



**Regione Siciliana**

ASSESSORATO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE E  
DELLA MOBILITA'

Dipartimento regionale tecnico

*Servizio Ufficio del Genio Civile di Messina*

U.O. 07 - INFRASTRUTTURE E TRASPORTI - OPERE IGIENICO SANITARIE

Rif. nota n° 309694 del 12/12/2017

Prot. ingresso n.249304 del 18/12/2017  
Prot. uscita n. **18549** del **25/01/2018**

Comune di Messina  
Segreteria Generale  
[segreteria generale@pec.comune.messina.it](mailto:segreteria generale@pec.comune.messina.it)

e p.c. Assessorato regionale territorio ed ambiente  
Dipartimento regionale dell'Ambiente;

Dipartimento regionale delle Infrastrutture e Mobilità  
Servizio 10 Infrastrutture logistiche e Trasp. merci  
[dipartimento.infrastrutture@certmail.regione.sicilia.it](mailto:dipartimento.infrastrutture@certmail.regione.sicilia.it)

RFI Rete Ferroviaria Italiana  
Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Direzione Territoriale Produzione Palermo via Torino, 1 Messina

Consorzio Stabile MEDIL a r.l.  
[consorzio medilarl@pec.it](mailto:consorzio medilarl@pec.it)

**OGGETTO:** Legge 02.02.1974 n.64 artt.17 e 18-D.M. 14.01.2008 (D.P.R. 06/06/01 n°380 artt. 93 e 94)  
Lavori di realizzazione della strada di collegamento tra il viale Gazzi e l'approdo FF.SS. per la via Don  
Blasco. **RESTITUZIONE, PER RIELABORAZIONE, PROGETTO ESECUTIVO NON  
AUTORIZZATO AI FINI SISMICI**

**Premesse**

Con nota che si riscontra codesta Amministrazione ha trasmesso il progetto de quo per il conseguimento dell'autorizzazione sismica all'inizio dei lavori.

Per tale progetto, con nota n. 15663 del 24/05/2010 era stata rilasciata da questo Ufficio preliminare nota afferente la rispondenza del progetto alle norme sismiche ai sensi dell'ex art.17 l.64/74 e parere favorevole preliminare ai fini idraulici ai sensi art.57 T.U. n.523/1904. Tale 'parere prescriveva formalmente che, per l'attuazione dell'opera, doveva essere conseguita autorizzazione all'inizio lavori ex art.18 l.64/1974 e nulla osta idraulico ai sensi art.93 del T.U. n.523/1904.

Successivamente, con nota n.127646 del 27/07/2011 è stata, tra l'altro, richiesta dichiarazione a firma del D.L. di conformità delle opere, al progetto approvato in linea tecnica dal RUP.

Ciò premesso, pertanto, **prima dell'inizio dei lavori oltre che la richiesta autorizzazione sismica dovrà essere conseguito nulla osta ai fini idraulici** come prescritto nel predetto provvedimento preliminare emesso da questo Ufficio, **ai sensi degli articoli 57 e 93 del T.U. n.523/1904 e parere tecnico per eventuali opere ricadenti su demanio marittimo, ai sensi dell'art.12 del C.d.N.**

In assenza di tali nulla osta idraulico fluviale e marittimo non potrà essere completata l'istruttoria richiesta ai soli fini sismici, anche in considerazione delle refluenze di tali pareri sul dimensionamento strutturale delle opere in progetto.

### **Provvedimento di diniego**

A seguito di una preliminare istruttoria eseguita sugli elaborati prodotti ai soli fini sismici e rilevate una serie di criticità, in particolare connesse all'assenza di verifiche sismiche delle strutture strategiche o rilevanti ai sensi dell'OPCM n.3274/2003 di proprietà comunale o ferroviaria che vengono interessate dal tracciato stradale, **si restituisce il progetto qui pervenuto, privo della richiesta autorizzazione ai sensi dell'art.94 del DPR n.380 del 06/06/2001 per una complessiva rielaborazione.**

Si elencano, nel seguito, le carenze progettuali riscontrate, la cui mancata risoluzione preliminare potrebbe generare una serie di criticità di utilizzo, a regime, dell'infrastruttura viaria o peggio, la probabilità, in tempi di gran lunga inferiori alla vita utile dichiarata, pari a 50 anni, di possibile inagibilità strutturale delle infrastrutture esistenti su cui la piattaforma stradale in progetto o si inserisce invasivamente (gallerie e ponti ferroviari) o si affianca o sovrappone (viadotti ed impalcati viari di proprietà comunale)

Criticità che comporterebbero, peraltro, già in fase realizzativa, la necessità di varianti strutturali ed, a regime, il rischio di interruzione del traffico ferroviario e viario.

