiche geometriche del tracciato;
- d) Profilo altimetrico;
- e) Sezioni trasversali
- f) Particolari sezioni tipo;
- g) Planimetrie e particolari delle reti di illuminazione e raccolta acque piovane.

Per poter capire la necessità di realizzare l'opera progettata si riportano alcune considerazioni contenute nella Relazione Tecnica di progetto alla quale si rinvia per ulteriori dettagli.

Ficarra è un piccolo paese delle colline dei Nebrodi ubicato su un costone a circa 450 m sul livello del mare e stretto fra due fiumare, quella di Brolo e quella di Naso.

Il problema della viabilità in questo centro, con tutte le connessioni che questo può avere con lo sviluppo urbanistico e turistico dello stesso e le conseguenti ripercussioni nel campo economico, ha giocato, negli ultimi decenni, un ruolo decisivo nel determinare lo spopolamento del Comune, passato da oltre tremila abitanti ai meno di duemila attuali.

Questo movimento demografico è principalmente diretto verso la costa ove migliori condizioni urbanistiche e idonei collegamenti con le direttrici principali di trasporto hanno consentito uno sviluppo edilizio, urbanistico, economico e turistico.

Il Centro Urbano di Ficarra è infatti caratterizzato da un impianto di tipo medioevale con un'unico asse viario carrabile che lo attraversa nel senso nord-sud e una serie di stradelle pedonali che seguono l'acclività del tessuto urbano sviluppatosi accanto a quest'asse.

Se si considera che per tutto l'attraversamento del Centro (circa 1 Km) questa unica strada a doppio senso di circolazione ha una larghezza variabile da m 4,00 a m 5,00 con percorso tortuoso e senza marciapiedi ma delimitata da cortine continue di fabbricati, si può capire che tipo di problemi si presentino nel momento in cui in essa debbono transitare automezzi pesanti (autobus di linea e autocarri)

L'attraversamento del Centro è oggi purtroppo un percorso obbligato oltre che per tutti gli abitanti dello stesso, anche per gli abitanti dell'entroterra comunale ed extracomunale che devono raggiungere la costa: Ficarra infatti si trova su un asse viario che collega l'entroterra di cui sopra alla SS 113, allo svincolo di Brolo dell'Autostrada Messina - Palermo ed alla linea ferrata Messina - Termini Imerese.

La problematica sopra rappresentata ha trovato purtroppo pieno riscontro negli anni recenti quando per realizzare lavori come la metanizzazione o il rifacimento dell'acquedotto interno si è dovuto ricorrere alla chiusura completa del traffico urbano determinando di fatto un isolamento di tutti gli abitanti del lato sud del paese che per raggiungere le principali vie di comunicazione, i posti di lavoro o anche gli ospedali o presidi di emergenza si sono visti costretti a lunghe peregrinazioni attraverso stradelle interne collinari lunghe e tortuose.

1.7. Caratteristiche dell'intervento e sua funzionalità

Stante i problemi di viabilità interna su esposti, con la realizzazione del tratto di strada in progetto si vuole costruire un percorso alternativo all'attraversamento del Centro Urbano di Ficarra, collegando la Via Logge (periferia Nord del Paese) alla Via IV Novembre (prossima alla periferia Sud) svincolando così dal traffico di attraversamento buona parte del Centro Urbano le cui caratteristiche sono state ampiamente illustrate nel paragrafo precedente. Con il percorso in progetto si collegheranno altresì i quartieri di S. Sebastiano e Spirito Santo realizzando così l'unica agevole via di fuga in caso di calamità naturali e l'unica strada di accesso in considerazione del fatto che tali quartieri attualmente non sono raggiungibili con autoambulanze e mezzi di soccorso.

Data la realtà geomorfologia caratterizzata da una discreta acclività del terreno e tipica di tutto il costone da attraversare, in diversi punti, per poter realizzare un percorso plano-altimetrico accettabile, è necessaria la realizzazione di opere di sostegno un certo impegno.

La strada si sviluppa per lo più a mezza costa eccettuato un breve tratto nella zona Piano Corte che sarà interamente in rilevato. La lunghezza complessiva di questo primo lotto funzionale è di circa metri 887 comprensiva del tratto iniziale esistente da completare funzionalmente.

Le caratteristiche planoaltimetriche dell'opera sono quelle della recente normativa di settore adottata con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 5/11/2001. Più precisamente la strada in progetto è del tipo F.2 (Strade locali in ambito extraurbano) con carreggiata a due corsie (una per ogni senso di marcia) di larghezza m 3,25 ciascuna e banchine transitabili di m. 1,00 per lato per un totale di carreggiata pavimentata di m 8,50. A tali spazi vengono aggiunti due marciapiedi di m 1,25 per lato che saranno realizzati solo nel tratto iniziale esistente in località Logge (sez. 1-7) e in un breve tratto in corrispondenza dell'allaccio di via IV Novembre per servire il prevedibile transito pedonale della zona, nonché le fasce necessarie per la collocazione di alberatura e segnaletica.

1.8. Compatibilità paesaggistica e mitigazione dell'impatto

Sotto l'aspetto paesaggistico occorre fare le seguenti precisazioni:

La nuova adozione del Piano Paesaggistico dell'ambito 9, è giunta ad opera iniziata e con parte del territorio già compromesso in quanto destinato ad accogliere la continuazione dell'opera in questione, come si rileva chiaramente dalle foto dell'esistente n. 1 e 4.

Per l'inserimento dell'area interessata dalla continuazione della sede stradale nel paesaggio locale 6m (paesaggio dei crinali) con vincolo di tutela 3 l'Amministrazione Comunale ha presentato le opportune Osservazioni ed Opposizioni nei termini di Legge e le stesse sono all'esame dell'Organo deputato all'approvazione del Piano.

Nelle Norme di attuazione per il Paesaggio locale 6m è detto che in detta area non è consentito *“realizzare nuove costruzioni e aprire nuove strade e piste, **ad eccezione di quelle necessarie all'organo istituzionale competente per la migliore gestione dei complessi boscati e per le proprie attività istituzionali**”*.

Orbene, la strada da realizzare non attraversa alcuna area boscata ma solamente zone coltivate ad uliveto che rischiano di essere definitivamente abbandonate anche per la carenza di collegamenti carrabili che ne consentano il mantenimento in coltura a costi accettabili. L'abbandono progressivo degli uliveti si è infatti già verificato ed è rilevabile in molte aree dei versanti collinari di Ficarra, specialmente quelle caratterizzate da pendenze eccessive del suolo e da carenza di vie carrabili. La strada in questione quindi, se ad un primo esame superficiale potrebbe sembrare in contrasto con il Piano Paesaggistico, presenta invece molti punti che la fanno rientrare in quelle compatibili. La sua necessità **“per migliorare la viabilità e lo sviluppo economico e sociale del paese”** è riconosciuta anche nello stesso parere Soprintendenziale prot. 3074/10/cc del 21/05/2010 che detta delle condizioni al fine di migliorarne l'inserimento nel contesto ambientale.

Inoltre, fra le attività deputate all'organo istituzionale competente (L'Amministrazione Comunale in primis e lo Stato in generale) è sicuramente compresa la Protezione Civile e, quindi, l'inserimento di questa arteria nei Piani Regionali di Finanziamento e nell'Elenco Regionale delle Vie di fuga, come precisato nella relazione tecnica, fa sì che la sua realizzazione rientri a pieno titolo nelle nuove strade **“necessarie all'organo istituzionale competente.... per le proprie attività istituzionali”**.

