



Città Metropolitana di Messina

(Legge Regionale n.15 del 04 agosto 2015)

III^ DIREZIONE
VIABILITA' METROPOLITANA

PATTO PER LO SVILUPPO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA
"Lavori per la realizzazione della strada di scorrimento veloce Patti-San Piero
Patti 3° lotto - stralcio".

CUP B57H17000580001

DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE

(Art. 15 , commi 5 e 6 ex Regolamento n. 207/2010)

Messina, 07 agosto 2017

Il Responsabile Unico del Procedimento
(Arch. Francesco Orsi)

*(Firma autografa sostituita a mezzo stampa
ai sensi dell'Art. 3 del D. Lgs n° 39/1993)*

OGGETTO: PATTO PER LO SVILUPPO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA
**"Lavori per la realizzazione della strada di scorrimento veloce Patti-San Piero
Patti 3° lotto - stralcio".**
CUP B57H17000580001

DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE

(Art. 15 , commi 5 e 6 ex Regolamento n. 207/2010)

INDICE

1. SITUAZIONE INIZIALE.....	pag. 3
2. OBIETTIVI GENERALI E STRATEGIE PER RAGGIUNGERLI.....	pag. 4
3. ESIGENZE E BISOGNI DA SODDISFARE.....	pag. 5
4. REGOLE E NORME TECNICHE DA RISPETTARE.....	pag. 5
<u>5.</u> VINCOLI DI LEGGE IN CUI E' INSERITO L'INTERVENTO.....	pag. 6
6. FUNZIONI CHE DOVRA' SVOLGERE L'INTERVENTO.....	pag. 6
7. REQUISITI TECNICI DA RISPETTARE.....	pag. 6
8. CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'INTERVENTO.....	pag. 7
9. IMPATTO DELL'OPERA SULLE COMPONENTI AMBIENTALI.....	pag. 7
10. FASI E TEMPI PROGETTUALI.....	pag. 7
11. LIMITI FINANZIARI E FONTI DI FINANZIAMENTO.....	pag. 8
12. SISTEMA DI REALIZZAZIONE DA IMPIEGARE.....	pag. 8

DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE

(Art. 15 , commi 5 e 6 ex Regolamento n. 207/2010)

Progetto: "Lavori per la realizzazione della strada di scorrimento veloce Patti-San Piero Patti 3° lotto - stralcio".

CUP B57H17000580001

Importo presunto: €. 13.734.850,00

Regione: Sicilia

Provincia: Messina

Comuni: Patti, Librizzi e San Piero Patti.

Documento predisposto da Città Metropolitana di Messina – III^ Direzione Viabilità Metropolitana.

Responsabile Unico del Procedimento: Arch. Francesco ORSI

Il sottoscritto Arch. Francesco ORSI, funzionario della Città Metropolitana di Messina, nominato Responsabile Unico del Procedimento in oggetto con Determinazione n. 333 del 31/03/2017 del Dirigente della III^ Direzione Viabilità Metropolitana, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 15 commi 5 e 6 del Regolamento n. 207 del 2010, redige il presente "Documento Preliminare alla Progettazione", allo scopo di definire i fondamentali elementi che dovranno caratterizzare il progetto.

1. SITUAZIONE INIZIALE

Previsione Programmatica

Il territorio della Città Metropolitana di Messina si caratterizza per la presenza di una catena montuosa avente uno sviluppo di circa 120 Km. da Messina fino alle Madonie. Esso si compone di più tratti, il primo dei quali, è denominato "Monti Peloritani". Questi si sviluppano per una lunghezza di circa 65 Km. La catena divide il territorio provinciale in due versanti che si affacciano rispettivamente sul versante Tirrenico e su quello Jonico e sui quali, nel tempo si sono sviluppati centri abitati e infrastrutture viarie di collegamento.

