



Unione Europea
REPUBBLICA ITALIANA
Regione Siciliana

Assessorato delle Infrastrutture e della Mobilità
Dipartimento Regionale Tecnico
COMMISSIONE REGIONALE DEI LAVORI PUBBLICI
legge regionale 12 luglio 2011, n. 12, art. 5 e ss.mm.ii.

VERBALE della riunione del 13 Ottobre – ore 10:00

L'anno **duemilaventuno** il giorno **tredecim** del mese di **ottobre** (13/10/2021), alle ore 10:00, previa convocazione di cui alla nota di convocazione prot. n. 148885 del 28/09/2021, si sono riuniti in presenza e videoconferenza, sotto la Presidenza del D.G. **Arch. Salvatore Lizzio**, che per l'odierna adunanza ha delegato l'**Arch. Giovanni Cucchiara**, giusta delega prot. n. 156170 del 12/10/2021, i componenti della Commissione Regionale dei Lavori Pubblici, di cui al foglio delle presenze.

La riunione ha per oggetto il seguente ordine del giorno:

- 1. Comune di Malfa (ME) - Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di "Interventi per la protezione della costa e la messa in sicurezza in località Capo Faro, Isola di Salina Comune di Malfa, versante Nord/Est";**
- 2. Varie ed eventuali. (Comune di Santo Stefano di Camastra (Me). Realizzazione del Porto Turistico e delle opere connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra. Progetto definitivo di importo complessivo € 102.226.611,37).**

Il Presidente delegato, constatato che risulta raggiunto il numero legale dei componenti della "Commissione", procede con l'inizio dei lavori, dando atto che **risultano presenti**:

- Dipartimento Regionale Tecnico Arch. Giovanni Cucchiara (Presidente delegato dal Dirigente Generale del Arch. Salvatore Lizzio con delega prot. n. 156170 del 12/10/2021);
- Dipartimento Regionale delle Infrastrutture della Mobilità e dei Trasporti Dott. Calogero Franco Fazio (delegato dal Dirigente Generale Dott. Fulvio Bellomo con delega prot. n. 53659 del 13/10/2021);
- Dipartimento Regionale dell'Ambiente Ing. Calogero Zicari (delegato dal Dirigente Generale Dott. Giuseppe Battaglia con delega prot. n. 69034 del 11/10/2021);
- Dipartimento Regionale dell'Urbanistica Arch. Daniela Grifo (delegata dal Dirigente Generale Arch. Calogero Beringheli con delega prot. n. 16058 del 11/10/2021);
- Ingegnere Capo dell'Ufficio del Genio Civile di Messina Ing. Nicola Alleruzzo.

Oltre ai suddetti componenti risultano presenti:

- Per il gruppo di progettazione Ing. Elio Ciralli (O.d.g. n. 1);
- Il R.U.P. dei lavori Ing. Danilo Di Mauro (O.d.g. n. 2);
- Francesco Re Sindaco del Comune di Santo Stefano di Camastra;
- Responsabile Area Tecnica del Comune Arch. Francesco La Monica (O.d.g. n. 2).

Risultano inoltre collegati in videoconferenza i seguenti componenti:

- Ufficio Legislativo e Legale Avv. Annamaria La Vecchia (delegata dall'Avvocato Generale dell'Ufficio Legislativo e Legale Avv. Giovanni Bologna con delega prot. n. 22457 del 06/10/2021);
- Ing. Salvatore Grasso (consulente);
- Ing. Santo Tirendi (consulente);
- Ing. Giovanni Stracquadanio (consulente);
- Ing. Fortunato Romano (consulente);
- Il R.U.P. dei lavori Geom. Arturo Ciampi (O.d.g. n. 1).

Risultano collegati in videoconferenza i rappresentanti, meglio identificati nel foglio delle presenze, dei seguenti Enti per l'O.d.g. n. 1:

- Capitaneria di Porto di Lipari;
- Città Metropolitana di Messina.

Risultano assenti i rappresentanti dei seguenti Enti per l'O.d.g. n. 1:

- Dipartimento Ambiente - Servizio 3 Assetto del Territorio e difesa del suolo;
- Dipartimento Ambiente - Servizio 5 Demanio Marittimo;
- Dipartimento Ambiente - Servizio 1 Via Vas;
- Soprintendenza del Mare;
- Soprintendenza Beni Culturali ed Ambientali - Sezione Beni Paesistici;
- Soprintendenza Beni Culturali ed Ambientali - Sezione Beni Archeologici;
- Dipartimento Regionale della Pesca;
- Agenzia regionale per la protezione Ambiente - ARPA Sicilia;
- Commissario di Governo contro il dissesto idrogeologico nella regione Siciliana;
- ASP Messina;
- Sindaco del Comune di Malfa.

Risultano assenti:

- Prof. Dott. Geol. Domenico Patanè (consulente).

L'Arch. **Giovanni Cucchiara (Presidente delegato)** assegna all'Ing. **Giuseppe Cassata** (Dirigente dell'Area 5/DRT) la funzione di Segretario della Commissione.

O.d.g. n. 2

Il Presidente delegato, in considerazione di quanto deliberato dalla Commissione in occasione della precedente adunanza, ritiene opportuno procedere prioritariamente alla trattazione dell'O.d.g. n. 2 e riassumendo le conclusioni della precedente adunanza del 06/10/2021, nella quale la Commissione aveva deliberato che **"...per proseguire l'esame del progetto per la Realizzazione del Porto Turistico e delle opere connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra - Progetto definitivo di importo complessivo € 102.226.611,37, occorre effettuare ulteriori approfondimenti atti a superare le criticità emerse in merito alla mancata acquisizione del parere della Commissione ai sensi dell'art. 5 L.R. 12/2011 sul progetto preliminare posto a base di gara. Al riguardo la Commissione onera l'Avv. La Vecchia dell'ULL a produrre apposita memoria in merito..."**, cede la parola all'Avv. **La Vecchia** per le proprie considerazioni in merito.

L'Avv. **La Vecchia**, prendendo la parola, descrive il contenuto della propria memoria di approfondimento del 12/10/2021, così come dalla Commissione richiesto, che di seguito si riporta integralmente:

Nella seduta del 6 ottobre u.s., a seguito della presentazione del progetto definitivo in regime di project financing per la "Realizzazione del Porto Turistico e delle opere connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra (Me)", durante l'esame dello stesso, nella Pre-Conferenza e Conferenza di Servizi presso la Commissione Regionale LLPP, è emersa una criticità dalla quale è scaturita l'esigenza della richiesta di un approfondimento da parte della scrivente, delegata dall'Avvocato Generale dell'Ufficio Legislativo e Legale; ed infatti la Commissione Regionale LLPP, nella predetta seduta dopo ampio ed approfondito dibattito, ha deliberato che «per proseguire l'esame del progetto per la Realizzazione del Porto Turistico e delle opere connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra - Progetto definitivo di importo complessivo € 102.226.611,37, occorre effettuare ulteriori approfondimenti atti a superare le criticità emerse in merito alla mancata acquisizione del parere della Commissione ai sensi dell'art. 5 L.R. 12/2011 sul progetto preliminare posto a base di gara»..

Per esaminare la fattispecie in questione occorre preliminarmente richiamare gli atti essenziali della procedura relativa alla realizzazione dell'opera:

- *il bando di gara per la realizzazione delle opere sopra menzionate è stato pubblicato sulla G.U.R.S. n° 34 del 21/08/2015;*
- *le opere poste a gara e da realizzare "sono quelle individuate nel progetto preliminare esitato, in ultimo, con verbale della conferenza dei servizi ex DPR 509 in data 23/05/2013", come riportato a pag.4 del bando di gara;*
- *con l'entrata in vigore del D.Lgs n.50 del 18/04/2016 gli atti di gara sono stati aggiornati;*
- *il bando di gara è stato nuovamente pubblicato sulla G.U.R.S. n° 32 del 12/08/2016;*
- *in data 09/03/2017 la Commissione di gara ha proceduto all'aggiudicazione provvisoria della gara;*
- *viene ora all'esame della Commissione Regionale LL.PP. il progetto definitivo redatto dal Promotore per l'acquisizione del parere ai sensi dell'art. 5 L.R. 12/2011;*

In relazione a quanto premesso appare opportuno evidenziare il rapporto tra il "progetto preliminare" previsto dall'art.17 del DPR 207/2010 e il "progetto o studio di fattibilità tecnica ed economica" che lo ha sostituito a norma dell'art.23 del D.Lgs 50/2016.

Il citato art.17, al comma1 così recita: «Il progetto preliminare definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire nel rispetto delle indicazioni del documento preliminare alla progettazione; evidenzia le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia, nonché le specifiche funzionali ed i limiti di spesa delle opere da realizzare, ivi compreso il limite di spesa per gli eventuali interventi e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale e per le infrastrutture ed opere connesse, necessarie alla realizzazione. Il progetto preliminare stabilisce i profili e le caratteristiche più significative degli elaborati dei successivi livelli di progettazione, in funzione delle dimensioni economiche e della tipologia e categoria dell'intervento...»

Il progetto preliminare, quindi, in coerenza con gli obiettivi previsti dall'amministrazione committente, definisce sinteticamente:

- le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori;
- il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica", previsto dall'art.23 del D.Lgs 50/2016, oltre a comprendere il progetto preliminare individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire e consentire, ove necessario, l'avvio della procedura espropriativa.

Nel caso in esame, trattandosi di lavori affidati in "concessione", ai sensi dell'art. 183, commi 1-14, del D.Lgs. n. 50/2016 (project financing ad iniziativa pubblica) è già prevista la possibilità di presentare eventuali proposte alternative e migliorative, in fase di gara.

Dunque i concorrenti hanno utilizzato il progetto preliminare come base di riferimento per raggiungere gli obiettivi progettuali previsti e hanno poi redatto un loro progetto definitivo per la presentazione della loro offerta.

Nel caso in esame alla data di prima presentazione del bando (21/08/2015) lo stesso era stato pubblicato sulla scorta del progetto preliminare previsto e normato dal DPR 270/2010, che, a seguito dell'aggiornamento del bando, per adeguarlo al D.Lgs n.50/2016, si sarebbe dovuto sostituire con un progetto di fattibilità tecnica ed economica previsto dall'art.23 del D.Lgs 50/2016 e s.m.i..

Tuttavia tale sostituzione, per le ragioni sopra esposte, non appare necessaria considerato che con il progetto preliminare e quello di fattibilità tecnica ed economica di fatto si raggiungono gli stessi obiettivi.

Per quanto concerne la necessità dell'approvazione preventiva del progetto preliminare o di fattibilità tecnica economica posto a gara, occorre esaminare l'art.183 del D.Lgs 50/2016, che al comma 1 prevede: «Per la realizzazione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, ivi inclusi quelli relativi alle strutture dedicate alla nautica da diporto, inseriti negli strumenti di programmazione formalmente approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente, ivi inclusi i Piani dei porti, finanziabili in tutto o in parte con capitali privati, le amministrazioni aggiudicatrici possono, in alternativa all'affidamento mediante concessione ai sensi della parte III, affidare una concessione ponendo a base di gara il progetto di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti. In ogni caso per le infrastrutture afferenti le opere in linea, è necessario che le relative proposte siano ricomprese negli strumenti di programmazione approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

Nel citato articolo non si fa riferimento all'approvazione del progetto di fattibilità, riferimento invece espressamente riportato al comma 10, punto c) in relazione al progetto definitivo, dove è previsto che l'amministrazione aggiudicatrice: «pone in approvazione il progetto definitivo presentato dal promotore, con le modalità indicate all'articolo 27, anche al fine del successivo rilascio della concessione demaniale marittima, ove necessaria. In tale fase è onere del promotore procedere alle modifiche progettuali necessarie ai fini dell'approvazione del progetto, nonché a tutti gli adempimenti di legge anche ai fini della valutazione di impatto ambientale, senza che ciò comporti alcun compenso aggiuntivo, né incremento delle spese sostenute per la predisposizione delle offerte indicate nel piano finanziario».

