



**CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA**  
**3<sup>^</sup> Direzione - viabilità metropolitana**

**Strada a scorrimento veloce Patti (A20)-S.  
Piero Patti completamento 2° lotto comprendente  
i lavori per la sicurezza a completamento del  
1° e 2° lotto**

TAV. ALL. n° :

**1**

OGGETTO :

**RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA**

SCALA :

MESSINA

PROGETTISTI :

Ing. Antonino SCIUTTERI

geom. Roberto COPPOLA

**VISTI E APPROVAZIONI**

Approvazione in linea tecnica del R.U.P. ai sensi  
dell'art.5 comma 3 L.R. n.12/2011

**PARERE n°..... del .....**

**IL R.U.P**

*(Arch. Francesco ORSI)*

## 1 -Prefazione

La strada a scorrimento veloce Patti (A20) – S. Piero Patti è stata concepita per il collegamento veloce tra il casello autostradale di Patti della A20 Messina Palermo e il centro abitato di S. Piero Patti, importante comune nebroido con una popolazione che sfiora i 3.000 abitanti. Attualmente la strada è realizzata per i suoi due terzi (1° e 2° Lotto).

La recente apertura della bretella comunale (realizzata dal Comune di Librizzi) che collega la frazione di Colla Maffone, ubicata lungo la SP.122 a circa 11 chilometri dal centro abitato di S. Piero Patti, al 2° lotto della s.s.v. , permette ad un ampio bacino d'utenza che comprende i territori dei comuni di S.Piero Patti, Librizzi e Montalbano Elicona di raggiungere agilmente e velocemente la cittadina di Patti , il casello autostradale della A20, la SS.113 e di conseguenza:

- I presidi Ospedalieri di Patti - Barcellona e Milazzo
- le stazioni ferroviarie di Falcone - Oliveri e Patti
- Il porto di Milazzo
- gli istituti primari e secondari presenti nell'area Tirrenica

Il presente progetto prevede il miglioramento della percorribilità e della sicurezza alla circolazione nei due lotti completati e funzionali che dal casello autostradale di Patti della A20 Messina – Palermo conducono alla c.da Prato del comune di Librizzi ove è ubicata la bretella stradale ,realizzata dall'Amministrazione comunale di Librizzi, che si collega alla frazione di Colla di Maffone situata alla chilometrica 7+300 della SP. 122 "Pattese".

Il tratto di strada a scorrimento veloce, interessato dal presente progetto è composto dal un 1° lotto avente uno sviluppo lineare di circa 1.000 metri collegante lo svincolo autostradale A20 con la SP.119 "di Moreri" e la strada arginale del Consorzio ASI ed un 2° Lotto, con uno sviluppo lineare di circa 4.500 metri ed avente inizio alla progressiva 0+500 circa della strada arginale (*proprietà del Consorzio ASI per l'aria di sviluppo industriale della Provincia di Messina*) e termine in c.da Prato del comune di Librizzi all'imbocco con la succitata bretella di collegamento alla SP.122 "Pattese". Per una maggiore comprensione si rimanda all'allegato grafico TAV.1 "corografia".

I criteri che hanno ispirato il progetto esecutivo sono quelli stabiliti dall' art. 23 comma 8 del D.Lgs n.50 del 18.04.2016 .