Se ne deduce in conclusione, che, per quanto le prescrizioni delle Norme di attuazione per il paesaggio locale 6m siano alquanto restrittive nel limitare l'attività antropica, l'opera in questione possa essere comunque giudicata compatibile con le finalità di tutela del Piano stesso.

Nell'aggiornamento della progettazione definitiva cui la presente Relazione si riferisce sono state comunque accolte le prescrizioni dettate dalla Soprintendenza con il parere prot. 3074/10/cc del 21/05/2010 operando le seguenti modifiche progettuali:

a) per mitigare l'impatto visivo dei muri con il paesaggio collinare, non essendo possibile, come richiesto, evitare la costruzione di muri più alti di tre metri in quanto l'andamento del pendio non consente

il raggiungimento della necessaria larghezza e livelletta stradale con opere di altezza minore, come suggerito nello stesso parere si è adottato l'utilizzo delle terre armate per mascherare i fronti più alti di tre metri per tutti i muri a valle della strada ottenendo così scarpate rinverdite e terrazzate che in pochi mesi ricostituiranno l'aspetto di vegetazione spontanea del crinale sul quale sono comunque già presenti alberature di alto fusto (principalmente uliveti) che copriranno in parte le opere di sostegno;

b) rivestimento in pietra arenaria locale (di Mistretta) con collocazione dei conci senza listatura dei giunti in modo da imitare l'aspetto dei vecchi muri a secco della zona;

c) limitazione in altezza dei muri di controripa lato monte che, nei tratti più alti di 4 metri, saranno sostituiti da paratie e gabbionate.

2. DOCUMENTAZIONE TECNICA DI VALUTAZIONE

2.1. Rendering fotorealistici

Al fine di consentire la valutazione della compatibilità e l'adeguatezza delle soluzioni adottate, nelle pagine successive viene riportato il rendering fotorealistico dell'opera in progetto inserita nel contesto esistente per avere una visione completa della trasformazione dei luoghi ad opera realizzata. In particolare la fotomodellazione si riferisce agli stessi punti di vista corrispondenti alle foto 1, 2, 3, 4 e 6 dell'esistente che forniscono una buona visione d'insieme dell'opera progettata e del contesto ambientale esistente.



RENDERING n° 1: Vista del tratto iniziale con allaccio sulla Via Logge; stesso punto della foto n°4 esistente.



RENDERING n° 2: *Vista del nuovo tracciato inserito sul versante a sud del torrente Scino.*



RENDERING n° 3 Vista del nuovo tracciato stradale (bordato in rosso) su ortofoto satellitare

2.2. Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera

In termini di funzionalità, oltre, all'essenziale finalità di Via di Fuga sopra indicata, di fondamentale importanza è l'incidenza dell'opera in merito al miglioramento della competitività e attrattività del centro abitato e dei sistemi urbani. La realizzazione della stessa, consentirà infatti all'Amministrazione Comunale, svincolando dal traffico di attraversamento il Centro Urbano e migliorandone la fruibilità e vivibilità, di riqualificare l'ambiente urbano e di promuovere servizi collettivi in grado di rafforzare la competitività del sistema turistico locale in relazione agli interventi di ampliamento, riqualificazione e diversificazione dell'offerta turistica, in parte già attuati dall'Amministrazione Comunale.

In tale contesto, infatti, l'intervento è in grado, indirettamente, di valorizzazione le risorse culturali e naturali di eccellenza del centro urbano del Comune, creando condizioni favorevoli all'iniziativa imprenditoriale, collegata direttamente o indirettamente alla valorizzazione dello straordinario patrimonio culturale, con il conseguente incremento di nuovi posti di lavoro. La possibilità infatti di usufruire di un percorso alternativo al centro abitato, permetterà all'amministrazione la possibilità di sostenere iniziative e servizi collettivi a basso impatto ambientale (ad esempio la definizione di un'area pedonale nel centro storico, l'attivazione di un servizio di noleggio biciclette,) , valorizzando le risorse naturali, culturali e paesaggistiche locali, trasformandole in vantaggio competitivo per aumentare l'attrattività, anche turistica, del territorio, migliorare la qualità della vita dei residenti e promuovere nuove forme di sviluppo economico sostenibile.

L'intervento pertanto, consentendo di riflesso la riqualificazione del centro urbano, migliora l'incidenza degli interventi di rinnovamento urbano già avviati dall'Amministrazione, favorendo altresì la valorizzazione culturale e la fruizione delle aree marginali e rurali facilitando il recupero di siti e immobili di maggior pregio storico architettonico, il rafforzamento dei fattori di contesto, le identità locali e la promozione dei territori, anche attraverso la creazione di sistemi culturali locali.

L'intervento produrrà, pertanto, la predisposizione di condizioni favorevoli alla progressiva attenuazione di situazioni di degrado territoriale o sociale, attraverso azioni incardinate sulla valorizzazione della dotazione esistente di luoghi e memorie di forte valenza storica e culturale, in particolare nelle aree interne, contribuendo allo sviluppo di una più complessiva identità culturale urbana e, in modo determinante, al conseguimento delle finalità generali di coesione sociale, incentivate dall'Amministrazione.

L'obiettivo operativo risulta rilevante, in particolare, per la promozione della coesione territoriale in un'ottica di diversificazione economica e produttiva. In effetti, le attività promosse si collocano all'interno del medesimo quadro strategico in cui rientra anche l'attenzione verso le aree urbane con la finalità di promuovere e rafforzare le capacità di gestione di interventi integrati capaci di apportare crescita, competitività e coesione sociale.

2.3 Attenzione del progetto rispetto alla problematiche ambientali

Nel progettare l'opera si è tenuto conto particolarmente di tre aspetti che sono propri della realizzazione di opere di tal genere, cercando di adottare soluzioni che possano eliminare i problemi compatibilmente con l'esigenza di impiego di risorse finanziarie non eccessivamente elevate. Gli aspetti presi in considerazione sono i seguenti:

- 1) Inserimento dell'opera nel contesto ambientale e paesaggistico;
 - 2) Risparmio di energia elettrica e di risorse idriche;
 - 3) Produzione di smog dovuto al traffico degli automezzi.
- Per quanto riguarda il primo problema oltre all'utilizzo di terre armate, gabbionate e paratie come sopra meglio chiarito, si è previsto il rivestimento in pietra naturale delle parti rimaste in vista di tutti i muri da realizzare per adeguare l'aspetto esteriore di tali opere al contesto urbano di valenza storico-ambientale rispetto al quale la nuova strada, pur non interessandolo direttamente, si trova nelle immediate vicinanze. Inoltre, in tutti gli spazi disponibili quali scarpate, aree di interconnessione, slarghi, ecc., si metteranno a dimora essenze arboree autoctone per ricostituire entro breve tempo la vegetazione rimossa con la realizzazione dell'opera.
 - In merito al secondo punto, nella progettazione dell'impianto di illuminazione è stata prevista l'installazione di armature stradali a led. La tecnologia LED è sempre più utilizzata in ambito illuminotecnico in sostituzione di alcune sorgenti di luce tradizionale (vapori di sodio o di mercurio) ottenendo notevoli risultati in termini di risparmio energetico e costi di manutenzione. I vantaggi più evidenti sono: efficienza luminosa elevata; risparmio energetico superiore al 60%, elevata velocità di accensione; luce di colore bianco che consente una migliore percezione di dettagli e colori; rispetto dell'ambiente per assenza di sostanze nocive quali vapori di mercurio, sodio, ecc. ; flusso luminoso direzionale per costruzione con fascio luminoso definito che riduce al minimo l'inquinamento luminoso; nessuna emissione di radiazioni termiche ed ultraviolette. Infine, per limitare lo sperpero di risorse idriche, è stata progettata la realizzazione di una vasca di raccolta in c.a. sul tratto terminale della linea di raccolta acque bianche. Le acque meteoriche convogliate in tale vasca potranno essere utilizzate come rifornimento di mezzi antincendio e per l'irrigazione dei terreni a valle, contribuendo a rialimentare le falde depauperate dall'aumento delle superfici impermeabili.
 - Per quanto riguarda l'effetto negativo che presumibilmente può avere lo smog determinato dalle emissioni degli automezzi che circoleranno sulla nuova strada, occorre dire che questo sarà largamente compensato dalla diminuzione parallela che si avrà nella circolazione di automezzi nel centro urbano, dove attualmente gli stessi sono costretti ad attraversare con velocità ridotta, con continue fermate per scambio nei doppi sensi di marcia e conseguentemente con emissioni maggiori rispetto a quelle che si