### **Criticità sismico-strutturali**

La rielaborazione degli atti strutturali e di dimensionamento sismico dovrà essere integrata dei seguenti elaborati esecutivi:

- 1. Valutazioni di sicurezza sismica** previste ai sensi del punto 8.3 del D.M. del 14/01/2008 con la previsione, supportata da adeguate progettazioni strutturali, dei conseguenti **interventi di adeguamento, miglioramento o rafforzamento sismico** resi obbligatori ai sensi del punto 8.4. del sopracitato D.M., per tutte le infrastrutture stradali, ferroviarie ed idrauliche esistenti e con cui interferisce l'infrastruttura viaria in esame;
- 2. Valutare l'opportunità di rielaborazione di tutte le calcolazioni strutturali** delle previste opere d'arte, stante che l'infrastruttura viaria e le opere ferroviarie coinvolte non rientrano tra quelle di classe II, come previsto nel progetto proposto, ma tra quelle di **classe III** in quanto rientranti tra "*Ponti e reti ferroviarie la cui interruzione provochi situazioni di emergenza*" ai sensi del punto 2.4 del D.M. 14/01/2008 o **classe IV**, in quanto opere rientranti tra "*Ponti e reti ferroviarie di importanza critica per il mantenimento delle vie di comunicazione, particolarmente dopo un evento sismico*" e con **vita utile  $\geq$  100 anni** e non, come attualmente previsto nel progetto in esame,  $\geq$  50 anni;
- 3. Conseguire formale autorizzazione**, da parte dell'ente proprietario del viadotto su via Tommaso Cannizzaro (cavalcavia), all'immissione del traffico pesante proveniente dalla nuova via don Blasco. Viadotto cavalcavia le cui attuali condizioni di degrado strutturale e l'assenza di preliminari verifiche sismiche che ne attestino la sicurezza d'uso, possono precludere, allo stato, nuove e più gravose condizioni di carico;
- 4. Rilevata l'assenza di interventi** nel tratto iniziale dell'infrastruttura viaria in progetto, ( TRONCO 1 tra le sez. 1 e 7) nel tratto tra il predetto cavalcavia su via T.Cannizzaro e l'esistente terrapieno del cavalcavia San Raineri e la via Don Blasco tra le sez. 4 e 6, costituito da un ponte a due campate, privo

di ritegni antisismici, che sovrappassa la foce del torrente Portalegni; **non è possibile autorizzarne l'utilizzo ai fini del traffico pesante** previsto in progetto per i motivi nel seguito descritti.

- Tenuto conto della nuova destinazione d'uso dell'arteria in progetto, impropriamente catalogata ai sensi del D.M. n.6792/2011 in classe E (*Strade urbane di quartiere*) ma riservata al "gommato pesante" ed accertato, d'Ufficio, il grave stato di degrado delle esistenti spalle, pile, pulvini, impalcati e del muro di contenimento del terrapieno della spalla da ponte posta tra il cavalcavia e il bastione San Raineri, già erosa pericolosamente al piede, si evidenzia come, l'utilizzo per le predette finalità di progetto, di tale ponte ed opere di sostegno connesse, è subordinato a propedeutiche **verifiche tecniche di sicurezza sismica** da redigere a cura dell'Ente proponente ai sensi del punto 8.3 del D.M. del 14/01/2008 e dell'O.P.C.M. n.3274/2003.
- Il tutto appare necessario stante che le citate opere infrastrutturali esistenti, su cui graverà la nuova piattaforma stradale, rientrano tra le opere strategiche o di importanza rilevante ai fini di eventuale collasso a seguito di evento sismico, previste ai sensi della D.G. N°408/2003 e del D.C.D.P.C. N° 3685 del 21/10/2003.
- A seguito dell'esecuzione delle richieste verifiche sismiche, prima dell'utilizzo di tale infrastruttura esistente, dovrà provvedersi alla progettazione e realizzazione dei conseguenti eventuali interventi di adeguamento sismico.
- Tali verifiche dovranno essere precedute, stante il carattere esecutivo del progetto, da adeguate e puntuali campagne geotecniche e diagnostiche e dovranno essere svolte ante e post operam, tenendo conto delle condizioni di carico previste dalla nuova destinazione d'uso, in conformità alla normativa vigente;