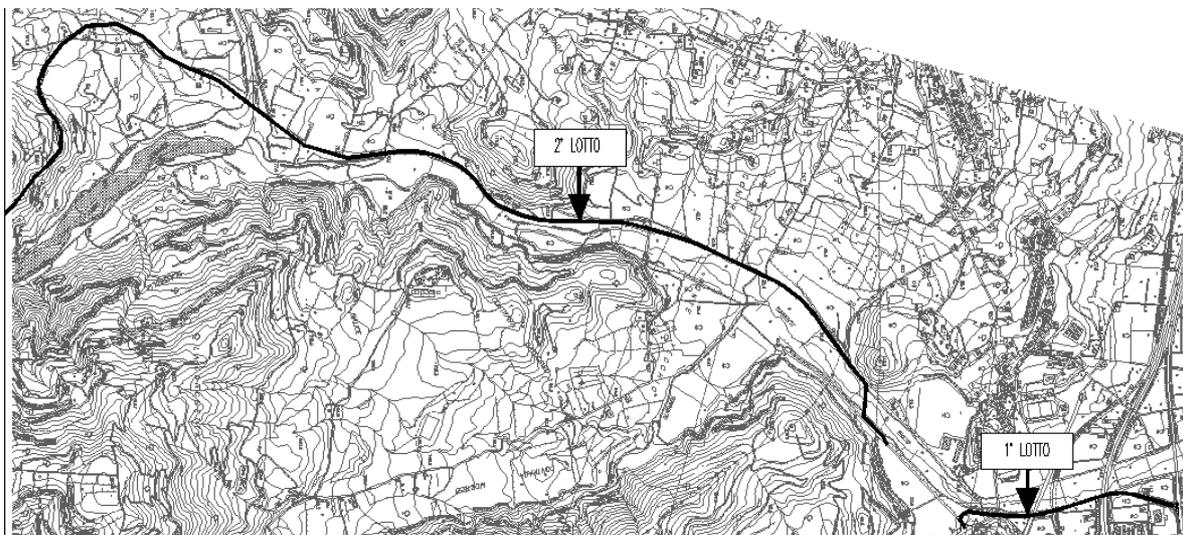


Foto 1 - corografia

## 2 – Stato attuale

Il grande utilizzo nel tempo del 1° lotto ( in funzione da oltre dieci anni) da parte di qualsiasi mezzo ha causato una veloce usura della pavimentazione bituminosa con la conseguenza del rapido calo degli standard di sicurezza relativi all'aderenza su strada dei mezzi che si manifesta in maniera evidente presenza di asfalto bagnato, inoltre occorre intervenire per una migliore regolazione delle pendenze trasversali della strada al fine di evitare il ristagno delle acque di superficie. Il bivio con la SP.119 di Moreri (posto al termine del tracciato) necessita di un miglioramento sia nella segnaletica orizzontale e verticale che nelle opere fisse di incanalamento (isole).



Foto 2 inizio 1° lotto



Foto 3 bivio SP.119 fine 1° Lotto

Il 2° Lotto è quello che con l'apertura della bretella di collegamento e la realizzazione del viadotto sul torrente Timeto ha subito nell'ultimo periodo il maggiore incremento di utilizzo, passando da semplice strada per traffico locale a trafficata arteria di scorrimento.

Va da se che necessita di un immediato ammodernamento alla luce dei nuovi flussi veicolari, occorre quindi provvedere all'apposizione del tappetino bituminoso in quei tratti che ne risultano sprovvisti oltre ad una risagomatura del manto stradale laddove necessita migliorare lo smaltimento delle acque di superficie. Inoltre occorre dotare i tratti mancanti di barriera metallica di protezione laterale. L'attuale segnaletica verticale necessita di una improrogabile ristrutturazione che tenga conto della reale destinazione d'uso della strada, mentre occorre prevedere a dotare l'intero lotto della segnaletica orizzontale, in atto inesistente



Foto 4 – viadotto sul Torrente Timeto – inizio 2° lotto

Occorre provvedere ad una pulitura straordinaria dei sistemi di smaltimento delle acque di superficie ( canalette, scoli, tombinature ecc.) intervenendo, ove ne sia necessario, per il ripristino del loro funzionamento e/o per la messa in sicurezza.



Foto 5 2° Lotto c.da Prato- bretella di collegamento con Colla Maffone

### **3 - Previsioni Progettuali**

Il progetto per il *completamento del 2° lotto della strada a scorrimento veloce Patti (A20)- S. Piero Patti comprendente i lavori per la sicurezza a completamento del 1° e 2° lotto*, la cui presente Relazione Tecnica ne forma parte integrante, prevede una serie di interventi finalizzati a garantisce una migliore transitabilità ed un aumento del livello di sicurezza del tratto di strada della lunghezza di circa 5.500 metri che collega casello autostradale di Patti con la c.da Prato nel comune di Librizzi.

Interventi così meglio individuati:

#### **3.1 – pavimentazione stradale**

Nel 1° Lotto si prevede la risagomatura totale del manto stradale, mediante la stesura di nuovo tappetino bituminoso, per uno sviluppo longitudinale di 400 metri di strada, ottenendo un miglioramento dell'aderenza e del deflusso delle acque meteoriche. Si prevede inoltre l'irruvidimento della pavimentazione esistente per un ulteriore tatto di circa 200 metri lineari.