avranno nella nuova strada la quale, peraltro, avrà il vantaggio di essere ubicata in ambiente aperto e ventilato, piuttosto che in area densamente edificata.

2.4 Opere di mitigazione nella fase di realizzazione

L'impatto nel corso dei lavori sarà limitato dal fatto che l'area di cantiere sarà servita dalla strada esistente che si allaccia alla viabilità principale nella periferia Nord del paese e quindi il traffico dei mezzi di cantiere non interesserà il centro urbano.

Il cantiere occuperà lo stretto spazio necessario alla realizzazione dell'opera, il personale sarà istruito in materia ambientale e saranno date predisposizioni per limitare i fattori di impatto quali polveri, fumi, rumori ecc..

Le peculiarità dell'area hanno suggerito i fattori da considerare per la caratterizzazione dell'ambiente; questi rappresentano le "aree di impatto" cioè quegli aspetti fisici (acqua, suolo, sottosuolo, atmosfera, vegetazione e fauna) e quelle dimensioni sociali e culturali (popolazioni umane, paesaggio, economia) che necessariamente bisogna analizzare per meglio definire le condizioni attuali dell'ambiente e comprenderne la possibile evoluzione.

In generale, i materiali e le tecniche costruttive previste, mirano ad ottenere un'opera che pur non trascurando le esigenze di sicurezza e di funzionalità, rispetti le caratteristiche tipologiche e formali tradizionali, assumendo una dimensione strettamente correlata con la destinazione d'uso.

Data la natura e la caratteristica dell'opera, nella fase "a regime" non sono previsti fattori emissivi di particolare rilievo, grazie anche all'attenta progettazione mirata alla prevenzione di tutti quei fattori che avrebbero potuto avere un impatto "fastidioso" per l'ambiente.

Lo studio di compatibilità preliminare alla realizzazione dell'opera evidenzia che gli impatti giudicati negativi, dovuti alla realizzazione dell'opera, saranno largamente compensati dai benefici che ne trarrà il centro urbano e conseguentemente il livello di vita degli abitanti con la deviazione del traffico di attraversamento sulla nuova arteria periferica. L'attenzione riservata alle problematiche ambientali è stata largamente esaminata nel paragrafo precedente.

Firma dei Progettisti dell'intervento :

MOTIVAZIONE DEL RILASCIO O DEL DINIEGO DELL'AUTORIZZAZIONE ED
EVENTUALI PRESCRIZIONI DA PARTE DELLA SOPRINTENDENZA COMPETENTE

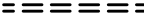
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

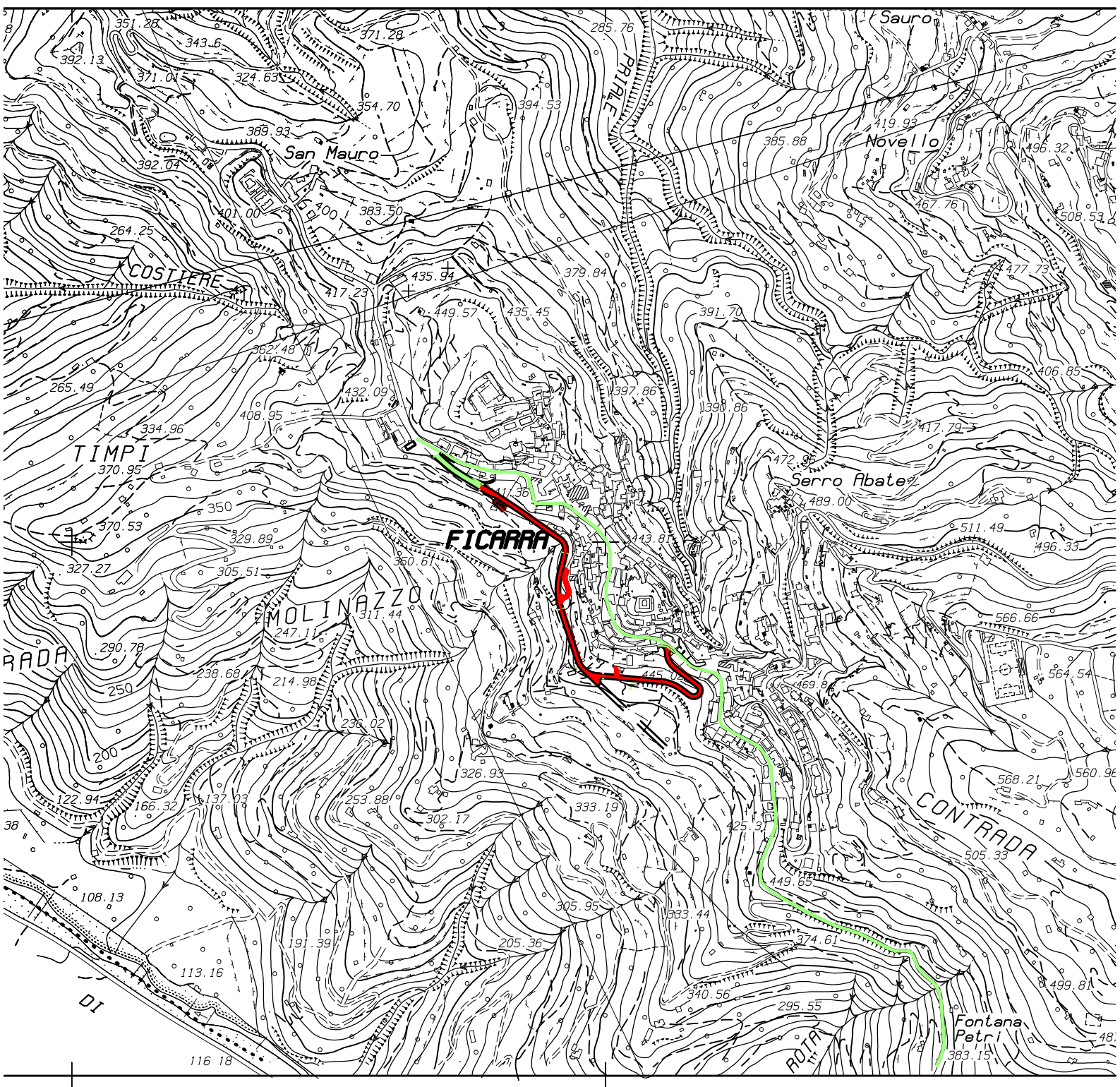
Firma del Dirigente del Servizio della Soprintendenza BB.CC.AA.....