5. **Prevedere adeguate opere di protezione** dagli effetti dei marosi, per le spalle del predetto viadotto esistente posto a valle del viadotto "cavalcavia" e ricadente, come tutto il primo tratto della costruenda opera viaria, su demanio marittimo regionale, da fenomeni di erosione costiera che, ad oggi, hanno già interessato il basamento fondale eroso pericolosamente;

6. **Chiarire** la necessità di realizzazione e le funzioni del lungo tombino scatolare aperto in luogo del preesistente terrapieno di collegamento tra il viadotto posto a valle del cavalcavia;

7. Rilevato che nel sottopasso ferroviario di via Santa Cecilia (TRONCO 3 tra le sez.17 e 44) il progetto prevede l'abbassamento di m.1,50 dall'attuale quota stradale, intercettando di conseguenza l'estradosso delle fondazioni del ponte ferroviario esistente, è necessario procedere, dopo avere effettuato opportune indagini sui materiali, alla **verifica delle pile e del corpo fondazionale del ponte ferroviario** interessato dai lavori, anch'esso rientrante tra le predette opere infrastrutturali a destinazione strategica.

- A tal fine, rilevandosi che l'altezza libera f.t. delle pile esistenti passa, pertanto, da m. 2,90 circa a m. 4,50 circa, in funzione della modifica di tale configurazione strutturale, occorre chiarire le motivazioni che inducono alla **deroga dei minimi di altezza previsti per i sottopassi, dal vigente codice della strada**.
- In ogni caso, ai sensi del punto 5.1.2.3. del D.M. 14/01/2008, risultando la scelta progettuale in deroga all'altezza minima prescritta di mt.5,00, devono essere adottati opportuni dispositivi di sicurezza collocati a conveniente distanza dall'imbocco dell'opera;

8. Rilevato che viene previsto il collegamento stradale tra via Maregrosso e via Acireale mediante un tratto di sede viaria da realizzare sull'estradosso della galleria ferroviaria dei Peloritani (TRONCO 9 tra le sez.85 e 95 - Attraversamento ATM/TRAM/FS) è necessario produrre la **verifica di sicurezza ed eventuale adeguamento sismico dell'impalcato della galleria ferroviaria** nel tratto interessato dall'infrastruttura in progetto;
9. Accertato, dagli atti prodotti, che l'ingombro massimo dei mezzi pesanti previsto appare pari a mt. 14,40, occorre produrre **verifica delle traiettorie di manovra sia orizzontale che verticale, nell'intersezione via Don Blasco – via Santa Cecilia** tenendo conto delle lunghezze massime previste dall'art. 61 del nuovo Codice della Strada per autoarticolati (m.16,50) ed autotreni (m.18,75);
10. **Elaborato planimetrico a colori** da cui si evinca il posizionamento di tutti i muri a servizio del tracciato, distinguendo le varie tipologie e altezze (l'elaborato 2.11 – abaco dei muri, stampato in monocromia, non consente tale distinzione);
11. **Modificare** la tavola 1.3.G.1. ove l'infrastruttura viaria appare interrompersi a valle del torrente portalegni;
12. Preso atto del dichiarato intervento di consolidamento strutturale delle travi di impalcato esistente, riportato in planimetria, allegato 8.1, occorre **produrre calcoli statici di adeguamento sismico** dell'impalcato esistente su viale Europa e torrente Gazzi su cui si innesta l'infrastruttura in progetto, complete delle verifiche di sicurezza sismica previste ai sensi del punto 8.3. del D.M. 14/01/2008;
13. **Profilo longitudinale di dettaglio** del tratto viario delle rampe di accesso al sottopasso di via Santa Cecilia e previsione di adeguata isola spartitraffico finalizzata ad agevolare la svolta a sinistra, stante che l'ubicazione della rappresentata isola spartitraffico evidenzia una criticità nei flussi viari;
14. **Adeguare gli studi geologici** proposti in progetto, con gli approfondimenti di indagine geognostica, relazioni geologiche di dettaglio, studi di sismicità locale e micro zonazione sismica e geotecnici redatti recentemente, con finalità urbanistiche (P.I.A.U.) da codesta Amministrazione per lo stesso areale interessato dalla realizzazione dell'infrastruttura viaria, adeguando, in coerenza a tali risultanze, le verifiche ed i dimensionamenti geotecnici di tutte le opere d'arte in progetto da corredare, ove necessario, con le verifiche a liquefazione dei terreni per le diverse opere strutturali, come previste ai sensi del D.M. del 14/08/2008;
15. **Adeguare il franco libero** previsto nel sottopasso stradale esterno alla sezione idraulica del torrente Zaera ai limiti minimi previsti ai sensi del punto 5.1.2.3. del D.M. 14/01/2008;