La principale rete stradale nel territorio della Città Metropolitana di Messina è costituita da una viabilità Autostradale (A18 e A20), con sviluppo prevalente nelle fasce costiere, e da un sistema di viabilità statale parte del quale (SS.SS. 113, 113 dir e 114) si sviluppa anch'esso nella fascia costiera, mentre le SS. SS. 289, 185, 116, 117, 120 costituiscono la rete di servizio degli insediamenti interni.

Questo sistema viabilistico è integrato dalla viabilità secondaria provinciale, con andamento prevalentemente a pettine e da viabilità locale.

La strada a scorrimento veloce Patti (A20) – S. Piero Patti è stata concepita per il collegamento veloce tra il casello autostradale di Patti della A20 Messina Palermo e il

centro abitato di S. Piero Patti, importante Comune nebroideo. Attualmente la strada è realizzata per i suoi due terzi (1° e 2° Lotto).

La recente apertura della bretella Comunale (realizzata dal Comune di Librizzi) che collega la frazione di Colla Maffone, ubicata lungo la SP.122 a circa 11 chilometri dal centro abitato di S. Piero Patti, al 2° lotto della s.s.v. , consente ad un ampio bacino d'utenza che comprende i territori dei comuni di S. Piero Patti, Librizzi e Montalbano Elicona di raggiungere, seppur con le limitazioni imposte dalla tipologia di strada, la cittadina di Patti , il casello autostradale della A20, la SS.113 e di conseguenza i presidi Ospedalieri di Patti - Barcellona e Milazzo, le stazioni ferroviarie di Falcone - Oliveri e Patti, il porto di Milazzo e non ultimi gli istituti primari e secondari presenti nell'area Tirrenica.

Nell'ambito della programmazione pluriennale della Città Metropolitana di Messina 2016-2018 era già previsto, tra gli altri, anche un intervento per il completamento di questo importantissimo asse viario.

Nel Patto per lo Sviluppo della Città Metropolitana di Messina, Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio, sottoscritto tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Città Metropolitana di Messina, tra gli obiettivi prioritari indicati nell'allegato A, che ne costituisce parte integrante, nella **Linea di Sviluppo 1. Infrastrutture è previsto anche l'intervento** denominato: **"Lavori per la realizzazione della strada di scorrimento veloce Patti-San Piero Patti 3° lotto - stralcio"**.

Precedenti livelli di progettazione

L'infrastruttura è stata inserita nei citati documenti di pianificazione programmatici, di tale opera, esiste un progetto originario, redatto da professionisti esterni e successive varianti, con le quali si rivedevano di volta in volta, le tipologie di interventi atti a mitigare l'impatto naturalistico.

La più recente proposta progettuale prevedeva il completamento del secondo lotto ed il collegamento con la strada del Comune di Librizzi per Colla Maffone (con attraversamento del Monte Spinello) e quindi proseguire sul tracciato originario della S.P. 122.

Si rende pertanto necessario avviare un appropriato progetto di fattibilità tecnica ed economica basato su adeguate analisi ed esigenze territoriali.

2. OBIETTIVI GENERALI E STRATEGIE PER RAGGIUNGERLI

Gli obiettivi generali da perseguire con l'intervento di progetto sono principalmente individuabili in:

- Miglioramento, riqualificazione e valorizzazione dell'accessibilità in sicurezza con le aree interne Peloritane.
- Miglioramento del collegamento tra i comuni costieri (Patti, Gioiosa M. ecc.) e quindi con la S.S. 113 e l'autostrada A20 ed i Comuni collinari di Librizzi, S. Piero Patti, Montalbano Elicona con i loro insediamento produttivi. Non meno importante è la viabilità provinciale, oggetto di altri interventi di ammodernamento, che partendo dal Comune di S. Piero Patti consente di giungere sino alla costa Jonica percorrendo un tracciato a vocazione turistico-ambientale che attraversa, fra gli altri, i territori dei Comuni di Floresta, Roccella Valdemone, Mojo Alcantara per giungere infine a Giardini Naxos.
- promozione dello sviluppo economico attraverso la valorizzazione delle attività produttive locali (industriali ed artigianali) e del turismo;

- interventi di mitigazione di situazioni locali di dissesto idrogeologico e sistemazione idraulica degli attraversamenti e di tratti d'impluvio.