Nel 2° Lotto è prevista la stesura del tappetino bituminoso per la quasi totalità del tratto interessato ,compreso il viadotto sul torrente Timeto, previa livellazione e rettifica delle pendenze trasversali e longitudinali di alcuni del tratti del piano stradale (ove necessita) mediante l'utilizzo di conglomerato bituminoso per strato di collegamento (binder)

### 3.2 barriere metalliche di sicurezza

Il 1° Lotto non necessita di interventi sostanziali, in quanto l'intero tratto è fornito di barriere metalliche, è prevista comunque la revisione, l'eventuale riallineamento e sostituzione e/o integrazione di elementi aggiuntivi, di alcuni tratti di essa.

Nel 2° Lotto verranno collocati circa 2.000 metri di barriera mancante di cui circa 1.500 metri nel tratto tra il viadotto sul torrente Timeto e il viadotto sul torrente Librizzi e i restanti 500 metri nel tratto successivo fino alla contrada Prato.

### 3.3 Sistemazione del bivio per la SP.119 di Moreri

Al fine di una migliore e più sicura regimentazione dei flussi veicolari all'intersezione tra il 1° Lotto della scorrimento veloce, la SP. 119 di Moreri e la strada arginale dell'ASI, conducente al 2° lotto della s.s.v., si prevede la sistemazione del nodo viario con la creazione di nuove aiuole spartitraffico, in aggiunta a quelle già presenti, e il miglioramento della segnaletica verticale ed orizzontale

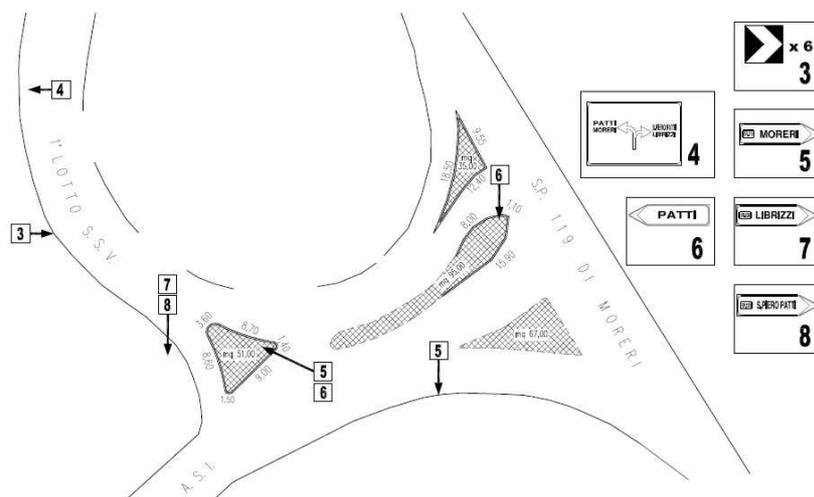


Foto 6 – sistemazione del bivio per la SP.119 di Moreri

### 3.4 Segnaletica verticale ed orizzontale

In entrambi i lotti occorre potenziare la segnaletica verticale in quanto quella esistente si è rilevata insufficiente e non idonea alla nuova fruizione della strada. Si prevede quindi di segnalare in maniera più accurata le direzioni per le varie località raggiungibili attraverso la strada, la presenza di un'agglomerato urbano lungo il tragitto (Contrada Belfiore) sarà meglio evidenziata dalla segnaletica prevista dal codice della strada e sarà posizionata lungo tutto il percorso la segnaletica del nuovo limite massimo di velocità (70 Km/h).

Analogamente è prevista l'apposizione, per l'intera lunghezza del tratto, delle strisce longitudinali in vernice rifrangente e in occasione dei bivi di innesto al ponte sul torrente Timeto e alla SP.121 di Mulinello le strisce orizzontali spartitraffico.

#### **4-Occupazione aree private**

Tutti gli interventi previsti in progetto insisteranno su superfici di pertinenza della strada provinciale, non si prevedono quindi occupazioni definitive e/o temporanee di aree di proprietà privata.

#### **5-Utilizzo di materiali riciclati**

La particolarità degli interventi e dei materiali che verranno utilizzati per la loro realizzazione non si prestano certamente affinché possa essere osservato quanto disposto dalla recente normativa in materia di utilizzo di materiali riciclati.