Visto del Soprintendente.....

ALLEGATI

PLANIMETRIA Scala 1:10.000

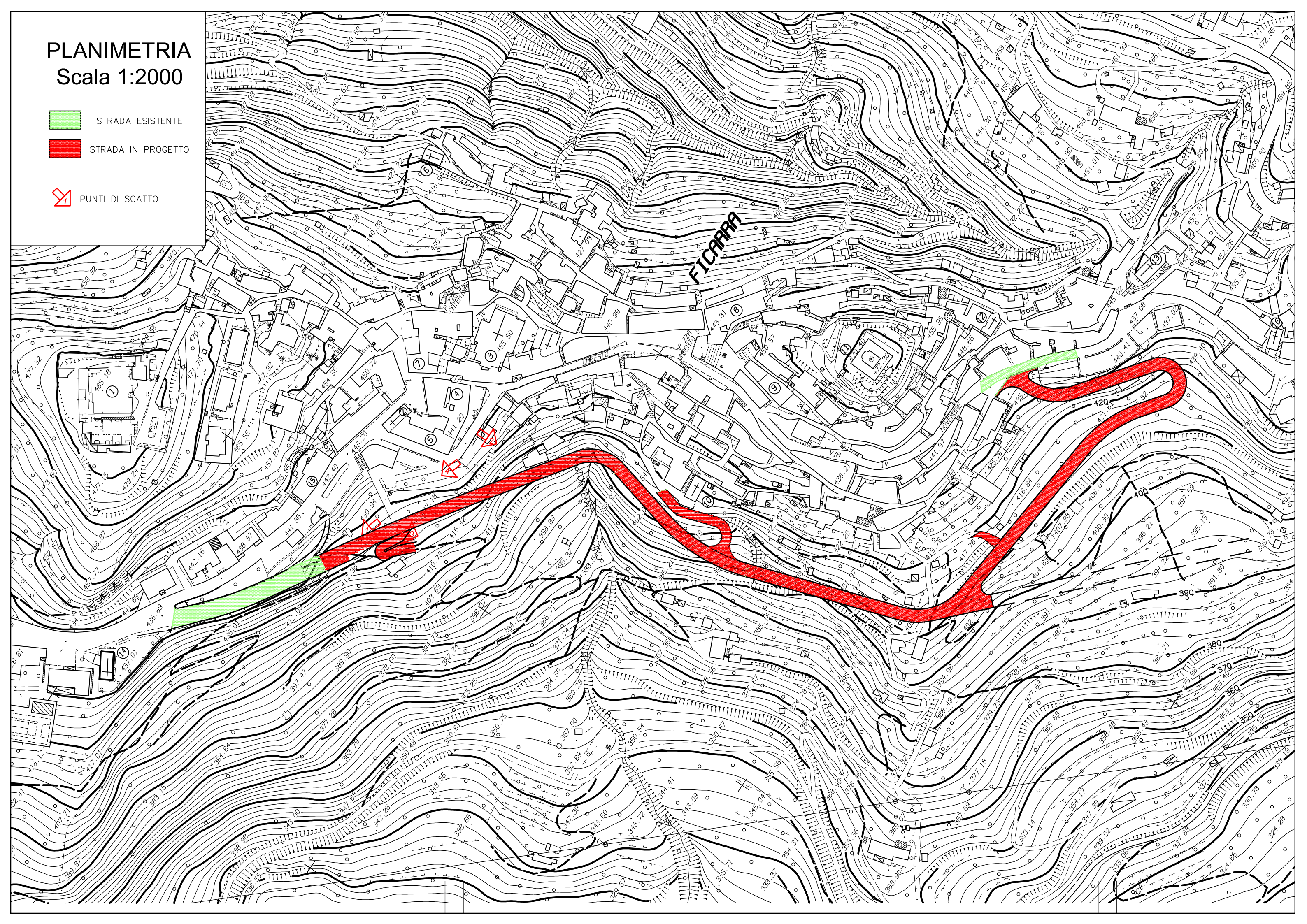
-  OPERA IN PROGETTO (I° LOTTO)
 S.P.145 ESISTENTE
 DA REALIZZARE NEI LOTTI SUCCESSIVI



PLANIMETRIA
Scala 1:2000

STRADA ESISTENTE
STRADA IN PROGETTO

PUNTI DI SCATTO



N=38200

FOGLIO 15 - Scala 1:2000

Strada

comunale

Mulinazzo

Picorra

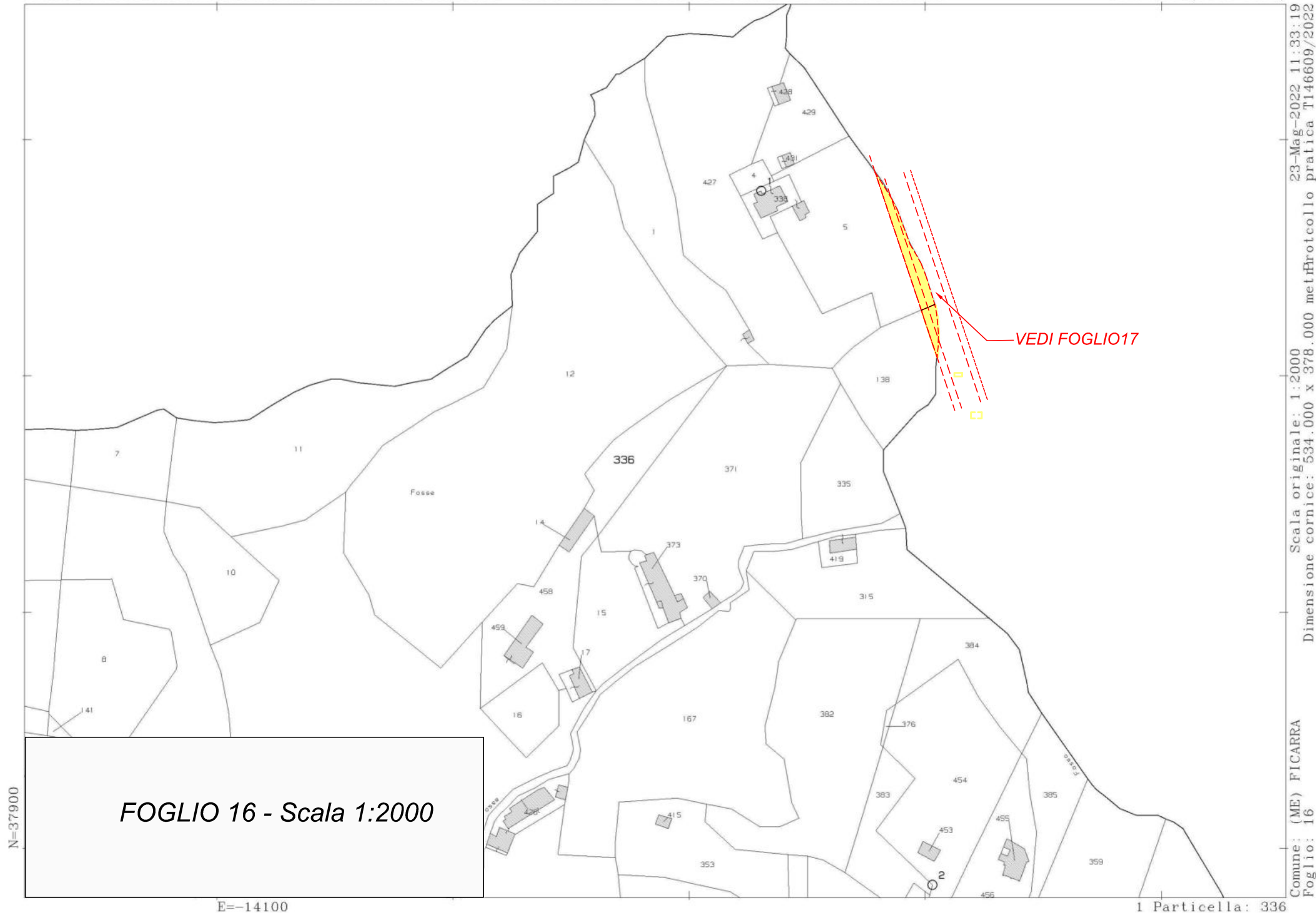
Proprietà comunale

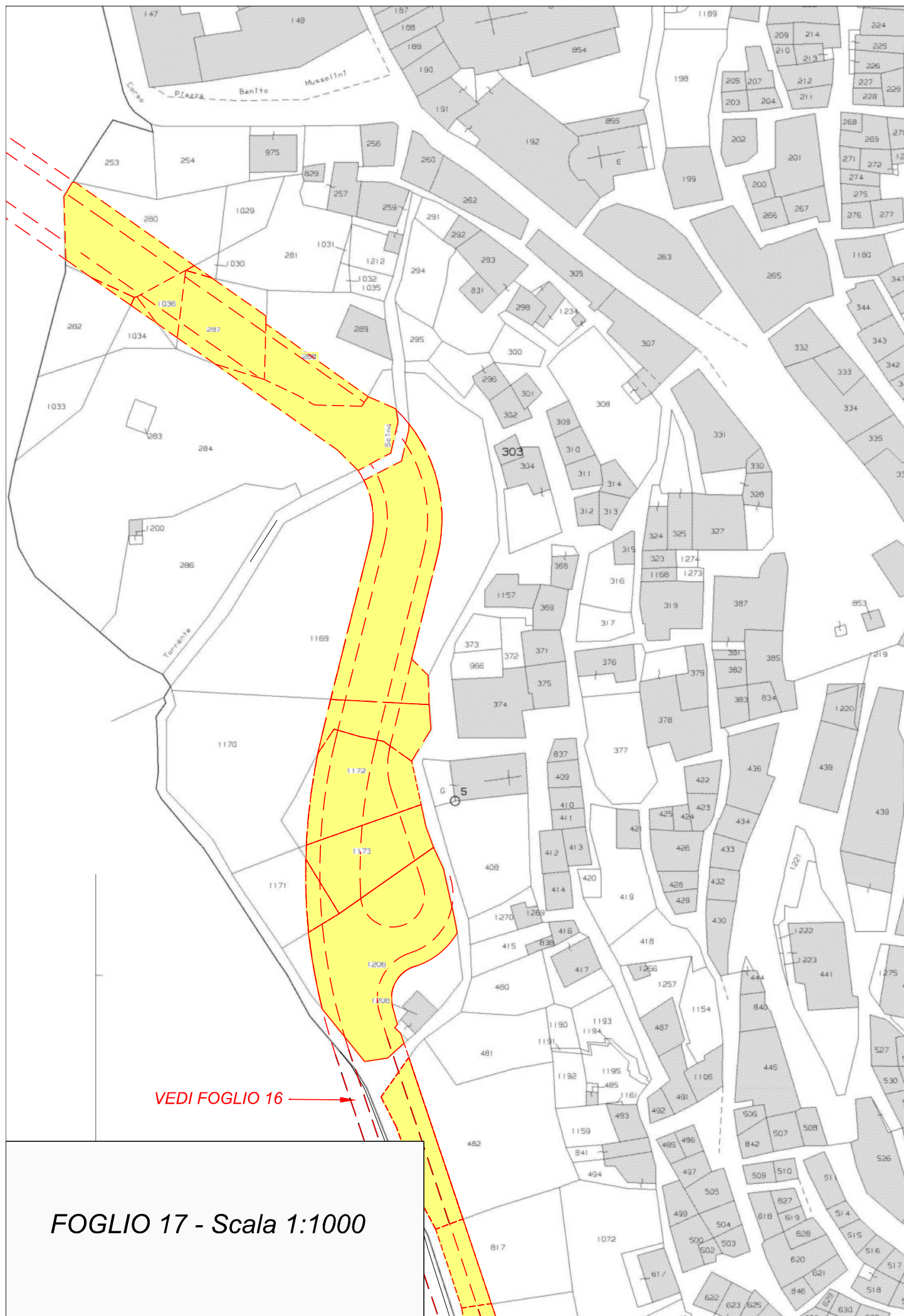
VEDI FOGLIO17

E=-14200

1 Particella: 201

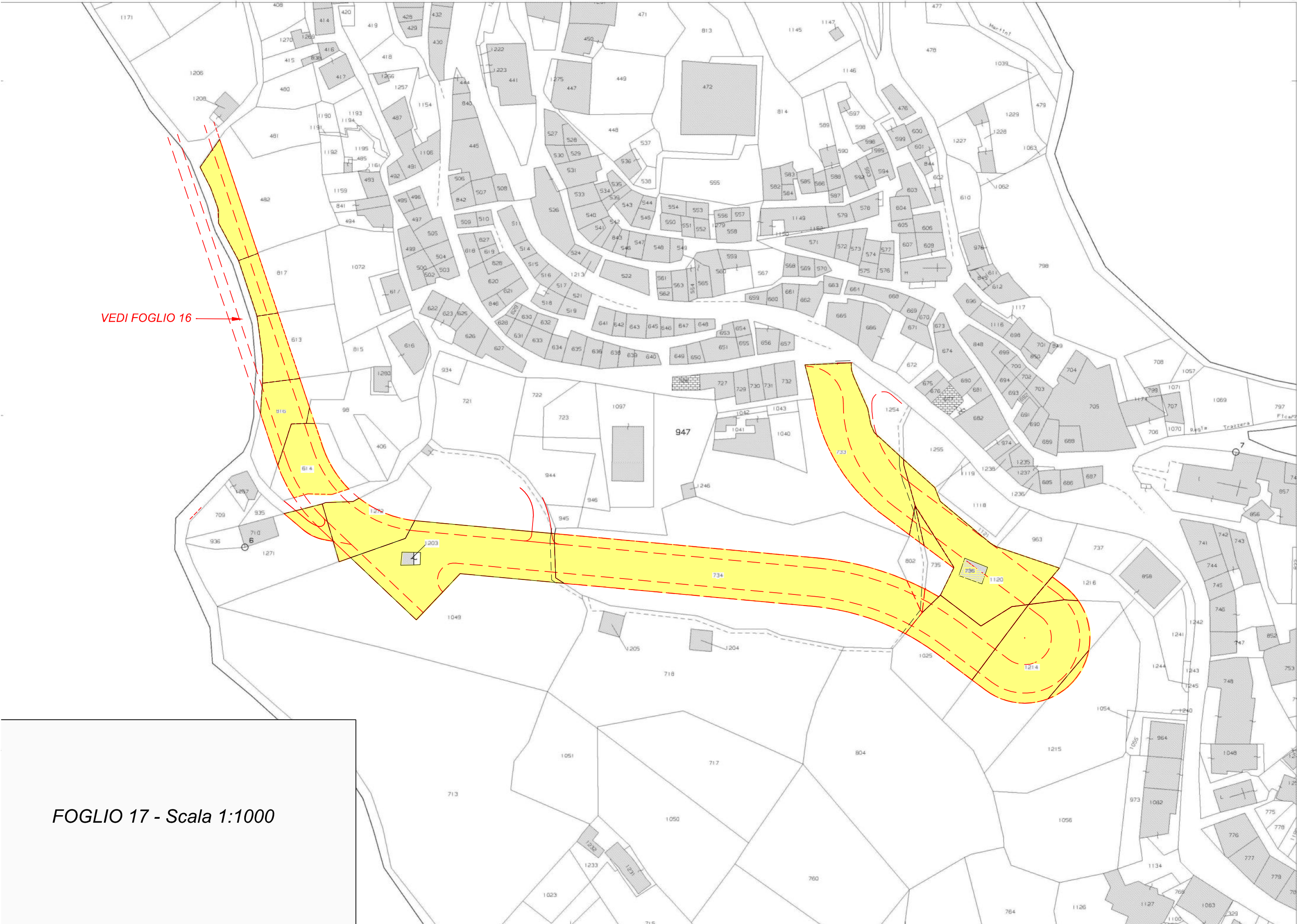
Comune: (ME) FICARRA
Foglio: 15
Scala originale: 1:2000
Dimensione cornice: 534.000 x 378.000 metHrotcollo pratica T148343/2022
23-Mag-2022 11:35:14





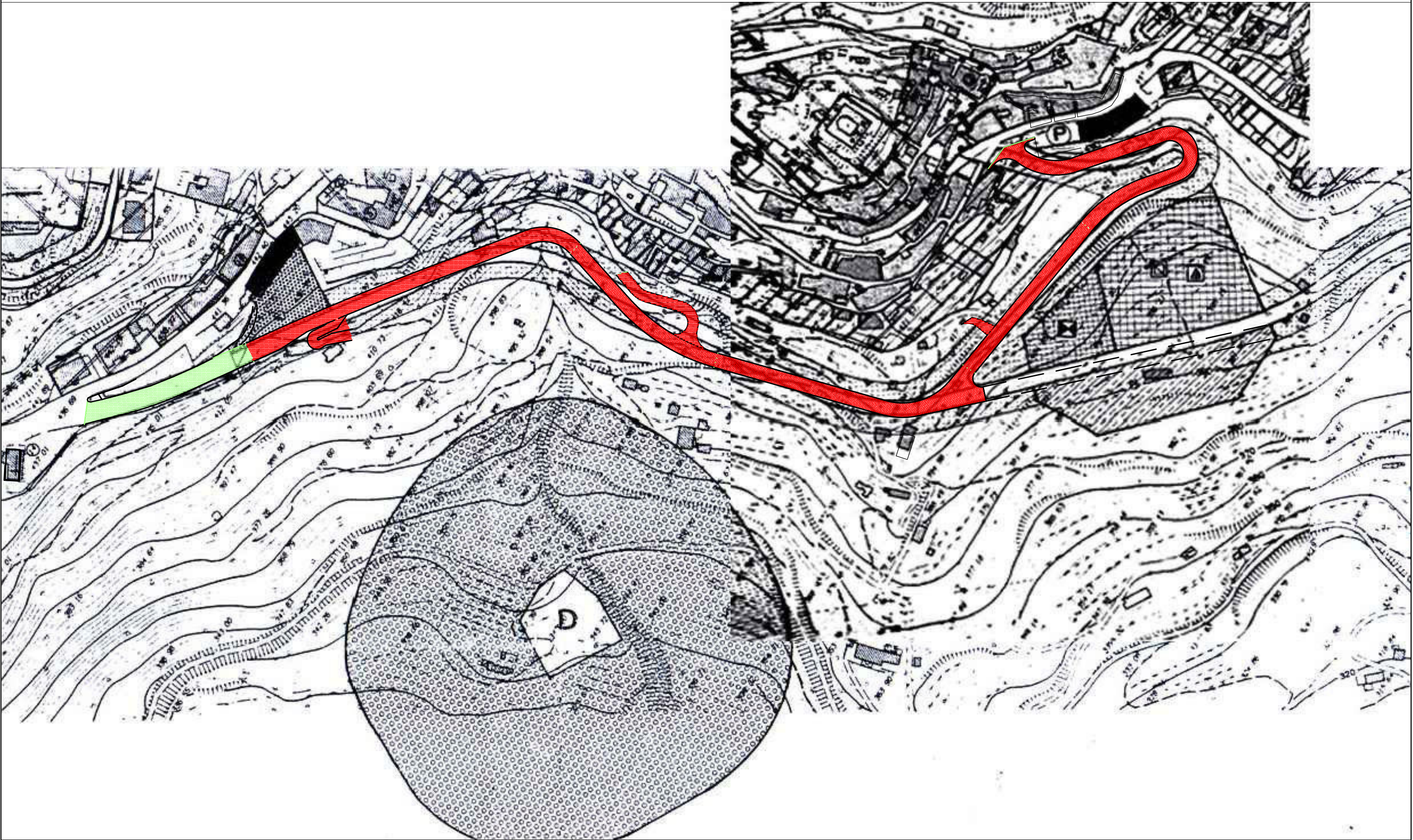
VEDI FOGLIO 16

FOGLIO 17 - Scala 1:1000



VEDI FOGLIO 16

FOGLIO 17 - Scala 1:1000



STRALCIO DI P.R.G.
Scala 1:2000



STRADA ESISTENTE



STRADA IN PROGETTO

N.B. Il tracciato di progetto, non coincidente perfettamente con quello del PRG, nell'ambito delle procedure del PRUSST Valdemone è stato localizzato e approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 23 del 26/06/2010. Con provvedimento n° 01 del 01/07/2010 nell'ambito del procedimento del PRUSST VALDEMONE, a seguito di conferenza di servizio. il Responsabile Unico del Procedimento ha certificato la conclusione positiva di approvazione della Progettazione definitiva di che trattasi in Variante allo strumento urbanistico.

STRALCIO NORME DI ATTUAZIONE DEL PRG DEL COMUNE DI FICARRA

Art. 13.

Zone destinate alla viabilità

13.1. Le zone destinate alla viabilità comprendono:

- a) le strade;
- b) i nodi stradali;
- c) i parcheggi;
- d) le aree di rispetto.

13.2. L'indicazione grafica delle strade, dei nodi stradali e dei parcheggi ha valore di massima fino alla redazione del progetto dell'opera.

13.3. Le strade sono classificate come segue:

A: Strade primarie, con funzione prevalentemente intercomunale; le costruzioni marginali, in aree non zonizzate, osservano una distanza minima dal ciglio stradale di ml. 20.

B: Strade secondarie, con funzione prevalentemente comunale; le costruzioni marginali, in aree non zonizzate, osservano una distanza minima dal ciglio stradale di ml. 20.

C: Strade locali, con funzione prevalentemente urbana o agricola; le costruzioni marginali osserveranno una distanza minima dal ciglio stradale di mt. 20,00.

