

**ITINERARIO RAGUSA-CATANIA**

Collegamento viario compreso tra lo Svincolo della S.S. 514 "di Chiaramonte"  
con la S.S. 115 e lo Svincolo della S.S. 194 "Ragusana"  
LOTTO 2 - Dallo svincolo n. 3 sulla S.P. 5 (compreso) allo svincolo n. 5 "Grammichele" (escluso)

**PROGETTO ESECUTIVO**

COD. **PA896**

**PROGETTAZIONE: ATI SINTAGMA - GP INGEGNERIA - COOPROGETTI -GDG - ICARIA - OMNISERVICE**

PROGETTISTA RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI  
SPECIALISTICHE:

Dott. Ing. Nando Granieri  
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A351



IL GEOLOGO:

Dott. Geol. Marco Leonardi  
Ordine dei Geologi della Regione Lazio n° 1541

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:


Dott. Ing. Ambrogio Signorelli  
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma n° A35111

VISTO IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Dott. Ing. Luigi Mupo

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

MANDATARIA:

	Dott. Ing. N. Granieri	Dott. Ing. M. Abram
	Dott. Ing. F. Durastanti	Dott. Ing. F. Pambianco
	Dott. Ing. V. Truffini	Dott. Ing. M. Briganti Botta
	Dott. Arch. A. Bracchini	Dott. Ing. L. Gagliardini
	Dott. Ing. L. Nani	Dott. Geol. G. Cerquiglioni

MANDANTI:

	Dott. Ing. G. Guiducci	Dott. Ing. G. Lucibello
	Dott. Ing. A. Signorelli	Dott. Arch. G. Guastella
	Dott. Ing. E. Moscatelli	Dott. Geol. M. Leonardi
	Dott. Ing. A. Belà	Dott. Ing. G. Parente
	Dott. Arch. E.A.E. Crimi	Dott. Ing. L. Ragnacci
	Dott. Ing. M. Panfilì	Dott. Arch. A. Strati
	Dott. Arch. P. Ghirelli	Archeol. M.G. Liseno
	Dott. Ing. D. Pelle	
	Dott. Ing. D. Carlaccini	Dott. Ing. F. Aloe
	Dott. Ing. S. Sacconi	Dott. Ing. A. Salvemini
	Dott. Ing. C. Consorti	
	Dott. Ing. V. Rotisciani	Dott. Ing. G. Verini Supplizi
	Dott. Ing. G. Pulli	Dott. Ing. V. Pionno
	Dott. Ing. F. Macchioni	Geom. C. Sugaroni
	Dott. Ing. P. Agnello	

IL RESPONSABILE DI PROGETTO:



**ELABORATI GENERALI - LOTTO 2**  
**PIANIFICAZIONE URBANISTICA**  
Relazione tecnica di variante urbanistica:  
Comune di Chiaramonte Gulfi (RG)

CODICE PROGETTO			NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	T02EG05GENRE01A			
LO408Z	E	2101	CODICE ELAB. T02EG05GENRE01		A	-
D						
C						
B						
A	EMISSIONE		GIUGNO 2021	GHIRELLI	CRIMI	GRANIERI
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

## INDICE

1. PREMESSA .....	2
2. PROGETTO ESECUTIVO .....	3
2.1 SINTESI DELL'ITER AUTORIZZATIVO .....	3
2.2 QUADRO DEI VINCOLI PAESAGGISTICI ED AMBIENTALI .....	6
2.3 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO ED AMMINISTRATIVO .....	6
2.4 DESCRIZIONE DEL TRACCIATO .....	7
2.5 SEZIONI TIPO .....	7
3. ENTITÀ E QUANTITÀ DEI DISCOSTAMENTI DEL PROGETTO APPROVATO.....	8
4. CONFORMITÀ CON GLI STRUMENTI URBANISTICI GENERALI .....	9
5. AZIONI CORRETTIVE DELLA PIANIFICAZIONE LOCALE DEL COMUNE DI CHIARAMONTE GULFI .....	10
6. ALLEGATI 1 – AREE AGGIUNTIVE SOVRAPPOSTE AL P.R.G. ....	11
7. ALLEGATO 2 – CARTE LITOTECNICHE DELLE AREE AGGIUNTIVE.....	12
8. ALLEGATO 3 – CARTE DI PERICOLOSITÀ GEOLOGICA .....	13
9. ALLEGATO 4 – CARTE DI PERICOLOSITÀ SISMICA.....	14
10. ALLEGATO 5 – CARTE DI SUSCETTIVITÀ ALL'EDIFICABILITÀ DELLE AREE AGGIUNTIVE .....	15

## 1. PREMESSA

La presente relazione illustra il progetto esecutivo, aggiornamento del progetto definitivo del 2017 del *Collegamento viario compreso tra lo Svincolo della S.S. 514 di "Chiamonte" con la S.S. 115 e lo Svincolo della S.S. 194 "Ragusana"*.

L'opera si prefigge l'obiettivo di realizzare un collegamento rapido e sicuro tra due importanti città del settore sud-orientale della Sicilia: Ragusa e Catania.

L'intervento si attua attraverso la realizzazione di una strada a carreggiate separate con 2 corsie per senso di marcia e piattaforma pari a 22 m., in accordo con la sezione di tipo B del DM 05/11/2001: "Norme funzionali e geometriche per la costituzione delle strade".

Il criterio ispiratore del Progetto Esecutivo, in continuità con le scelte progettuali del Definitivo, è quello di perseguire il più possibile l'adeguamento in sede delle due arterie stradali attualmente a servizio dell'itinerario, al fine di minimizzare l'impatto dovuto alla trasformazione di tali strade sul tessuto storicizzato del territorio.

L'itinerario presenta uno sviluppo complessivo di circa 70 km. L'intero progetto è stato suddiviso in lotti. Nel Progetto Definitivo tale suddivisione si esplicava nella realizzazione di 8 lotti interdipendenti, sia a livello di cantierizzazione che di gestione delle materie. Nel Progetto Esecutivo è stata ottimizzata tale suddivisione, scegliendo di realizzare 4 lotti indipendenti al fine di evitare che l'interruzione di uno potesse compromettere l'esecuzione dell'altro. In sintesi i lotti sono stati suddivisi come segue:

PROGETTO DEFINITIVO			PROGETTO ESECUTIVO	
[-]	lungh [≈]		[-]	lungh [≈]
LOTTO 1	11 km	→	LOTTO 1	18 km
LOTTO 2	7 km	→	LOTTO 2	12 km
LOTTO 3	7 km	→	LOTTO 3	18 km
LOTTO 4	5 km	→	LOTTO 4	18 km
LOTTO 5	6 km	→		
LOTTO 6	12 km	→		
LOTTO 7	11 km	→		
LOTTO 8	7 km	→		

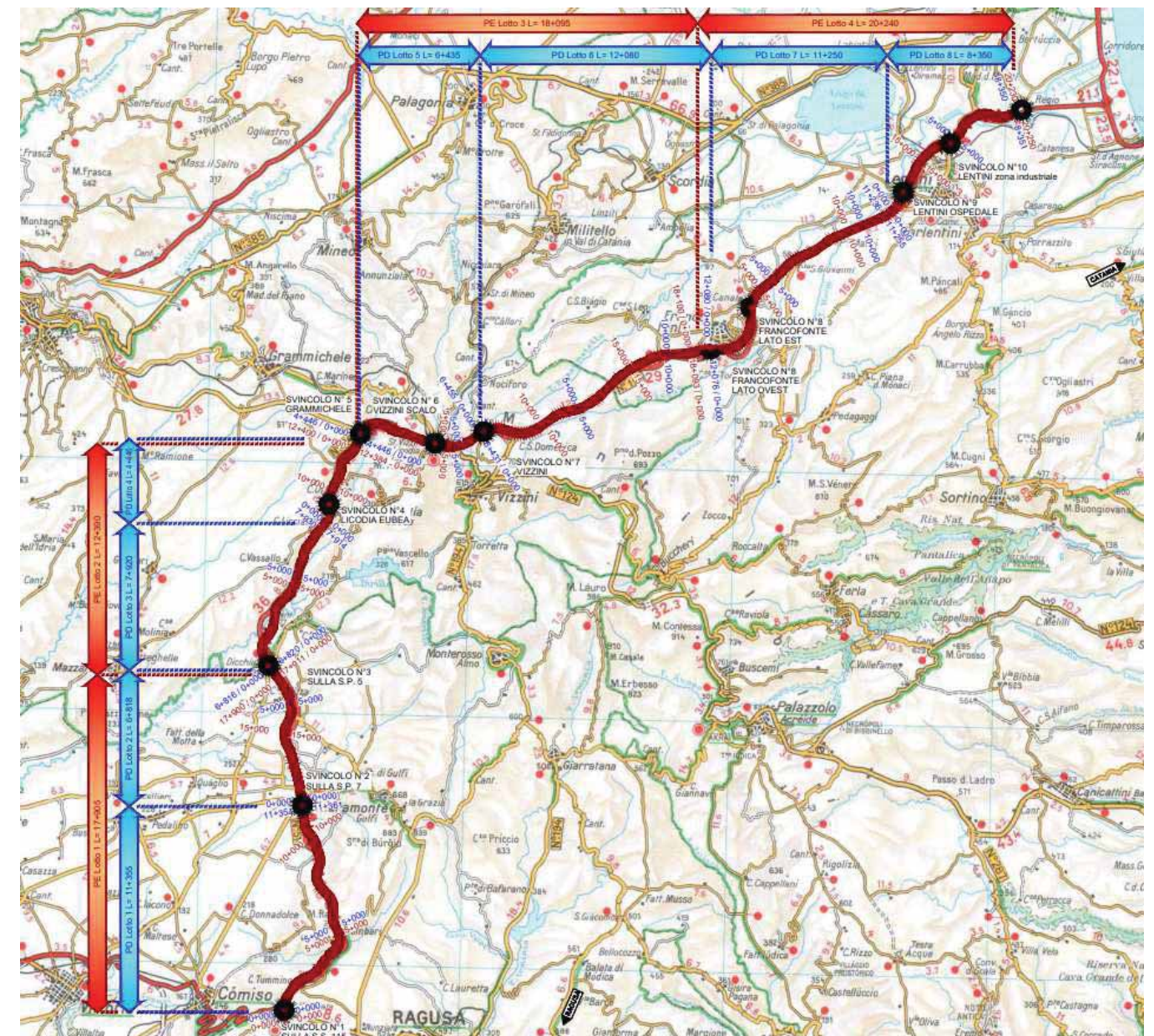


Figura 1 – Corografia generale dell'intero intervento

## 2. PROGETTO ESECUTIVO

### 2.1 SINTESI DELL'ITER AUTORIZZATIVO

Dal punto di vista programmatico, l'opera rientra tra le infrastrutture di interesse strategico previste dalla legge obiettivo n. 443 del 2001 in quanto compresa nel relativo elenco approvato con la Delibera CIPE N.121/2001 (1° Programma delle infrastrutture strategiche) e confermato nella successiva Delibera CIPE N. 130/2006 (Rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche).

Ai fini della realizzazione dell'intervento l'ANAS ha elaborato nel 2004, un progetto preliminare che prevedeva l'ammodernamento dell'attuale itinerario Ragusa - Catania attraverso la realizzazione di una nuova infrastruttura di tipo B per una lunghezza complessiva di circa 68 km sul corridoio attualmente costituito dalla SS 514 e dalla SS 194.

Il progetto preliminare redatto dall'ANAS ha esperito successivamente la procedura di VIA e di localizzazione urbanistica ai sensi dell'allora vigente D.Lgs. N. 190/2002, ottenendo l'approvazione con prescrizioni e raccomandazioni con Delibera CIPE N. 79/2006, successivamente integrate con Delibera CIPE N. 51/2007.

Nel 2006 il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS ha approvato l'inserimento dell'intervento nel documento programmatico aziendale "Master Plan". Nel dicembre dello stesso anno veniva siglato l'Accordo di Programma Quadro (APQ) tra la Regione Sicilia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANAS, in cui si stabiliva di valutare congiuntamente la fattibilità del nuovo intervento mediante cofinanziamento da parte di soggetto privato e conseguente tariffazione.

In conseguenza di tale accordo, nel 2007 l'ANAS ha avviato alla procedura di "affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e successiva gestione del collegamento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 "di Chiaramonte" con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. 194 "Ragusana" con la S.S. 114, mediante ricorso alla finanza di progetto", (Gara ANAS DGPF03/07 avviso del 04/07/07), la cui aggiudicazione, finalizzata all'individuazione del Promotore, è intervenuta a seguito di deliberazione del CdA ANAS del 23/04/08 con la dichiarazione di "pubblico interesse" della proposta risultata vincitrice.

Successivamente, nel luglio 2008, l'ANAS ha invitato il Promotore ad integrare gli elaborati progettuali e lo Studio di Impatto Ambientale per le parti di tracciato modificate rispetto al progetto originario approvato con Del. CIPE 79/06, ai fini dell'avvio della procedura di VIA e di localizzazione urbanistica ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/06.

La procedura veniva avviata con Avviso al Pubblico del 20 febbraio 2009, ottenendo, tra gli altri, i pareri positivi con prescrizioni da parte del Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio e del Mare (parere n. 302 del 25 giugno 2009) e da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (nota DG/PAAC/34.19.04/10032/2009 del 28 luglio 2009). Successivamente, in data 6 agosto 2009, con nota prot. n. 3323, la Regione Siciliana ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture l'intesa della Regione sulla localizzazione dell'opera.

Nel 2010 il progetto ha ottenuto l'approvazione ai fini della compatibilità ambientale e della localizzazione urbanistica dell'opera con Delibera CIPE N. 3/2010.

In esito a tale approvazione, nel marzo del 2010 è stata indetta da ANAS la gara di Concessione preceduta, secondo la normativa allora vigente, dal bando per la selezione di eventuali competitors del Promotore già selezionato ed individuato con la dichiarazione di Pubblico Interesse della Proposta. In esito a tale bando sono stati selezionati due possibili Competitors, che tuttavia nella fase di gara successiva non hanno presentato offerta, determinando quindi l'assenza delle condizioni necessarie per l'avvio della procedura negoziata nel marzo 2012 e conseguentemente l'aggiudicazione al Promotore della prima fase di gara della Concessione per la progettazione, la realizzazione e la gestione del collegamento autostradale Ragusa-Catania.

A causa del complesso iter da esperire a seguito della gara di concessione di cui sopra, tuttavia, la sottoscrizione della convenzione tra il Promotore e il Soggetto Concedente, la Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è di fatto avvenuta in data 07/11/2014.

Ad essa è seguita la sottoscrizione della "Scrittura Interpretativa" del 18/02/2016 e la successiva "Scrittura di Impegno" del 25/02/2016 richieste entrambe al Promotore dal soggetto concedente.

La comunicazione dell'efficacia della Concessione è quindi intervenuta con atto del Ministero in data 30/08/2016.

Pertanto il primo atto conseguente alla Concessione delle attività di progettazione, realizzazione e successiva gestione del collegamento viario compreso tra lo svincolo della S.S. 514 "di Chiaramonte" con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S. 194 "Ragusana" con la S.S. 114 è rappresentato dal Progetto Definitivo.

