COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

PROVINCIA DI MESSINA

PORTO TURISTICO

PROGETTO PRELIMINARE

STUDIO DI FATTIBILITA'

PER LA REALIZZAZIONE DI OPERA OPZIONALE

CONNESSA AL PORTO TURISTICO

TRATTO DI VIABILITÀ AD OVEST DEL PORTO PER IL COLLEGAMENTO DELL'AREA PORTUALE CON LA VIABILITÀ ESISTENTE

CONSULENZA	STUDI GEOLOGICI	PROGETTISTA
Ing. Prof. G. MALLANDRINO	*Geol M. GERBINO*	*Arch. F. LA MONICA*

Santo Stefano di Camastra, 14/05/2015

R.U.P.
Geom. D. DI MAURO

Visto
IL SINDACO

I N D I C E

PREMESSA **2**

RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE **6**

1. Sostenibilità ambientale e paesaggistica 10

RELAZIONE TECNICA **10**

1. Regime vincolistico 10

2. Stima sommaria dei tempi e dei costi 11

INDICAZIONI ECONOMICO-FINANZIARIE **12**

Fattibilità finanzaria-economico-sociale e costi/benefici 12

ALLEGATI E SUPPORTI TECNICI **13**

PREMESSA

Il Comune di Santo Stefano di Camastra intende affidare la concessione di costruzione e gestione del Porto Turistico.

La concessione avrà per oggetto:

1. *La progettazione definitiva ed esecutiva del porto turistico, delle opere a terra costituite da tutta l'edilizia di banchina ed i servizi connessi.*
2. *La progettazione definitiva ed esecutiva per il tratto di strada prospiciente il porto.*
3. *La costruzione delle opere strutturali ed infrastrutturali necessarie la realizzazione del porto e delle opere a terra costituite da tutta l'edilizia di banchina ed i servizi connessi.*
4. *La costruzione, con esclusione di gestione e manutenzione, del tratto di strada prospiciente il porto.*
5. *La gestione di tutto il complesso portuale e la relativa edilizia secondo la disciplina del capitolato speciale prestazionale.*
6. *La manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere e degli impianti realizzati, il monitoraggio degli arenili e l'esecuzione delle eventuali opere di protezione.*

Al concessionario **verrà data la facoltà di**:

a. Proporre, realizzare e gestire un intervento di **RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA ADIACENTE LA SCUOLA ELELEMENTARE L. RADICE E COLLEGAMENTO CON LA ZONA PORTUALE**;

b. Proporre, realizzare e gestire un intervento di **RIFUNZIONALIZZAZIONE E DESTINAZIONE A STRUTTURA RICETTIVA** dei Palazzi attualmente destinati a sede Comunale;

Al concessionario verrà data altresì la facoltà di progettare e realizzare:

c. **il tratto di viabilità ad Ovest del porto per il collegamento dell'area portuale con la viabilità esistente;**

Al concessionario verrà data altresì la facoltà di progettare e realizzare:

d. **il tratto di viabilità ad Est del porto per il collegamento dell'area portuale con la viabilità esistente;**

Le opere da realizzare sono quelle previste nei progetti e negli studi di fattibilità redatti ed approvati dall'Amministrazione concedente che faranno parte integrante degli atti di gara.

Tutti gli studi di fattibilità delle 4 opere suddette sono redatti autonomamente ma sono funzionalmente, economicamente e finanziariamente legati tra loro e, soprattutto, all'opera principale. In tal senso ciascuno studio di fattibilità è stato sviluppato ad un livello tale da consentire al concessionario di effettuare le valutazioni tecnico-economiche-finanziarie in relazione alle proprie determinazioni di realizzare una, due, tre o quattro opere connesse all'opera portuale, ovvero di realizzare solo l'opera portuale stessa che costituisce il cardine dell'operazione infrastrutturale.

Le singole opere pertanto non sono sviluppate, sotto il profilo economico-finanziario, ad un livello di studio di fattibilità tale per essere autonomamente affidate, ma contengono tutti gli elementi che consentono di sviluppare gli studi del potenziale concessionario in relazione ai propri piani di investimento.

Pertanto il concessionario valuterà autonomamente le varie forme di rischio e deciderà autonomamente se realizzare solo l'opera portuale o l'opera portuale congiuntamente ad una, due, tre o quattro opere opzionali.

Resta comunque inteso che, comunque venga effettuato l'intervento, il concessionario assumerà il ***rischio di costruzione*** (il rischio legato ai ritardi nella consegna, ai costi addizionali, a standard inadeguati), ***il rischio di disponibilità*** (rischio legato alla performance dei servizi che il partner privato deve rendere) ed ***il rischio di domanda*** (rischio legato ai diversi volumi di domanda del servizio che il partner privato deve soddisfare). In particolare, si precisa che l'opera, comunque realizzata, non potrà incidere sui bilanci pubblici.