#### **6-Ubicazione delle cave di prestito e delle discariche**

Per quanto riguarda il conferimento a discarica delle materie provenienti dagli scavi, e dalle demolizioni, giudicate non idonee alla loro riutilizzazione in sito, è stata localizzata la discarica della Ditta PIECO sita in Contrada Molinello nel territorio del Comune di Patti, sita lungo la strada oggetto dei lavori e all'atto della stesura del presente progetto esecutivo risultante in funzione e disponibile al conferimento delle quantità previste in computo con particolare riferimento a quel materiale ,risultante idoneo al conferimento, proveniente dalla pulizia straordinaria dei sistemi di smaltimento delle acque di superficie e delle aree interessate all'apposizione delle barriere metallica di sicurezza.

#### **7-Vincoli o interferenze gravanti sulla zona oggetto di intervento**

Per il progetto in argomento verranno acquisiti i necessari pareri da parte dell'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste (vincolo idrogeologico) e l'attestato di conformità urbanistica da parte dei Comuni di Patti, e Librizzi competenti per territorialità.

#### **8.Verifica di compatibilità con le prescrizioni del Piano Paesaggistico Regionale e del Piano Regolatore Generale**

L'intervento verrà realizzato nel territorio extraurbano e non è in contrasto con le prescrizioni del Piano Paesaggistico e con gli strumenti urbanistici vigenti ed adottati.

L'area oggetto di intervento non è soggetta a vincoli paesaggistici, o di altro genere.

## **9. Ragioni della scelta progettuale in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale.**

Le scelte progettuali sono state adottate tenendo conto delle leggi vigenti in materia stradale , adottando tutte le misure necessarie per mitigare gli effetti negativi sull'ambiente circostante.

## **10. Misure di compensazione ambientale ed eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico.**

Non si è reso necessario prevedere misure ed interventi compensativi di ripristino; la riqualificazione e il miglioramento ambientale e paesaggistico si otterrà con la realizzazione dello stesso intervento in progetto che ripristinerà la continuità della strada provinciale.

## **11. Norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento.**

L'intervento in progetto non ricade, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394 e consiste nella ricostruzione di un tratto di strada esistente, che, per le caratteristiche della propria sagoma, è classificata come "locale categoria F".

## **12 - Calcolo sommario della spesa**

Nel calcolo della spesa si sono applicati i parametri di costo desunti dal prezziario OO.PP. Regionale in vigore per l'anno 2018, come meglio specificato in premessa, o desunti da regolari e dettagliate analisi dei prezzi stilate tenendo conto delle caratteristiche intrinseche ed estrinseche delle lavorazioni oggetto di analisi, delle condizioni del mercato all'atto della loro stesura e dell'impiego di materiali di ottima qualità che s'intendono corredati dalle attestazioni tecniche di legge.

In base a tali parametri il costo dell'opera sarà presumibilmente pari ad €. 776.500 così articolato:

**A - LAVORI A BASE D'ASTA**

A.1 - Importo lavori a base d'asta	€	578 627,60
A.2 - Importo per attuazione piani sicurezza non soggetto a ribasso	€	6 922,40
<b>Totale lavori originali</b>	<b>€</b>	<b>585 550,00</b>

**B - SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE**

B.1 - IVA 22%	€	128 821,00
B.2 - per spese di pubblicità	€	8 000,00
B.3 - per contributo A.V.C.P.	€	375,00
B.4 - Oneri conferimento in discarica	€	6 000,00
B.5 - spese tecniche	€	11 711,00
B.6 - indagini di laboratorio a carico dell'Amministrazione	€	5 000,00
B.7- Spese per assicurazione obbligatoria ( comma 4 art.11 LR 7/2002)	€	1 756,65
B.8- Spese per accantonamenti (il 2,5% sull'importo dei lavori)	€	14 638,75
B.9- Imprevisti e arrotondamenti (il 2,5% sull'importo dei lavori)	€	14 647,60
<b>Totale somme a disposizione</b>	<b>€</b>	<b>190 950,00</b>

**IMPORTO TOTALE** € **776 500,00**

**10. Specifiche delle opere generali ed opere specializzate**

Le opere oggetto del presente intervento sono lavori di tipo stradale. Gli interventi di tipo specialistico sono rappresentati dalla posa in opera di barriere stradali di sicurezza, categoria OS.12° incidente per un importo di € 99.892,00 pari al 17,26% dell'importo totale dei lavori.

Per tutto quanto non espressamente citato nella presente relazione tecnica si fa riferimento agli altri allegati di progetto di cui la presente è parte integrante.

I Progettisti: