



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

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

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

Consorzio Stabile MEDIL a r.l.
consorziomedilarl@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 Maregrossa 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;