### **Implicazioni idrauliche**

Per il conseguimento del necessario nulla osta idraulico da conseguire ai sensi degli articoli 57 e 93 del T.U. n.523/1904, come prescritto con nota n. 15663 del 24/05/2010, la relativa istanza dovrà essere corredata dei seguenti elaborati che dovranno consentire la risoluzione delle sottoelencate criticità:

16. **adeguare** tutte le previsioni progettuali ai franchi minimi di metri 10 dagli argini fluviali, come disposto ai sensi del comma f dell'art.96 del T.U. n.523/1904;

17. **chiarire** le difformità riscontrate tra il profilo idraulico (Elaborato 8.1) del torrente Zaera autorizzato preliminarmente ai fini idraulici con quello prodotto in allegato al progetto esecutivo delle opere di sistemazione idraulica;
18. **produrre** planimetria riportante gli stralci dei fogli di mappa catastale originali finalizzati all'individuazione della natura giuridica dei corsi d'acqua attraversati dall'infrastruttura viaria;
19. **produrre** planimetria riportante gli stralci dei fogli di mappa catastale con inserimento dell'areale occupato dall'infrastruttura viaria in oggetto, dalla quale possano evincersi i torrenti attraversati;
20. **rivedere** la scelta progettuale che prevede la copertura integrale del torrente Zaera per una lunghezza di mt.100. **Scelta non condivisibile e desueta, ai fini della sicurezza idraulica dell'asta torrentizia e dell'areale urbano circostante** in quanto la parzializzazione e tombinatura del collettore fluviale, la mancata previsione dei trasporti solidi e galleggianti, l'assenza di adeguate vasche di calma e di rampe di accesso carrabile ai mezzi pesanti per la pulizia idraulica può causare, a seguito di piene eccezionali, l'esplosione degli impalcati. Fenomeno già drammaticamente avvenuto nei decenni passati, per la copertura viaria del torrente Gazzi e Giostra.
21. **produrre**, rilevati i contenuti della tavola 1.3.G.1, rappresentativa dei bacini imbriferi esistenti nell'areale, adeguata relazione idraulica, con l'indicazione dei bacini imbriferi interessati, comprensiva della descrizione di tutte le interferenze che l'asse viario in progetto ha con i diversi corsi d'acqua, ivi compresi quelli per i quali si prevede il mantenimento dello stato attuale dell'alveo, al fine di verificare se le opere di sistemazione idraulica esistenti sono idonee strutturalmente ed in relazione ai nuovi carichi previsti in progetto. Il tutto significando che, in caso di necessità di adeguamento strutturale degli attraversamenti fluviali, sarà altresì necessario produrre i calcoli idraulici da redigere secondo il dettato del punto 5.1.2.4. del D.M. 14/01/2008;
22. **produrre** adeguati calcoli esecutivi di dimensionamento idraulico delle opere di sistemazione degli alvei in progetto che dovranno essere rielaborati tenendo conto del trasporto solido e di materiale galleggiante, secondo il dettato del punto 5.1.2.4. del D.M. 14/01/2008 prevedendo, ove necessario, idonee vasche di sedimentazione o barriere paradetriti;
23. **produrre** le verifiche idrauliche dei nuovi attraversamenti e di quelli per i quali necessita che venga adeguata la struttura esistente, corredandole con adeguati e puntuali elaborati grafici identificativi dei bacini idraulici interessati, prevedendo per il coefficiente di deflusso, valori non inferiori a 0,7;
24. **adeguare** i previsti franchi idraulici di progetto che dovranno essere resi coerenti con quanto previsto al punto C.5.1.2.4. della circolare n.617/C.S.LL.PP. del 02/09/2009;
25. **aumentare** i previsti franchi idraulici dell'opera in progetto sul torrente Camaro (Zaera) in corrispondenza dell'esistente copertura (via La Farina), e produrre le verifiche a sifonamento delle spalle dell'impalcato di copertura del torrente Zaera.