D: Strade interne, con funzione di distribuzione capillare degli autoveicoli; le costruzioni osservano le distanze previste dal presente regolamento per ciascuna zona. Le "sezioni tipo" si leggono nelle tavole di P.R.G.--Per le strade residenziali, a doppio senso di circolazione, a fondo cieco e non, che servono più di mc. 7.000, la sezione minima, se non indicata nei grafici di P.R.G., non potrà essere inferiore a mt. 8,60, di cui mt. 5,60 riservati ad unica carreggiata con numero due corsie autoveicolari ciascuna da mt. 2,80, e m. 3,00 riservati a numero due marciapiedi ciascuno da mt. 1,50. Per le strade residenziali, ad unico senso di circolazione, a fondo cieco e non, che servono più di mc. 7.000, la sezione minima, se non indicata nei grafici di P.R.G., non potrà essere inferiore a mt. 5,80, di cui mt. 2,80 riservati ad unica corsia autoveicolare m. 3,00 riservati a numero due marciapiedi ciascuno da mt. 1,50.

E: Pedonali, con funzione di distribuzione capillare dei pedoni con sezione minima di 1,50.

13.4. I nodi stradali sono i luoghi di confluenza di due o più strade.

13.5. I parcheggi pubblici della rete stradale principale, primaria e secondaria sono riportate nelle tavole di P.R.G..

13.6. In sede di progettazione della rete stradale principale, primaria e secondaria possono essere previsti nuovi parcheggi nelle aree di rispetto stradale.

13.7. Le aree di rispetto sono efficaci nella progettazione esecutiva delle nuove strade, nell'ampliamento di quelle esistenti, od alla protezione della sede stradale nei riguardi della edificazione. In tale area è vietato, ogni nuova costruzione o l'ampliamento di quelle esistenti. E' consentita, nel rispetto delle norme vigenti in materia la costruzione di stazioni di rifornimento per autoveicoli, aree di sosta e parcheggio.

13.8. Il limite delle fasce di rispetto riportato nei grafici di piano equivale al limite di edificabilità, salvo le deroghe riportate nelle sezioni della presente norma che regolano l'edificazione in genere.

13.9 Nelle tavole del P.R.G sono state date indicazioni sulla viabilità da potenziare, senza la materiale rappresentazione delle relative fasce di rispetto, pertanto, è da intendere che da ciascun ciglio dette fasce siano estese per ml.10, ed al fine della progettazione esecutiva del potenziamento e miglioramento trova applicazione il comma 13.7 del presente articolo.

Art. 33

Fasce di tutela e di rispetto

33.1. Nelle zone di tutela delle risorse idriche sono vietate tutte quelle destinazioni contenute nell'art. 6 comma secondo del Decreto Presidente della Repubblica 24 maggio 1988 n°236.

33.2. Nelle fasce di rispetto dei depuratori si applica il disposto, dell'art. 46 del Decreto Presidente della Regione Siciliana n°93 del 2 luglio 1986, di assoluta inedificabilità.

33.3. Nelle aree di rispetto cimiteriale si applica il disposto, dell'art. 57 comma 3 del decreto Presidente Repubblica 10 settembre 1992 n°285, che vieta la realizzazione di nuovi fabbricati e l'ampliamento di quelli esistenti.

33.4. Nelle aree di rispetto stradale sono consentiti: le attrezzature ed impianti tecnologici d'interesse pubblico, i parcheggi, le sistemazioni a verde, gli allacciamenti stradali, le piste ciclabili o pedonali; è , inoltre consentita l'attività agricola con la esclusione di qualunque tipo di edificazione.

33.4.1. Le attrezzature emergenti dal suolo quali: distributori di carburante, cabine elettriche e telefoniche, palificazioni, devono osservare dal ciglio stradale i distacchi previsti dal nuovo codice della strada.

278 del 07/07/d 22/07/2010



COMUNE DI FICARRA

Provincia di Messina

Copia

di Deliberazione della Giunta Comunale

N. **58** del Reg. Oggetto: *Lavori di riqualificazione e potenziamento della strada intercomunale SP 145 finalizzati ad elevare i livelli di sviluppo e sicurezza del territorio - I° lotto dalla via Logge alla località Piano Corte - Approvazione del progetto definitivo.*
Data **02/07/2010**

L'anno **duemiladieci** il giorno **due** del mese di **luglio**
alle ore **9.20** nella sala delle adunanze del Comune suddetto, convocata con appositi avvisi, la Giunta comunale si è riunita con la presenza dei signori:

<i>Amministratore</i>	<i>Carica</i>	<i>Presenza</i>
1 RIDOLFO Basilio	Sindaco	Presente
2 MANGANO Carmelo	Vice Sindaco	Presente
3 INDAIMO Antonino	Assessore	Presente
4 FALLO Marcello	Assessore	Presente
5 MESSINA Angela	Assessore	Assente

Assenti	1
Presenti	4

Partecipa il Segretario Comunale Signor **Stancampiano Dott.ssa Carmela**

Il Sindaco, constatato che gli intervenuti sono in numero legale, dichiara aperta la riunione ed invita i convocati a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la legge 8 giugno 1990, n. 142, come recepita con la legge regionale 11 dicembre 1991, n. 48;

Vista la legge regionale 3 dicembre 1991, n. 44;

Premesso che sulla proposta della presente deliberazione ai sensi dell'art. 53 della legge 8 giugno 1990, n. 142, come recepito con l'art. 1, comma 1, lettera i), della legge regionale n. 48/1991, come modificato con l'art. 12 della L.R. n. 30/2000:

Il responsabile del servizio interessato, per quanto concerne la regolarità tecnica ha espresso parere:

favorevole

Il responsabile di ragioneria, per quanto concerne la regolarità contabile ha espresso parere:

favorevole

VISTA la proposta di deliberazione che viene allegata alla presente in parte integrante e sostanziale;

RITENUTA la stessa, così come formulata, meritevole di approvazione;

VISTO lo Statuto Comunale;

VISTE le LL. RR. nn. 44/91, 7/92, 26/93, 32/94, 23/97, 23/98 e 30/2000;

VISTO l'O.A.EE.LL. vigente in Sicilia, come integrato con la L.R. 11/12/1991, n. 48 e successive modifiche ed integrazioni;

Con voti unanimi favorevoli espressi nei modi di legge;

D E L I B E R A

- di approvare, così come formulata, l'allegata proposta di deliberazione intendendosi qui integralmente trascritto, ad ogni effetto di legge, il relativo dispositivo;
- di dichiarare la presente deliberazione, attesa l'urgenza, immediatamente esecutiva ai sensi dell'art. 12 - comma 2 - della L.R. n. 44/91.