In tal senso e con tali presupposti si assume che tutte le quattro opere suddette fanno stretto riferimento alla documentazione progettuale del **PORTO TURISTICO** relativamente a:

- **Inquadramento territoriale e socio economico**
- **Analisi della domanda e dell'offerta**

In tal senso fanno parte integrante del presente studio di fattibilità, anche se non materialmente allegati ad esso, i seguenti elaborati del progetto preliminare del Porto Turistico:

A RELAZIONE ILLUSTRATIVA

a1 Descrizione generale dell'intervento

a2 Il contesto di riferimento

a3 Il sistema nautico

a4 Gli immobili da utilizzare

a5 Indirizzi per la redazione del progetto definitivo – cronoprogramma

G CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

I INDICAZIONI ECONOMICO-FINANZIARIE

Sotto il profilo delle **alternative progettuali**, si assume che sarà il potenziale concessionario, in relazione alla propria organizzazione, a valutare le alternative di realizzare una, due, tre o quattro delle opere connesse all'opera portuale ovvero di realizzare solo l'opera portuale senza intervenire con le opere opzionali che daranno titolo solo alla acquisizione di punteggio in sede di offerta ma la loro esecuzione non è ritenuta indispensabile per la partecipazione alla gara.

Per la viabilità il capitolato di concessione prevede che il concessionario ha facoltà di realizzare il tratto di strada di che trattasi. A tale scopo è previsto che potrà provvedere a:

a. **progettazione definitiva ed esecutiva del tratto di strada.**
b. **costruzione, con esclusione di gestione e manutenzione, del tratto di strada.**

L'Amministrazione si riserva, in relazione agli esiti dell'esperimento di gara per la concessione dell'opera portuale, di rielaborare ciascuno studio di fattibilità finalizzandolo ad una eventuale singola procedura di affidamento.

Peraltro la realizzazione del tratto di viabilità è previsto che, l'Amministrazione, d'intesa con il concessionario, s'impegna a richiedere ai competenti Enti adeguati contributi per la realizzazione delle opere accessorie e complementari, anche mediante stralci funzionali. **Per tale finalità il concessionario acconsente all'utilizzo dei progetti elaborati e prodotti**.

Nel caso in cui il contributo venisse concesso, l'Amm.ne si impegna a gestire l'importo ricevuto secondo le specifiche modalità stabilite della fonte di finanziamento, dando, ove

possibile, priorità alla devoluzione del contributo al concessionario nei modi e nelle forme che l'ente concedente il contributo vorrà stabilire.

Nell'ipotesi di impossibilità giuridica di devolvere gli importi al concessionario per la specificità della provenienza delle somme del contributo, l'Amm.ne si riserva la facoltà di realizzare la parte di opera ammessa a contributo, direttamente, anche mediante altra impresa da selezionare secondo le procedure previste dalla normativa vigente.

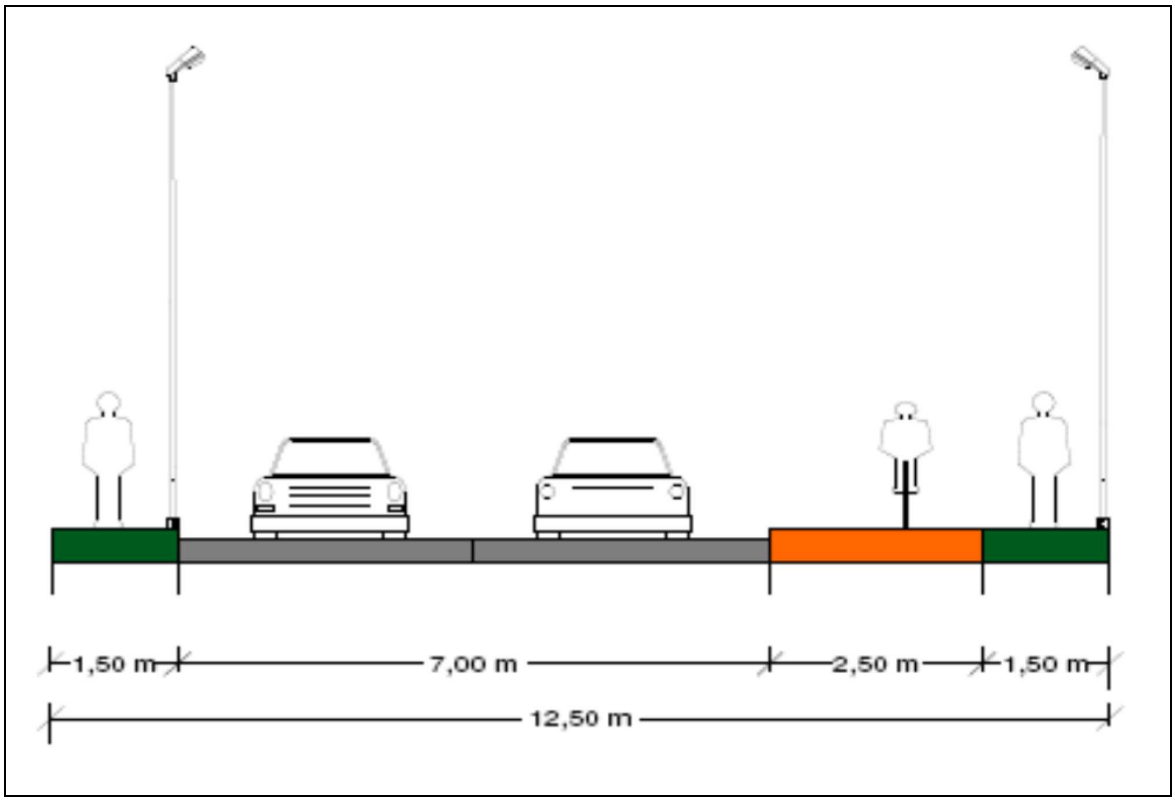
In entrambe le ipotesi suddette, il concessionario dovrà destinare gli importi equivalenti alla riduzioni delle tariffe e dei prezzi di cessione definiti dal piano finanziario presentato in sede di offerta a favore degli utenti, in maniera tale che i benefici dei contributi intercettati siano garantiti a favore di un maggior numero possibile di utenti/fruitori.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

la realizzazione del **TRATTO DI VIABILITÀ AD EST DEL PORTO PER IL COLLEGAMENTO DELL'AREA PORTUALE CON LA VIABILITÀ ESISTENTE,** ha quale obiettivo principale quello di meglio collegare l'opera portuale alla esistente viabilità

Nell'ambito del presente intervento non è previsto un ritorno diretto in termini economici. L'intervento si prefigge solamente di meglio servire l'area portuale sotto il profilo viabilistico.

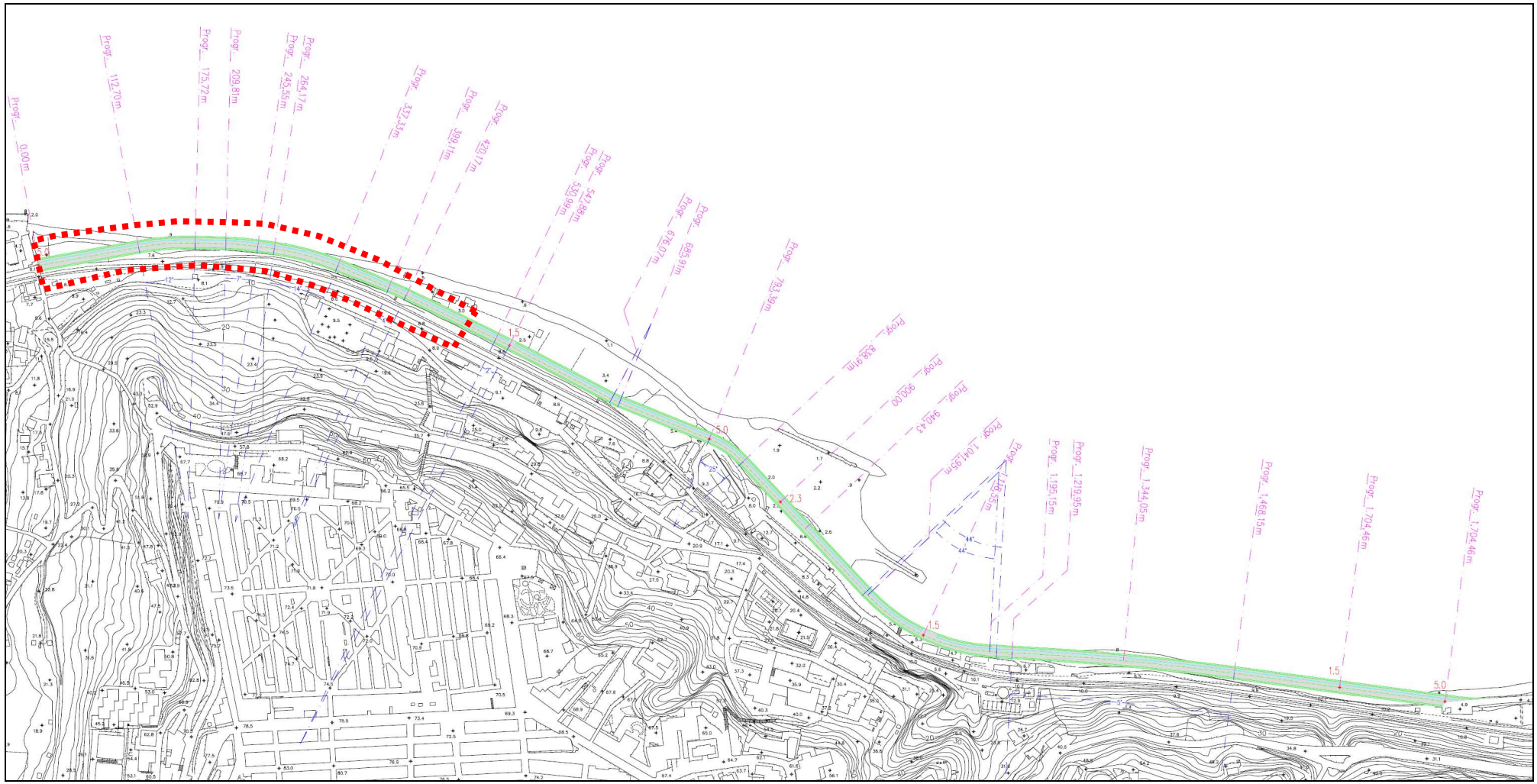
La strada sarà del tipo a due corsie di mt 3,00 ciascuna, oltre banchina di mt 0,50; con percorsi pedonali di mt 1,50 a destra ed a sinistra della strada, nonché pista ciclabile di larghezza mt 2,50 dal lato adiacente il porto.