In definitiva, il progetto preliminare posto a base di gara, trattandosi di "concessione" e per quanto sopra richiamato, non può rappresentare un vincolo assoluto in termini di progettualità da parte del concorrente che, a sua volta, potrà apportare le migliorie ritenute necessarie in termini di funzionalità ed economicità dell'opera modificando, anche profondamente, il progetto preliminare mantenendo però gli stessi obiettivi che l'amministrazione appaltante ha previsto di raggiungere con la realizzazione delle opere.

Ne deriva che, trattandosi di gara per "concessione" nella quale è previsto che il progetto possa essere mutato da parte del concorrente, può considerarsi non necessario sottoporre a preventiva approvazione il progetto preliminare in applicazione dell'art.5 della LR n.12/2011.

Diversamente opinando dovrebbe ripetersi il procedimento a partire da un nuovo bando di gara. La fattispecie in esame è, d'altronde, ben diversa dall'appalto di opera pubblica il cui progetto esecutivo è posto a base della gara.

In tal caso, infatti, pur potendosi sottoporre il progetto esecutivo direttamente ad approvazione a norma dell'art.27 del D.Lgs 50/2016, comma 2 («Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori hanno facoltà di sottoporre al procedimento di approvazione dei progetti un livello progettuale di maggior dettaglio, al fine di ottenere anche le approvazioni proprie delle precedenti fasi progettuali eventualmente non effettuate...») l'amministrazione appaltante, per limitare i rischi progettuali derivanti dall'eventuale modifica da dovere apportare allo stesso in sede di conferenza di servizi, può ritenere utile effettuare un controllo preliminare dell'opera, con la richiesta di parere a norma dell'art.5 della LR 12/2011, sul progetto di fattibilità tecnica ed economica, ciò al fine di avere indirizzi precisi per la redazione corretta del successivo livello di progettazione, anche a seguito delle eventuali indicazioni che possono emergere in sede di conferenza dei servizi.

In tal caso, in genere, è dunque utile e opportuno sottoporre il progetto di fattibilità tecnica ed economica al parere approvativo degli organi competenti.

A sostegno di quanto sopra si richiama la sentenza del Consiglio di Stato, sez. V, 12 aprile 2021, n.2924, 29 aprile 2021, relativa a procedura di project financing ad iniziativa pubblica, nella quale si evince quanto segue.

“...la questione giuridica che viene in rilievo, e alla quale occorre dare soluzione, è quale sia il valore e l'efficacia del progetto di fattibilità redatto dall'amministrazione e posto a base di gara in rapporto alla successiva progettazione cui sono chiamati gli operatori economici concorrenti in procedura di project financing, ovvero fino a che punto questi ultimi siano vincolati in sede di progettazione delle indicazioni fornite dalla stazione appaltante in sede di fattibilità.

...È possibile, allora, riassumere le indicazioni normative in questo senso: il progetto di fattibilità, preceduto da una serie di indagini ed approfondimenti relativi a tutti i possibili profili di incidenza dell'opera nel territorio inteso nell'accezione più ampia possibile, conclude la prima fase della progettazione con la fissazione delle specifiche esigenze che l'amministrazione ritiene debbano essere necessariamente soddisfatte, anche mediante l'indicazione di specifiche caratteristiche prestazionali dell'opera; è rimesso, invece, al successivo livello di progettazione, rappresentato dal progetto definitivo, lo sviluppo delle caratteristiche strutturali e funzionali in conformità alle indicazioni prima fornite.

Per la necessaria collaborazione tra amministrazione e privato che caratterizza la procedura di project financing, come pure in ragione dei livelli di sviluppo della progettazione prima richiamati, può pervenirsi alla seguente conclusione relativamente alla questione posta in precedenza: il progetto di fattibilità che l'amministrazione è tenuta a porre a base di una procedura di project financing ad iniziativa pubblica ai sensi del primo comma dell'art. 183, dovrà definire le caratteristiche essenziali dell'opera in base alle esigenze reputate necessarie, lasciando ai privati concorrenti, nella successiva fase di progettazione, la proposta delle misure tecniche reputate maggiormente idonee a dar attuazione ai predetti obiettivi, ed anche se, eventualmente, nel progetto di fattibilità siano descritte in maniera più puntuale le sue caratteristiche, il privato non potrà mai essere vincolato dal progetto di fattibilità al punto da non poter proporre soluzioni differenti che appaiano, a suo giudizio, ritenute maggiormente idonee al conseguimento delle esigenze manifestate dall'amministrazione.

L'amministrazione, del resto, necessita delle competenze del privato, poiché questi, quale impresa che opera in quel segmento di mercato (nel caso di specie, la preparazione dei pasti) è meglio attrezzato a ricercare le soluzioni più adatte all'efficientamento del servizio già in sede di progettazione, che sarà ad esso funzionale.

Conforta la conclusione raggiunta le previsioni contenute nell'art. 183, al comma 3 lett. a), secondo cui il bando può specificare che: "l'amministrazione aggiudicatrice ha la possibilità di richiedere al promotore specifico di cui al comma 10 lett. b), di apportare al progetto definitivo, da questi presentato, le modifiche eventualmente intervenute in fase di approvazione del progetto..." e, correlativamente, al comma 10, lett. c) ove è precisato che in fase di approvazione del progetto definitivo "è onere del promotore procedere alle modifiche progettuali necessarie ai fini dell'approvazione del progetto.

Le predette norme rendono evidente come la progettazione non sia vincolata una volta e per tutte alle regole fissate nel progetto di fattibilità, ma sia destinata a svilupparsi per successivi approfondimenti, l'ultimo dei quali può avvenire anche in fase di approvazione di un progetto definitivo già prescelto dall'amministrazione.»

In generale, da tutto quanto sopra evidenziato, ne può discendere che nel caso di "affidamento in concessione", possa ritenersi non necessaria la preventiva approvazione del progetto preliminare o di fattibilità tecnica ed economica ai sensi dell'art.5 della LR n.12/2011; e che la progettazione definitiva presentata dal Promotore possa essere direttamente sottoposta all'iter approvativo previsto dall'art.5 della legge regionale n.12 del 12 luglio 2011, così come adeguata al vigente D.Lgs n.50 del 18 aprile 2016.

Nel caso di specie, fermo restando che non è possibile (non conoscendo il verbale di gara) valutare se sussistono eventuali controinteressati, poiché è di fondamentale importanza che non sussista il pregiudizio della par condicio, appare, altresì, opportuno valutare le ragioni di interesse pubblico e di economia amministrativa a sostegno del mantenimento della procedura, poiché infatti dalla lettura degli atti allegati si evince un lungo e articolato procedimento che avrebbe visto l'espletamento di varie conferenze di servizi, modifiche e integrazioni alla progettazione originaria (con dispendio di risorse umane e finanziarie), ed infine, l'esito positivo di una ispezione dell'ANAC "sulla procedura di gara a seguito della quale è stata inoltrata "Relazione Ricognitiva per la realizzazione dell'Opera". A seguito di tale ispezione non è stato formulato alcun rilievo da parte dell'organo ispettivo" (vedi nota integrativa del RUP Prot. n. 572/AT del 11/10/2021).

Nelle superiori considerazioni si esprime l'approfondimento richiesto, che potrà essere oggetto di discussione e supporto per il parere della Commissione.

Concluso l'intervento l'**Avv. La Vecchia** ribadisce infine che in buona sostanza, non essendovi particolari pregiudiziali ai sensi della legislazione vigente e prevalendo le ragioni d'interesse pubblico per il prosieguo dell'iter tecnico amministrativo, la progettazione definitiva presentata dal Promotore possa essere direttamente sottoposta all'iter approvativo previsto dall'art.5 della legge regionale n.12 del 12 luglio 2011, così come adeguata al vigente D.Lgs n.50 del 18 aprile 2016.

Il **Presidente delegato**, prendendo la parola, precisa che il parere reso dalla Rappresentante dell'ULL deve intendersi in seno ai lavori della Commissione e pertanto chiede agli altri Componenti di esprimere le proprie considerazioni in proposito.

Interviene l'**Ing. Grasso** che, manifestando il proprio apprezzamento sul contenuto della memoria dell'Avv. La Vecchia e condividendone i contenuti, precisa che la peculiarità della procedura del project financing prevede che i concorrenti possano presentare delle modifiche progettuali migliorative in sede di gara e che quindi, la mancata preventiva approvazione del progetto preliminare posto a base di gara non costituisce un pregiudizio per la procedura di project financing ad iniziativa pubblica ai sensi del primo comma dell'art. 183, come peraltro deliberato con la sentenza del Consiglio di Stato sopra richiamata. Inoltre, rappresenta l'utilità della valutazione del caso specifico per le eventuali future analoghe fattispecie in modo da consentire un'accelerazione della procedura di approvazione delle opere pubbliche all'esame della Commissione.

L'Ing. **Fortunato Romano**, prendendo la parola, condividendo il contenuto della memoria prodotta dall'Avv. La Vecchia comunica ai partecipanti che per pregressi impegni lavorativi deve abbandonare l'adunanza.

L'Ing. **Tirendi** e l'Ing. **Stracquadanio** esprimono il proprio assenso alle argomentazioni della rappresentante dell'ULL.

Infine, anche l'Ing. **Calogero Zicari**, l'Arch. **Grifo** ed il Dott. **Fazio** condividono il parere dell'ULL.

Il **Presidente delegato** concordando con quanto espresso dagli altri componenti fa presente che le odierne determinazioni assunte costituiranno, in futuro, un orientamento generale della Commissione esclusivamente in caso di projet financing, che non può essere esteso alle altre procedure di progettazione per i livelli di progettazione previsti per i quali occorre il parere ai sensi dell'art. 5 della L.R. 12/2011. Pertanto la Commissione valuterà e si esprimerà unicamente sul progetto definitivo ora presentato.

Prende la parola l'Arch. **Grifo** che, riprendendo le criticità di natura urbanistica emerse nella precedente adunanza e a seguito degli approfondimenti effettuati presso il proprio Dipartimento, nonostante il contenuto della nota prot. 572/AT del 11/10/2021 del Comune di S. Stefano di Camastra (inserita in allegato al precedente verbale del 06/10/2021), rappresenta che permangono le perplessità manifestate in merito alla decadenza dei vincoli urbanistici sulle aree acquisite da parte dell'Amministrazione Comunale.

Infatti, a prescindere dalla regolarità dell'acquisizione di talune aree mediante il ricorso ad accordi bonari con i privati, la destinazione urbanistica delle stesse non risulta individuata, poiché con la decadenza dei vincoli è cessata e che quindi è necessaria una nuova attribuzione.

