



ORIGINALE

COMUNE DI SCICLI  
(Provincia di Ragusa)



\*\*\*\*\*

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

IMMEDIATAMENTE ESECUTIVA

N° 54

DEL 14/07/2011

**OGGETTO:** Attuazione P.O FESR Sicilia 2007-2013 – Obiettivo specifico 1.2 – Obiettivo operativo 1.2.3- Linea d'intervento 1.2.3.3 – Realizzazione di infrastruttura eliportuale nel territorio di Scicli. Localizzazione dell'area di intervento.

L'anno duemilaundici, il giorno quattordici mese di luglio alle ore 20,10 in Scicli e nella sala adunanze consiliari si è riunito il Consiglio Comunale su invito del Presidente datato 11/07/2011 prot. n° 18426 notificato a norma di legge in seconda convocazione.

Presiede l'adunanza il Geom. Antonino Rivillito, Presidente del Consiglio Comunale.

Assiste la Dott.ssa Francesca Sinatra, Segretario Comunale.

Sono presenti i consiglieri:

**CONSIGLIERI**

PRESENTI

- 1) RIVILLITO ANTONINO - (PID)
- 2) BRAMANTI VINCENZO - (UDC)
- 3) VERDIRAME ROCCO- (PROGETTO SCICLI)
- 4) CARBONE SALVATORE - (IDEA DI CENTRO VERSO IL PDL)
- 5) LOPES MARCO- (UDC)
- 6) BONINCONTRO LORENZO - (IDEA DI CENTRO VERSO IL PDL)
- 7) AQUILINO GIANPAOLO - (PD)
- 8) FIDONE FABIO - (MPA)
- 9) CASERTA ADRIANO- (MOVIMENTO CULTURALE SCICLI E TU)
- 10) RUTA ROSARIO - (MOVIMENTO CULTURALE SCICLI E TU)

- 11) GUTTA' AGATINO SALV. - (PDL)
- 12) CANNATA ARMANDO- (PD)
- 13) CARUSO ANDREA- (PDL)
- 14) EPIRO BARTOLOMEO- (PATTO PER SCICLI)
- 15) GALESÌ BARTOLOMEO- (PDL)

ASSENTI

- 1) PACETTO VINCENZO - (PDL)
- 2) CALABRESE SALVATORE- (PID)
- 3) CARUSO CLAUDIO- (PD)
- 4) VENTICINQUE BARTOLOMEO- (PDL)
- 5) ARRABITO MAURIZIO- (GRUPPO MISTO)

Il Presidente pone in discussione il punto n° 4 all'o.d.g. avente ad oggetto: "Attuazione P.O FESR Sicilia 2007-2013 – Obiettivo specifico 1.2 – Obiettivo operativo 1.2.3- Linea d'intervento 1.2.3.3 – Realizzazione di infrastruttura eliportuale nel territorio di Scicli. Localizzazione dell'area di intervento."

L'Assessore Giannone relaziona ampiamente sull'argomento in oggetto.

**Il C.C. Fidone Fabio** chiede come mai si è scelto C.da Spinello per la localizzazione dell'opera piuttosto che un altro posto.

**L'Assessore Giannone** precisa che innanzitutto trattasi di un'area di proprietà comunale, inoltre ha i requisiti per essere destinata ad area di protezione civile, mentre a Zagarone non è possibile individuare un'area dove realizzare questa opera.

**Il C.C. Cannata Armando** manifesta le proprie perplessità e i propri dubbi sulla fruibilità di quest'area come eliporto. Si augura che eventuali difficoltà vengano superate.

**Il Presidente** mette ai voti la proposta.

**Il C.C. Cannata Armando** interviene per la dichiarazione di voto: "Per le medesime ragioni espresse al punto precedente, pur auspicando che l'opera possa realizzarsi, dichiara di astenersi".

**Il C.C. Verdirame Rocco** dichiara: "Voto contrario perchè ritengo che l'area scelta è in contrasto con le linee guida stabilite con la programmazione di reti infrastrutturali eliportuali programma operativo FESR 2007-2013, approvato dalla Presidenza della Regione con la delibera n. 4 del 14/01/2011".

**Il C.C. Fidone Fabio** dichiara: "Non posso accettare la risposta di questa Amministrazione sulla scelta dei luoghi ove ubicare l'elisuperficie in oggetto. Non mi è stata fornita una risposta adeguata alle mie domande poste all'inizio della discussione di questo o.d.g.. Questa Amministrazione non è stata capace di fornire informazioni riguardo all'eventuale autorizzazione che gli enti statali dovranno fornire una volta individuata l'area, inoltre quell'area, a mio parere, non garantisce in tutta sicurezza le manovre di atterraggio e di decollo, neanche, secondo me, di un ultraleggero. Pertanto dichiaro il mio voto contrario alla proposta di deliberazione presentata da questa Amministrazione in tempi così celeri e non giustificati".

Si procede alla votazione e l'esito della stessa è il seguente:

- consiglieri presenti n° 15
- astenuti n° 2 (Cannata-Aquilino)
- Contrari n° 2 ( Verdirame – Fidone)
- voti favorevoli n° 11

**Tutto ciò premesso**

## **IL CONSIGLIO COMUNALE**

**Vista** la proposta di deliberazione n. 02 dell'11/07/2011, relativa all'oggetto, che si allega alla presente;

**Richiamata** integralmente "per relationem" la parte motiva della suddetta proposta e ravvisatane la fondatezza;

**Ritenuto** opportuno, oltrechè necessario, provvedere in merito.

**Visto** il foglio allegato dei pareri espressi dal Capo VII Settore LL.PP., Ing. Salvatore Calvo e dal Capo Settore Finanze, Dott. Salvatore Roccasalva;

**Vista** la superiore votazione;

**Visto l'OREL** vigente e la L.R. n° 48 dell'11/12/1991.

## **DELIBERA**

Per la causale in premessa:

1. Di approvare la proposta del Capo VII Settore LL.PP., Ing. Salvatore Calvo, n° 02 dell'11/07/2011, relativa all'oggetto, che qui si richiama integralmente "per relationem" e che si allega alla presente formandone parte integrante e sostanziale.

2. Di dare atto che al presente provvedimento si allega l'unità foglio quale parte integrante e sostanziale, contenente i pareri citati in premessa.

**Successivamente, il Presidente procede alla votazione per l'immediata esecutività dell'atto e l'esito della votazione è il seguente:**

- consiglieri presenti n° 15
- astenuti n° 2 (Cannata-Aquilino)
- Contrari n° 2 (Verdirame – Fidone)
- voti favorevoli n° 11

**La proposta viene dichiarata immediatamente esecutiva**

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

**IL PRESIDENTE**  
*(Geom. Antonino Rivillito)*

*Rivillito*



**SEGRETARIO COMUNALE**

*Dott.ssa Francesca Sinatra*

*Francesca Sinatra*





## COMUNE DI SCICLI

Provincia di Ragusa

VII Settore LL.PP.

### **PROPOSTA DI DELIBERAZIONE CONSIGLIO COMUNALE**

N° 02

DEL 11.07.2011

**OGGETTO:** Attuazione P.O. FESR Sicilia 2007 – 2013 – Obiettivo specifico 1.2. - Obiettivo operativo 1.2.3.-  
Linea d'intervento 1.2.3.3. - Realizzazione di infrastruttura eliportuale nel territorio di Scicli.  
**Localizzazione dell'area di intervento.**

#### **IL CAPO VII SETTORE**

**PREMESSO** che :

- allo scopo di dotarsi di elisuperfici da porre a servizio degli insediamenti urbani ed al fine di consentire, in caso di emergenze ( di protezione civile e sanitarie), il soccorso ed il trasporto degli abitanti, la Regione Sicilia ha adottato un " programma di rete delle infrastrutture eliportuali" redatto dal servizio ricostruzione del dipartimento regionale della protezione civile;
- che detto programma è stato approvato dalla Giunta Regionale con atto deliberativo n. 04 del 14.01.2011;
- sulla G.U.R.S. - parte I – n. 22 del 20.05.2011 è stato pubblicato il bando pubblico di selezione per presentazione delle richieste di ammissione a contributo per la realizzazione delle elisuperfici previste dal " Programma di rete delle infrastrutture eliportuali";
- il Comune di Scicli è stato inserito nel " Programma delle elisuperfici in priorità 2" al n. 112 per un importo di € 400.000,00;
- con delibera di Giunta Comunale n. 43 del 04.03.2011 è stata impartita direttiva al Capo VII Settore LL.PP. di " *predisporre, entro i termini, tutti gli atti inerenti e necessari per la redazione di una proposta progettuale relativa ad una struttura eliportuale da realizzare sul territorio di Scicli*";

**CONSIDERATO** che il bando sopracitato prevede, alla lettera E) , *documentazione da allegare all'istanza*, punto 3) .... " delibera del consiglio comunale di localizzazione dell'area di intervento , con allegata planimetria in scala non inferiore a 1/5.000 indicante le coordinate geografiche del centro dell'elisuperficie" ;

**RITENUTO** pertanto necessario procedere alla localizzazione dell'area dell'intervento ;

**INDIVIDUATA** quale area dell'intervento quella esterna, antistante il " mercato orticolo di C.da Spinello", ricadente sul foglio di mappa n. 74 porzione di particella 2307, attualmente con destinazione urbanistica Fc (attrezzature di interesse collettivo di progetto), come da elaborati grafici che si allegano;

**VISTO** il parere favorevole dell' ufficio pianificazione espresso in data 08.07.2011;

**VISTO** il parere favorevole della commissione urbanistica comunale espresso in data 08.07.2011

**RITENUTO** sussistere i motivi per dichiarare la presente immediatamente esecutiva, atteso che il bando prevede che le istanze vanno presentate a partire dal 20° giorno dalla data di pubblicazione sulla G.U.R.S. e per la durata di 60 giorni ( pertanto la scadenza è giorno 20.07.2011);

**Visto** il D.lvo 18.08.2000 n°267;

**Visto** il vigente statuto Comunale

**per quanto sopra propone al Consiglio Comunale l'adozione della presente deliberazione:**

- 1)- Localizzare l'area d'intervento, come da planimetria allegata, ricadente su foglio di mappa n. 74 porzione di particella 2.307, in zona Donnalucata, area antistante il mercato orticolo di C.da Spinello, attualmente con destinazione urbanistica Fc da destinare ad area di protezione civile ;
- 2)- Dichiarare la presente, per le motivazioni espresse in premessa immediatamente esecutiva;
- 3)- Dare atto che al presente provvedimento si allega l'unito foglio, quale parte integrante e sostanziale, contenente il parere tecnico del Responsabile del servizio.

II CAPO VII SETTORE  
(Ing. Salvatore Calvo)



Visto : L' Assessore ai LL.PP.  
*Geom. Vincenzo Giannone*



**COMUNE DI SCICLI**  
(Provincia Regionale di Ragusa)  
**VII Settore LL.PP.**

Allegato alla proposta di delibera di C.C. n. 02 del 11.07.2011

---

**OGGETTO: Attuazione P.O. FESR Sicilia 2007 – 2013 – Obiettivo specifico 1.2. - Obiettivo operativo 1.2.3.- Linea d'intervento 1.2.3.3. - Realizzazione di infrastruttura eliportuale nel territorio di Scicli. Localizzazione dell'area di intervento.**

**PARERE DI REGOLARITA' TECNICA**

Per quanto concerne la regolarità tecnica si esprime **PARERE FAVOREVOLE**

Scicli li 11.07.2011

IL CAPO VII SETTORE  
(Ing. Calvo Salvatore)

---

**PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE**

Per quanto concerne la regolarità contabile si esprime **PARERE FAVOREVOLE**

Scicli li 11.07.2011

Il Resp. del Servizio Finanziario  
(Dott. Salvatore Roccasalva)

*[Handwritten signature]*



# COMUNE DI SCICLI

IX SETTORE: URBANISTICA

Esaminato dalla Commissione urbanistica

ex art. 17 Regolamento edilizio comunale

nella seduta del **08 LUG. 2011**

con parere Favorevole

Il Presidente

spazio riservato ai pareri



## COMUNE DI SCICLI

(Provincia Regionale di Ragusa)

UFFICIO TECNICO

VII° Settore- LL.PP.



**OGGETTO: Bando pubblico di selezione per partecipare al programma di rete delle infrastrutture eliportuali - Linea di intervento 1.2.3.3 del P.O.FESR Sicilia 2007/2013.-**

**-VARIANTE AL P.R.G.-**

Ubicazione: C/da Spinello - Donnalucata -97018 Scicli (RG)

Elaborato :

**1**

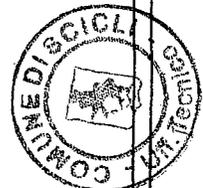
Relazione

Data:

I Progettisti

(Geom. Fiorilla Ignazio)

(Geom. Trovato Gianfranco)



PER PRESA VISIONE  
IN SEDE ISTRUTTORIA  
il **08 LUG. 2011**  
Il Ing. Guglielmo Carboni

## **1. PREMESSA**

Il progetto che si relaziona fornisce gli elementi generali per realizzare elisuperfici nel territorio della Regione Sicilia e definisce il livello qualitativo minimo di progettazione.

A tale scopo vengono definite le opere edili da realizzare, le opere impiantistiche di illuminazione generale, nonché i costi attinenti la realizzazione di una elisuperficie utilizzabile H24 per il servizio di elisoccorso e fini di protezione civile.

## **2. LOCALIZZAZIONI DEGLI INTERVENTI**

L'area prescelta dovrà essere servita da agevole viabilità e adeguate aree di parcheggio, dovrà essere ubicata quanto più possibile vicino ai centri abitati perché sia facilmente raggiungibile in breve tempo.

## **3. NORME PRINCIPALI DI RIFERIMENTO**

- ICAO Doc. 9261 – AN/903 Helipport Manual
- JAR – OPS 3 – Commercial Air Trasportation (Helicopters)
- ICAO Annex 14 Volume II – Helipports
- CAP 437 – Offshore Helicopter Landing Area - Guidance
- FAA AC No: 150/5390-2B – Helipport Design.
- D.M. del 1 febbraio 2006, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 106 del 9 maggio 2006.
- Decreto ministeriale del 26 ottobre 2007, n. 238

Il volo degli elicotteri civili è, infine, disciplinato nel nostro Paese, dall'AIP (Aeronautical Information Publication), nella sezione RAC 1-29/1-32.

### **3.1. L' "Helipport Manual" dell'ICAO**

Ai fini dell'obiettivo proposto, costituito dallo studio di fattibilità di una rete di trasporto elicotteristico profondamente integrata con il territorio, si deve ritenere che i contenuti del Doc 9261-AN/903/2 dell'ICAO, regolamentante gli eliporti, siano solo parzialmente pertinenti, poiché relativi alla realizzazione e gestione di infrastrutture di tipo convenzionale, che piuttosto poco hanno da spartire con le elisuperfici su cui principalmente impostare il piano in argomento.

La normativa di peculiare interesse è quella contenuta nei primi 3 capitoli, riguardanti gli eliporti on-shore, concernente:

1. la localizzazione dell'eliporto, in rapporto al contesto insediativo (urbanizzato), agli ostacoli, alla sicurezza di esercizio, alle interferenze con infrastrutture aeroportuali;

2. la progettazione della infrastruttura/sovrastuttura eliportuale (a raso o in terrazza), in quanto a geometria delle aree di manovra e di stazionamento, alle

caratteristiche tecnico-amministrative dell'elastanza, al dimensionamento della pavimentazione;

3. le superfici di delimitazione ostacoli.

### **3.2. II D.M. 10.03.1988**

Il Decreto del Ministero dei Trasporti in data 10.03.1988 apre nuove prospettive all'utilizzo dell'elicottero per esigenze di trasporto dettate da motivi commerciali o di pubblica utilità (soccorso, protezione civile), in quanto definisce, oltre all'infrastruttura "eliportuale" convenzionale dell'ICAO, la cosiddetta "aviosuperficie" e in particolare "l'elisuperficie" destinata ad uso esclusivo degli elicotteri.

E' anche previsto che l'Aviosuperficie possa svilupparsi Non in Pendenza (ANP) e possa risultare Non munita di Segnaletica (NS).

Dal punto di vista geometrico si precisa il requisito minimo della dimensione dell'area di approdo/decollo, fissata in 1,5 volte la distanza compresa fra i punti estremi dell'elicottero con i rotori in moto.

Per l'esercizio in sicurezza si richiedono la generica esistenza di "spazio circostante libero da ostacoli" (pur imponendo vincoli altimetrici sulle traiettorie di decollo/atterraggio), l'eventuale segnaletica luminosa per volo notturno e sistemi di guida visiva di planata in aree fortemente urbanizzate.

Le elisuperfici in terrazza devono comportare apprestamenti ausiliari per far fronte ad eventi fortuiti eccezionali, quali l'atterraggio violento, il ribaltamento oltre il perimetro edificato, la spillatura di carburante e l'incendio.

La gestione tecnica ed amministrativa di elisuperfici munite di segnaletica soggiace alle norme generali previste per le aviosuperfici; le elisuperfici in terrazza richiedono, in aggiunta, soltanto le autorizzazioni previste dalle norme in materia di edificabilità e il rispetto della normativa ant-incendio. L'esercizio di elisuperfici NS richiede la semplice autorizzazione (o concessione d'uso) del proprietario (o autorità competente) dell'area su cui esse insistono, salvo che siano a servizio di "trasporto sanitario d'urgenza, operazioni di salvataggio, evacuazione, soccorso", circostanza per la quale non è previsto alcun adempimento.

Il trasporto pubblico passeggeri è consentito per aviosuperfici del tipo ANP-S, nelle ore diurne, in condizioni meteo non inferiori a quelle minime prescritte dalle regole del volo a vista (VFR), a condizione che la D.G.A.C. del Ministero dei Trasporti attesti l'esistenza di condizioni tecnico-operative accettabili.

In elisuperfici NS è semplicemente richiesto che l'area di manovra sia sgombra di persone e mezzi, l'elicottero sia assistito in decollo/approdo ed esista segnalazione del vento (manica avento).

In ogni caso, il conducente di elicotteri deve comprovare di possedere titoli ed esperienza normati dalla Legge.

### **3.3. IL D.M. 31.10.1997**

Il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 31.10.97 con il D.P.R. 11.12.97 n. 496 disciplinano il controllo ed il contenimento dell'inquinamento acustico prodotto dall'esercizio delle aree aeroportuali. Non sono oggetto di regolamentazione le attività aeree di emergenza, pubblica sicurezza, soccorso e protezione civile; per le aree di decollo/atterraggio di altri apparecchi e le aviosuperfici, si rimanda a eventuali normative regionali.

### **3.4. AIP – RAC –29/1-32**

L'AIP regola il volo di elicotteri civili sul territorio nazionale. Viene effettuata una distinzione fra voli OAT (Operative Air Traffic) - cui appartengono i voli di emergenza, pubblica sicurezza, soccorso, militari e di protezione civile - e voli GAT (General Air Traffic) di tipo commerciale o da diporto. Per questi ultimi vigono le usuali procedure IFR e VFR.

### **3.5. IL D.M. 8.8.2003**

Il Decreto interministeriale dell'8 agosto 2003 ha modificato i DD. MM. 10 marzo 1988 e 27 dicembre 1971 recanti norme di attuazione della Legge 2 Aprile 1968 n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree d'atterraggio", ove vengono definite le modalità di utilizzo e gestione delle "elisuperfici".

### **3.6. IL D.M. 1.2.2006**

Reca norme di modifica al D. M. 8.8.2003 e di attuazione della Legge 2 Aprile 1968 n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree d'atterraggio" e ne definisce i caratteri, ovvero:

1. Per «aviosuperficie» si intende un'area idonea alla partenza e all'approdo di aeromobili, che non appartenga al demanio aeronautico.

2. Per «elisuperficie» si intende un'aviosuperficie destinata all'uso esclusivo degli elicotteri, che non sia un eliporto.

3. Per «idrosuperficie» si intende un'aviosuperficie destinata all'uso esclusivo di idrovolanti o elicotteri muniti di galleggianti.

4. Per «aviosuperficie in pendenza (AP)» si intende una aviosuperficie la cui pendenza, ottenuta dividendo la differenza tra l'elevazione massima e quella minima lungo l'asse dell'aviosuperficie per la lunghezza di questa, superi il due per cento.

5. Per «aviosuperficie non in pendenza (ANP)» si intende una aviosuperficie la cui pendenza, ottenuta dividendo la differenza tra l'elevazione massima e quella

minima lungo l'asse dell'aviosuperficie per la lunghezza di questa, non ecceda il due per cento.

6. Per «**elisuperficie in elevazione**» si intende una elisuperficie posta su una struttura avente elevazione di tre metri o più rispetto al livello del terreno.

### **3.7. IL D.M. 26.10.2007 n. 238**

Regolamento recante norme per la sicurezza antincendio negli eliporti ed elisuperfici, ove ai fini antincendio si definisce:

a) eliporto: area idonea alla partenza e all'approdo di elicotteri, conforme alle prescrizioni di cui all'annesso 14 ICAO -Volume II;

b) aviosuperficie: area idonea alla partenza e all'approdo di aeromobili, diversa dall'aeroporto, non appartenente al demanio aeronautico, disciplinata da norme speciali, ferme restando le competenze dell'ENAC in materia di sicurezza, nonché delle regioni, degli enti locali e delle altre autorità secondo le rispettive attribuzioni, come riportato dall'articolo 1 del decreto 1 febbraio 2006 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'articolo 701 del Nuovo codice della navigazione;

c) elisuperficie: aviosuperficie destinata ad uso esclusivo degli elicotteri, che non sia un eliporto;

d) elisuperficie in elevazione: elisuperficie posta su struttura avente elevazione di tre metri o più rispetto al livello del terreno o del mare, se trattasi di piattaforma fissa in acqua;

## **4. LE INFRASTRUTTURE**

Un eliporto è normalmente costituito da aree e superfici operative, logistiche ed ausiliarie; un'elisuperficie, pur potendo avere la medesima strutturazione, può mancare di aree logistiche ed ausiliarie ed essere, altresì, dotata di aree operative ridotte, purché idonee a soddisfare il requisito di "sicurezza delle manovre di atterraggio e decollo" imposto dall'art. 5.c del D.M. 10.03.1988.

Le superfici operative sono sostanzialmente riconducibili ad un'area di decollo e approdo (piazza), la cui geometria è dettata dalla normativa ICAO e, in Italia, dalla Circolare Ministeriale n. 41/400 del 1973, soggiacendo ai vincoli della normativa antincendio che classifica gli eliporti sulla base della "lunghezza fuori tutto FT" dell'aeromobile (H1= minore di 15 m, H2 = fra 15 e 24 m, H3 = fra 24 e 35 m).

La piazza deve essere realizzata con sovrastruttura dimensionata in modo da poter far fronte a carichi dinamici, mentre l'area immediatamente esterna (ampia 1,5 volte FT) – con funzioni di supporto di aeromobili in avaria o di veicoli di assistenza o soccorso – può essere inerata.

Vanno inoltre previste superfici di decollo e avvicinamento libere da ostacoli (pendenza massima del 25% per 150 m), come nell'usuale progettazione aeroportuale, in funzione della direzione e intensità del vento dominante.

Le superfici logistiche sono costituite da spazi di stazionamento, servizio e manutenzione, carico e scarico che, nell'eliporto, devono essere collegate con l'area operativa mediante apposite vie di circolazione, mentre nell'elisuperficie possono mancare.

Le aree ausiliarie (dall'hangar all'elistanza, dalla torre di controllo ai garage per il ricovero di equipaggiamenti anti-incendio) possono completare gli eliporti.

#### 4.1. LA PIASTRA

La piazzola di atterraggio dell'elisoccorso verrà realizzata con una piastra modulare in lega d'alluminio, tipo HeliNest<sup>®</sup>, che presenta una serie di vantaggi rispetto alla classica soluzione di piastra in conglomerato cementizio armato, infatti:

- Velocità di installazione - Il sistema permette di realizzare con un costo contenuto in un tempo minimo, con l'impiego di pochi uomini addestrati, la realizzazione di aree per l'atterraggio in sicurezza di aeromobili ad ala rotante, inclusi i sistemi aggiuntivi di segnaletica luminosa alimentati da rete elettrica o gruppo elettrogeno;
- Resistenza al tempo - la formazione spontanea di uno strato di ossido protegge l'alluminio rendendolo particolarmente resistente alla corrosione;
- Rispetto dell'ambiente - la proposta della piastra in alluminio risulta estremamente innovativa infatti ha quella di avere un impatto sull'ambiente pari a zero, e permette, inoltre, un riciclo totale: infatti, usufruisce di tutte le tecnologie all'avanguardia e dedica particolare attenzione all'ambiente e al suo rispetto, grazie soprattutto all'utilizzo dell'alluminio. La qualità dell'alluminio non cambia con il riciclaggio. Gli scarti di produzione primaria vengono riciclati direttamente e reimpiegati.
- Ritorno dell'investimento - la superficie di atterraggio con tutta l'impiantistica può essere con estrema facilità spostata diventando quindi un investimento che non può mai andare perso. La leggerezza, la trasportabilità e la modularità sono i vantaggi di questo particolare ed efficace prodotto.
- Caratteristiche: ogni singolo elemento in lega di alluminio pressofuso che costituisce il sistema sarà identificato con apposite etichette. A corredo del sistema verrà fornito, un *tessuto non tessuto* che, serve sia ad aumentare la durata della pavimentazione campale sia a migliorare la stabilità del terreno, consentendo l'installazione dei profili anche su terreni saturi d'acqua. Inoltre lo strato di *tessuto non tessuto* agevola la preparazione e la pulizia del terreno sul quale installare il sistema.

Il sottofondo della piastra dovrà essere realizzato con una fondazione di tipo stradale eseguita con misto granulometrico avente dimensione massima degli elementi non superiore a 40 mm (caratteristiche art. 6.1.2.2 prezario regione Sicilia 2009) costipamento fino al raggiungimento del 95% della densità AASHO modificata.

La suddetta fondazione sarà realizzata su un piano con inclinazione pari a 1,5% al fine di permettere il deflusso delle acque verso i bordi dove sarà raccolta dalla tubazione drenante perimetrale alla superficie di atterraggio.

La suddetta condotta drenante dovrà essere collegata all'impianto deoliatore necessario per un'eventuale raccolta degli idrocarburi degli elicotteri.

#### **4.2. SEGNALETICA ORIZZONTALE DIURNA**

In conformità a quanto previsto dalla vigente normativa internazionale (Annesso 14 — vol. II op. cit.), sull'elisupeficie sarà tracciata la segnaletica orizzontale prevista con le colorazioni e le modalità standard riservate alle infrastrutture di volo al servizio esclusivo di elicotteri, così da favorire il riconoscimento da parte del pilota delle aree destinate all'approdo del velivolo, nonché permettere agli operatori a terra di operare all'interno delle aree di movimentazione e sosta in condizioni di sicurezza. Per quanto sopra esposto, sulla superficie della piazzola di approdo sono stati previsti i seguenti segni distintivi:

- Croce bianca, collocata al centro della pista, dimensioni 900x900 cm;
- Lettera "H" di colore rosso, collocata al centro della pista, dimensioni 300x180 cm, larghezza del tratto 40 cm;
- Fascia circolare di colore bianco con lato interno 12,70 ed esterno di 13 m, larghezza cm 100, concentrica al centro della pista, il tutto realizzato con l'impiego di vernice spartitraffico di prima qualità.

Sarà prevista la posa in opera di regolamentare cartellonistica di segnalazione e sicurezza, avente le caratteristiche previste dalle disposizioni vigenti.

Per aumentare il contrasto con il fondo di calcestruzzo di tutte le aree verniciate sarà opportuno tracciare una fascia di colore nero dello spessore di 10/20 cm (in funzione dell'elemento da "contornare") sui perimetri esterni ed interni delle aree colorate, inoltre, dovranno essere utilizzate per tutte le colorazioni, vernici opache per ridurre il riflesso della luce solare sulle zone tinteggiate.