COMUNE DI FICARRA

PROVINCIA DI MESSINA

AREA TECNICA

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

DA SOTTOPORRE ALLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO	Lavori di "riqualificazione e potenziamento della strada intercomunale SP 145 finalizzati ad elevare i livelli di sviluppo e sicurezza del territorio – 1° lotto dalla Via Logge alla Località Piano Corte – Approvazione del progetto definitivo.
----------------	--

APPROVATA CON DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 58 DEL 2 LUG. 2010

IL PRESIDENTE



IL SEGRETARIO COMUNALE

PREMESSO CHE è stata predisposta la progettazione definitiva - del primo tratto dell'opera in oggetto, trasmessa dai professionisti incaricati con nota prot.2449 del 13.04.2010, inserita all'interno del vigente programma triennale delle OO.PP, avente l'importo complessivo di € 3.800.000,00 di cui € 2.604.211,85 per lavori ed € 1.195.788,15 per somme a disposizione;

RILEVATO che l'opera di che trattasi è inserita nel programma del PRUSST Valdemone del quale è soggetto promotore ed attuatore il Comune di Randazzo e, nel quale, il Comune di Ficarra è soggetto pubblico proponente;

CONSIDERATO che l'opera riveste particolare importanza per lo sviluppo socio - economico della comunità, nonché per elevare i livelli di sicurezza in caso di calamità e quindi ai fini della protezione civile, essendo la stessa inserita all'interno dello schema di piano intercomunale di Protezione Civile, di cui alla delibera di Giunta dell'Unione dei Comuni della Terra del Lancia n°10 del 10.07.2009;

DATO ATTO che con delibera di consiglio comunale n°11 del 14.04.2010 si è provveduto a :

- LOCALIZZARE, ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 59, della legge n. 127/1997 e ss. mm. ed ii., il tracciato delle opere di cui all'intervento di "Riqualificazione e potenziamento della strada intercomunale SP 145 finalizzata ad elevare i livelli di sviluppo e sicurezza del territorio - tratto dalla Via Logge alla località Piano Corte";
- DARE MANDATO al responsabile dell'area tecnica di porre in essere tutti gli atti di natura tecnico-amministrativa di propria competenza finalizzati all'approvazione del progetto e, nel contempo, dare mandato al Sindaco del Comune di Randazzo, nella qualità di Soggetto Responsabile dell'Ente attuatore del PRUSST Valdemone, ad indire apposita Conferenza di Servizi, per l'approvazione della progettazione definitiva richiamata nella narrativa che precede, ai sensi dell'art. 89 - commi 1 e 13 - della L.R. N. 6/2001 e ss. mm. ed ii., la cui approvazione comporterà, in base alla legislazione vigente, variazione allo strumento urbanistico vigente sul territorio comunale, ex art. 10 - comma 1 - D.P.R. 327/2001 e ss. mm. ed ii;

DATO ATTO che è stata avviata la procedura per l'approvazione della progettazione di che trattasi in conferenza di servizi, ai sensi dell'art. 89 - commi 1 e 13 - della L.R. N. 6/2001 e ss. mm. ed ii;

RICHIAMATA la delibera di consiglio n° 23 del 26.06.2010 con la quale si esprime parere favorevole e si è approvata la progettazione definitiva di che trattasi;

RILEVATO che con provvedimento n° 01 del 01.luglio.2010 del Responsabile Unico del Procedimento ing. Francesco Corica dell'Ufficio speciale consortile del Prusst Valdemone - Comune di Randazzo, nella qualità soggetto attuatore, si è determinato sulla conclusione positiva del procedimento di approvazione della progettazione definitiva di che trattasi in variante allo strumento urbanistico;

RITENUTO detto progetto meritevole di approvazione perché corrispondente alle finalità da perseguire;

VISTA la L. n. 109/94 nel testo coordinato con le LL. RR. n. 7/2002 e n. 7/2003 e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il vigente Statuto Comunale;

VISTO il D.Lgs. 18.8.2000 n. 267;

VISTO il vigente Regolamento di Contabilità Comunale;

VISTO l'O.A.EE.LL. vigente in Sicilia come integrato con la L.R. 11.12.1991 n. 48;

VISTE le LL.RR. n. 44/91, n. 7/92, n. 26/93, n. 32/94, n. 23/97 e n.30/2000;

SI PROPONE CHE LA GIUNTA COMUNALE

DELIBERI

- **DI DARE** atto che la progettazione definitiva di che trattasi, in forza del provvedimento n° 01 del 01.luglio.2010 del Responsabile Unico del Procedimento ing. Francesco Corica dell'Ufficio speciale

consortile del Prusst Valdemone – Comune di Randazzo, è conforme allo strumento urbanistico vigente;

- **APPROVARE**, dichiarando la pubblica utilità dell'opera, il progetto definito dei lavori di "RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO DELLA STRADA INTERCOMUNALE SP 145 FINALIZZATA AD ELEVARE I LIVELLI DI SVILUPPO E SICUREZZA DEL TERRITORIO - I LOTTO: DALLA VIA LOGGE ALLA LOCALITÀ PIANO CORTE dell'importo complessivo di € 3.800.000,00 di cui € 2.604.211,85 per lavori ed € 1.195.788,15 per somme a disposizione;
- **DI DARE** mandato ai responsabili di area per la predisposizione degli atti di competenza;

FICARRA 02 LUG. 2010

L'ASSESSORE COMUNALE

- Arch. Marcello Fallo -



SERVIZIO ECONOMICO - FINANZIARIO

Il sottoscritto responsabile del servizio economico-finanziario, a norma dell'art. 1 della l.r. 11 dicembre 1991, n. 48 ed in ordine alla proposta di deliberazione che precede:

ATTESTA

la copertura finanziaria della spesa con imputazione della stessa all'intervento/agli interventi in conto competenza/residui del bilancio corrente esercizio/pluriennale indicato/i nella proposta di deliberazione succitata.

Ficarra, li _____

Il Responsabile del Servizio Finanziario

Ai sensi dell'art. 1, comma 1, lett. i) della l.r. 11.12.1991, n. 48 e successive modifiche ed integrazioni, sulla proposta di deliberazione che precede, i sottoscritti esprimono i seguenti pareri:

Il Responsabile del Servizio	<i>Per quanto concerne la regolarità tecnica esprime parere:</i> FAVOREVOLE Data 02 LUG. 2010 IL RESPONSABILE CON FUNZIONI DIRIGENZIALI AREA TECNICA - Ing. Fabio Merino -
Il Responsabile di Ragioneria	<i>Per quanto concerne la regolarità contabile esprime parere:</i> FAVOREVOLE Data 02 LUG. 2010 IL RESPONSABILE CON FUNZIONI DIRIGENZIALI Area Economico-Finanziaria (Rag. Nunzio Morica)

Si dà atto che il responsabile del servizio finanziario ha reso, sulla presente deliberazione, attestazione della relativa copertura finanziaria così come prescritto dall'art. 13 della legge regionale 3/12/1991, n. 44.

IL SINDACO

f.to B. RIDOLFO

Il Segretario Comunale

f.to C. STANCAMPIANO

L'Assessore

f.to C. MANGANO

Il sottoscritto Segretario Comunale, visti gli atti d'ufficio,

ATTESTA

Che la presente deliberazione, in applicazione della legge regionale 3 dicembre 1991, n. 44:

- È stata affissa all'albo pretorio comunale il giorno 7 LUG. 2010 per rimanervi per quindici giorni consecutivi (art. 11, comma 1):

E' copia conforme all'originale.

Dalla Residenza Municipale, li 30 LUG. 2010



Il Segretario Comunale

Il sottoscritto Segretario Comunale, visti gli atti d'ufficio,

ATTESTA

- Che la presente deliberazione, in applicazione della legge regionale 3 dicembre 1991, n. 44, pubblicata all'albo pretorio per quindici giorni consecutivi dal 7 LUG. 2010 al 22 LUG. 2010 come previsto dall'art. 11:

E' DIVENUTA ESECUTIVA IL GIORNO 2 LUG. 2010

☐ decorsi 10 giorni dalla pubblicazione (art. 12, comma 1);

☒ dichiarata immediatamente esecutiva ai sensi dell'art. 12, comma 2.

Dalla Residenza Municipale, li 30 LUG. 2010

Il Segretario Comunale

f.to F.to C. STANCAMPIANO

E' copia conforme all'originale da servire per uso amministrativo.

Dalla Residenza Municipale, li _____

Il Segretario Comunale