Interviene al riguardo il responsabile dell'Area Tecnica del Comune, **Arch. La Monica**, che puntualizza che il progetto in esame insiste su aree oggi da considerarsi pubbliche in quanto il Comune ne è diventato proprietario e che, per quelle ricadenti in ambito portuale, il Comune ha già provveduto alla conseguente cessione al demanio marittimo. Tutte le aree interessate dall'intervento sono, pertanto, appartenenti al demanio marittimo per l'ambito portuale ed al Comune per tutte le restanti parti. Sono state già acquisite tutte le aree private interessate dall'intervento mediante accordi bonari, non sono in essere contenziosi con i proprietari né con terzi.

A tal proposito, il **R.U.P.** intervenendo, rappresenta che con il D.D.G. n. 251 è stata approvata la variante al Piano Regolatore del Porto con la quale sono state confermate le previsioni progettuali preesistenti e quindi il suddetto strumento di pianificazione urbanistica, costituendo anche atto di programmazione da parte della Pubblica Amministrazione, ha fissato le regole, i criteri e le modalità di utilizzazione delle aree.

Il Dott. **Fazio** ribadisce tuttavia che l'esproprio e gli atti bonari privati stabiliscono di fatto soltanto la proprietà delle aree da parte del Comune ma, per quanto riguarda gli aspetti di tipo urbanistico occorre procedere ad un ulteriore approfondimento.

Anche l'Ing. **Grasso** ritiene opportuno che venga approfondito l'argomento ed invita l'Amm.ne Comunale a fornire alla Commissione ulteriori elementi integrativi utili a supporto.

Il **Sindaco di S. Stefano di Camastra**, non condividendo le argomentazioni della rappresentante del D.R.U., ritiene superati i rilievi di che trattasi in quanto, con l'acquisizione da parte del Comune delle aree mediante accordi bonari con i privati, viene a decadere la necessità dei vincoli preordinati in quanto si è fatto ricorso ad una regolare procedura di diritto privato.

Il **Presidente delegato**, prendendo la parola, invita i componenti delegati del DRU per gli aspetti urbanistici ed il DRA per quelli del demanio marittimo ad operare i necessari approfondimenti di competenza al fine di pervenire alla risoluzione delle criticità emerse, previa acquisizione da parte dell'Amm.ne Comunale delle necessarie integrazioni sopra richieste.

Il **Presidente delegato** chiede ai componenti della Commissione se hanno ulteriori richieste di chiarimenti e/o osservazioni da effettuare sul progetto e, dopo aver constatato che i componenti non hanno ulteriori specifiche osservazioni da porre, riassume quindi che:

la Commissione delibera all'unanimità

di procedere all'esame del progetto definitivo dei lavori per la "Realizzazione del Porto Turistico e delle opere connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra - Importo complessivo € 102.226.611,37" ai sensi dell'art. 5 della L.R. 12/2011 e di convocare un'ulteriore adunanza per il proseguimento della Conferenza di Servizi, al fine di pervenire, in modo compiuto ed esaustivo, alle proprie determinazioni e consentire l'acquisizione di



tutti gli altri pareri degli Enti ad oggi non ancora pervenuti. A tal riguardo, il R.U.P. è onerato di acquisire tutti i restanti pareri ancora non agli atti della Commissione.

La Commissione onera i componenti delegati del DRU per gli aspetti urbanistici ed il DRA per quelli del demanio marittimo ad operare i necessari approfondimenti di competenza al fine di pervenire alla risoluzione delle criticità emerse, previa acquisizione da parte dell'Amm.ne Comunale delle necessarie integrazioni sopra richieste.

O.d.G. n. 1

Comune di Malfa (ME) - Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di "Interventi per la protezione della costa e la messa in sicurezza in località Capo Faro, Isola di Salina Comune di Malfa, versante Nord/Est"

PRE-CONFERENZA E CONFERENZA DI SERVIZI

Il Presidente delegato introducendo l'argomento **cede la parola al Relatore**, Ing. Nicola Alleruzzo che espone la propria relazione d'istruttoria, trasmessa con nota prot. n. 130583 del 20/08/2021 sul progetto in esame che di seguito si riporta integralmente:

RELAZIONE DI ISTRUTTORIA

In riferimento all'intervento in oggetto e richiamata la nota 1 giugno 2021, n. 91324 con la quale il Responsabile unico del procedimento ha trasmesso, tra gli altri, all'Ufficio del genio civile di Messina gli elaborati relativi al progetto di fattibilità tecnico-economica degli "Interventi per la protezione della costa e messa in sicurezza in località Capo Faro, Isola di Salina, versante nord/est" richiedendone, contestualmente, l'approvazione in linea tecnica, lo scrivente, coerentemente alle indicazioni di cui alla circolare 16 ottobre 2012, n. 0090917 dell'Assessorato delle Infrastrutture e della Mobilità in materia di funzionamento e operatività della Commissione regionale dei lavori pubblici, al fine di fornire un contributo conoscitivo per i lavori della Commissione medesima, espone gli esiti dell'esame degli atti di perizia nella relazione d'istruttoria che segue.

1. PREMESSE

Nell'arcipelago eoliano, l'isola di Salina si trova a nord-ovest di Lipari e, sotto il profilo amministrativo, il territorio è ripartito nei Comuni di Leni, Malfa e Santa Maria Salina.

Geograficamente Capo Faro, ricompreso nel territorio comunale di Malfa, costituisce la punta a nord-est dell'isola e si connota per la morfologia di pianoro lievemente degradante sovrastante una falesia pressoché verticale a strapiombo sul mare.



Figura 1 - Il pianoro di Capo Faro sovrastante la falesia



Peraltro, il promontorio di Capo Faro presenta due versanti esposti, rispettivamente, a est (località Sopra Liuzzi) e nord-est. Entrambi i versanti, interessati da crolli, necessitano di alta attenzione sotto l'aspetto idrogeologico, seppur abbiano peculiarità ed esigenze di protezione e messa in sicurezza diverse. L'area di intervento relativo al progetto in esame è quella del versante di nord-est e, in particolare, il segmento costiero che dalla punta denominata Torricella include la punta di Capo Faro, la sottostante franata e lambisce l'intervento indicato come sub B nella fig. 2.



Figura 2 - Il versante di nord-est del promontorio oggetto di intervento



Figura 3 - Il versante di nord-est

L'attuale versante della punta di Capo Faro è una falesia generalmente a picco sul mare con altezze del ciglio variabile da 40 a 50 m. mentre la fascia di battigia, in condizioni di calma, è larga alcuni metri, è raggiungibile esclusivamente dal mare e i crolli verificatisi nel corso del tempo hanno lasciato cumuli di elementi lapidei che, diversamente dalla parte meno coerente e fine, è continuamente asportata dal mare (v. fig. 4).

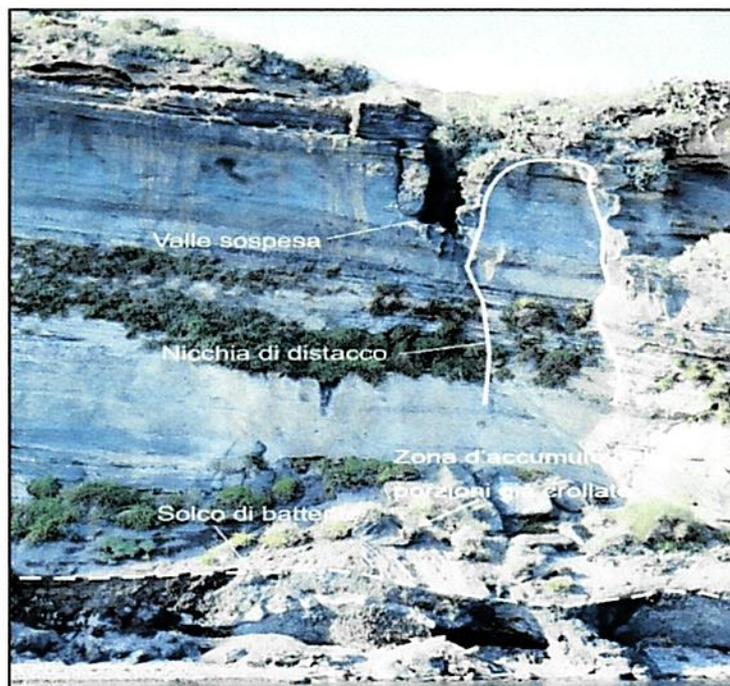


Figura 4 - Azione dei processi erosivi sulla falesia

Non appare di secondaria importanza segnalare che sul pianoro antistante la falesia (v. figg. 3 e 5), è ubica una azienda agrituristica che, a fronte dei crolli e dei conseguenti rischi, è obbligata ad adottare apposite misure di sicurezza e arretramenti.



Figura 5- Versante nord-est, fotomosaico del rilievo aerofotografico

2. REGIME VINCOLISTICO DELL'AREA

Il territorio del Comune di Malfa è sottoposto ai regimi di tutela, agli indirizzi e alle norme cogenti definiti:

- dal Piano Territoriale Paesistico delle Isole Eolie;
- dal Piano di Gestione "Isole Eolie" – Sito Natura 2000, laddove l'isola di Salina è perimetrata all'interno della ZPS ITA 030044, risultano ricompresi compresi i SIC ITA 030028 – Isola di Salina (Monte Fossa delle Felci e dei Porri), ITA 030029 – Isola di Salina (Stagno di Lingua), ITA 030041 – Fondali dell'isola di Salina; nessuna delle predette perimetrazioni interessa direttamente l'area oggetto d'intervento;
- dal vincolo sismico ex legge 2 febbraio 1974, n. 64;
- dal Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.). Il Comune di Malfa, ricade nell'unità fisiografica n. 26 – Isole Eolie e nella relazione si legge, tra l'altro, che "nel giugno del 2006 una frana di crollo per scalzamento al piede ha interessato un tratto della falesia, per tutta la sua altezza, in contrada Gramignazzo. La frana ha comportato un arretramento di circa 25 m. dell'orlo della scarpata, lambendo così una cappella votiva del '600";
- dal Piano di Gestione del Sito Unesco.

3. IL PROGETTO

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento è stato redatto dalla Società Capofaro srl che, coerentemente alle disposizioni dettate dall'art. 19 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e ss.mm.ii. (nel seguito *Codice*), laddove sono disciplinati i contratti di sponsorizzazione, ha offerto al Comune di Malfa, a titolo non oneroso, la progettazione e l'attività tecnica propedeutica all'avvio dell'*iter* volto alla redazione del progetto di livello esecutivo da porre a base di apposito finanziamento.

Con riguardo all'art. 23 del del *Codice*, laddove è individuata l'articolazione dei livelli di progettazione in materia di lavori pubblici, l'intervento di cui trattasi è definibile quale "Progetto di fattibilità tecnica ed economica".