#### **4.3. SEGNALETICA NOTTURNA: IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE E DI AUSILIO ALLA NAVIGAZIONE**

Per quanto attiene alle dotazioni impiantistiche relative ai voli notturni, in ottemperanza a quanto previsto dalla citata normativa vigente (sia nazionale, sia internazionale), sulla piazzola sono stati previsti:

- n. 36 segnalatori perimetrali omnidirezionali a luce gialla incassati e carrabili che delimitano il contorno esterno dell'area di approdo decollo Individuandola in maniera inequivocabile con una distribuzione regolare con interdistanza non superiore a 3 metri, alimentati in maniera alternata da sei circuiti monofase. Grado di protezione minimo IP67. Questi segnali luminosi avranno il diagramma fotometrico del flusso

luminoso tale da ottenere una illuminazione omnidirezionale con valori di illuminamento sul piano verticale non inferiori a quelli minimi previsti dagli standard ICAO ed una visibilità superiore ai 5 km in buone condizioni meteorologiche;

- n. 10 proiettori a luce radente bianca, orientabili sul piano verticale, con emissione luminosa e schermatura che permettano di ottenere l'ottimale illuminazione (non inferiore a 30 lux) della superficie di approdo, aventi caratteristiche costruttive ed illuminotecniche tali da non abbagliare il pilota in fase di atterraggio e dotati di giunto a frattura prestabilita, atto ad evitare danni ai velivoli in caso di urto accidentale contro gli stessi proiettori. Grado di protezione minimo IP55;

- n. 1 manica a vento luminosa per l'indicazione dell'intensità e direzione del vento in superficie, con struttura di sostegno e sacca tronco-conica con le caratteristiche stabilite dall'ICAO, ubicata in modo tale da garantire un facile avvistamento della stessa (durante sia le ore diurne che notturne) da parte del pilota in fase di avvicinamento, pur non costituendo ostacolo alle stesse operazioni di volo. Grado di protezione minimo IP44;

Le apparecchiature installate devono garantire, oltre la qualità delle prestazioni, anche la semplicità della manutenzione e riparazione, adottando modalità di installazione e criteri di posa che rendano facilmente eseguibili gli interventi anche in condizioni di emergenza. Nella realizzazione del sistema di segnalazioni luminose dell'eliperficie l'impresa installatrice, dovrà effettuare la regolazione, taratura, prova funzionale e verifica dei componenti utilizzati, i cui oneri sono considerati e inclusi nei relativi prezzi di posa che prevedono, dunque, anche l'eventuale necessità di ricorrere ed avvalersi di tecnici specializzati della casa costruttrice. Al termine di lavori l'impresa rilascerà, relativamente agli impianti di illuminazione e segnalazione ed agli impianti antincendio della eliperficie, tutte le certificazioni e documentazioni previste dalla normativa vigente e comunque necessarie per l'ottenimento delle autorizzazioni all'utilizzo della pista segnalata h24. Il sistema di segnalazione ed illuminazione della pista, in ausilio alla navigazione, è stato previsto alimentato da una cabina elettrica, garantendone la continuità di servizio mediante opportuno gruppo di continuità statico. I trasformatori/alimentatori da utilizzare per l'alimentazione delle luci aeronautiche, dovranno essere conformi alla IEC, FAA e all'ICAO, nonché alle normative nazionali. Il corpo dell'alimentatore/trasformatore dovrà essere incapsulato con materiale elastomerico termoplastico, che oltre a garantire elevata tenuta all'acqua, deve possedere elevate caratteristiche elettriche e di resistenza agli agenti atmosferici. I trasformatori / alimentatori dovranno essere dotati di messa a terra secondo le vigenti normative nazionali e internazionali.

Il gruppo elettrogeno dovrà essere costruito nel rispetto delle seguenti normative:

- motore                      BS, DIN, ISO
- alternatore                CEI 2-3 e 2-3 Ec, CEI 2/16

- quadri elettrici CEI 17/3 e 17/3-1
- cavi CEI 20/11, 20/22 II, 20/34, 20/35 e 20/37
- gruppo elettrogeno CEI 11/20 - DPR 547 del 24/04/95 - D.M. del 22/10/07

Il motore del gruppo elettrogeno dovrà avere avrà le seguenti caratteristiche:

- Alimentazione Diesel
- Giri/min. 3.000
- Cilindri n° 1
- Potenza elettrica 4 KVA
- Raffreddamento Aria

L'alternatore dovrà avere:

Potenza in servizio continuo 4 KVA (3,2 KW)

Tensione 230 V.

Frequenza 50 Hz

Classe isolamento F-H

Grado di protezione IP 21

L montaggio dovrà essere:

Coassiale a mozzo conico diretto, alloggiato su basamento in lamiera di acciaio pressopiegata e saldata, plastificata con interposizione di ammortizzatori in gomma tra motore - alternatore e basamento. Il gruppo elettrogeno dovrà essere completo di serbatoio della capacità maggiore o uguale a lt 6 a bordo macchina e di batteria per l'avviamento.

Il sistema di segnaletica notturna sarà completato da un quadro di controllo adeguato al tipo ed al numero delle utenze .

Il quadro elettrico sarà montato nei pressi del gruppo elettrogeno, in un alloggiamento dotato di sportello anteriore vetrato, con logica di gestione a microprocessore di tipo programmabile tramite tasti a bordo scheda, in grado di fare intervenire automaticamente il G.E. entro pochi secondi al mancare della tensione di rete anche su una sola fase, con possibilità di collegamento al personal computer via RS232; caricabatterie elettronico con punto di cross-over automatico.

Il quadro dovrà inoltre essere completo di strumentazione elettrica di tipo digitale, mediante scheda elettronica posta nel pannello frontale e di visualizzazione allarmi per insufficiente pressione dell'olio, insufficiente livello carburante, elevata temperatura del motore, dinamo e rottura cinghie, sovraccarico generatore.

Sul pannello anteriore saranno installati i dispositivi di controllo che, nella

configurazione più frequente, sono quelli di seguito descritti:

- interruttore generale di alimentazione con lampada spia;
- pulsante di accensione;
- interruttore con lampada spia per ciascun circuito luci perimetrali dell'area di approdo e decollo (almeno 2);
- interruttore con lampada spia per ciascun circuito proiettori a luce radente;
- interruttore con lampada spia per circuito manica a vento illuminata;
- interruttore con lampada spia per circuito indicatore dell'angolo di planata;
- interruttore con lampada spia per il circuito di alimentazione del faro di avvistamento e regolatore di intensità su 3 livelli.
- interruttore con lampada spia per telecomando via radio.

E' peraltro previsto integrare o sostituire i dispositivi elencati per il controllo di altri circuiti, secondo necessità.