Per il raggiungimento degli obiettivi finora descritti si rende necessario realizzare i lavori di costruzione di un'opera d'arte per il superamento del Monte Spinello al fine di consentire il collegamento del tratto già realizzato della strada a scorrimento veloce, con la esistente S.P. 122, che a sua volta dovrà essere oggetto di ammodernamento, miglioramento e messa in sicurezza con ripristino di tratti di strada danneggiati, realizzazione di opere di raccolta, attraversamento e sistemazione idraulica, di sostegno e contenimento, consolidamento, stabilizzazione del piano viabile e punti panoramici in modo da ottenere un'infrastruttura stradale con un tangibile miglioramento del livello di servizio nel pieno rispetto e valorizzazione del contesto ecologico ed ambientale in cui è inserita.

3. ESIGENZE E BISOGNI DA SODDISFARE

Il progetto dell'infrastruttura in oggetto, oltre a garantire maggiori standard di sicurezza, nel complesso è teso ad aumentare i livelli di servizio dell'intera area ed al contempo si vuol proporre come un'opportunità per predisporre opere compensative di tipo paesaggistico ed ambientale finalizzate, anche, alla valorizzazione e alla fruibilità del territorio attraverso la progettazione di una infrastruttura direttamente integrata con il contesto territoriale.

Si ribadisce che l'obiettivo primario e quindi l'esigenza da soddisfare, è il miglioramento delle condizioni di sicurezza e di vivibilità di tutti coloro che usufruiscono dell'arteria in parte realizzata per i collegamenti mare-monte e viceversa.

I lavori di riqualificazione e valorizzazione, riguardano principalmente la regimentazione delle acque, la viabilità, la sicurezza, la realizzazione di aree di sosta ove possibile e la preservazione dell'ambiente naturale.

4. REGOLE E NORME TECNICHE DA RISPETTARE

di seguito sono indicate a titolo esemplificativo e non esaustivo le principali norme di riferimento cui dovranno attenersi i progettisti incaricati in tutti i livelli di progettazione previsti:

- D. Lgs. 30/04/1992 n. 285 e ss. mm. ii. "Nuovo Codice della Strada" e D. P. R. 16/12/1992 n. 495 e ss. mm. ii. "Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo Codice della Strada";
- D. M. 05/11/2001 "Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade";
- D. M. 22/04/2004 "Modifica del Decreto del 05 novembre 2001, n. 6792 recante: "Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade";
- D. M. del 18/02/1992 n. 223 e ss. mm. ii. "Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza";
- D. Lgs. n. 50 del 18/04/2016 "Nuovo Codice dei Contratti" e ss. mm. ii.;
- D. P. R. n. 207/10 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo n. 163/06 ecc." (per gli articoli ancora in vigore);

- L. R. 12/2011 e ss. mm. ii.;
- D. Lgs n. 81/2008 misure in tema di tutela della salute e della sicurezza sul lavoro ;
- D. Lgs. n. 152 del 03/04/2006 "Norme in materia ambientale" e ss. mm. ii.;
- Nuove Norme Tecniche per le costruzioni di cui al D. M. del 14 gennaio 2008;
- D. P. R. n. 327 del 08/06/2001 " Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità" e ss. mm. ii.;
- D. Lgs. n. 42 del 22/01/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" ;
- Il Piano Paesaggistico della Regione Siciliana;
- Strumenti urbanistici locali.

La progettazione dovrà essere redatta nel rispetto di tutte le legge e regolamenti vigenti, ivi comprese le leggi regionali e la normativa speciale di settore.

I sistemi costruttivi dovranno essere tali da minimizzare i tratti di strada esistente nei quali non sia possibile garantire, per la presenza di inevitabili lavorazioni, la circolazione dei mezzi e dovranno cercare di contenere i futuri costi di gestione e manutenzione dell'infrastruttura.