Gli elaborati trasmessi a corredo della richiesta di approvazione in linea tecnica dell'intervento sono distinti come segue:

- EL 01 Elenco elaborati;
- RG 01 Relazione illustrativa generale;
- RELAZIONI TECNICHE E STUDI SPECIALISTICI**
- RS 01 Relazione tecnica;
- RS 02 Studio di prefattibilità ambientale;
- RS 03 Studio geologico e sistema di monitoraggio;
- RS 04 Dimensionamento preventivo opere di mitigazione e valutazione della stabilità globale;
- RILIEVO BATIMETRICO**
- RB 01 Rilievo batimetrico: Piano quotato;
- RB 02 Rilievo batimetrico: Isobate;
- RB 03 Rilievo batimetrico: Linee di navigazione;
- RILIEVO MORFO-TOPOGRAFICO**
- RT 01 Rilievo morfo-topografico: Ortofoto;
- RT 02 Rilievo morfo-topografico: Isoipse;
- RT 03 Rilievo morfo-topografico: Fronte di falesia;
- ELABORATI GRAFICI**
- Inquadramento
- IN 01 Stralci Cartografici;
- IN 02 Carta dei vincoli - Piano Paesistico - Rete Natura 2000;
- IN 03 Piano per l'Assetto Idrogeologico;
- Stato di fatto
- SF 01 Stato di fatto: Planimetria e inventario visuale;
- SF 02 1-8 Stato di fatto: Sezioni 1+8;
- Progetto
- OP 01 Progetto: Planimetria Sinottica;
- OP 02 1-8 Progetto: Sezioni 1+8;
- OP 03 Progetto: Sezioni Tipo;
- OP 04 Particolari costruttivi;
- OP 04 1 Consolidamento e protezione della falesia (Tavole 1+5);
- OP 04 2 Regimentazione acque ruscellanti;
- OP 04 3 Particolare B: Drenaggi tubolari;

ELABORATI ECONOMICI-AMMINISTRATIVI

- EE 01 Calcolo sommario della spesa;
- EE 02 Quadro economico;
- EE 03 Cronoprogramma;
- EE 04 Indicazioni preliminari sulla sicurezza.

3.1. RILIEVI E STUDI PRELIMINARI

Per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, ai sensi dell'art. 23 del *Codice*, sono state effettuati:

- il rilievo morfo-topografico condotto con tecnica aerofotogrammetrica grazie all'impiego di drone;
- il rilievo batimetrico dello specchio acqueo antistante Capo Faro (circa 400.000 m²);
- lo studio geologico e il sistema di monitoraggio;
- lo studio geotecnico;
- lo studio sismico e il correlato potenziale tsunamigenico dell'area eoliana;
- lo studio idrogeologico;
- lo studio idraulico marittimo corredato, tra l'altro, di analisi ondametria;
- lo studio per la protezione dall'erosione eolica;
- lo studio di prefattibilità ambientale, recante le informazioni necessarie allo svolgimento della fase di selezione preliminare dei contenuti dello studio di impatto ambientale. In particolare, nello studio sono ricompresi:
 - la verifica di compatibilità dell'intervento con i piani paesistici, territoriali e urbanistici (Piano territoriale paesistico; Piano di gestione Rete Natura 2000; Piano territoriale; Piano urbanistico; Piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico);
 - lo studio sui prevedibili effetti dell'intervento sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini (Stato delle acque marine; Aria; Biodiversità; Fattori climatici; Paesaggio e beni culturali; Suolo; Salute umana; Minimizzazione degli impatti);
 - l'illustrazione della soluzione progettuale prescelta e dell'impossibilità di alternative localizzative e tipologiche;
 - la determinazione delle misure di compensazione ambientale;
 - l'indicazione delle norme di tutela ambientale da applicare all'intervento e dei criteri tecnici da adottare per assicurare il rispetto.
- il dimensionamento preventivo delle opere di mitigazione e valutazione della stabilità globale;

3.2. PREVISIONI PROGETTUALI

Il progetto in questione prevede la realizzazione delle opere di seguito distinte (v. fig.6):

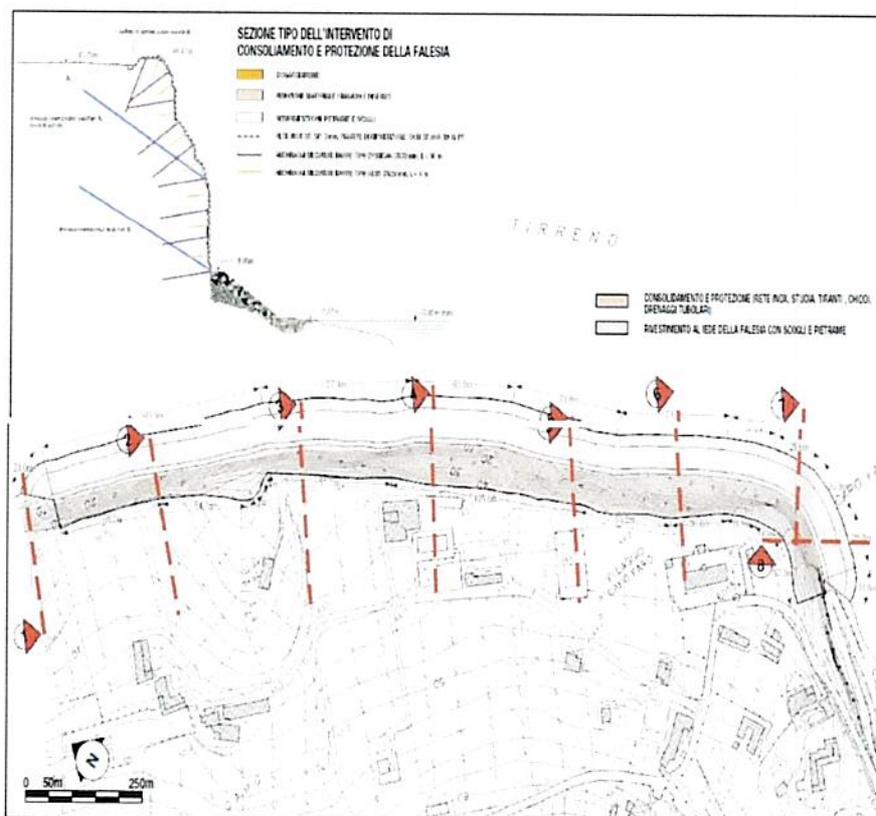


Figura 6 – Planimetria sinottica degli interventi da realizzare (elab. OP.01)

- installazione di adeguato sistema di monitoraggio per frane incipienti in grado di fornire segnali e allarmi in locale e in remoto;
- diserbo e disgiungimento delle parti incoerenti e frantumazione degli elementi lapidei instabili;

- riempimento delle cavità dei fronti di falesia con la costruzione di muretti drenanti in pietra locale;
- minimizzazione dell'azione disgregante ed erosiva ad opera:
 - delle acque (infiltranti, ruscellanti e battenti);
 - del vento;
 - delle mareggiate;
- opere di mitigazione paesaggistica e finiture.

In particolare, con specifico riguardo ai punti sopra indicati, le opere e le lavorazioni previste sono dettagliate come segue:

• **Sistema di monitoraggio di frane incipienti**

Il progetto prevede un sistema di monitoraggio che avrà la funzione di tenere sotto controllo la stabilità complessiva delle falesie, onde garantire la fruizione in sicurezza delle strutture ricettive ubicate a monte delle scarpate, rilevando i movimenti del terreno, valutandone gli spostamenti con la misurazione di eventuali fratture in profondità, emettendo un segnale di allarme qualora siano registrate accelerazioni improvvise degli spostamenti o movimenti superiori al cosiddetto "valore soglia".

• **Diserbo e disgiungimento delle parti incoerenti**

Sarà eseguito il diserbo della superficie interessata dal progetto, mentre il disgiungimento avrà lo scopo di eliminare le parti aggettanti con la frantumazione degli elementi lapidei stabili che, a seguito di un eventuale sisma, possano crollare.

• **Riempimento delle cavità dei fronti di falesia**

Successivamente al disgiungimento, le cavità presenti saranno riempite e saturate con la costruzione di muretti adeguatamente drenati in pietra locale e il riempimento con pietrame e calcestruzzo magro poroso, fino a saturazione della cavità.

• **Minimizzazione dell'azione disgregante ed erosiva**

Azione delle acque infiltranti

Il progetto prevede un sistema di dreni tubolari realizzato a mezzo di perforazioni suborizzontali in cui saranno inseriti tubi drenanti in PVC (microfessurati e inclinati verso l'alto di 30°, rivestiti con geotessile per evitare l'intasamento da parte di sedimenti a granulometria fine). Lo sbocco dei drenaggi tubolari sarà sempre controllato installando tubi pluviali di adeguata dimensione, in PVC ad alto spessore e protezione dagli agenti atmosferici.

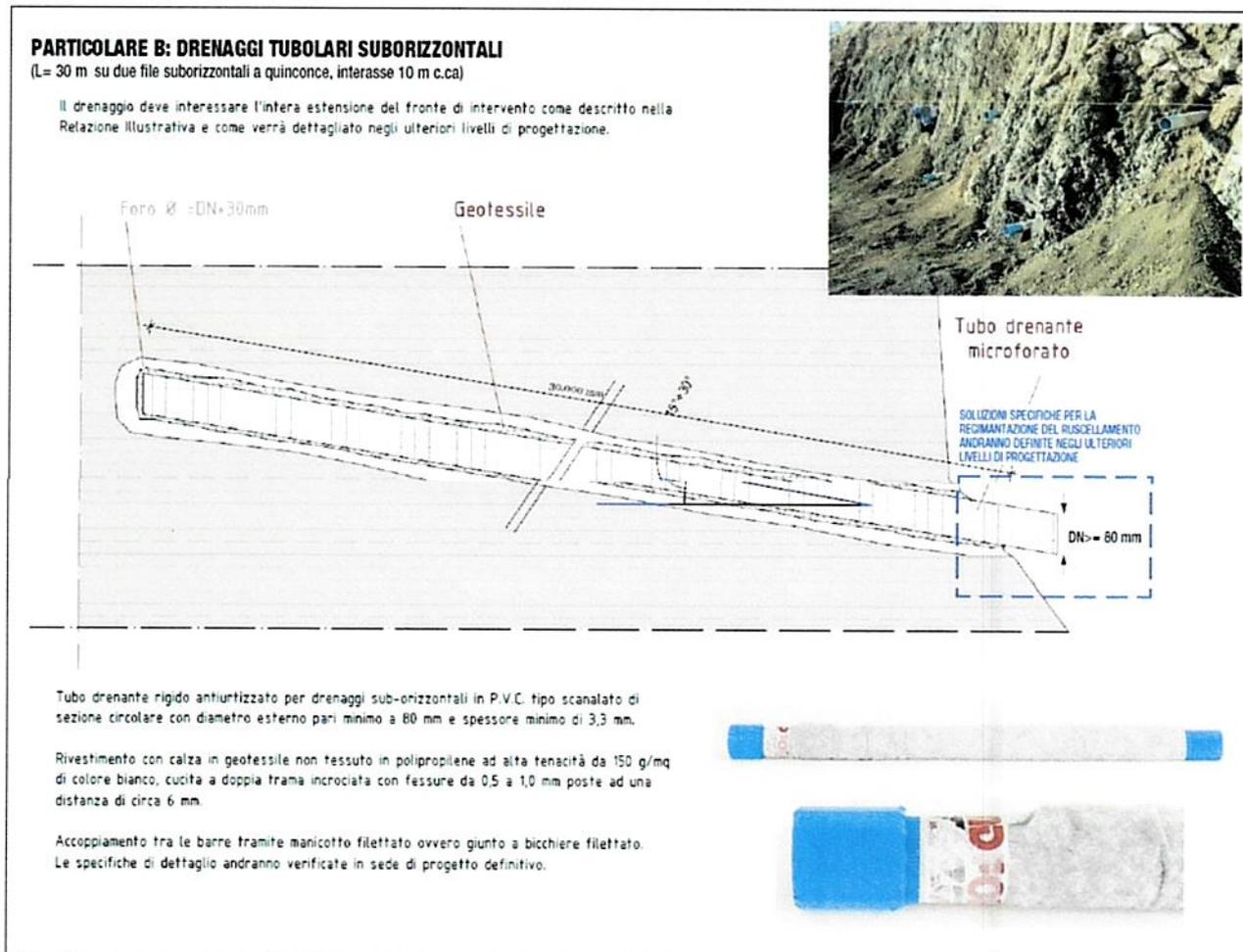


Figura 7 – Particolare drenaggi tubolari suborizzontali (elab. OP.04)

Azione delle acque ruscellanti

Un obiettivo della progettazione è la funzionalità della regimentazione delle acque di pioggia che, in atto, scorre sul pianoro di Capo Faro, si infiltra nel terreno fino a raggiungere il ciglio della falesia, alimentando la c.d. *tension crack* e apportando grande capacità erosiva. Il progetto prevede la realizzazione una rete di canalette a varia sezione tipologica lungo le stradelle esistenti, laddove le acque saranno indirizzate in apposito canale dorsale situato lungo il ciglio di falesia con sbocco in tubi di scolo di adeguata dimensione in PVC ad alto spessore e protezione agli agenti atmosferici e le stesse saranno restituite al corpo recettore finale (mare, impluvio naturale) senza provocare erosione Azione battente sul paramento della falesia (v. fig. 8).