Tutti i circuiti sono protetti da interruttore magnetotermico differenziale.

#### **4.4. VIABILITA' DI SERVIZIO E RECINZIONE**

L'intera area destinata a pista di atterraggio e decollo del velivoli dell'elisoccorso dovrà essere compresa in una superficie delimitata da recinzione, prevista al fine di impedire qualunque intrusione nell'area di pertinenza dell'elisuperficie; l'accesso a tale area è previsto attraverso un cancello carrabile che interrompe la nuova recinzione in prossimità della piazzola.

#### **4.5. ACCESSIBILITÀ E MANUTENZIONE DELLE OPERE**

Le apparecchiature tecnologiche installate e le opere edili previste in progetto dovranno essere tutte agevolmente accessibili per le operazioni di manutenzione e/o ripristino. Per quanto attiene ai dispositivi d'illuminazione e navigazione verrà predisposto un piano di manutenzione funzionale e gestionale con verifiche e periodicità delle stesse conformi alle norme tecniche di riferimento.

spazio riservato ai pareri



# COMUNE DI SCICLI

(Provincia Regionale di Ragusa)  
UFFICIO TECNICO  
VII° Settore- LL.PP.



**OGGETTO:**Bando pubblico di selezione per partecipare adl programma di rete  
delle infrastrutture ellportuali - Linea di intervento 1.2.3.3 del P.O.FESR  
Sicilia 2007/2013.-

**-VARIANTE AL P.R.G.-**

Ubicazione: C/da Spinello - Donnalucata -97018 Scicli (RG)

Elaborato : **2**

Corografia

Scala: 1:25.000

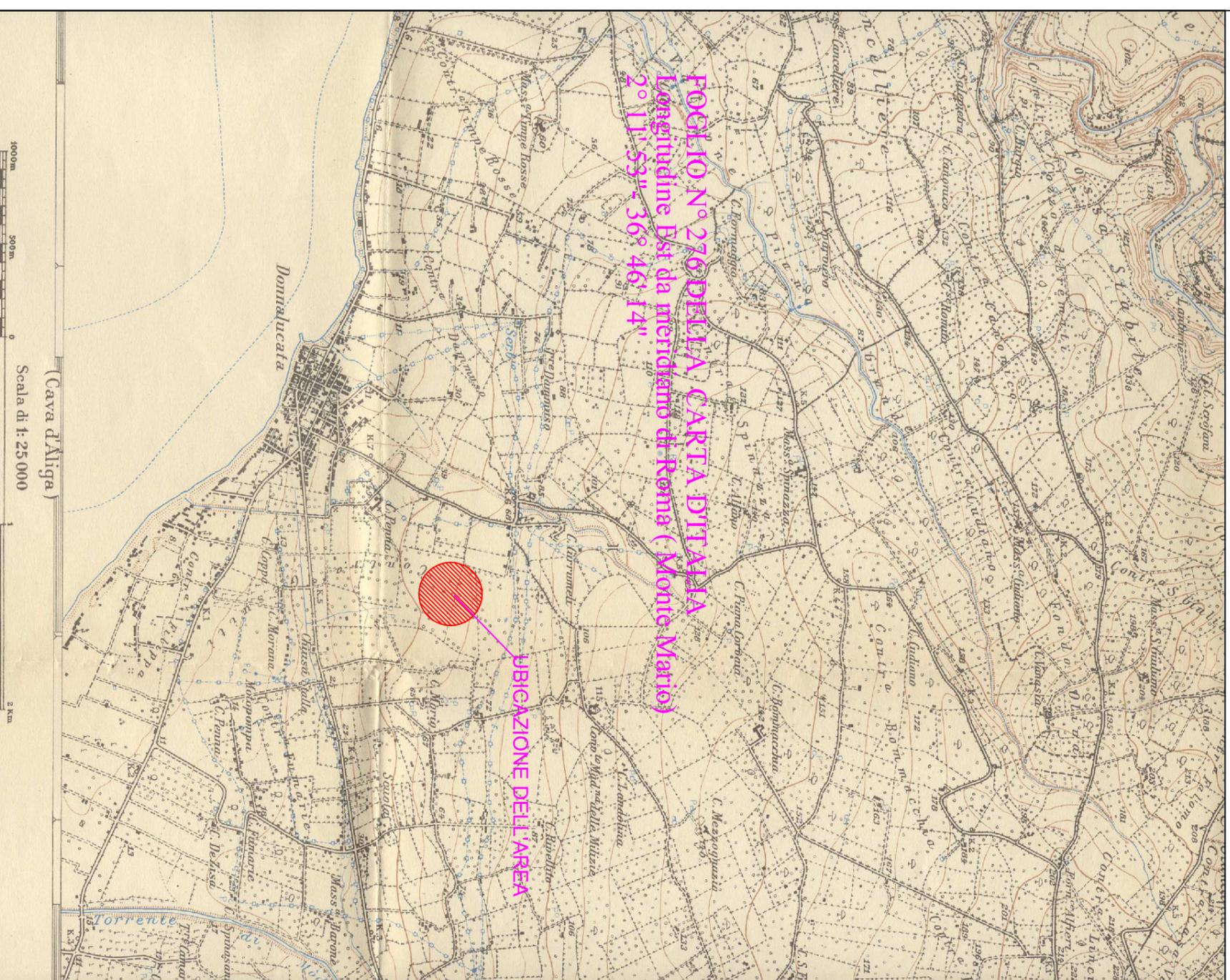
Data:

I Progettisti

(Geom. Fiorilla Ignazio)

(Geom. Trovato Gianfranco)

STRALCIO I.G.M. 1:25000



spazio riservato ai pareri



**COMUNE DI SCICCI**  
*(Provincia Regionale di Ragusa)*  
UFFICIO TECNICO  
VII° Settore - LL.PP.



**OGGETTO:** Bando pubblico di selezione per partecipare adl programma di rete delle infrastrutture eliportuali - Linea di intervento 1.2.3.3 del P.O.FESR Sicilia 2007/2013.-

**-VARIANTE AL P.R.G.-**

Ubicazione: C/da Spinello - Donnalucata -97018 Scicli (RG)

Elaborato : **3**

Stralcio di P.R.G.