Con Nota MIT-DGVCA prot. N. 7569 del 2/5/2017 veniva convocata la Cds che si chiude con l'approvazione in delibera CIPE n° 1/20. Il CIPE, preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare che:

MANDATARIA:

MANDANTI:

RELAZIONE URBANISTICA COMUNE DI CHIARAMONTE GULFI

**sotto l'aspetto procedurale:**

1) la società di progetto Ragusa-Catania S.r.l., è concessionaria per la progettazione realizzazione e gestione dell'omonimo collegamento stradale ai sensi della convenzione sottoscritta in data 7 novembre 2014 come integrata dalla Scrittura interpretativa sottoscritta in data 18 febbraio 2016 e dalla Scrittura di impegno sottoscritta in data 25 maggio 2016. La convenzione è divenuta efficace con decreto interministeriale n. 228 del 30 giugno 2016 registrato alla Corte dei conti il 10 agosto 2016;

2) il progetto prevede l'adeguamento, il più possibile in sede, della S.S. 514 «di Chiaromonte» e della S.S. 194 «Ragusana», dallo svincolo con la S.S. 115 allo svincolo con la S.S. 114, per circa 68,66 km;

2.1) l'intervento prevede la realizzazione di una strada a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia e piattaforma pari a 22 m in accordo con la sezione tipo B (strada extraurbana principale), previsto dalla normativa vigente;

2.2) il progetto prevede, tra l'altro, la realizzazione di 10 svincoli, in parte di nuova realizzazione ed in parte in adeguamento di opere già esistenti, di un'area di servizio in posizione quasi baricentrica rispetto all'intero tracciato stradale e di una galleria;

2.3) omissis ;

3) in data 5 giugno 2017, si è tenuta la prima seduta della conferenza dei servizi nell'ambito della quale sono stati rappresentati, tra gli altri:

3.1) il parere espresso con nota n. 6428 dalla Soprintendenza per i beni e le attività culturali di Siracusa che evidenziava che il tracciato (per quanto riguarda i lotti 7 e 8) risultava in contrasto con le previsioni del Piano paesaggistico di Siracusa;

3.2) il parere sfavorevole della Soprintendenza di Ragusa in quanto l'infrastruttura di progetto risultava non conforme con il Piano paesaggistico di Ragusa;

3.3) alcune problematiche sollevate dal Comune di Lentini e dal Comune di Francofonte;

3.4) in conseguenza delle suddette circostanze, veniva svolta una approfondita analisi del Piano paesaggistico di Siracusa e di quello di Ragusa al fine di individuare, analizzare e risolvere ogni elemento progettuale contenente criticità o difformità, come dettagliatamente illustrato negli elaborati progettuali denominati «Risposte alle note presentate dalla Soprintendenza della Provincia di Ragusa» (D01T100GE0001RG0040A) e «Risposte alle osservazioni rese dalla Soprintendenza di Siracusa» (D01T100GE0001RG0050A);

3.5) in conseguenza delle problematiche sollevate dei comuni sono stati prodotti degli elaborati progettuali, inviati a tutti gli enti interessati all'intervento;

3.6) in data 10 luglio 2017 si è svolta la seconda ed ultima seduta della conferenza dei servizi;

3.7) con nota 31 luglio 2017, n. 22215, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha trasmesso il proprio parere favorevole con prescrizioni, integrandolo con nota 9 agosto 2017, n. 23183;

3.8) in data 20 novembre 2017 il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha adottato il provvedimento relativo alla procedura di verifica di ottemperanza e al piano di utilizzo terre, recante il parere n. 2550 del 10 novembre 2017;

3.9) dal piano particellare degli espropri del 2017, incluso negli elaborati di progetto, si evince che, facendo seguito agli accordi intercorsi con i comuni interessati, intervenuti in sede di conferenza dei servizi, si è proceduto a contattare i privati proprietari delle nuove particelle individuate al fine di acquisire tramite la sottoscrizione di accordi bonari per la cessione volontaria il consenso alla futura espropriazione delle aree oggetto di integrazione. Tale attività è stata portata a termine per i Comuni di Francofonte e Vizzini, mentre per quanto riguarda i Comuni di Lentini e Carlentini le attività saranno esperite tramite sottoscrizione di accordi bonari ovvero tramite pubblicazione delle ditte interessate. L'ottemperanza alle richieste formulate dal Comune di Lentini (e che interessano in maniera importante anche il territorio di Carlentini) sarà conseguita in fase di redazione del progetto esecutivo;

3.10) in data 20 aprile 2018, il Consiglio superiore dei lavori pubblici (CSLP) ha emesso il parere n. 13, con il quale ha ritenuto che: «... dalla analisi tecnico-economica effettuata emergono profili di particolare criticità nel ricorso allo strumento di partenariato pubblico privato nei termini utilizzati, che impongono a tutte le amministrazioni a ciò competenti una nuova approfondita valutazione dell'intero progetto ai fini della sua realizzazione e gestione compreso l'ipotesi di un diverso equilibrio.»;

3.11) in data 25 giugno 2018 il concessionario ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le proprie controdeduzioni al parere reso dal CSLP e la conferma del permanere delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario dell'opera;

3.12) con nota 6 agosto 2018, n. 25450, il Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto al NARS, ai sensi del citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008, di esprimersi sulla documentazione trasmessa dalla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali inerente il Piano economico finanziario (PEF) relativo al collegamento viario con caratteristiche autostradali compreso tra lo svincolo della S.S. 514 «di Chiaromonte» con la S.S. 115 e lo svincolo della S.S.

MANDATARIA:

MANDANTI:

RELAZIONE URBANISTICA COMUNE DI CHIARAMONTE GULFI

194 «Ragusana», in considerazione delle osservazioni che la predetta Direzione generale aveva formulato al riguardo;

3.13) il parere 29 ottobre 2018, n. 1, con il quale il NARS ha formulato le seguenti osservazioni:

3.13.1) chiarire le singole voci di spesa per quanto riguarda le somme a disposizione;

3.13.2) valutare le modalità di rifinanziamento dell'opera all'esito della gara per l'approvvigionamento del capitale di debito;

3.13.3) tenere conto di quanto stabilito dalle deliberazioni regolatorie del CIPE, oltre che di quanto previsto dalla convenzione, eventualmente, aggiornando le previsioni della medesima con l'indicazione delle più recenti delibere regolatorie successivamente adottate dal Comitato;

3.13.4) verificare gli eventuali maggiori oneri connessi alle considerazioni espresse sul progetto definitivo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

3.13.5) valutare — tenuto conto dell'attuale livello tariffario esposto nel PFR e dell'interesse pubblico sotteso alla necessità di realizzare l'opera e di garantire ai cittadini il più ampio accesso all'infrastruttura — in tempi coerenti con le successive fasi procedurali, alla luce del rapporto concessorio in essere e della normativa di riferimento, possibili soluzioni per ridurre gli oneri all'utenza;

4) il MIT ha fornito alcuni chiarimenti ed integrato la documentazione istruttoria con nota 3 gennaio 2019, n. 49;

5) con le informative presentate nelle sedute del 4 aprile 2019 e del 15 e 20 maggio 2019 si è ribadita la rilevanza strategica della realizzazione dell'opera, le criticità sulla sostenibilità del Piano economico finanziario della concessione, nonché l'ipotesi di cessione ad ANAS da parte di SARC della progettazione e delle attività connesse al collegamento viario Ragusa-Catania, superando lo schema operativo della concessione di costruzione e gestione con conseguente realizzazione dell'opera a carico delle finanze pubbliche;

6) di conseguenza, ANAS e SARC hanno sottoscritto il 25 luglio 2019 un accordo per la cessione del progetto da parte di SARC ad ANAS ivi inclusi tutti i pareri e le autorizzazioni già acquisite;

7) l'accordo sottoscritto presenta due clausole sospensive quali l'autorizzazione del CIPE in merito alla sostituzione di ANAS a SARC quale soggetto aggiudicatore e il reperimento del finanziamento con conseguente inserimento dell'opera nella programmazione di cui al contratto di programma ANAS 2016-2020, entro il 30 aprile 2020;

8) la valutazione di stima del valore e del prezzo di compravendita da parte dell'Ordine degli ingegneri della Provincia di Roma prevede quale «costi primi» 32.212.621,80 euro, più 13 per cento di «spese generali», con un totale di costo del progetto di 36.400.262,63 euro;

9) nella seduta del 20 dicembre 2019 il MIT ha informato questo Comitato, sugli sviluppi procedurali indicando che fossero necessari ulteriori approfondimenti di carattere finanziario e giuridico;

10) il MIT con le note 5 marzo 2020, n. 6524, e 9 marzo 2020, n. 6980, nel confermare la validità del progetto e della documentazione progettuale a suo tempo inviata, sottopone a questo Comitato una relazione tecnica che integra la precedente relazione dell'11 dicembre 2018, con il quadro economico aggiornato dell'intervento;

11) con nota 10 marzo 2020, n. 7149, il MIT ha fornito ulteriori chiarimenti e inviato il documento «Disamina dei pareri» che sostituisce il precedente;

**sotto l'aspetto finanziario:**

il costo dell'opera, considerato al lordo del ribasso d'asta del 14,6804 per cento, è di 754.163.876 euro (comprensivo del prezzo di acquisto del progetto da parte di ANAS) di cui:

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 18 marzo 2020, che risolve la Convenzione di concessione tra il MIT la SARC, sottoscritta in data 7 novembre 2014 e divenuta efficace con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze del 30 giugno 2016, n. 228, disciplinante l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e successiva gestione del collegamento viario «Ragusana», determinando la cessazione della Convenzione di concessione e di tutti gli atti, anche successivi, che ne costituiscono parte integrante, senza che la Società S.A.R.C. possa avanzare qualsiasi pretesa ai sensi degli atti conformativi di rinuncia al contenzioso in data 6 dicembre 2019 e 16 gennaio 2020, a decorrere dalla registrazione del suddetto decreto da parte della Corte dei conti;

ha Deliberato:

1. Modifica soggetto aggiudicatore.

Ai sensi del punto 2 della delibera 1° agosto 2019, n. 58, di questo Comitato, è approvata la modifica del soggetto aggiudicatore dell'intervento: «Itinerario Ragusa-Catania. Collegamento viario con caratteristiche auto-stradali della strada statale (S.S.) n. 514 "di Chiaramonte" e della S.S. n. 194 "Ragusana", dallo svincolo con la S.S. n. 115 allo svincolo con la S.S. n. 114»; pertanto ANAS S.P.A., che ha espresso il proprio positivo assenso a tale modifica, subentra quale soggetto aggiudicatore dell'intervento, anche in continuità con le

MANDATARIA:

MANDANTI:

## RELAZIONE URBANISTICA COMUNE DI CHIARAMONTE GULFI

attività inerenti i pro-cedimenti espropriativi e le pubblicazioni disposte già a tal fine, quale nuova autorità espropriante, alla SARC, che ha espresso la propria rinuncia senza pretese nei confronti di ANAS e dello Stato.

### 2. Approvazione progetto definitivo.

2.1. Ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1 -bis e 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016, è approvato il progetto definitivo dell'intervento «Itinerario Ragusa-Catania. Collegamento viario con caratteristiche autostradali della strada statale (S.S.) n. 514 "di Chiaramonte" e della S.S. n. 194 "Ragusana", dallo svincolo con la S.S. n. 115 allo svincolo con la S.S. n. 114», con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del legislativo n. 163 del 2006, e successive modificazioni, nonché ai sensi dell'art. 12 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e successive modificazioni.

2.2. L'importo di 754.163.876 euro, di cui alla precedente presa d'atto, costituisce il limite di spesa dell'intervento, che include la somma di 36.400.262,63 euro necessaria per l'acquisizione del progetto redatto a cura della SARC per la realizzazione dell'opera.

Con contratto applicativo COD: PA890 CIG DERIVATO: 8628516CA5, ANAS ha affidato all'RTP Sintagma-GPIgegneria-Cooprogetti-GdG-Icaria-Omniservice la progettazione esecutiva dell'intervento.

## 2.2 QUADRO DEI VINCOLI PAESAGGISTICI ED AMBIENTALI

Sin dalla redazione del Progetto Preliminare e del relativo Studio di Impatto Ambientale la progettazione dell'intervento è stata supportata da un'attenta valutazione del quadro dei vincoli e dei condizionamenti di tipo paesaggistico ed ambientale presenti nel territorio, al fine di indirizzare le scelte progettuali verso soluzioni il più possibile rispettose del contesto in cui l'infrastruttura si inserisce.

Al fine di analizzare le potenziali interferenze dell'intervento in studio sia con i vincoli paesaggistici - ambientali che con quelli di valore storico-testimoniale presenti presso l'area interessata dall'intervento, sono stati considerati come fonti dati:

- il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (Portale cartografico nazionale);
- il Ministero per i beni e le attività culturali (Sistema informativo territoriale paesistico);
- Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico della Regione Sicilia (PTPR);
- il Piano Paesistico di Ragusa - Ambiti regionali 15, 16 e 17;
- il Piano Paesistico di Siracusa - Ambiti regionali 14 e 17.

Sono state inoltre analizzate le informazioni riportate all'interno dei Piani Territoriali Provinciali e quanto presente nei PRG dei comuni attraversati.

L'analisi ha sostanzialmente confermato le tipologie di interferenza dell'intervento con alcune aree sottoposte a vincolo già identificate in fase di Studio di Impatto Ambientale; in particolare con:

1. Vincoli di cui al D.lgs. 42/04 art. 136 – ex L.1497/39: Immobili ed aree di notevole interesse pubblico, esclusivamente nella parte finale dell'intervento;
  2. Vincoli di cui al D.lgs. 42/04 art 134 lett. c): Ulteriori immobili ed aree specificamente individuati a termini dell'articolo 136 e sottoposti a tutela dal Piano Paesaggistico, in alcuni tratti interne al territorio della provincia di Ragusa;
  3. Vincoli di cui al D.lgs. 42/04 art 142 lett. c): Fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
  4. Vincoli di cui al D.lgs. 42/04 art 142 lett. g): Territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento;
  5. Vincoli di cui al D.lgs. 42/04 art 142 lett. m): Aree e siti di interesse archeologico, ricadenti nei comuni di Chiaramonte Gulfi, Francofonte e Lentini;
- Il progetto, inoltre, interferisce direttamente con:
6. aree sottoposte a Vincolo idrogeologico (L. R. 6 aprile 1996, n. 16; R.D. 30 dicembre 1923 n. 3267);
  7. un edificio rurale (rudere) segnalato dal PRG di Ragusa tra i Beni puntuali individuati nei PRG.

L'opera in progetto non interferisce con aree naturali protette o siti della rete Natura 2000.

## 2.3 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO ED AMMINISTRATIVO

L'intervento si inserisce nel settore sud-orientale della Sicilia, in un territorio caratterizzato da un'elevata variabilità dovuta sia alle caratteristiche geomorfologiche - che alternano i rilievi carbonatici e vulcanici ai

MANDATARIA:

MANDANTI:

## RELAZIONE URBANISTICA COMUNE DI CHIARAMONTE GULFI

vasti altopiani terrazzati più recenti, per terminare, a nord, nella distesa alluvionale sub-pianeggiante di Lentini - sia per l'antica storia insediativa che, nelle diverse epoche, ne ha connotato il paesaggio grazie alla costante azione dell'uomo, e che ancora oggi si incentra principalmente nelle attività di tipo agricolo. Il progetto interessa il territorio provinciale di:

- Ragusa;
- Catania;
- Siracusa.

Procedendo da sud verso nord, risultano interessati i territori dei seguenti comuni:

- Ragusa;
- Chiaramonte Gulfi (RG);
- Licodia Eubea (CT);
- Vizzini (CT);
- Francofonte (SR);
- Lentini (SR);
- Carlentini (SR).

### 2.4 DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

Il presente paragrafo descrive nel dettaglio gli elementi geometrici che costituiscono l'asse principale. L'attuale piattaforma è composta da 2 corsie da 3.75 m e da banchine di larghezza variabile, da un minimo di 0.50 m ad un massimo di 1.5 m.

Il progetto esecutivo prevede di uniformare la piattaforma dell'intero intervento a quella della categoria B così composta:

- banchina in dx da 1.75 m;
- due corsie da 3.75 m per senso di marcia;
- banchina in sx da 0.50 m
- spartitraffico da 2.50 m
- larghezza complessiva minima di 22 m

La larghezza minima di piattaforma subisce incrementi in alcune curve, dove, per migliorare le condizioni di visibilità, sono stati previsti allargamenti localizzati delle banchine.

Una scelta fondamentale nell'ottica di migliorare le condizioni di sicurezza è quella di eliminare tutti gli accessi che oggi si innestano direttamente e pericolosamente sulla strada, prevedendo delle viabilità di collegamento di tutta la viabilità secondaria che si raccordano agli svincoli di progetto.

Sono stati progettati due assi stradali, ciascuno per ogni carreggiata. Asse dx in direzione Ragusa-Catania ed asse sx in direzione Catania-Ragusa.

Rispetto al progetto definitivo, nell'esecutivo sono state eliminate tutte le livellette inferiori al 3‰, comportando una serie di modifiche poco significative.