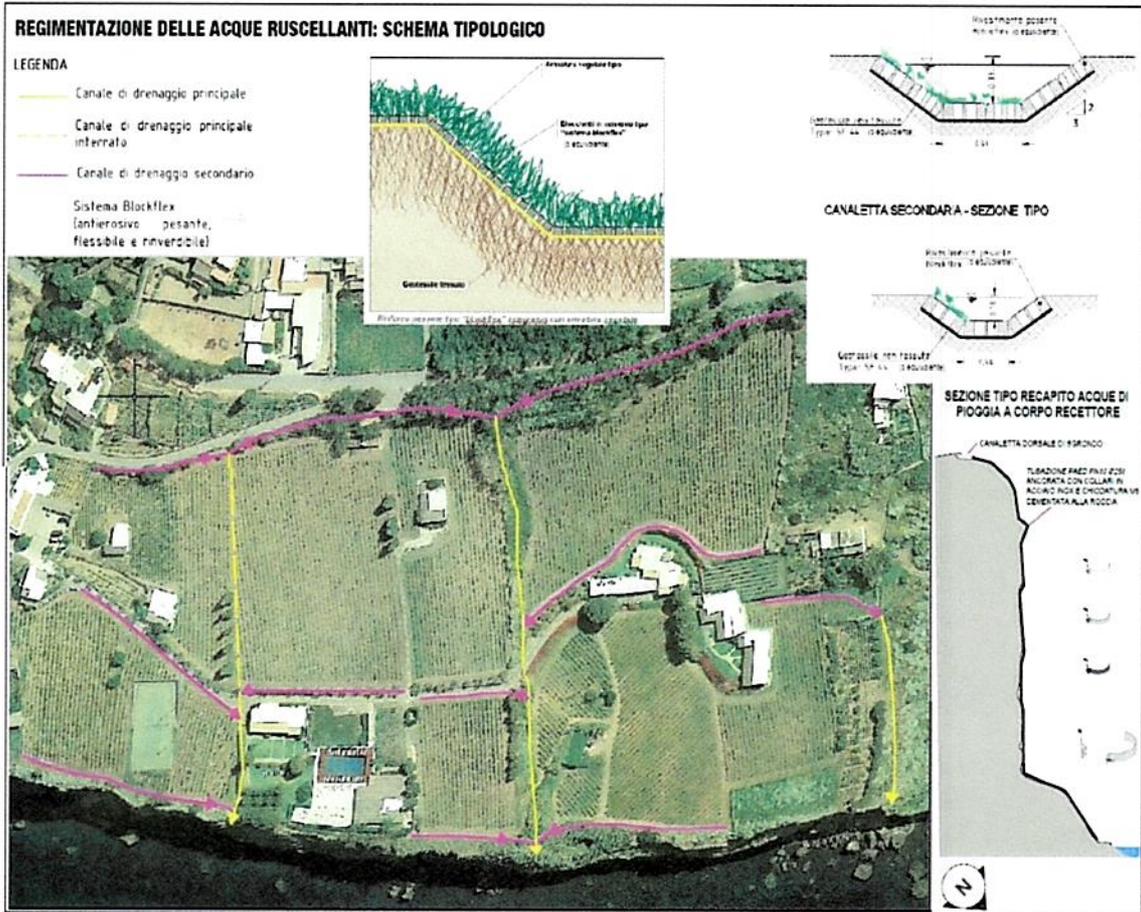


Figura 8 – Regimentazione delle acque ruscellanti (elab. OP.04)

Per contrastare l'azione erosiva della pioggia sul paramento della falesia sarà applicata una geo-stuoia antierosiva grimpante 3D in fili di polipropilene accoppiata alla rete di acciaio inox ancorata con apposita chiodatura sulle porzioni di paramento da consolidare e proteggere(v.fig. 9).

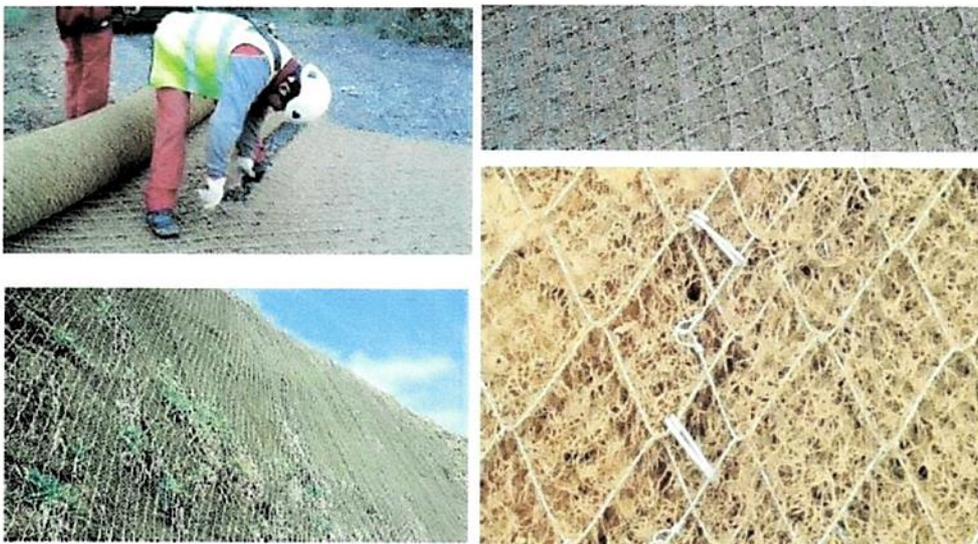


Figura 9 – caratteristiche rete di protezione (elab. OP.04)

Azione del vento

L'azione erosiva del vento sul paramento della falesia sarà contrastata applicando una geostuoia 3D antierosiva grimpante in fili di polipropilene accoppiata alla rete di acciaio inox ancorata con apposita chiodatura sulle porzioni di paramento da consolidare e proteggere (v.fig. 10).

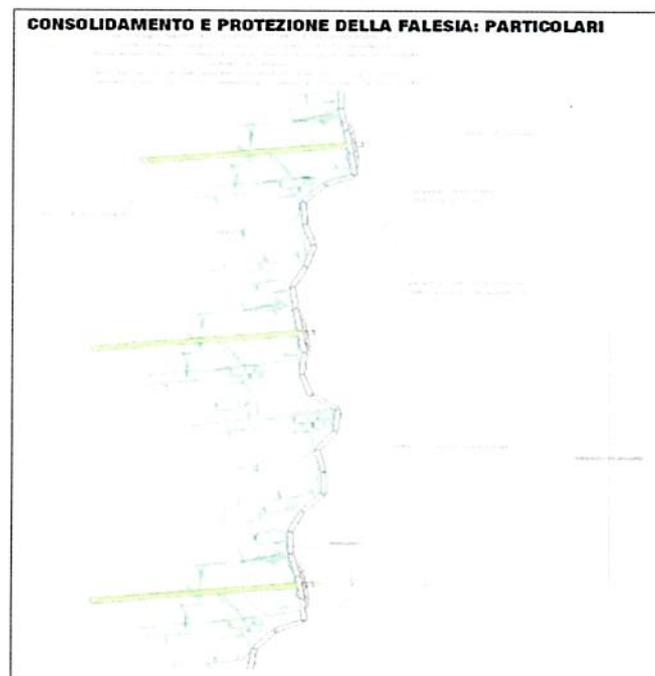
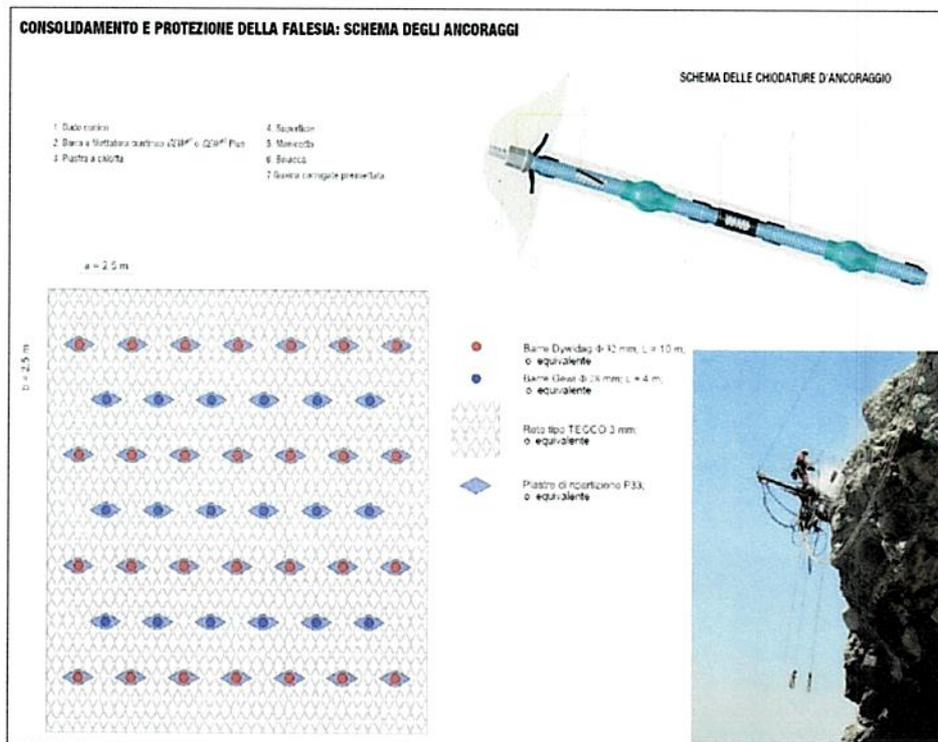


Figura 10 – caratteristiche rete di protezione (elab. OP.04)

Minimizzazione dell'azione delle mareggiate

Per l'abbattimento dell'energia ondosa sono state previste:

- la realizzazione di scogliere parallele alla linea di riva;
- la protezione al piede della falesia effettuato con un rivestimento di pietrame e massi naturali.