5. VINCOLI DI LEGGE IN CUI E' INSERITO L'INTERVENTO

Il progetto dovrà rispettare i vincoli di tutela presenti sul territorio, con particolare riferimento a quelli di tipo paesaggistico, archeologico, storico artistico, ambientale, idrogeologico, ponendo particolare attenzione all'inserimento dell'infrastruttura nel contesto del territorio circostante.

Per l'acquisizione dei pareri e delle autorizzazioni necessarie si farà riferimento, a titolo esemplificativo e non esaustivo, a quanto contenuto nel D.P.R. n. 327/01 e ss.mm.ii. (Testo Unico sugli Espropri), nel D.Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio), nel D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii. (Codice dei Contratti Pubblici), nel D.Lgs. n. 152/06- D.Lgs. n. 4/08 e ss.mm.ii. (Codice dell'Ambiente) oltre alle Leggi Regionali, alle Normative Speciali di Settore e agli Strumenti urbanistici e di pianificazione.

6. FUNZIONI CHE DOVRA' SVOLGERE L'INTERVENTO

L'intervento dovrà migliorare il collegamento tra i Centri abitati costieri di Patti, Gioiosa M. e lo svincolo autostradale di Patti A20 ed i territori degli altri comuni attraversati o serviti dall'infrastruttura e per valorizzare le aree interne anche ai fini della mobilità interna.

7. REQUISITI TECNICI DA RISPETTARE E INTERFERENZE

l'infrastruttura in oggetto dovrà essere progettata e realizzata nel pieno rispetto dei requisiti tecnici di cui alle normative di settore evidenziate al precedente punto 4. In linea generale la progettazione dovrà avere come obiettivo fondamentale la realizzazione di un intervento che ottimizzi sia soluzioni tecniche da adottare sia l'inserimento nel contesto territoriale, nel rispetto del miglior rapporto fra benefici e costi globali di costruzione, manutenzione e gestione dell'infrastruttura.

8. CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'INTERVENTO

Così come emerso nell'ambito dei preliminari incontri con le amministrazioni Comunali di Librizzi e San Piero Patti e le strutture tecniche dell'Ente si è stabilito di procedere al collegamento dell'attuale tratto esistente dello scorrimento veloce (2° lotto) fino all'innesto con la strada comunale nei pressi dell'ex macello del comune di Librizzi per poi proseguire sino alla c/da Colla Maffone e congiungersi con la S.P. n. 122 al Km 7+100 circa, mediante la realizzazione di un'opera d'arte di nuova costruzione e di ammodernare, ove possibile, il restante tracciato esistente della S.P. 122 fino all'abitato di S. Piero Patti.

Nel corso della fase di progetto di fattibilità tecnica ed economica potranno essere individuate e proposte soluzioni alternative, anche al tracciato, da condividere con le parti interessate.

9. IMPATTO DELL'OPERA SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

Trattandosi del miglioramento e messa in sicurezza di una infrastruttura per il maggior tratto già esistente il progetto deve confrontarsi con un territorio complesso, inoltre, considerata la natura dello stesso, si ravvisa la necessità di un livello conoscitivo territoriale molto approfondito con apporti multidisciplinari e di diverse professionalità. Pertanto, le opere compensative degli effetti negativi del tracciato non dovranno essere pensate solo in termini viabilistici ed infrastrutturali, ma quali opere compensative di tipo paesaggistico ed ambientale finalizzate alla valorizzazione del territorio e della sua fruibilità da parte degli utenti. Di conseguenza, alla progettazione dell'infrastruttura dovranno concorrere non solo le tecniche di progettazione stradale ma anche le tecniche di progettazione ambientale in riferimento al contesto ambientale.