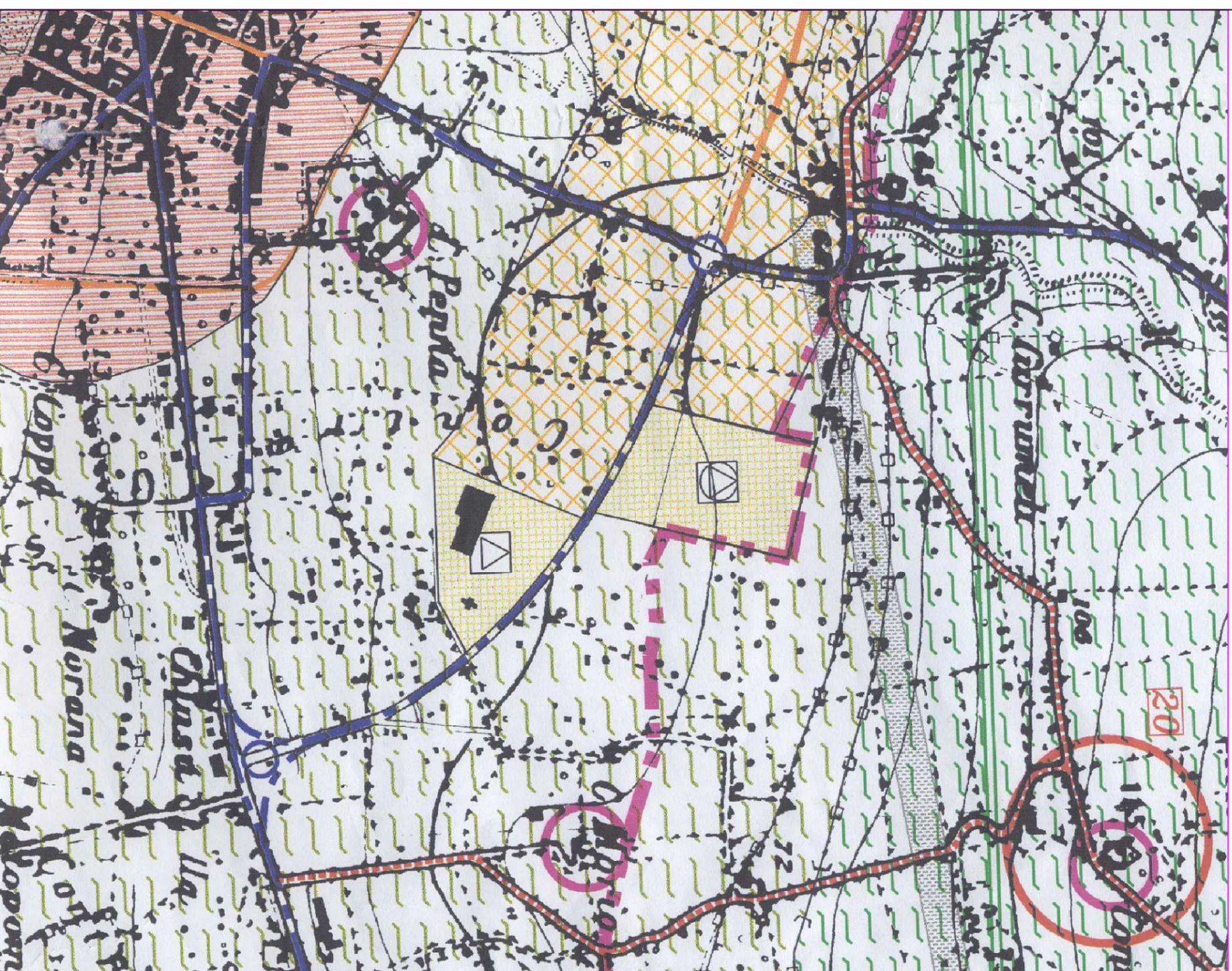
Scala: 1:10.000

I Progettisti

(Geom. Fiorilla Ignazio)

(Geom. Trovato Gianfranco)

Data:



spazio riservato ai pareri



**COMUNE DI SCICLI**  
(Provincia Regionale di Ragusa)  
UFFICIO TECNICO  
VII° Settore - LL.PP.



**OGGETTO:** Bando pubblico di selezione per partecipare adl programma di rete  
delle infrastrutture eliportuali - Linea di intervento 1.2.3.3 del P.O.FESR  
Sicilia 2007/2013.-

**-VARIANTE AL P.R.G.-**

Ubicazione: C/da Spinello - Donnalucata -97018 Scicli (RG)

Elaborato : **4**

Stralcio di P.R.G.

Scala: 1:5.000

Data:

I Progettisti

(Geom. Fiorilla Ignazio)

(Geom. Trovato Gianfranco)

STRALCIO DI P.R.G. 1:5.000





spazio riservato ai pareri



**COMUNE DI SCICLI**  
(Provincia Regionale di Ragusa)  
UFFICIO TECNICO  
VII° Settore - LL.PP.



**OGGETTO:** Bando pubblico di selezione per partecipare adl programma di rete  
delle infrastrutture eliportuali - Linea di intervento 1.2.3.3 del P.O.FESR  
Sicilia 2007/2013.-

**-VARIANTE AL P.R.G.-**

Ubicazione: C/da Spinello - Donnalucata -97018 Scicli (RG)

Elaborato : **6**

Stralcio di P.R.G. con localizzazione dell'area

Scala: 1:5.000

Data:

I Progettisti

(Geom. Fiorilla Ignazio)

(Geom. Trovato Gianfranco)

LOCALIZZAZIONE AREA 1:5.000

UBICAZIONE DELL'AREA