Con il disaggio delle parti incoerenti della falesia si provvederà al dislocamento degli scogli per la realizzazione dell'imbasamento del piede della mantellata. Gli scogli dislocati saranno utilizzati nei nuclei i cui vuoti saranno riempiti e intasati con pietrame. La mantellata di rivestimento sarà realizzata con scogli di pezzatura maggiore (2a categoria) per

dare la sezione finita secondo la sagoma, mentre la berma fronte mare del piede della mantellata sarà formata con pietrame (v. figg. 11, 12 e 13).

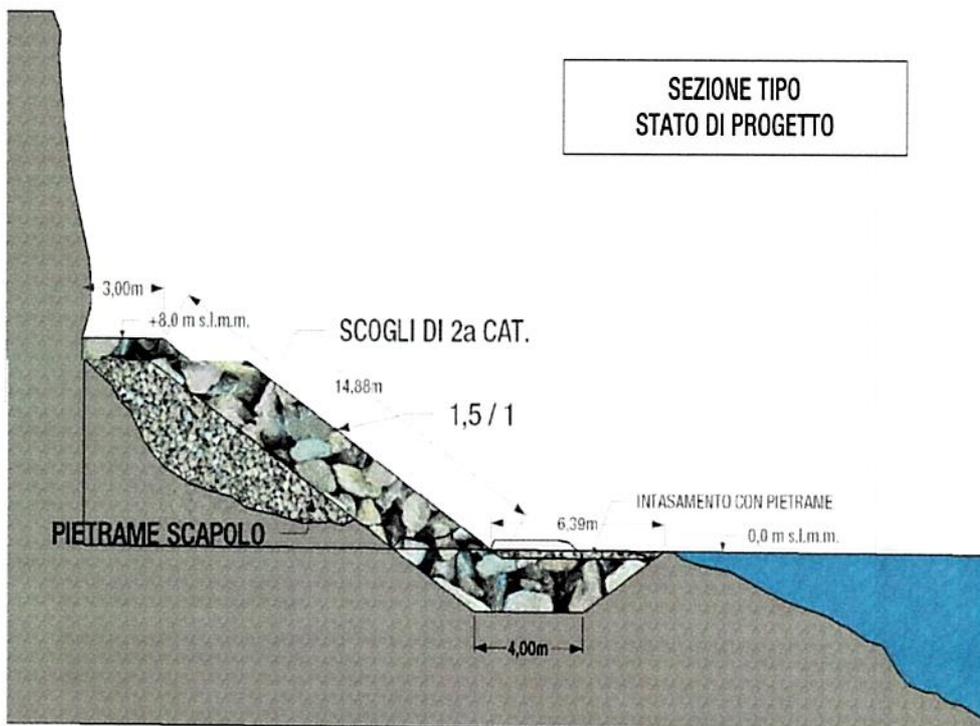
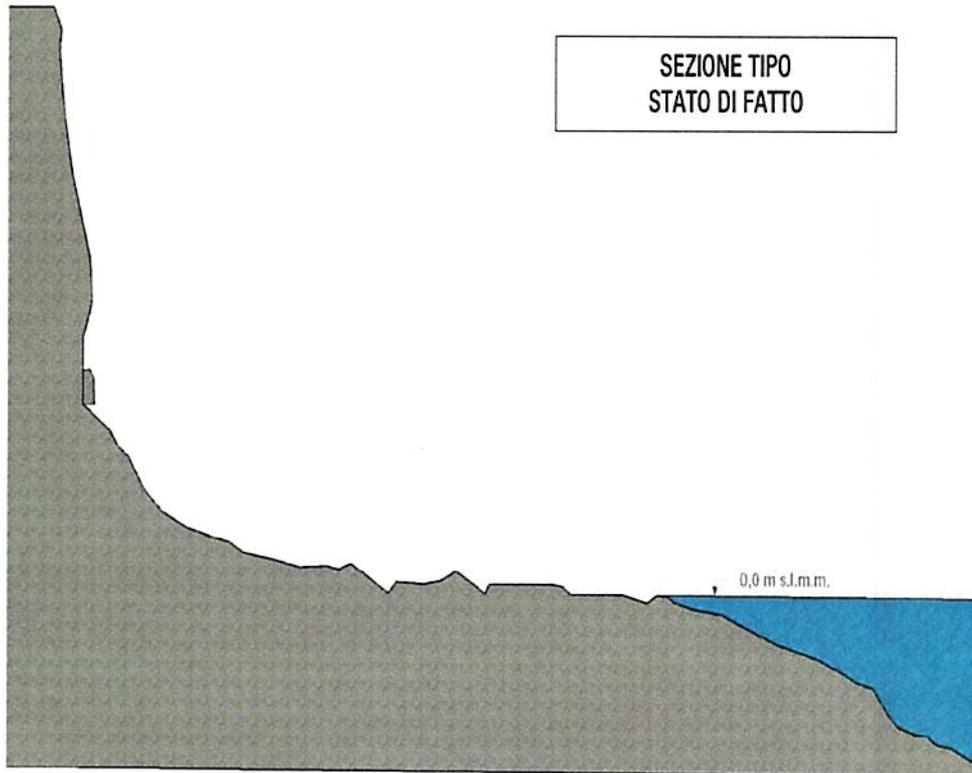


Figure 11 e 12 – Rivestimento in scogli sezioni tipo di stato di fatto e di progetto

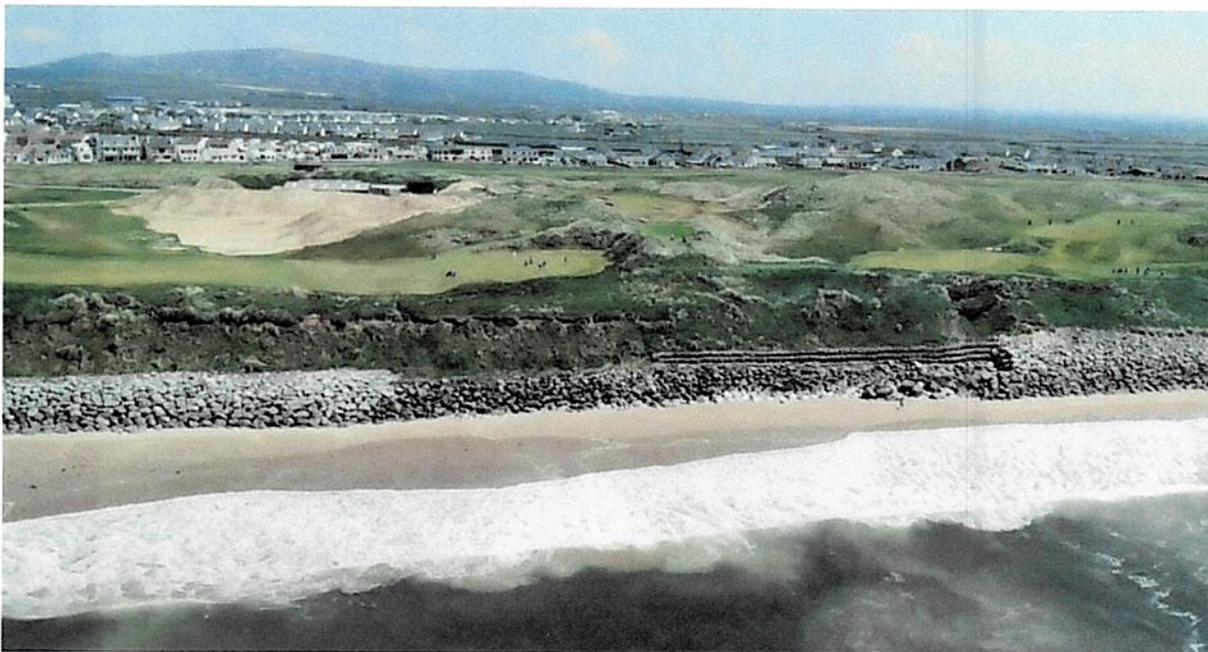


Figura 13 – Interventi tipo di protezione della falesia con pietrame e scogli di 2° categoria

STIMA ECONOMICA E FONTI DI FINANZIAMENTO

La stima sintetica dei costi per la realizzazione degli interventi previsti nel presente progetto di fattibilità tecnica ed economica perviene al costo complessivo, di massima, delle opere pari ad € 20.813.563,25 di cui € 13.929.536,27 per lavori e oneri per la sicurezza ed € 6.600.141,92 per somme a disposizione dell'Amministrazione, come di seguito specificato:

Lavori

lavori a base d'asta	€ 13.929.536,27	
oneri per la sicurezza	€ 283.885,06	
	<u>€ 14.213.421,33</u>	<u>€ 14.213.421,33</u>

Somme a disposizione dell'Amministrazione

Rilievi, accertamenti e indagini	€ 150.000,00	
Allacciamenti pubblici servizi imprevisti	€ 1.000,00	
Spese tecniche progettazione, sicurezza, etc.	€ 284.268,43	
Direzione dei lavori e contabilità	€ 950.000,00	
Collaudi	€ 1.000.000,00	
Responsabile unico del procedimento	€ 160.000,00	
Incentivi dipendenti PA	€ 71.067,11	
Supporti RUP, comprese verifica e validazione	€ 56.853,69	
IVA sui lavori	€ 260.000,00	
Inarcassa e previdenza	€ 3.126.952,69	
IVA su spese tecniche	€ 90.000,00	
	<u>€ 6.600.141,92</u>	<u>€ 6.600.141,92</u>
		<u>€ 20.813.563,25</u>

Tra gli elaborati prodotti è ricompreso il calcolo sommario della spesa relativo alle opere previste nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, distinto per categorie principali e redatto applicando i prezzi desunti dal Prezzario Regionale della Regione Siciliana per l'anno 2020 (Aggiornamento al 31 dicembre 2020 del Prezzario unico regionale), nonché tenendo conto della maggiorazione per lavori localizzati nelle isole minori fissata nella percentuale massima del 30 per cento, variabile in relazione alle categorie di lavoro previste.

La programmazione degli interventi pubblici indicati dal progettista in riferimento agli interventi programmati nella zona di interesse sono riassumibili come segue:

- € 6.249.000,00 previsti dal PAI 2006;
- € 16.000.000,00 previsti dal ReNDiS;
- € 6.000.000,00 previsti dal Comune di Malfa.

5. RELAZIONE

La richiesta di approvazione in linea tecnica del progetto in argomento attinge alla fattibilità tecnica ed economica dell'intervento, con specifico riferimento all'art. 23 del *Codice*, laddove sono individuati e disciplinati i livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi. Talchè, coerentemente al dettato dei commi 1, 5 e 6 del medesimo art. 23, lo scrivente relatore ha compendiato nei punti che seguono gli esiti dell'esame degli elaborati progettuali prodotti.

• Articolo 23, comma 1

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica esaminato, fatti salvi i pareri degli enti istituzionalmente preposti ad esprimersi, è volto ad assicurare:

- il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività, realizzando opere a difesa di un tratto di costa per la quale gli effetti dell'esposizione all'azione degli agenti atmosferici e dei marosi configura potenziale pericolo per le attività agricole e turistiche allocate nella immediata prossimità della falesia oggetto di intervento;
- la qualità architettonica e tecnico-funzionale e di relazione nel contesto dell'opera che appare compatibile con le caratteristiche peculiari dell'ambiente interessato;
- la conformità alle norme ambientali e di tutela dei beni culturali e paesaggistici;
- il rispetto dei vincoli idrogeologici, sismici e forestali;
- la compatibilità geologica, geomorfologica, idrogeologica dell'opera.