La stima degli impatti sulle unità ecosistemiche vulnerabili comprende l'individuazione di corsi d'acqua e falde sotterranee, fasce di pertinenza torrentizia, habitat e zone con caratteristiche di naturalità da salvaguardare, zone con particolare vegetazione, e più in generale tutti gli elementi di interesse naturalistico interferiti dal progetto. Con il progetto andranno presi in considerazione almeno i seguenti aspetti di impatto sull'ambiente: Unità ecosistemiche vulnerabili; Aree vincolate o soggette a normativa tutelata; Unità Idrogeomorfologiche vulnerabili; aree vulnerabili in ragione delle presenze antropiche.

In relazione a quanto sopra illustrato, il quadro autorizzatorio e procedurale di legge e la realizzazione delle opere in oggetto è subordinata alle relative autorizzazioni.

10. FASI E TEMPI PROGETTUALI

La strategia progettuale prefigurata prevede di acquisire già nella fase di progetto preliminare un buon livello di approfondimento.

Gli eventuali studi di impatto ambientale verranno tuttavia predisposti nell'ambito della fase di progetto definitivo.

Allo stato attuale l'articolazione delle varie fasi e le relative previsioni temporali risultano come dal seguente prospetto:

- Redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica gg. 60;
- Redazione del progetto definitivo gg. 140;
- Redazione del progetto esecutivo gg. 110.

Il quadro strategico progettuale predisposto potrà essere modificato in relazione allo sviluppo del procedimento e nuove ravvisate esigenze e/o circostanze che ne rendessero necessario l'aggiornamento. Nel corso della fase di fattibilità tecnica ed economica si prevede almeno n. 1 verifica intermedia, comunque modificabile ed integrabile.

In termini generali il corpo documentale iniziale (elaborati grafici e/o descrittivi) attraverso cui si prevede di esplicitare i vari livelli della progettazione è quello previsto dal Regolamento n. 207/10 giust. comma 3 dell'art. 23 del D. Lgs. 50/2016 e ss. mm. ii.. In particolare per la fase di progetto di fattibilità tecnica ed economica si farà riferimento agli artt. 17,18,19,20,21,22 e 23 del citato Regolamento. In particolare il progetto di fattibilità tecnica ed economica dovrà sviluppare i seguenti punti:

1. analisi propedeutiche e delle alternative di progetto
2. fattibilità tecnica
3. compatibilità ambientale
4. sostenibilità finanziaria
5. convenienza economico sociale
6. verifica procedurale
7. analisi di rischio.

11. LIMITI FINANZIARI E FONTI DI FINANZIAMENTO

L'intervento in oggetto è previsto nel piano del Patto per lo sviluppo della Città Metropolitana di Messina per un importo di €. 13.734.850,00 (tredicimilionesettecentotrentaquattrottoctocinquant/00) con fonte di finanziamento a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione programmazione 2014-2020. **L'obiettivo del Patto per il 2017 per l'intervento in oggetto prevede : Verifica Congruità e stato d'attuazione.** Pertanto, il sottoscritto RUP, tenuto conto di quanto sopra, propone di procedere, sulla base delle indicazioni del presente documento, alla predisposizione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica da completarsi entro gg. 60 dalla data di attribuzione dell'incarico nei limiti di spesa autorizzati.

Servizi da esternalizzare: rilievi topografici, indagini geognostiche e geotecniche, progettazione di fattibilità tecnica ed economica (preliminare) e progettazione definitiva.

12. SISTEMA DI REALIZZAZIONE DA IMPIEGARE

Per i lavori di costruzione stradale si seguirà un appalto pubblico con la modalità di scelta del contraente ai sensi del D. Lgs. 50/2016 e ss. mm. ii., art. 60, procedura aperta sopra soglia sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo, riservandosi la Stazione appaltante la facoltà di valutare la congruità delle offerte in base ad elementi specifici che appaiano anormalmente basse.

Messina, 07 agosto 2017

Il Responsabile Unico del Procedimento
(Arch. Francesco Orsi)

*(Firma autografa sostituita a mezzo stampa
ai sensi dell'Art. 3 del D. Lgs n° 39/1993)*