### 2.5 SEZIONI TIPO

Le sezioni tipo di progetto hanno subito delle ottimizzazioni rispetto al progetto definitivo. Tali ottimizzazioni in particolare è stato allargato l'arginello e le tubazioni per la gestione delle acque di piattaforma sono state posizionate al di sotto di esso.

Nelle sezioni tipo sono state introdotte le predisposizioni impiantistiche per la smart road, in particolare:

- Cavidotti con 2 tubi D110+1 tritubo (3 D50)
- Pozzetti ogni 150 m
- Plinti per pali a quinconce con interasse 600 m per lato



### 3. ENTITA E QUANTITÀ DEI DISCOSTAMENTI DEL PROGETTO APPROVATO

La carta individua le modificazioni intervenute nella fase di esecutiva della progettazione. È stato fatto uno screening di dettaglio e rispetto a quanto già approvato nel corso dell'iter procedurale seguito dal progetto definitivo, si può subito notare che le modifiche sono di limitata quantità (riportate in otto inquadramenti: ALLEGATO 1) e di modestissima entità, tale da non apportare apprezzabili variazioni al PD. Di seguito si riportano alcuni stralci utili ad una migliore comprensione di quanto su esposto: si faccia sempre riferimento alle tavole originali dalle quali sono estretti questi contenuti.

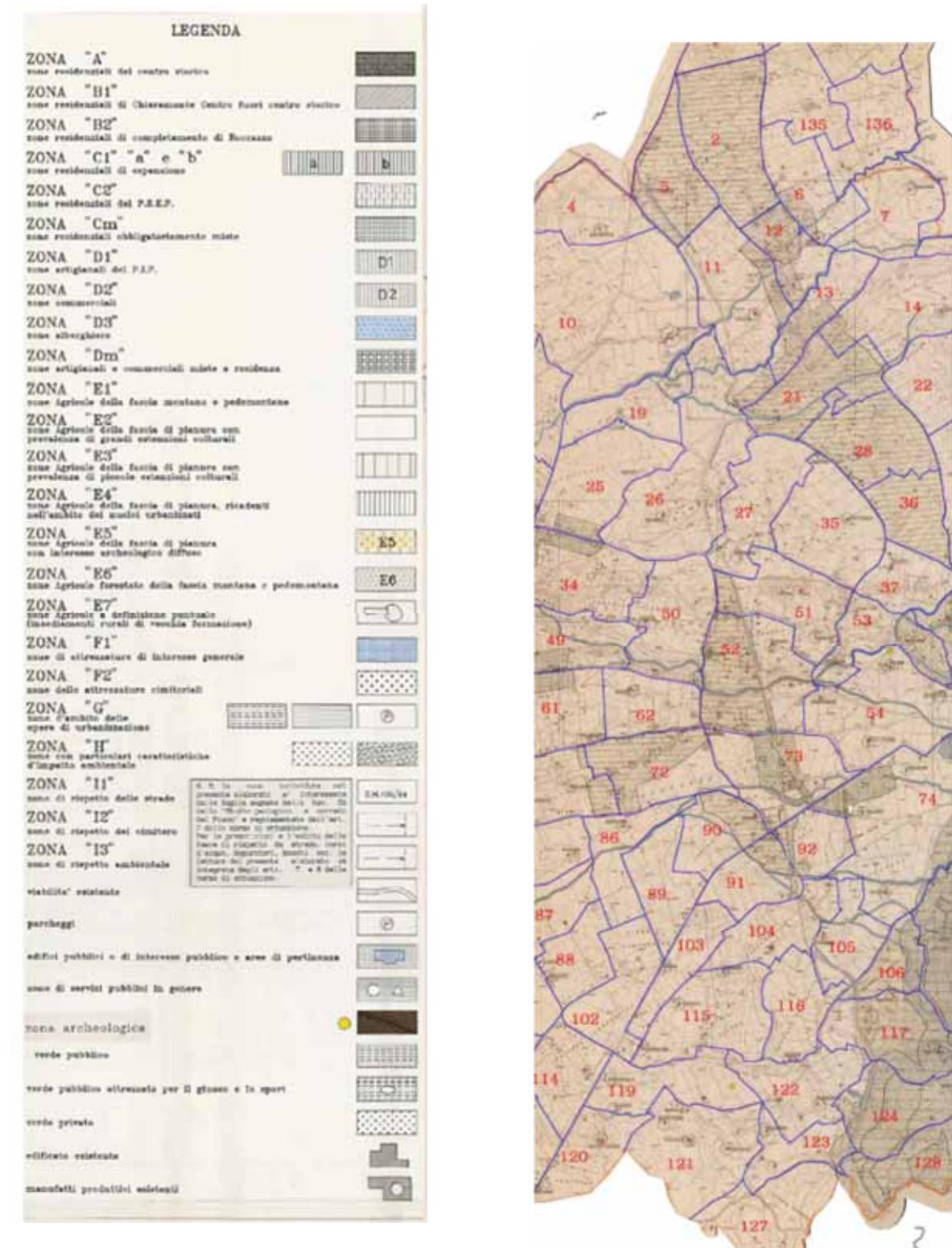


Figura 2 – Inquadramento del Piano Regolatore Generale del Comune di Chiaromonte Gulfi

#### 4. CONFORMITÀ CON GLI STRUMENTI URBANISTICI GENERALI

Dall'analisi degli strumenti urbanistici comunali risulta che l'opera in progetto è sempre coerente con le previsioni di piano urbanistico generale comunale, poiché le opere sono tutte ricomprese nell'ambito delle aree di rispetto stradale.

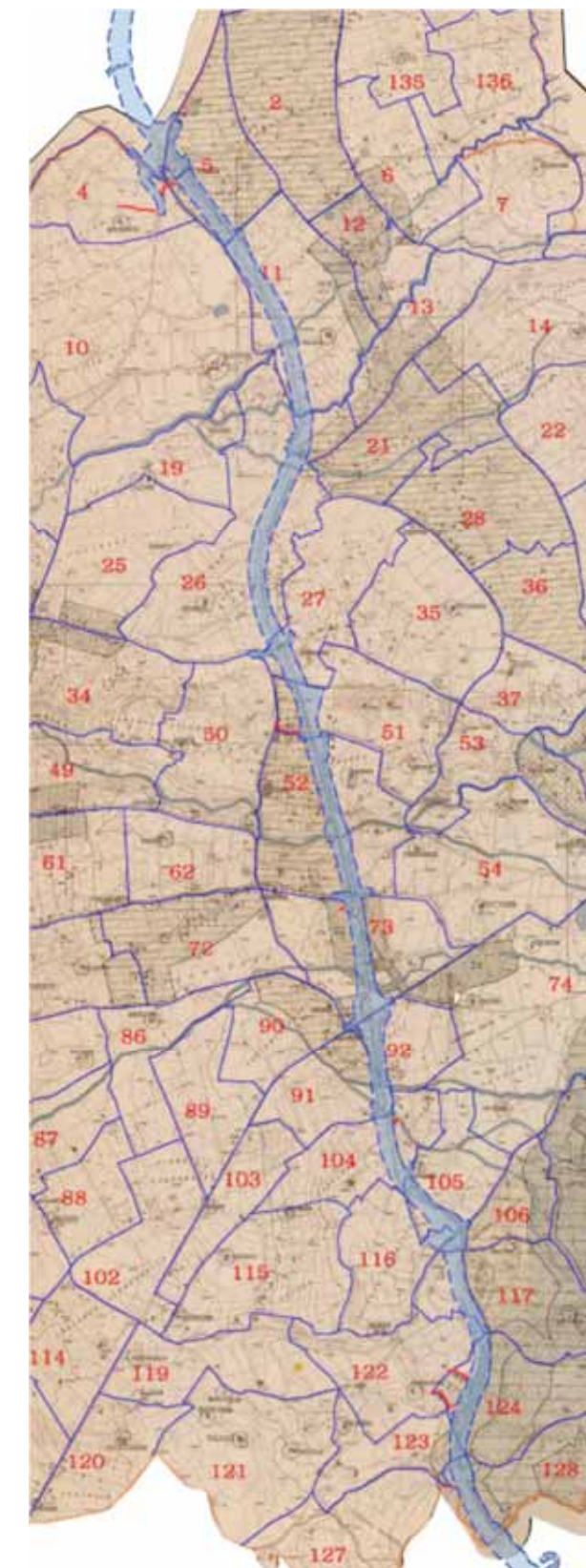


Figura 3 – Inquadramento generale del progetto sovrapposto al P.R.G. del Comune di Chiaromonte Gulfi – In blu la fascia di rispetto del progetto definitivo in rosso le aree aggiuntive che saranno mostrate che degli appositi inquadramenti di dettaglio.

## 5. AZIONI CORRETTIVE DELLA PIANIFICAZIONE LOCALE DEL COMUNE DI CHIARAMONTE GULFI

Nella serie di tavole che segue è stata sovrapposta l'area di ingombro (strada e fasce di rispetto) e di asservimento alla strada con le previsioni degli strumenti urbanistici generali dei Comuni interessati. Da queste carte i comuni trarranno le indicazioni necessarie per le azioni correttive o di variante da apportare ai propri strumenti di pianificazione urbanistica in ottemperanza dell'approvazione del progetto.

6. ALLEGATI 1 – AREE AGGIUNTIVE SOVRAPPOSTE AL P.R.G.

**LEGENDA**

<b>ZONA "A"</b> zone residenziali del centro storico		
<b>ZONA "B1"</b> zone residenziali di Chiaramonte Centro fuori centro storico		
<b>ZONA "B2"</b> zone residenziali di completamento di Roccazzo		
<b>ZONA "C1" "a" e "b"</b> zone residenziali di espansione		
<b>ZONA "C2"</b> zone residenziali del P.E.P.		
<b>ZONA "Cm"</b> zone residenziali obbligatoriamente miste		
<b>ZONA "D1"</b> zone artigianali del P.I.P.		
<b>ZONA "D2"</b> zone commerciali		
<b>ZONA "D3"</b> zone alberghiere		
<b>ZONA "Dm"</b> zone artigianali e commerciali miste a residenza		
<b>ZONA "E1"</b> zone Agricole della fascia montana e pedemontana		
<b>ZONA "E2"</b> zone Agricole della fascia di pianura con prevalenza di grandi estensioni culturali		
<b>ZONA "E3"</b> zone Agricole della fascia di pianura con prevalenza di piccole estensioni culturali		
<b>ZONA "E4"</b> zone Agricole della fascia di pianura, ricadenti nell'ambito dei nuclei urbanizzati		
<b>ZONA "E5"</b> zone Agricole della fascia di pianura con interesse archeologico diffuso		
<b>ZONA "E6"</b> zone Agricole forestate della fascia montana e pedemontana		
<b>ZONA "E7"</b> zone Agricole a definizione puntuale (insediamenti rurali di vecchia formazione)		
<b>ZONA "F1"</b> zone di attrezzature di interesse generale		
<b>ZONA "F2"</b> zone delle attrezzature cimiteriali		
<b>ZONA "G"</b> zone d'ambito delle opere di urbanizzazione		
<b>ZONA "H"</b> zone con particolari caratteristiche d'impatto ambientale		

<b>ZONA "I1"</b> zone di rispetto delle strade		<p>Il. M. la non sottile nel presente elaborato e' intesa dalla legge approvata nella Tav. 10 della "Pianificazione e controllo del Piano" e regolamentata dall'art. 7 delle norme di attuazione. Per le prescrizioni e l'ambito delle zone di rispetto da strade, opere d'acqua, depositi, boomi ecc. la lettura del presente elaborato va integrata dagli artt. 7 e 8 delle norme di attuazione.</p>	
<b>ZONA "I2"</b> zone di rispetto del cimitero			
<b>ZONA "I3"</b> zone di rispetto ambientale			
viabilità esistente			
parcheggi			
edifici pubblici o di interesse pubblico e aree di pertinenza			
zone di servizi pubblici in genere			
zona archeologica			
verde pubblico			
verde pubblico attrezzato per il gioco e lo sport			
verde privato			
edificato esistente			
manufatti produttivi esistenti			

INQUADRAMENTO 1

ANTE OPERAM

Scala 1:2000

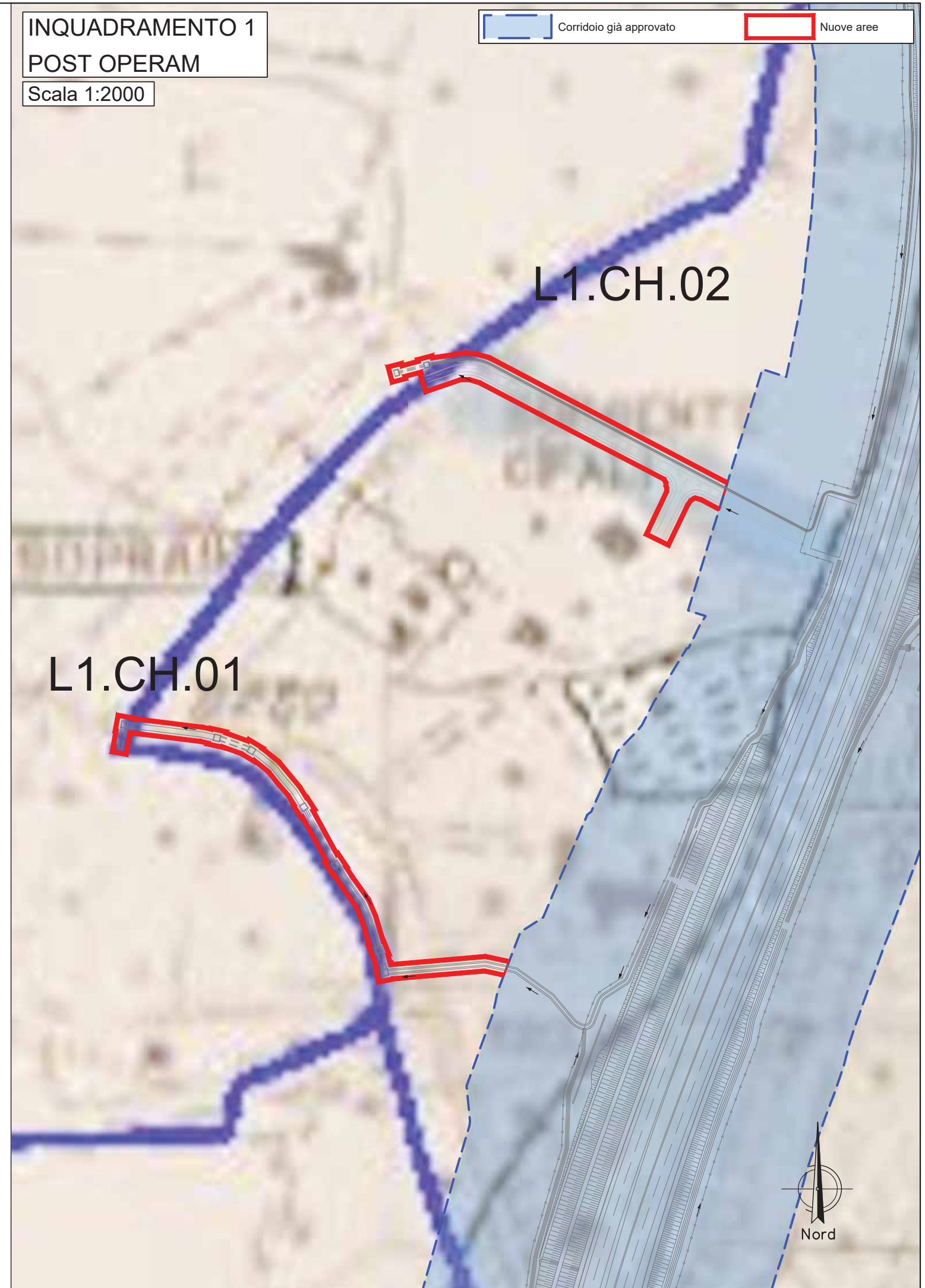


INQUADRAMENTO 1

POST OPERAM

Scala 1:2000

Corridoio già approvato  Nuove aree



INQUADRAMENTO 2

ANTE OPERAM

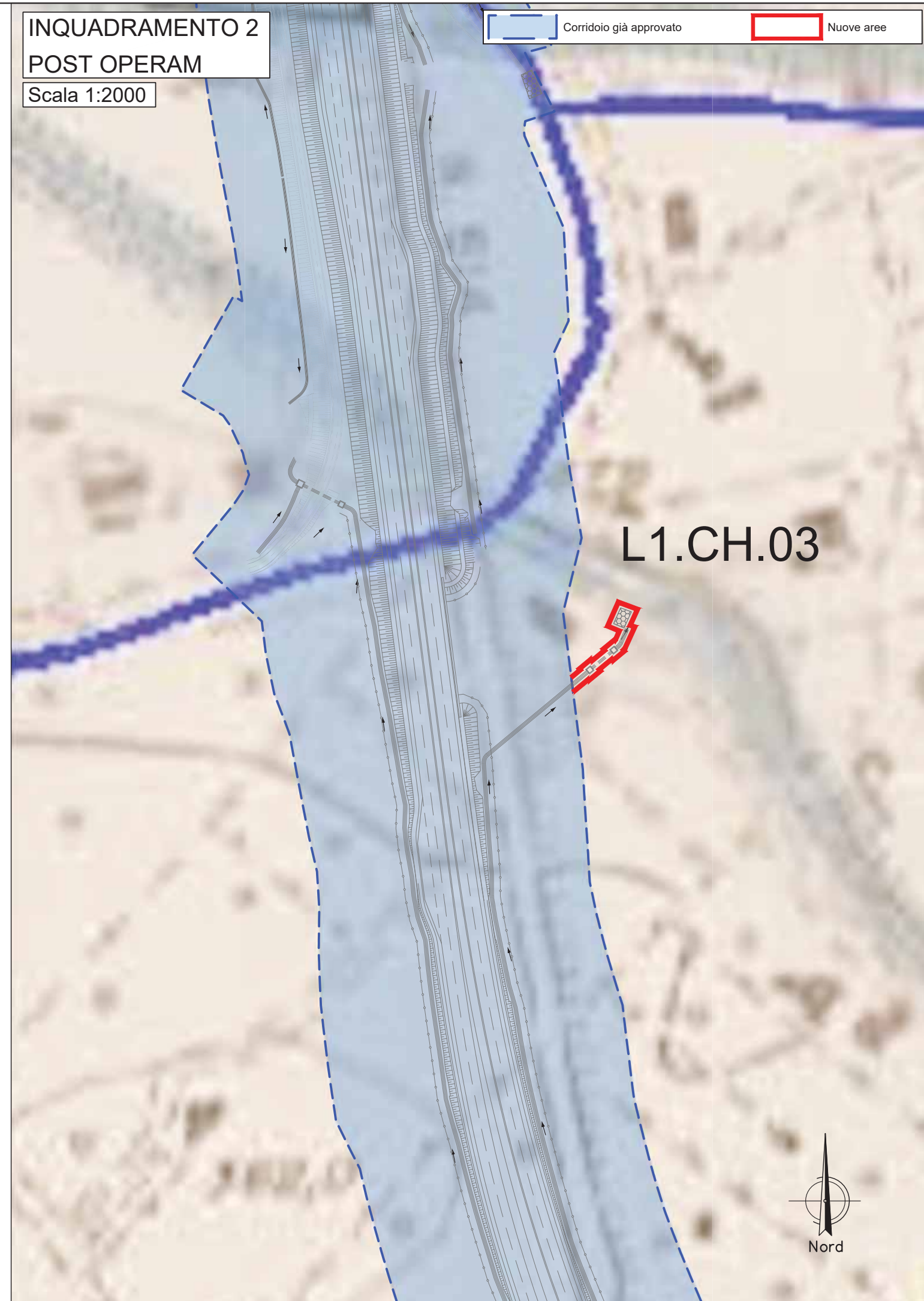
Scala 1:2000



INQUADRAMENTO 2

POST OPERAM

Scala 1:2000



Corridoio già approvato      Nuove aree

L1.CH.03



INQUADRAMENTO 3

ANTE OPERAM

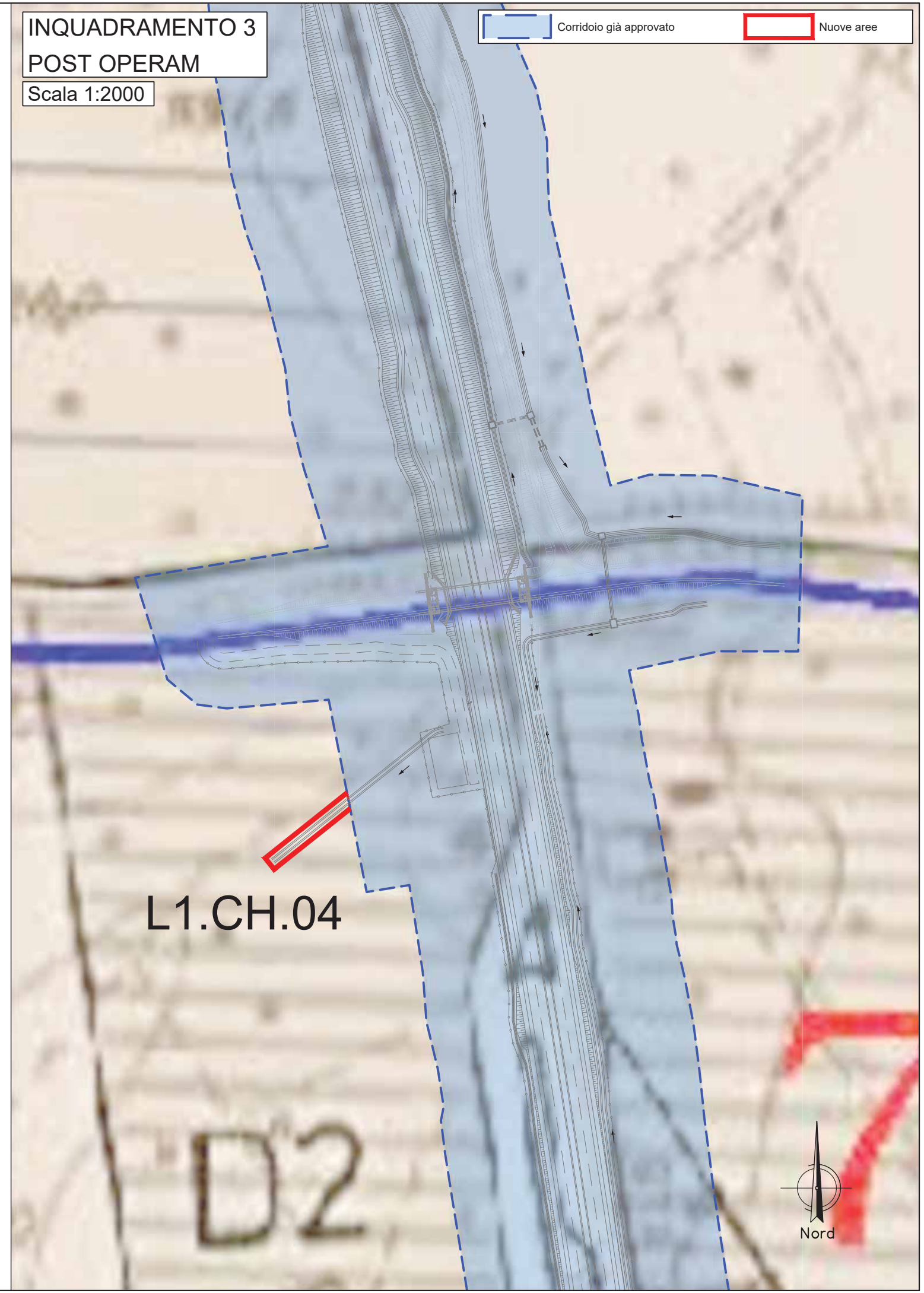
Scala 1:2000



INQUADRAMENTO 3

POST OPERAM

Scala 1:2000



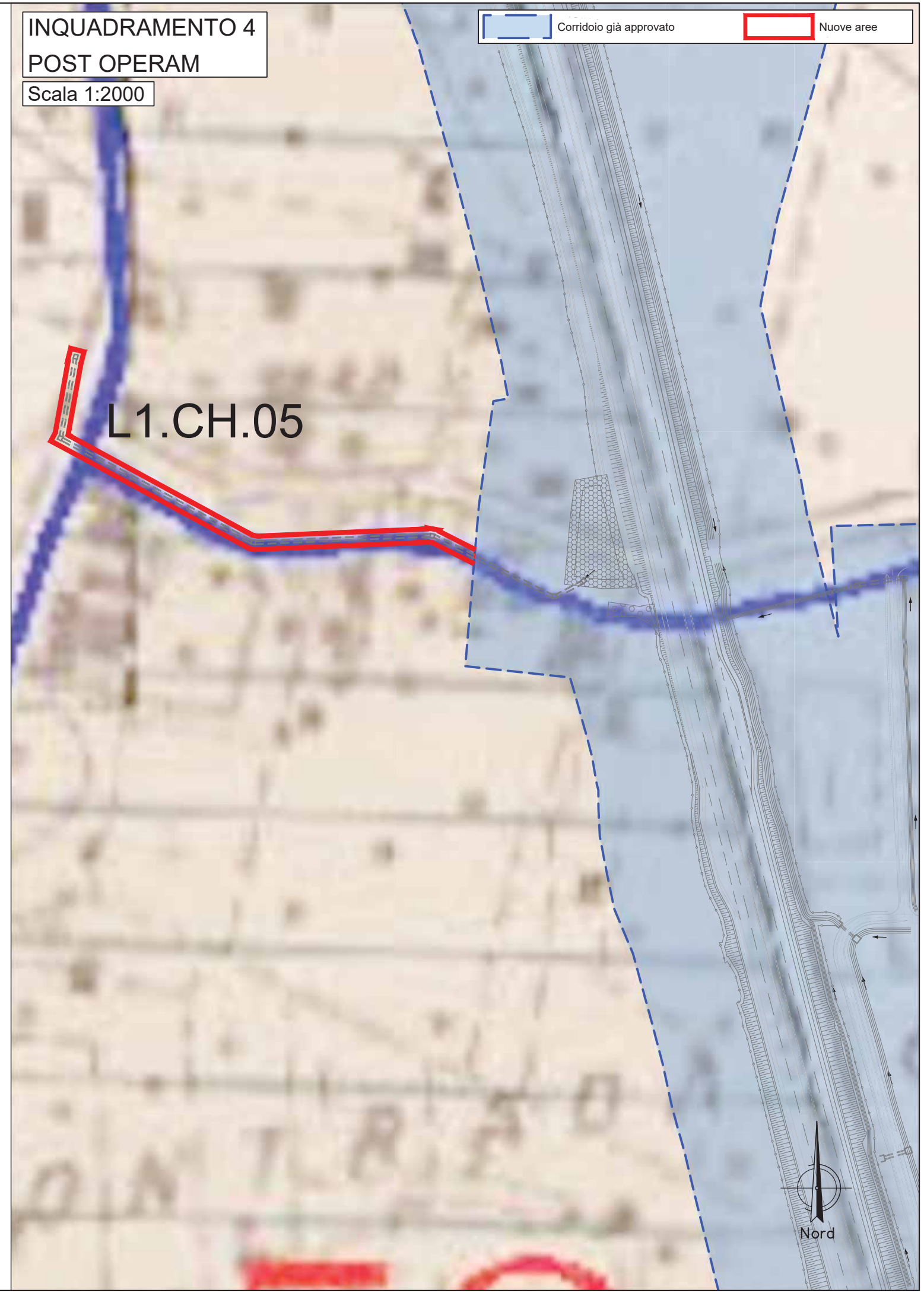
INQUADRAMENTO 4  
ANTE OPERAM

Scala 1:2000



INQUADRAMENTO 4  
POST OPERAM

Scala 1:2000





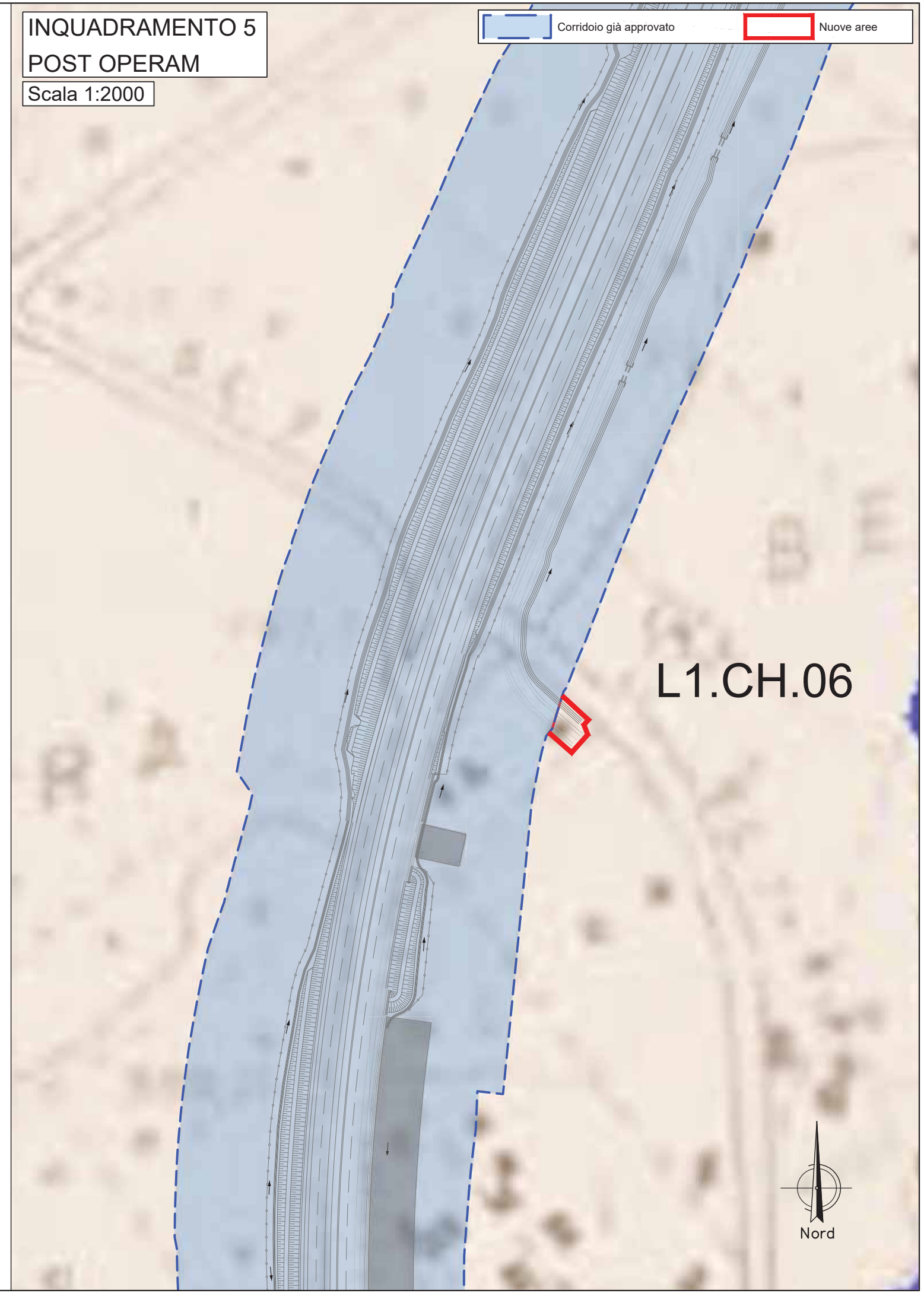
INQUADRAMENTO 5  
ANTE OPERAM

Scala 1:2000



INQUADRAMENTO 5  
POST OPERAM

Scala 1:2000



Legend for the right panel:

- Corridoio già approvato (represented by a blue dashed line)
- Nuove aree (represented by a red outline)



INQUADRAMENTO 6

ANTE OPERAM

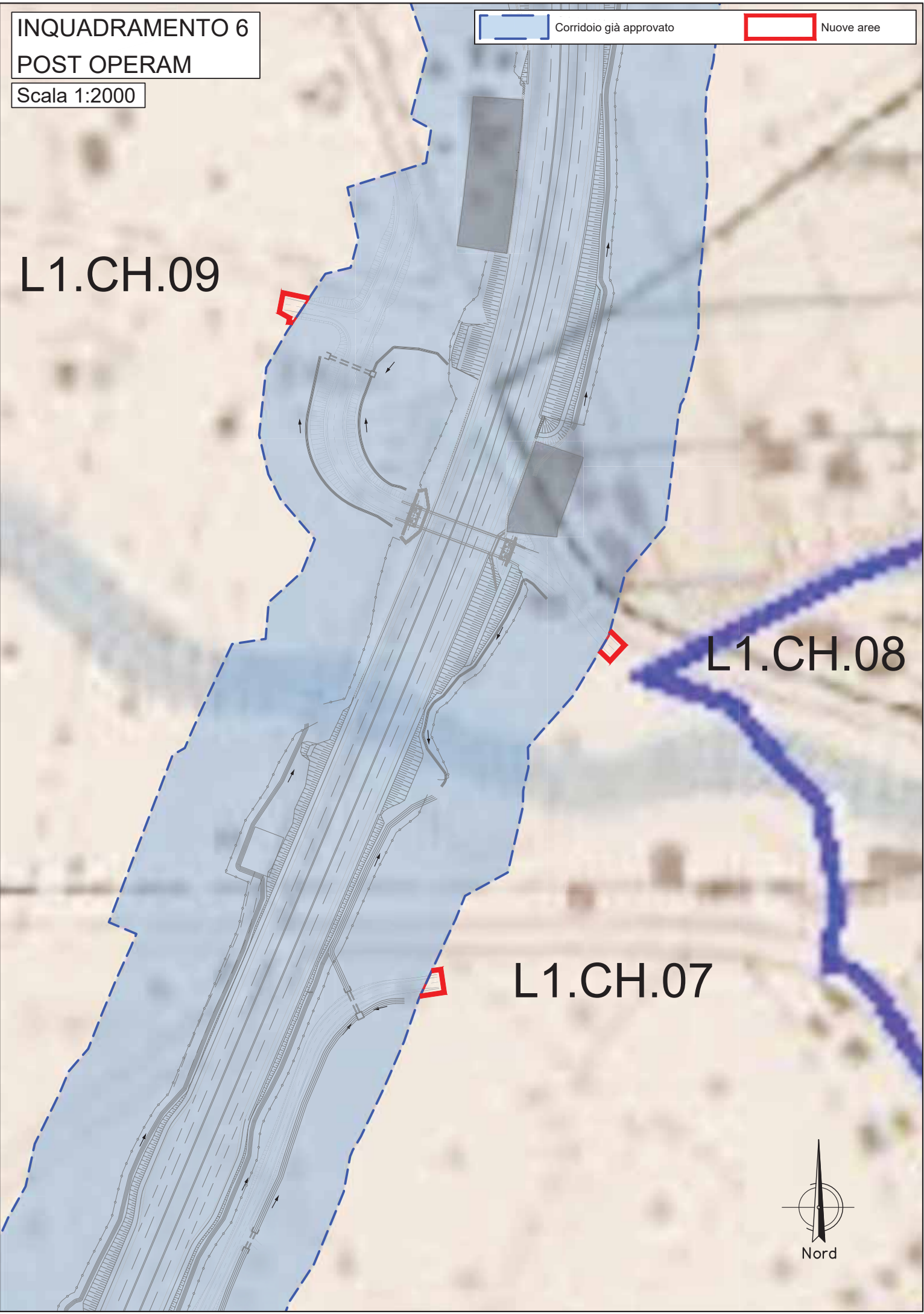
Scala 1:2000



INQUADRAMENTO 6

POST OPERAM

Scala 1:2000



Corridoio già approvato Nuove aree

L1.CH.09

L1.CH.08

L1.CH.07



INQUADRAMENTO 7

ANTE OPERAM

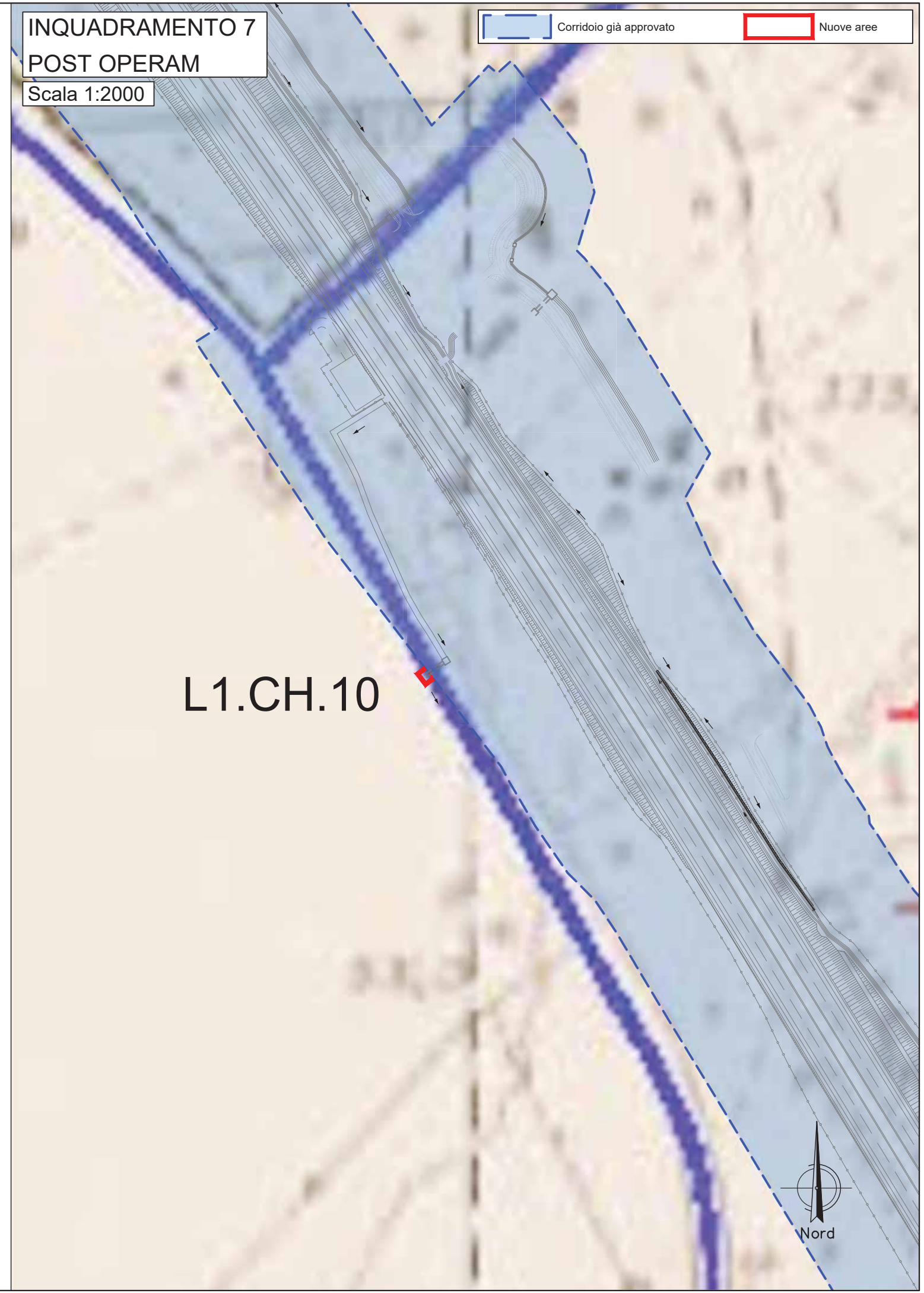
Scala 1:2000



INQUADRAMENTO 7

POST OPERAM

Scala 1:2000



Corridoio già approvato Nuove aree

L1.CH.10



INQUADRAMENTO 8

ANTE OPERAM

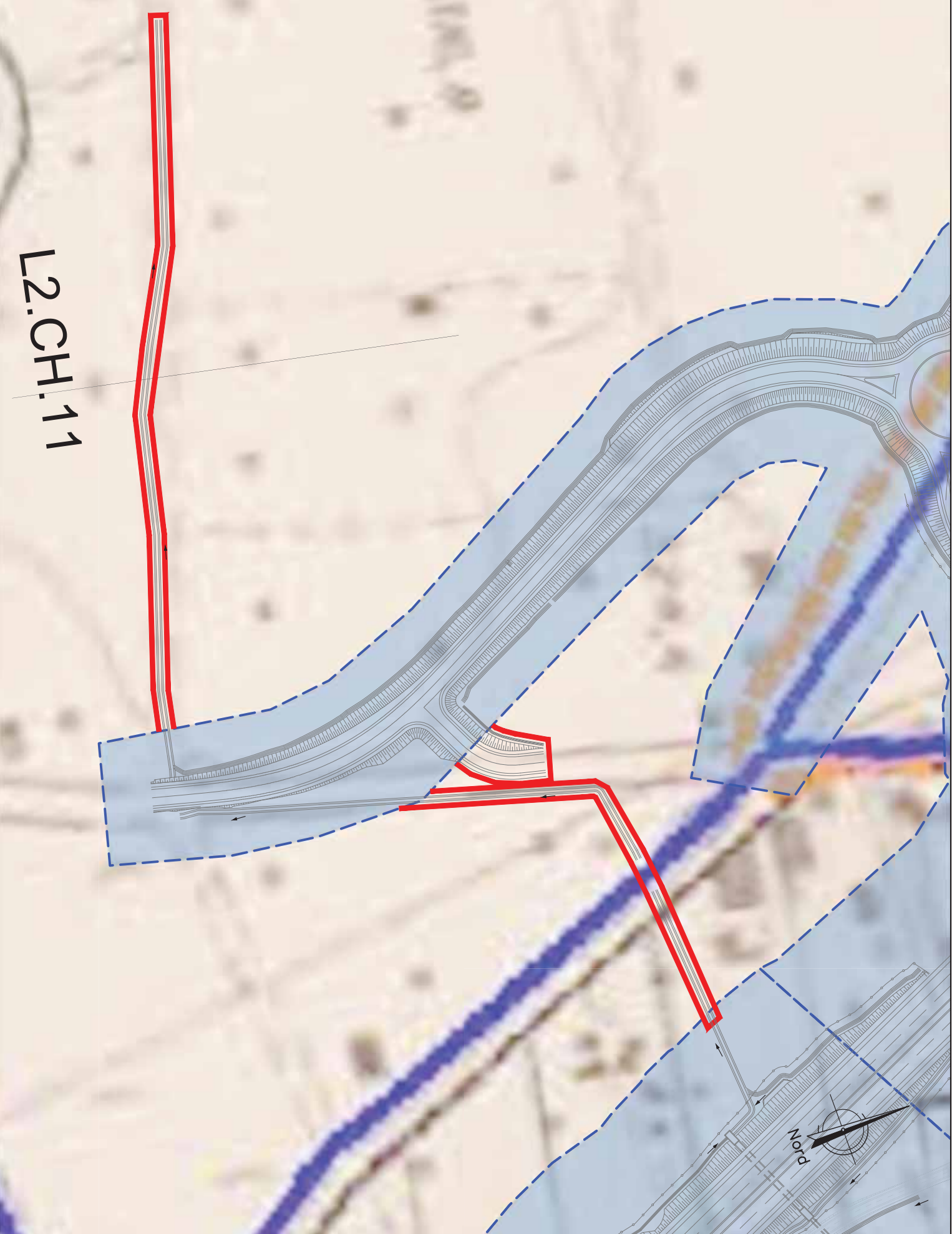
Scala 1:2000



INQUADRAMENTO 8

POST OPERAM

Scala 1:2000









Corridoio già approvato Nuove aree

L2.CH.11





## 7. ALLEGATO 2 – CARTE LITOTECNICHE DELLE AREE AGGIUNTIVE

### LEGENDA


#### Depositi del substrato

- A  Rocce prevalentemente calcaree e gessose
- B  Rocce marnose, marnoso-pelitiche e pelitiche
- C  Rocce costituite da alternanze (ad es. arenitico-pelitiche, pelitico-arenitiche, marnoso-arenitiche, ecc.)
- D  Rocce prevalentemente arenitiche (arenarie e sabbie)
- E  Rocce ruditiche (ghiaie e conglomerati)
- F  Rocce effusive e vulcanoclastiche



#### Depositi di copertura

-  Limo e argilla
-  Sabbia
-  Ghiaia
-  Blocchi

#### Depositi antropici

-  Riporti, rilevati stradali e ferroviari

#### Forme strutturali

-  Faglia certa  
(i trattini indicano il lato ribassato)
-  Faglia presunta o sepolta  
(i trattini indicano il lato ribassato)

Chiamonte Gulfi - Tav. 1

Carta Litotecnica

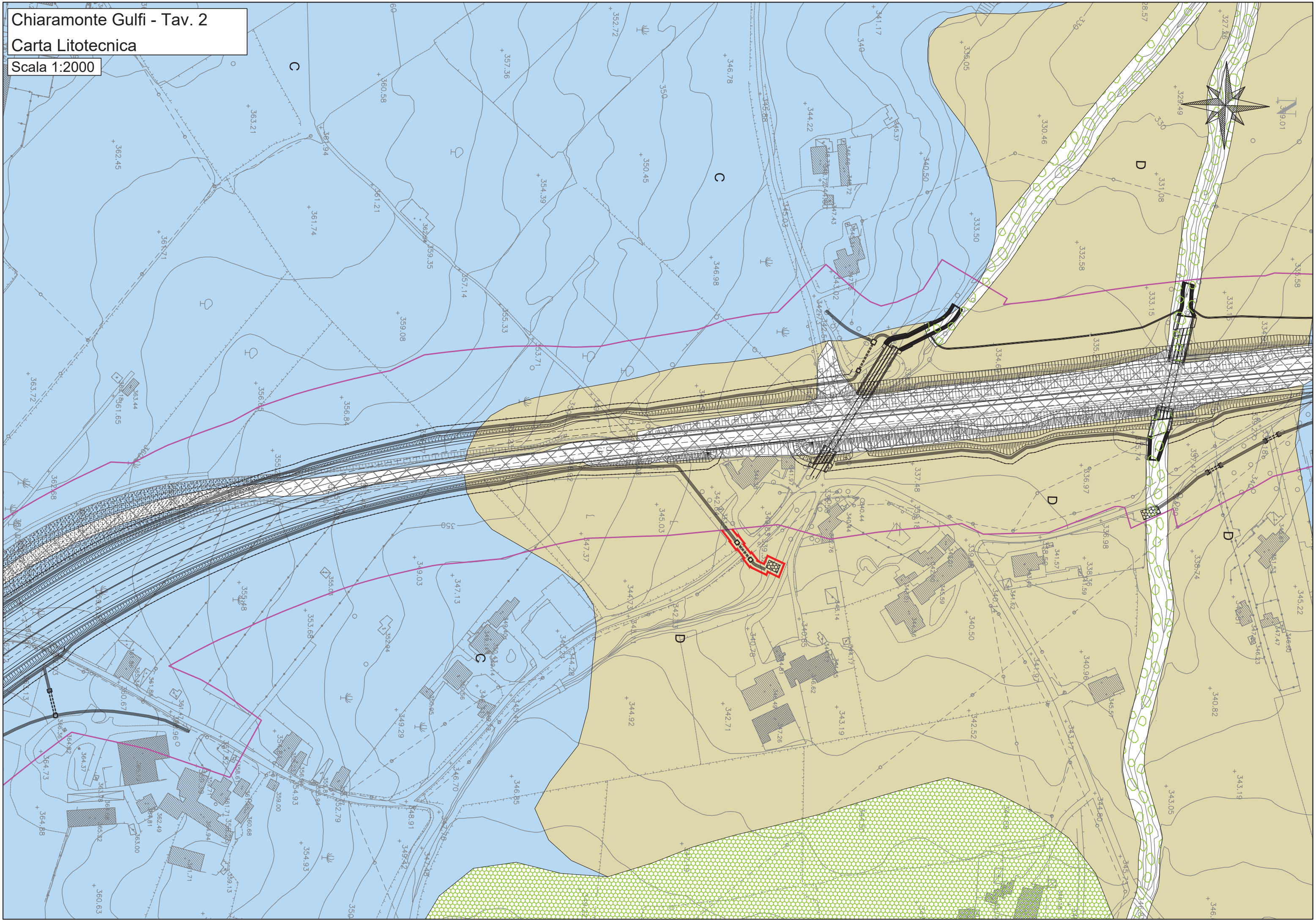
Scala 1:2000



Chiaramonte Gulfi - Tav. 2

Carta Litotecnica

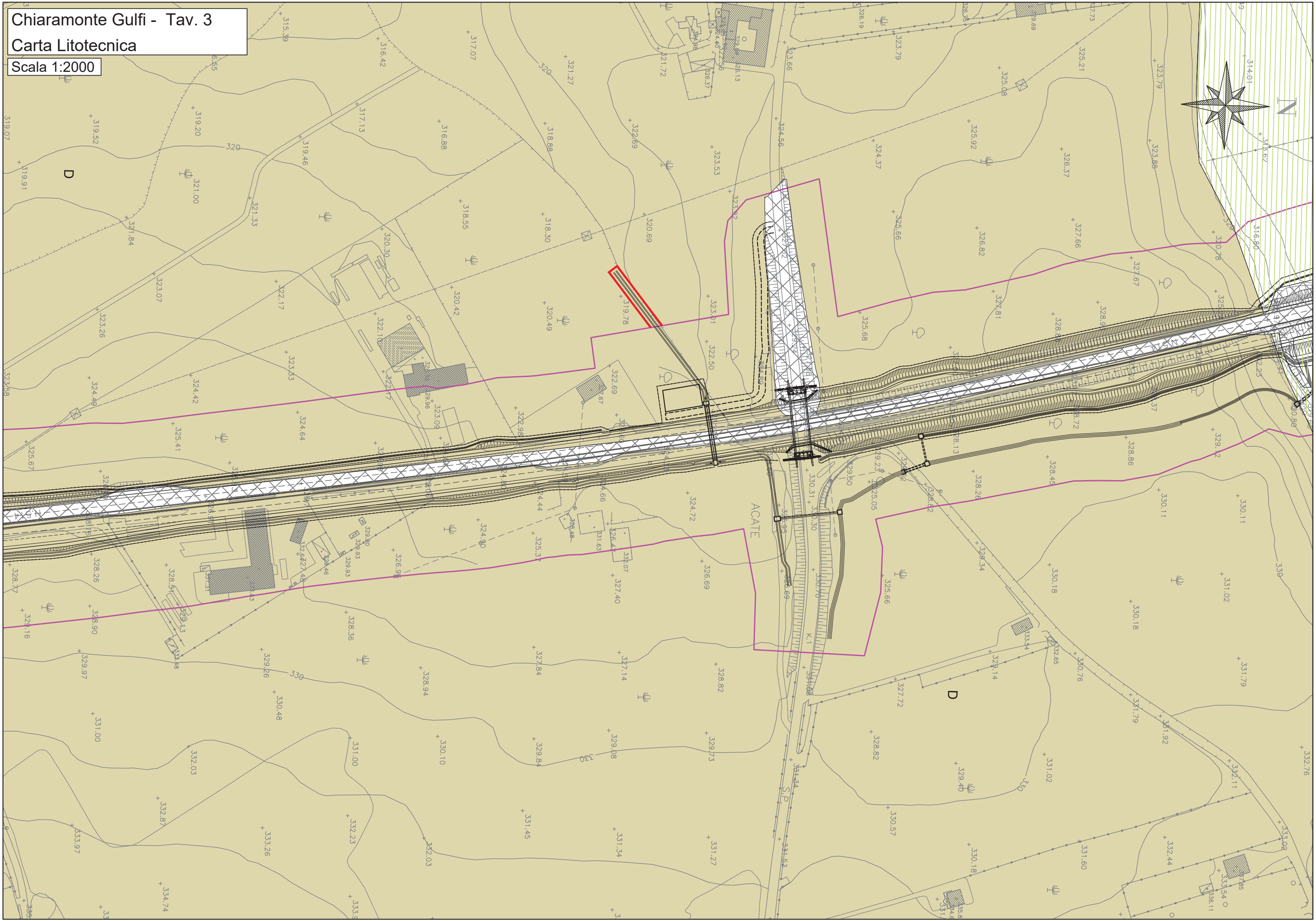
Scala 1:2000



Chiaramonte Gulfi - Tav. 3

Carta Litotecnica

Scala 1:2000

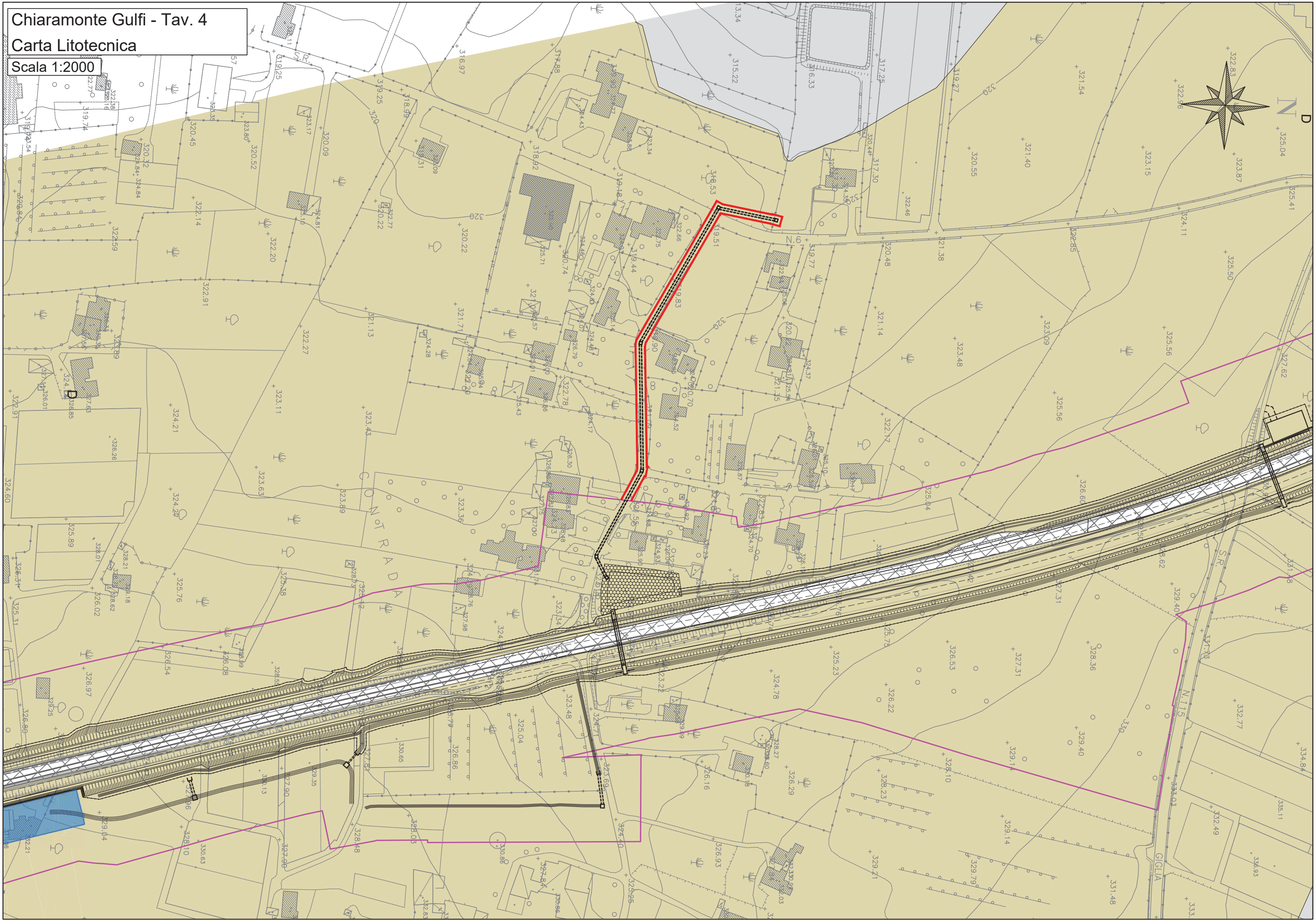




Chiamonte Gulfi - Tav. 4

Carta Litotecnica

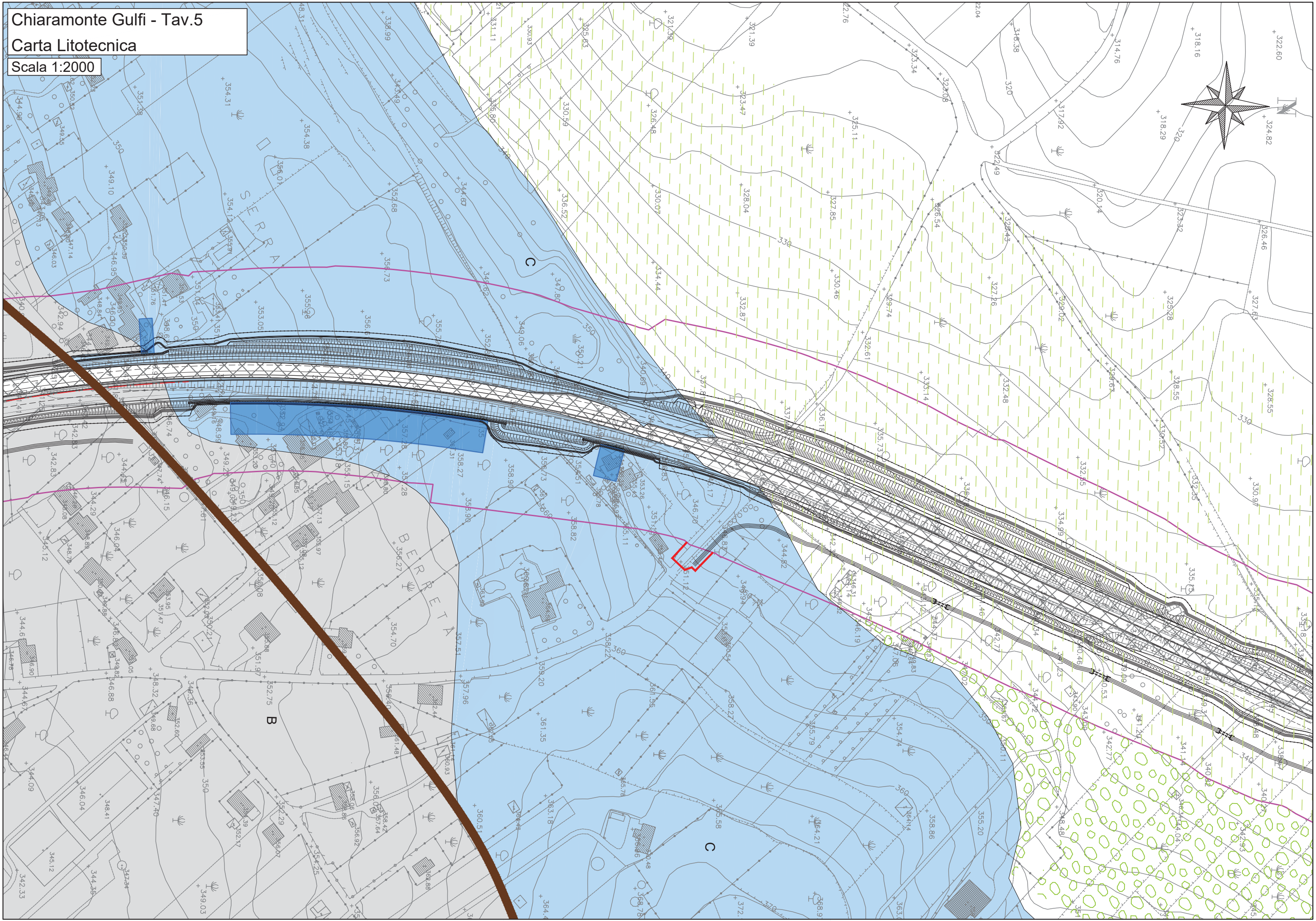
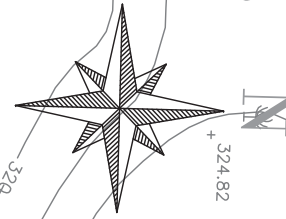
Scala 1:2000



Chiaramonte Gulfi - Tav.5

Carta Litotecnica

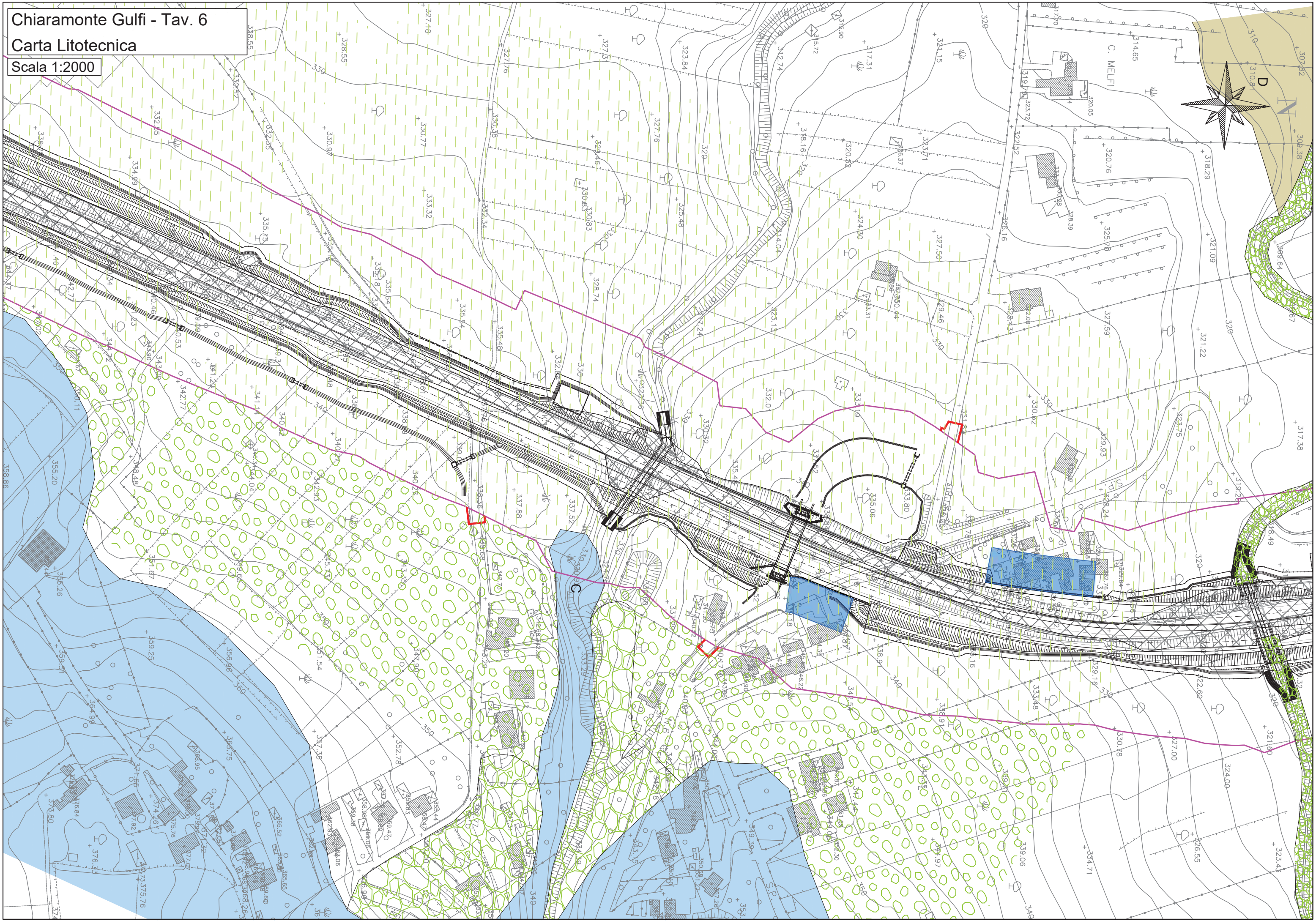
Scala 1:2000



Chiamonte Gulfi - Tav. 6

Carta Litotecnica

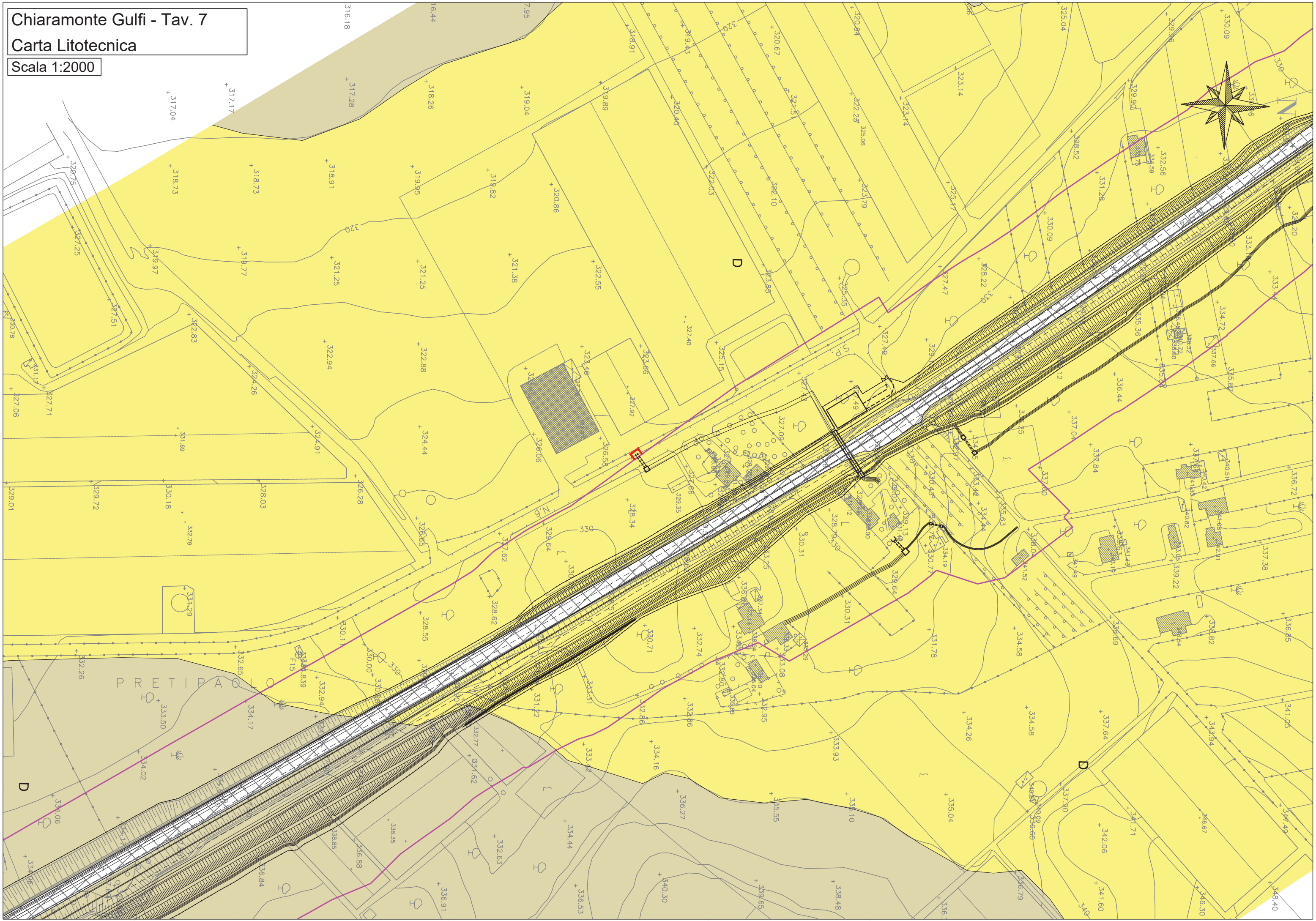
Scala 1:2000

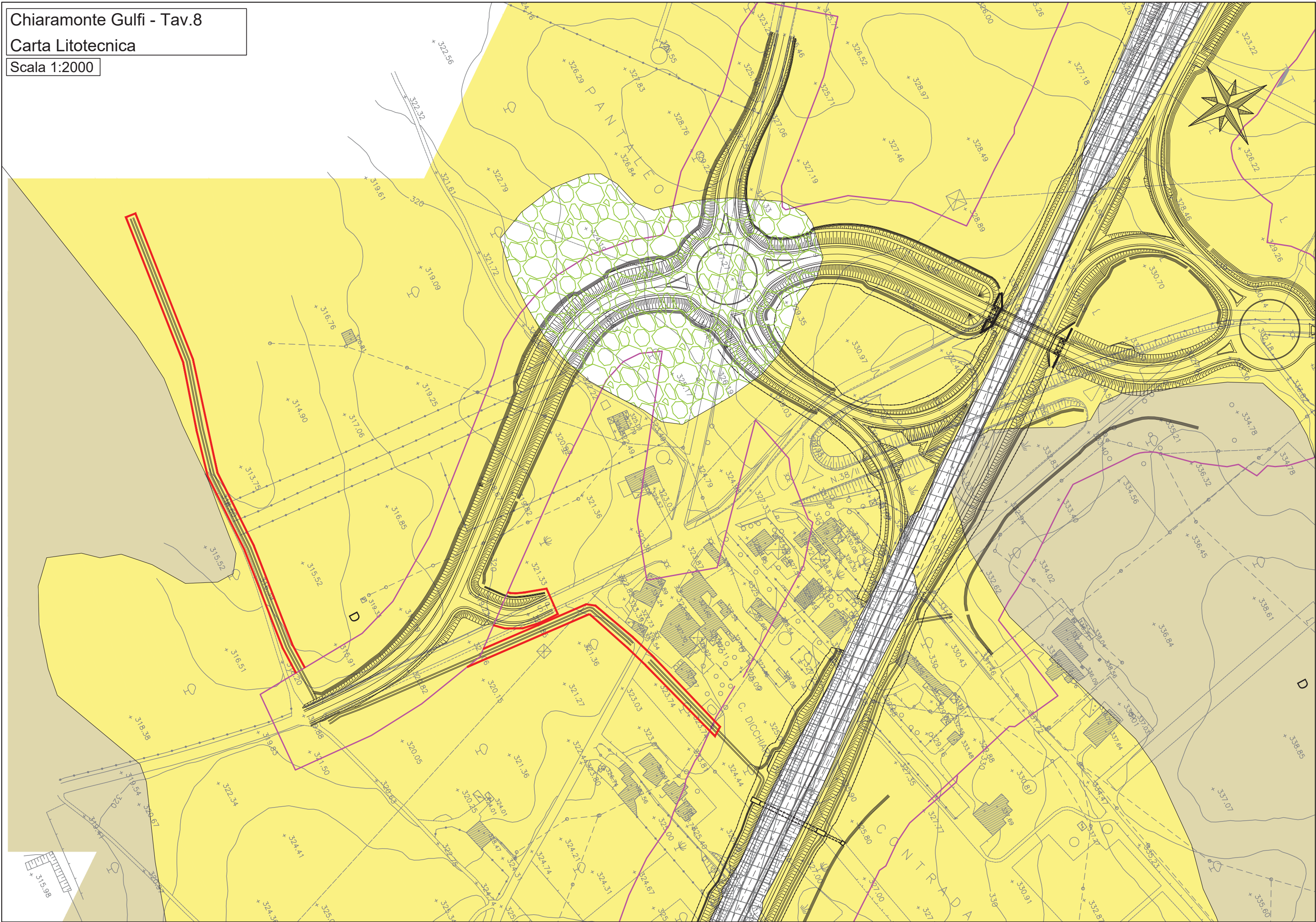


Chiamonte Gulfi - Tav. 7

Carta Litotecnica

Scala 1:2000

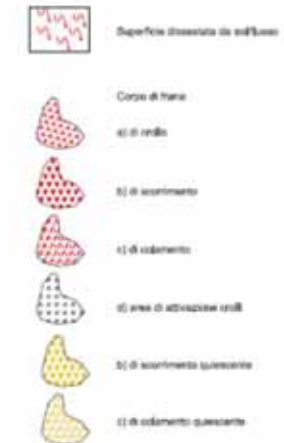




8. ALLEGATO 3 – CARTE DI PERICOLOSITÀ GEOLOGICA

**LEGENDA**

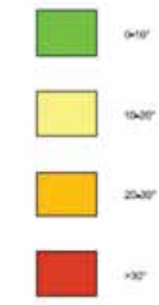
Forme di versante dovute alla gravità\*



Forme fluviali, fluvio-glaciali e di versante dovute al diavamento



Classi di acclività

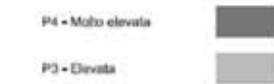


AUTORITÀ DI BACINO DEL DISTRETTO IDROGRAFICO DELLA SICILIA  
REGOLAMENTO ATTUATIVO D.P. REG. 4/2019

Fenomeni franosi



Livelli di pericolosità geomorfologica



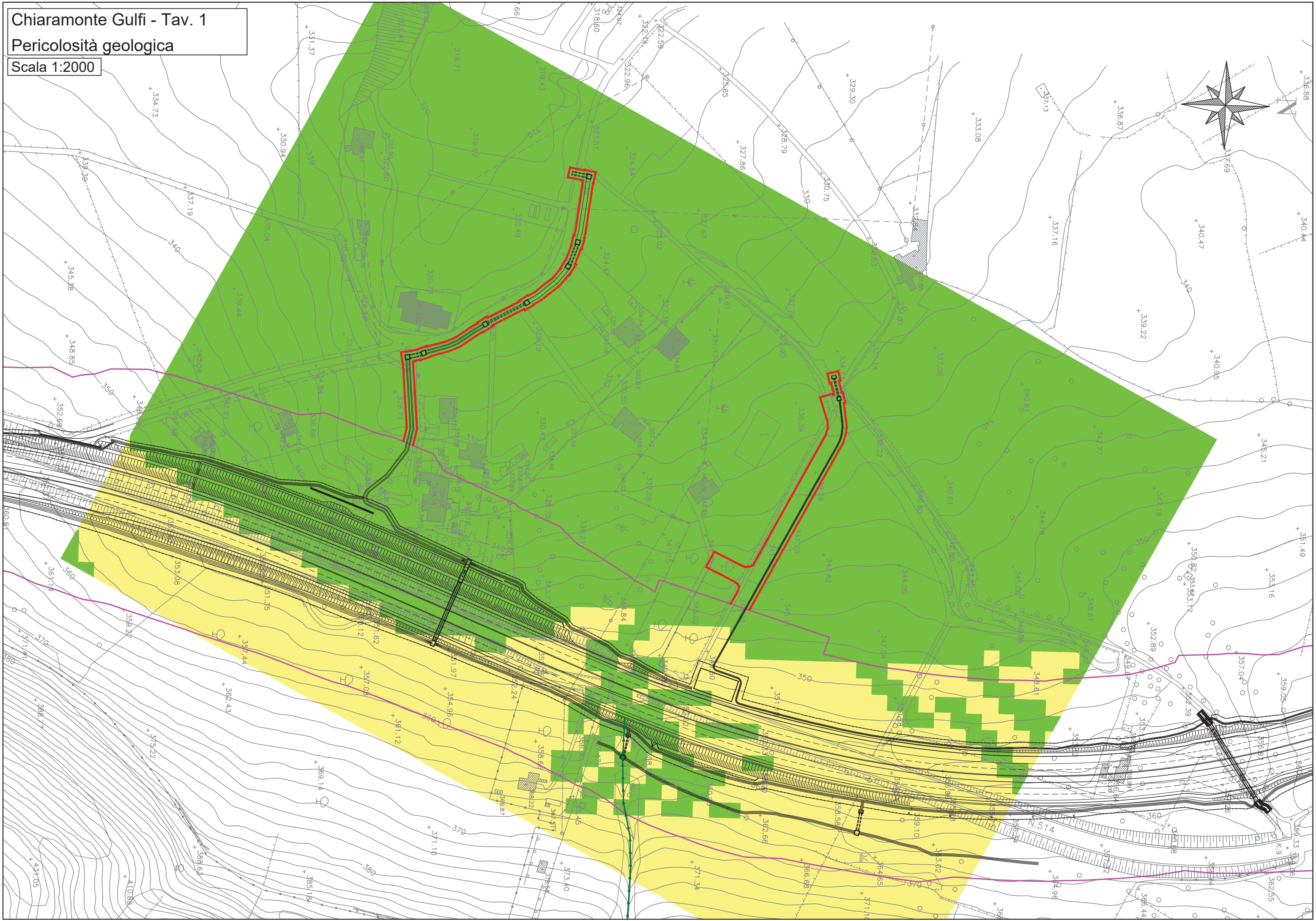
Livelli di rischio geomorfologico



Chiamonte Gulfi - Tav. 1

Pericolosità geologica

Scala 1:2000



Chiamonte Gulfi - Tav. 2

Pericolosità geologica

Scala 1:2000

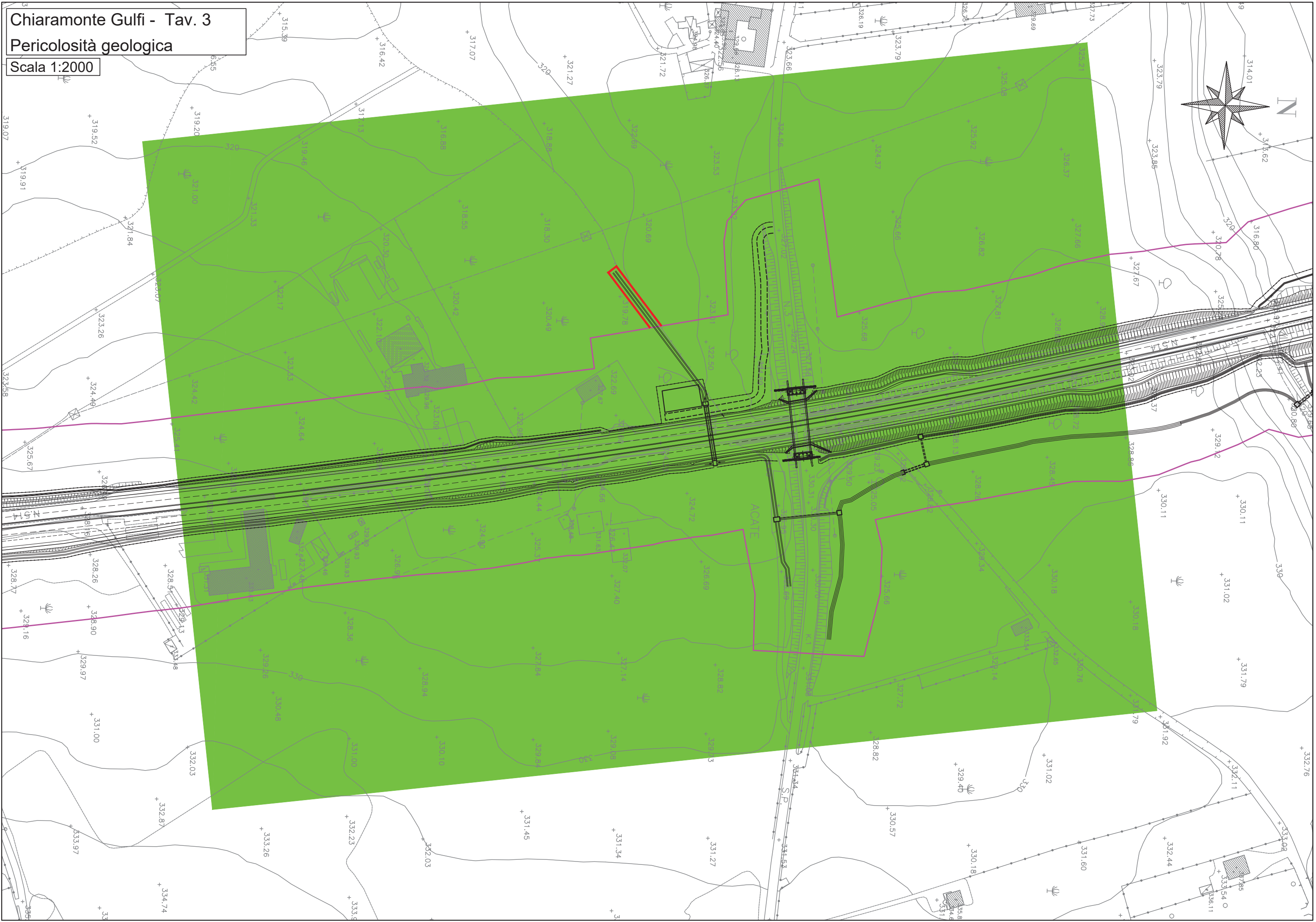
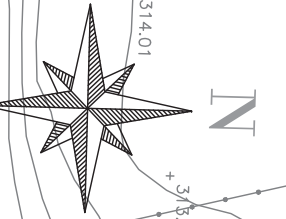




Chiamonte Gulfi - Tav. 3

Pericolosità geologica

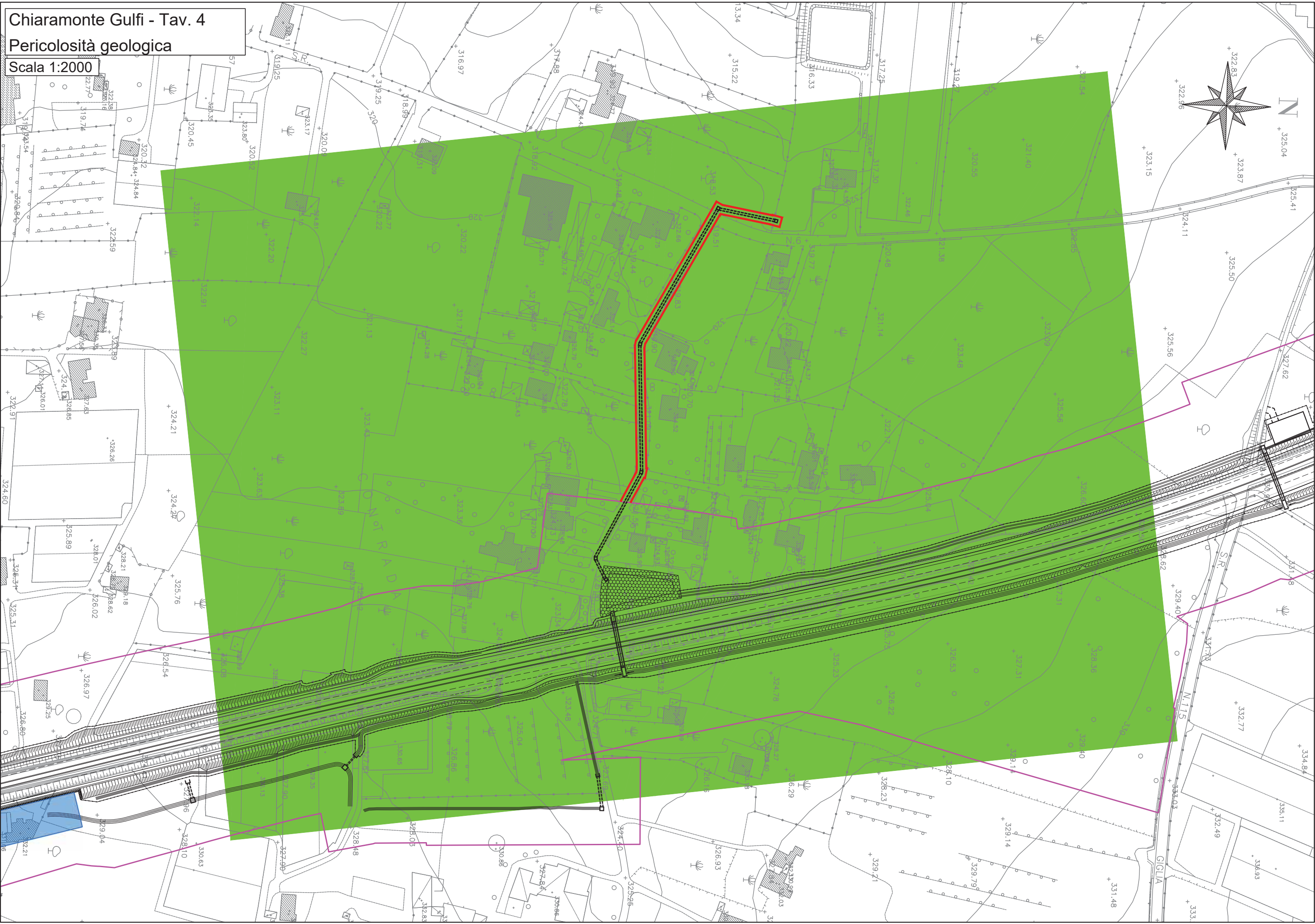
Scala 1:2000



# Chiaromonte Gulfi - Tav. 4

## Pericolosità geologica

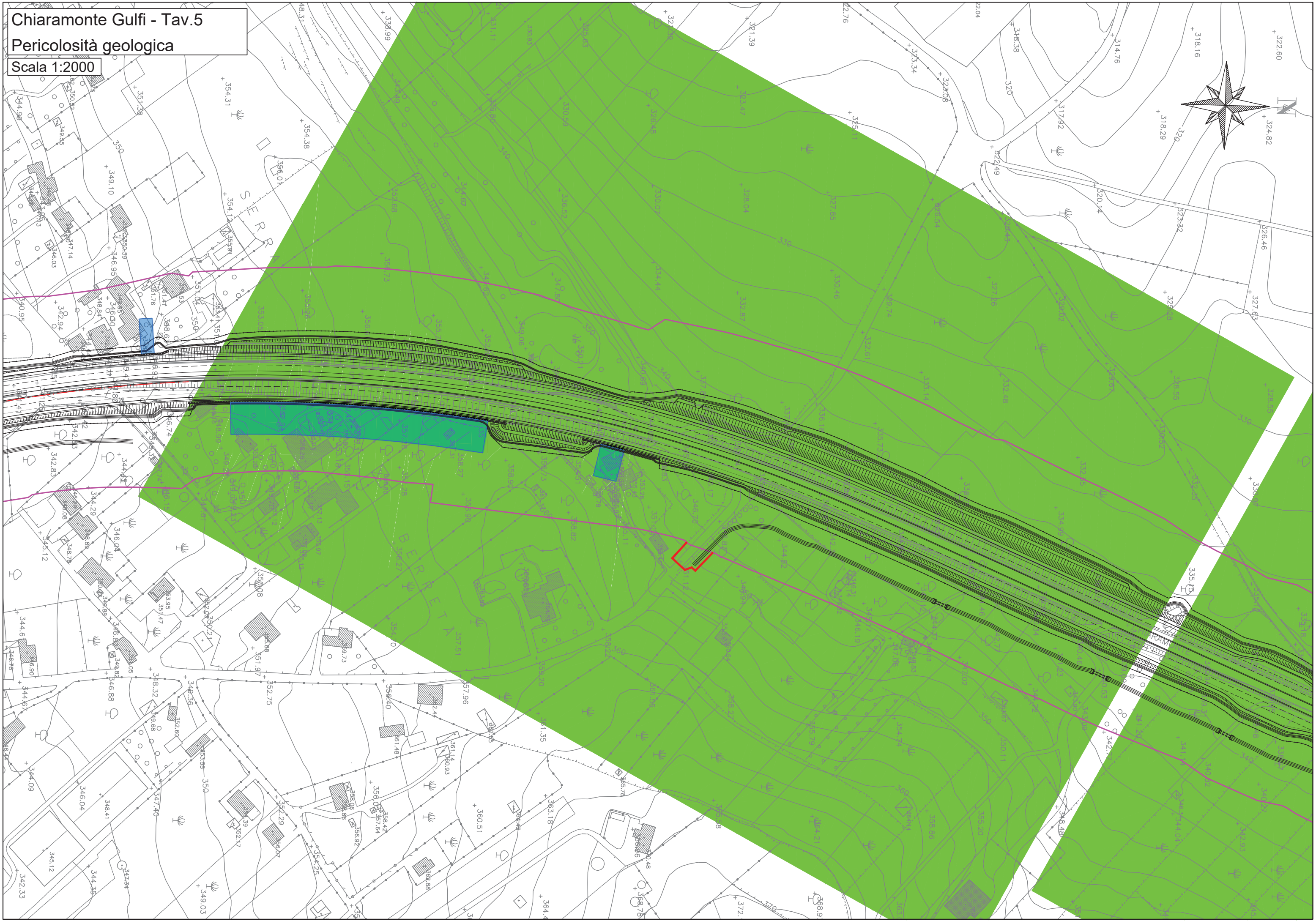
Scala 1:2000



Chiamonte Gulfi - Tav.5

Pericolosità geologica

Scala 1:2000



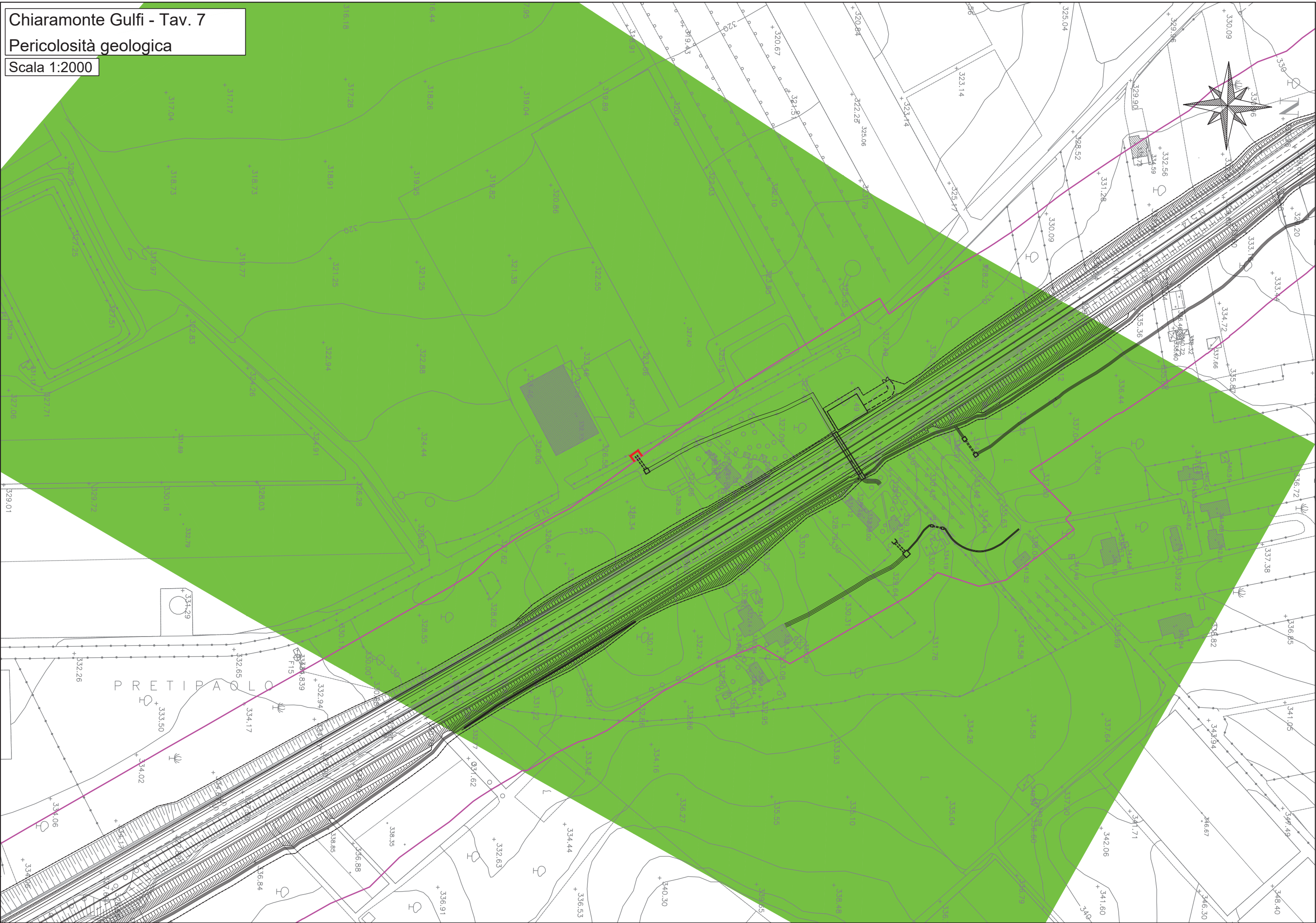
Chiaromonte Gulfi - Tav. 6

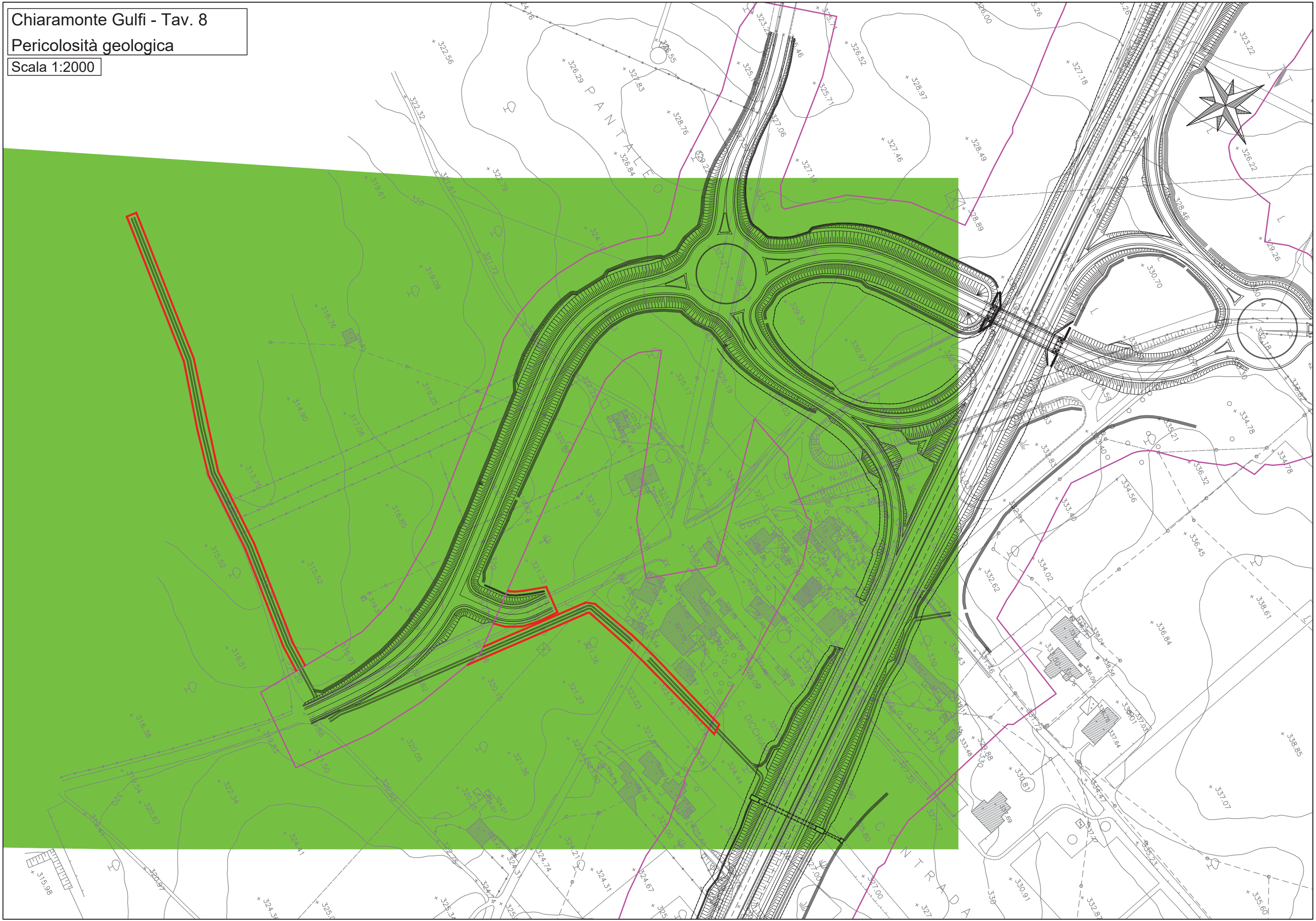
Pericolosità geologica

Scala 1:2000



Chiamonte Gulfi - Tav. 7  
Pericolosità geologica  
Scala 1:2000





PANTALEO

CONTRADA