Peraltro, la peculiarità dell'intervento esclude la necessità di valutazioni in ordine a:

- consumo del suolo;
- risparmio, efficientamento e recupero energetico nella realizzazione e nella successiva vita dell'opera nonché valutazione del ciclo di vita e manutenibilità delle opere;
- compatibilità con le preesistenze archeologiche;
- razionalizzazione delle attività di progettazione e delle connesse verifiche attraverso il progressivo uso di metodi e strumenti elettronici specifici quali quelli di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture;
- accessibilità e adattabilità secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia di barriere architettoniche.

• Articolo 23, comma 5

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica non individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire. In tal senso, tuttavia, non appare influente rilevare che la protezione della costa e la relativa messa in sicurezza si connotano quali interventi che escludono la possibilità di ricorrere a "più soluzioni" (procedura generalmente riservata ai manufatti) e, nel caso in discorso, la proposta di intervento appare "obbligata".

Peraltro, il progettista ha sviluppato, nel rispetto del quadro esigenziale, tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1 dell'art. 23, nonché gli elaborati grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche.

• Articolo 23, comma 6

Il progetto è redatto sulla base di indagini geologiche, idrogeologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche, sismiche e paesaggistiche, di studi di fattibilità ambientale e paesaggistica ed evidenzia, con appositi adeguati elaborati cartografici, le aree impegnate; altresì, indica la descrizione delle misure di compensazione e di mitigazione dell'impatto ambientale, nonché i limiti di spesa dell'intervento da realizzare a un livello tale da consentire, già in sede di approvazione del progetto medesimo, salvo circostanze imprevedibili, l'individuazione della localizzazione nonché delle opere compensative o di mitigazione dell'impatto ambientale necessarie.

Per quanto precede, richiamato l'art. 5, comma 12 della legge regionale 12 luglio 2011, n. 12, lo scrivente, dato atto che la documentazione prodotta (in relazione al livello di progettazione) è sufficientemente esaustiva per la preliminare individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche e funzionali della stessa, fatte salve le determinazioni della Commissione, ritiene che progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo agli "Interventi per la protezione della costa e messa in sicurezza in località Capo Faro, Isola di Salina, versante nord-est" sia suscettibile di approvazione in linea tecnica.

Per i successivi livelli di progettazione (definitiva/esecutiva) sarà cura dell'amministrazione precedente provvedere agli approfondimenti previsti dal Codice, con particolare riferimento:

- ai rilievi morfo-topografico e batimetrico per la ricostruzione dei fondali interessati dalle opere in progetto;
- all'esecuzione di indagini geognostiche e prove di laboratorio, finalizzati a una più definitiva individuazione delle caratteristiche stratigrafiche e geotecniche del terreno, anche per consentire il corretto dimensionamento delle opere in relazione a quanto previsto dalle NTC 2018 approvate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018 "Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni»";
- allo studio idrologico, idraulico marittimo e per la protezione dell'erosione eolica;
- alle indagini biologiche per il rilievo e la mappatura delle biocenosi costiere presenti nelle aree di intervento;
- alle verifiche delle opere strutturali e marittime secondo quanto previsto dalle N.T.C 2018;

nonché ad acquisire:

- il parere ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione (regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 e ss.mm.ii.) e dell' art. 12 del Regolamento Codice della Navigazione (DPR 15 febbraio 1952 n. 328);

- l'autorizzazione ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, art. 93 e 94 (ex art. 17 e 18 della legge 2 febbraio 1974, n. 64).

Il Segretario della Commissione, Ing. Cassata, comunica ai componenti che non è stato acquisito al protocollo dell'Area 5/DRT alcun parere, dichiarazione e/o comunicazione da parte degli Enti sia presenti che assenti.

Il Segretario della Commissione, inoltre, porta a conoscenza della Commissione che poco prima dell'adunanza il RUP dei lavori, Geom. Ciampi, al fine di una chiara lettura delle aree interessate dal progetto, ha trasmesso una planimetria (ALL.2) dalla quale si evince la sovrapposizione tra le opere progettuali in esame ed altre insistenti in limitrofi ambiti territoriali del Comune di Malfa.

Tale fattispecie viene anche confermata dal **Relatore**, Ing. Alleruzzo, che informa la Commissione che agli atti del proprio Ufficio esiste un altro progetto di lavori che si sovrappongono a quelli previsti nel presente progetto ma non di competenza della Commissione.

Il Presidente delegato, proprio sulla scorta della planimetria trasmessa dal RUP nonché di quanto precisato dal Relatore, fa osservare che la Commissione si esprime su un progetti di opere da realizzarsi ben precise che, nel caso in specie, a causa delle suddette sovrapposizioni, invece, non risultano univocamente individuate.

A tal riguardo invita il RUP ad informare la Commissione sulla reale situazione delle progettazioni in atto, ribadendo che tali aspetti si sarebbero dovuti affrontare dall'Amm.ne Comunale prima della presentazione in Commissione del progetto che, così proposto, non può essere esaminato.

In merito **il RUP** rappresenta che l'Amm.ne Comunale ha chiesto la sospensione dell'istruttoria all'Ufficio del Genio Civile di Messina dell'altro progetto presentato, che si sovrappone parzialmente con quello oggi all'esame della Commissione. A tal riguardo riferisce ai componenti della Commissione che è intenzione dell'Amm.ne Comunale stralciare dal progetto in esame le opere sovrapposte.

Prende la parola per il gruppo di progettazione, l'**Ing. Ciralli** che, dopo aver illustrato l'ambito della propria attività di progettazione, rappresenta la necessità di acquisire elementi conoscitivi sulle altre progettazioni in corso da parte del Comune, in modo da poter procedere alla definizione delle eventuali fasi di rielaborazione del progetto.

Interviene l'**Ing. Grasso** che, condividendo le argomentazioni del Presidente delegato, fa rilevare la necessità di conoscere la reale intenzione dell'Amm.ne Comunale in modo da consentire alla Commissione di procedere o meno con l'esame di un progetto ben individuato che non può essere modificato in corso d'istruttoria.

Tutto ciò premesso e rappresentato, il **Presidente delegato** propone la sospensione dell'istruttoria del procedimento in attesa di conoscere le determinazioni cui perverrà l'Amm.ne Comunale.

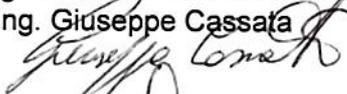
La proposta viene accettata all'unanimità dai componenti della Commissione.

In conclusione, la "Commissione", dopo ampio ed approfondito dibattito, delibera all'unanimità che il procedimento relativo all'istruttoria del progetto di fattibilità tecnica ed economica denominato "Interventi per la protezione della costa e la messa in sicurezza in località Capo Faro, Isola di Salina Comune di Malfa, versante Nord/Est" è sospeso in attesa di comunicazioni ufficiali da parte del R.U.P. sull'iter procedurale.

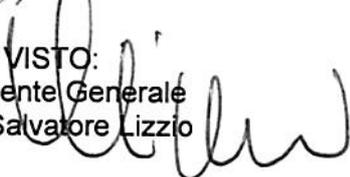
In particolare l'Amministrazione Comunale, dopo gli opportuni approfondimenti e valutazioni, dovrà determinarsi in merito alla conferma della richiesta di parere sulla versione progettuale già agli atti della Commissione, ovvero riformulare la stessa dopo l'eventuale rielaborazione progettuale con lo stralcio delle previsioni oggetto della duplicazione e delle interferenze tra i progetti esistenti.

Alle ore 13.45 circa, terminati i lavori all'ordine del giorno, la seduta può ritenersi conclusa.

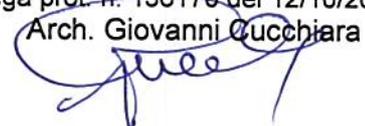
Il Segretario della Commissione
Ing. Giuseppe Cassata



VISTO:
Il Dirigente Generale
Arch. Salvatore Lizzio



Il Presidente Delegato della Commissione
(delega prot. n. 156170 del 12/10/2021)
Arch. Giovanni Cucchiara





COMUNE di SANTO STEFANO DI CAMASTRA

CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA
ADERENTE ALL'ENTE PARCO DEI NEBRODI
COMUNE D'EUROPA

Prot. n. 572/AT del 11/10/2021

Alla Segreteria
COMMISSIONE REGIONALE LL.PP.
Dipartimento Regionale Tecnico
PALERMO

mail: area5.dipregionaletecnico@regione.sicilia.it

OGGETTO: Comune di Santo Stefano di Camastra (Me). Realizzazione del Porto Turistico e delle Opere Connesse nel Comune di Santo Stefano di Camastra. Progetto definitivo di importo complessivo 102.226.611,37

In relazione alla Vostra nota prot. 153815 del 07/10/2021, inoltrata in pari data a mezzo mail, inerente la trasmissione della bozza del Verbale dell'adunanza del 06/10/2021 **relativa al Progetto definitivo del Porto Turistico di Santo Stefano di Camastra**, letto il contenuto del predetto verbale e ritenuto che lo stesso fa cenno solo dell'avvenuto intervento del RUP supportato dal Responsabile dell'Area Tecnica, senza evidenziarne, anche in modo sintetico, i contenuti dello stesso,

Con la presente, **anche ai fini di una più facile lettura da parte dei componenti la Commissione**, si richiede che venga riportato a verbale un sunto esplicativo di **quanto rappresentato dal RUP in sede di Commissione del 06/10/2021**.

Il RUP ha rappresentato quanto segue:

Il progetto preliminare per la realizzazione del Porto Turistico di Santo Stefano di Camastra, ha seguito un iter procedimentale approvativo che ha la sua genesi nell'**istanza concessione demaniale** di anni 50 **ex art. 3 D.P.R. 509/1997** nel giugno dell'anno 2007.

A seguito della pubblicazione non è pervenuta **nessuna istanza concorrente**, giusto quanto risulta dalla **nota del 14/12/2007 della Capitaneria di Porto di Milazzo**.

Ai sensi dell'art. 5 del DPR 509/1997, per come applicato in Sicilia con l'art. 75 della L.R. 16/04/2003 n° 4, **è stata quindi avviata la conferenza dei servizi per la approvazione del progetto preliminare e la acquisizione di tutti i previsti pareri**.

Alla luce di quanto sopra, **con delibera di Consiglio Comunale n. 03 del 24/01/2009** si è provveduto ad approvare, **in variante al Piano Regolatore del Porto**, il progetto preliminare del porto turistico, previa procedura di cui al **DPR 327/2001**.

Dopo l'entrata in vigore della normativa in materia di V.A.S. avvenuta con l'art. 59 della L.R. 06/2009, è stata avviata la procedura di V.A.S. e, **dal Dipartimento Ambiente, è stato emanato D.D.G. n° 490 in data 06/07/2011** recante "**Parere motivato ai sensi dell'art. 15 c. 1 del D.L.vo 152/2006 e s.m.i. sulla variante al Piano Regolatore del Porto del Comune di Santo Stefano di Camastra**".