## Conclusioni

Si restituisce per le necessarie rielaborazioni il progetto qui prodotto ed omnicomprensivo dell'intera opera infrastrutturale, non munito della richiesta autorizzazione all'inizio lavori in zona sismica.

La riproposizione degli atti progettuali dovrà altresì essere corredata da:

- 26. Richiesta di nulla osta idraulico** ai sensi degli artt.57 e 93 del T.U. n.523/1904;
- 27. Dichiarazione, a firma del D.L.** di conformità delle opere al progetto approvato in linea tecnica dal RUP con estremi dell'atto approvativo in linea tecnica;
- 28. Nulla osta ai sensi dell'art.12 del Codice della Navigazione** relativo al tratto dell'infrastruttura viaria che insiste sul demanio marittimo regionale nel tratto che va dalla sezione 1 (cavalcavia – via T.Cannizzaro – via Santa Cecilia), come accertato d'ufficio mediante sovrapposizione della linea S.I.De.R.Si. con ortofoto. Dovrà peraltro essere formalmente prodotta istanza all'Assessorato regionale territorio ed Ambiente, cui la presente è altresì diretta, per la concessione dell'areale dell'infrastruttura viaria per la quale dovrà essere rilasciata concessione demaniale;
- 29. Dichiarazione del direttore dei lavori**, ai sensi dell'art.26 del D.L.vo 50/2016 e s.m. e i. sulla conformità dei luoghi al progetto redatto e di conformità delle opere, al progetto approvato in linea tecnica dal RUP, riportando copia del provvedimento autorizzativo;
- 30. Autorizzazione** all'attraversamento delle opere di proprietà RFI.

Si rappresenta poi, rilevata la diversificazione delle problematiche fin qui esposte, l'utilità di suggerire a codesta Amministrazione, al fine di limitare i tempi necessari per la rielaborazione delle progettazioni idrauliche e strutturali e, conseguentemente, consentire un proficuo e lineare andamento dei lavori, di produrre, **puntualmente per singole tipologie di opere**, le relative richieste di nulla osta idraulico, sismico e tecnico ai sensi del C.d.N.

Il tutto in analogia con quanto efficacemente attuato per altre importanti infrastrutture pubbliche in corso di esecuzione nel Comune di Messina.

Ai sensi e per gli effetti della L.R. n.10/91, si rende noto che avverso al presente provvedimento è esperibile ricorso straordinario al Presidente della Regione Siciliana ai sensi dell'art.7 L.R. n.28 del 29 dicembre 1962 entro giorni 120 (centoventigiorni), ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale, ai sensi della L.06.12.1971 n.1034, entro il termine di 60 giorni (sessanta), ovvero ricorso gerarchico al Dirigente Generale del Dipartimento Regionale Tecnico presso l'Ass.to Reg.le Infrastrutture e Mobilità, Viale Leonardo da Vinci, 161 90145 Palermo entro 30 giorni (trenta) dalla notifica dell'atto.

Il Dirigente del Servizio  
L'Ingegnere Capo  
(Dott. Ing. Leonardo SANTORO)