A seguito dell'acquisizione del parere di VAS, nel novembre del 2012, **è stato emanato dal Dipartimento Urbanistica dell'Assessorato il D.D.G. n° 251/2012** con il quale è stata approvata **la variante al Piano Regolatore del Porto**.

In data **23/05/2013, nei locali della Presidenza della Regione Siciliana di Palazzo d'Orleans**, a seguito di convocazione della Segreteria Tecnica della Presidenza della Regione, **LA CONFERENZA DI SERVIZI, acquisiti tutti i pareri necessari e ritenuto che l'iniziativa era idonea a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici**, la valorizzazione turistica ed economica della regione, la tutela del paesaggio e dell'ambiente e la sicurezza della navigazione, **DECIDEVA di ammettere alle successive fasi della procedura il progetto preliminare del Porto Turistico di Santo Stefano di Camastra** con le condizioni e le prescrizioni poste dagli Enti che hanno espresso parere.

Dopo l'approvazione del progetto preliminare ai sensi del DPR 509/97, viene adottata, nel luglio 2016, **determina a contrarre con scelta del sistema di gara** e approvazione bando e disciplinare di gara all'interno della quale, tra l'altro, veniva testualmente riportato: **Il progetto che verrà posto in approvazione sarà quello del**

promotore, redatto sulla base di tutto quanto risultante dai pareri acquisiti sul progetto preliminare di questo Ente, dalle modifiche apportate in fase di proposta del promotore stesso, nonché delle modifiche eventualmente intervenute in fase di approvazione, anche ai fini del rilascio della concessione demaniale marittima.”

Espletata la procedura di gara da parte dell'UREGA di Messina, con previsione di realizzazione dell'opera **con totale capitali privati ed eventuale apporto futuro di capitali pubblici**, si addiveniva all'aggiudicazione provvisoria a favore dell'Impresa BRUNO TEODORO S.P.A. - VIA CAMPIDOGLIO,70 - SANT'AGATA DI MILITELLO (ME) - P.Iva 02669810836, e successivamente veniva redatta **Determina Capo Area Tecnica n. 106/2017 del 17/03/2017** con la quale, tra l'altro, **si APPROVAVA** ai sensi dell'art. 33 co. 1, del D.Lgs.50/2016, la proposta di aggiudicazione, **si AGGIUDICAVA** l'appalto di che trattasi e **si NOMINAVA IL PROMOTORE**.

Con **delibera di G.C. n. 70 del 06/07/2017** si **prende atto del progetto definitivo da inoltrare per l'acquisizione dei pareri propedeutici alla conferenza dei servizi di cui all'art. 6 DPR 509/97 ed alla procedura di VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE**.

In data **3-4-5 Ottobre 2017** è stata effettuata visita ispettiva da parte di ANAC sulla procedura di gara a seguito della quale è stata inoltrata “*Relazione Ricognitiva per la realizzazione dell'Opera*”. **A seguito di tale ispezione non è stato formulato alcun rilievo da parte dell'organo ispettivo.**

Il progetto del promotore è stato quindi posto in approvazione anche ai fini della verifica della compatibilità ambientale.

L'acquisizione del Decreto di VIA avveniva in data 17/06/2019 con provvedimento del **Ministero dell'Ambiente** di concerto con il Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali.

Nella seduta definitiva del **27/06/2019**, la **Conferenza dei servizi DECIDEVA di approvare ai sensi dell'art. 6 del DPR 509/97 il progetto definitivo dell'opera. Alla seduta sono stati inviati per l'espressione del parere:**

- *Soprintendenza del Mare*
- *Assessorato Regionale Turismo Comunicazioni e Trasporti - dipartimento turismo, sport e spettacolo*
- *Soprintendenza Beni Culturali ed Ambientali - Sezione beni paesistici*
- *Soprintendenza Beni Culturali ed Ambientali - Sezione beni archeologici*
- *Ufficio del Genio civile Opere Marittime*
- *Ufficio del Genio civile Regionale di Messina*
- *Ufficio Circondariale Marittimo di Sant' Agata di M.llo*
- *Agenzia delle Dogane*
- *Agenzia del Territorio*
- *Comando Provinciale Vigili del Fuoco*
- *Comando Militare Marittimo Autonomo per la Sicilia*
- *Comando Zona Fari per la Sicilia*
- *RETE FERROVIARIA ITALIANA - Direzione compartimentale infrastruttura*
- *Azienda U.S.L. n° 5 -- Messina – Distretto Sanitario di Mistretta*
- *Ufficio Tecnico Comunale– servizio Urbanistica*
- *Assessorato Regionale Territorio ed ambiente Dipartimento Ambiente – servizio Demanio Marittimo*
- *Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente - Dipartimento urbanistica*
- *Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente - Dipartimento Ambiente – servizio VIA - VAS*

Il progetto definitivo come sopra esitato è stato verificato ai sensi **dell'art. 26 del D.Lvo 50/2016**, da parte del **POLITECNICO di MILANO**, e viene oggi sottoposto alla Commissione Regionale dei Lavori Pubblici. **ai sensi della L.R. 12/2011 per l'espressione del parere in linea Tecnica**, stante che sono intervenuti finanziamenti pubblici per la realizzazione dell'opera che è prevista da realizzare con il 63% di capitale privato.

Il Responsabile dell'Area Tecnica del Comune ha precisato che in conformità a quanto deciso in conferenza dei servizi del 27/06/2019 **il Comune ha provveduto ad acquisire bonariamente mediante atti pubblici tutti i terreni privati necessari e con rogito del 24/05/2021 le aree private acquistate dal Comune e ricadenti in ambito portuale sono state tutte trasferite all'Amministrazione Regionale - dipartimento Ambiente**. Tutte le aree interessate dall'intervento sono pertanto appartenenti al demanio marittimo per l'ambito portuale ed al Comune per tutte le restanti parti. Sono state acquisite tutte le aree private interessate dall'intervento mediante accordi bonari, non sono in essere contenziosi con i proprietari né con terzi.

Da tutto quanto sopra relazionato si rileva quindi che il **progetto preliminare del Porto Turistico è stato ampiamente valutato ed approvato da tutti gli Enti coinvolti nel procedimento poiché:**

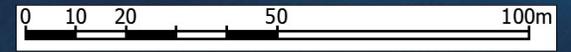
- 1. Ha costituito variante al Piano regolatore del Porto giusto D.D.G. n° 251/2012 del Dipartimento Urbanistica dell'Assessorato Regionale, previa acquisizione della definizione della procedura di V.A.S., dal Dipartimento Ambiente;**
- 2. E' stato ammesso alla fase successiva ai sensi dell'art. 5 del DPR 509/97 dalla Conferenza di Servizi decisoria svolta in data 23/05/2013 nei locali della Presidenza della Regione Siciliana di Palazzo d'Orleans, a seguito di convocazione della Segreteria Tecnica della Presidenza della Regione alla quale hanno partecipato ed espresso parere tutti gli Enti coinvolti;**

In relazione al Progetto definitivo oggi sottoposto alla Commissione Regionale LL.PP. per il parere in linea tecnica di competenza ex art. 5 della L.R. 12/2011, premesso che lo stesso **è già stato approvato dalla Conferenza dei Servizi, in ultimo convocata per il giorno 27/06/2019, si ritiene in ogni caso applicabile il comma 2 dell'art. 27 del D.Lvo 50/2016** che così testualmente recita:

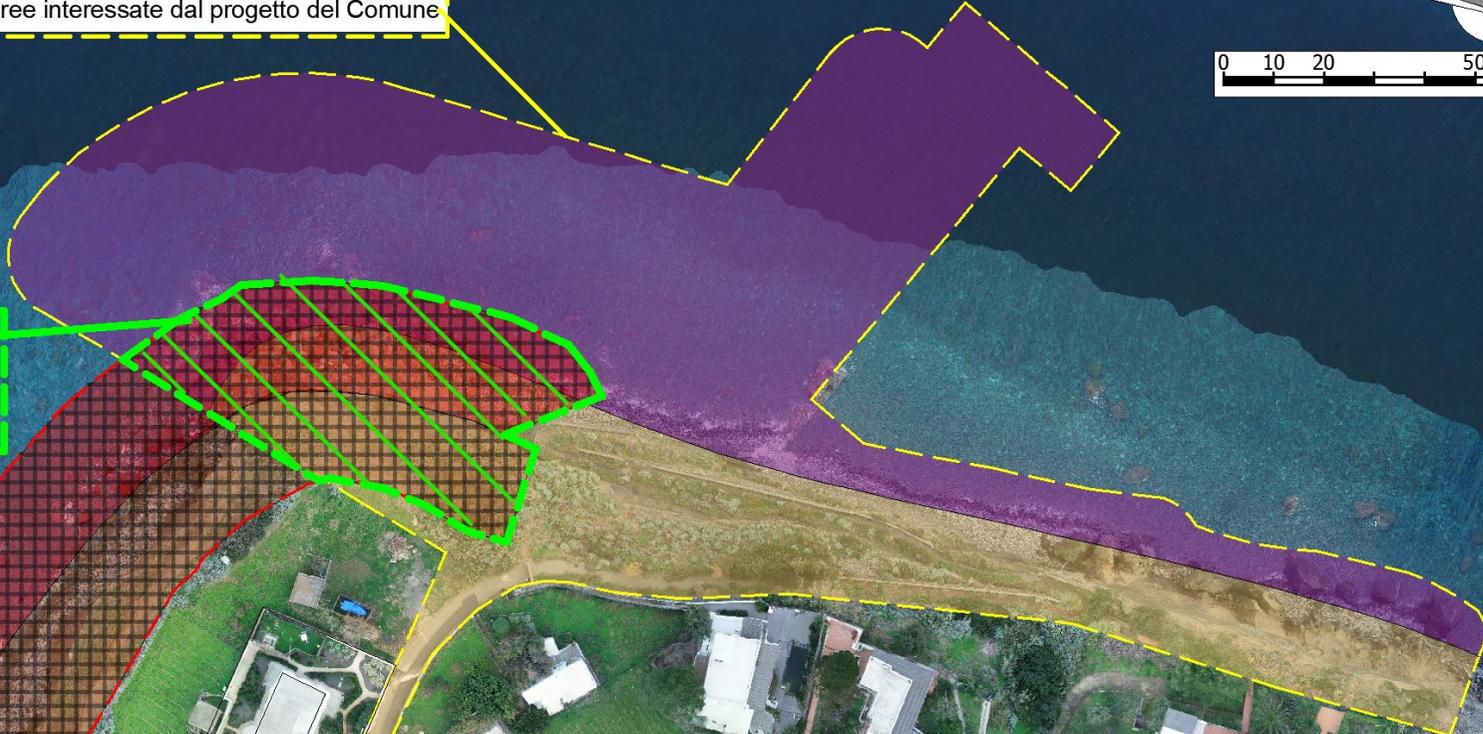
2. Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori hanno facoltà di sottoporre al procedimento di approvazione dei progetti un livello progettuale di maggior dettaglio, al fine di ottenere anche le approvazioni proprie delle precedenti fasi progettuali eventualmente non effettuate.

IL RESPONSABILE AREA TECNICA
(Arch. Francesco La Monica)

IL RUP
(Dott. Ing. Danilo Di Mauro)



Aree interessate dal progetto del Comune



Area di sovrapposizione tra il progetto del Comune e il progetto della CAPOFARO s.r.l. - versante Nord - Est,



Aree interessate dal progetto della CAPOFARO S.r.l. Versante Nord-Est