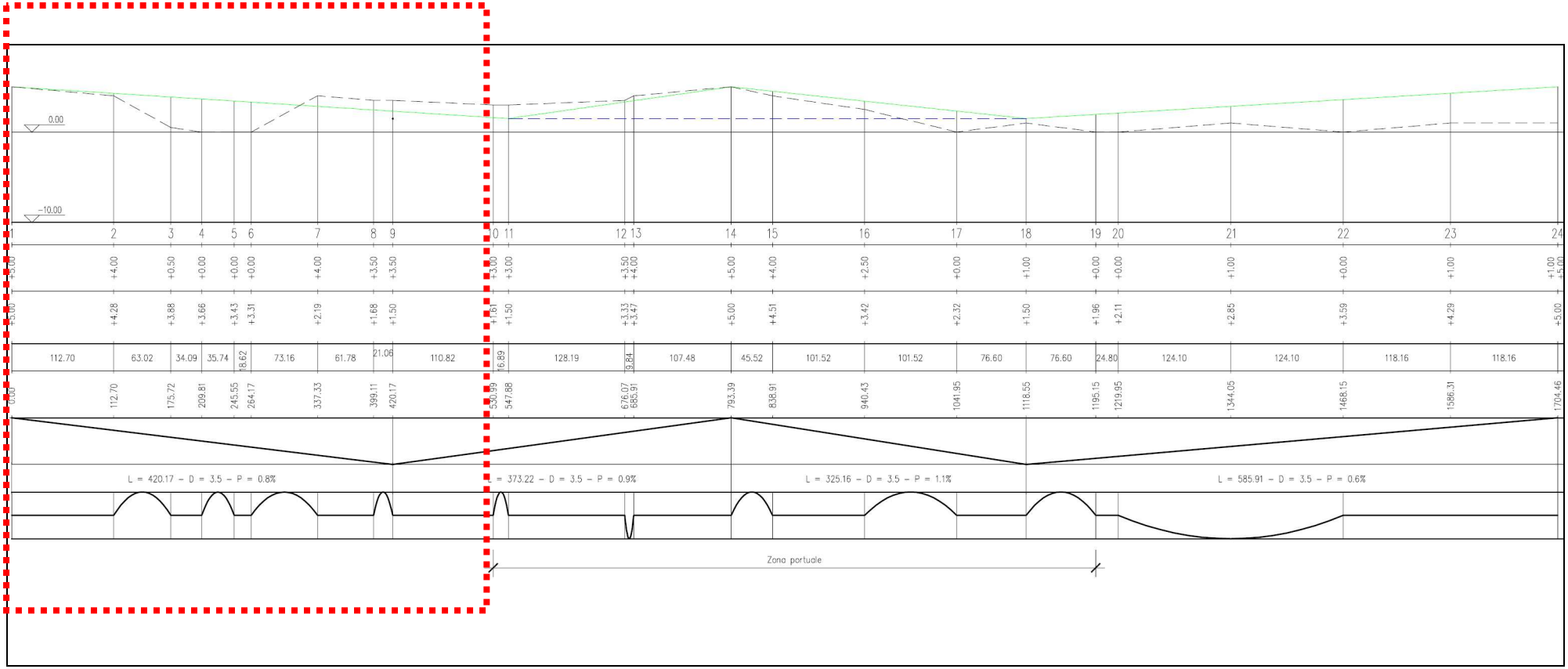


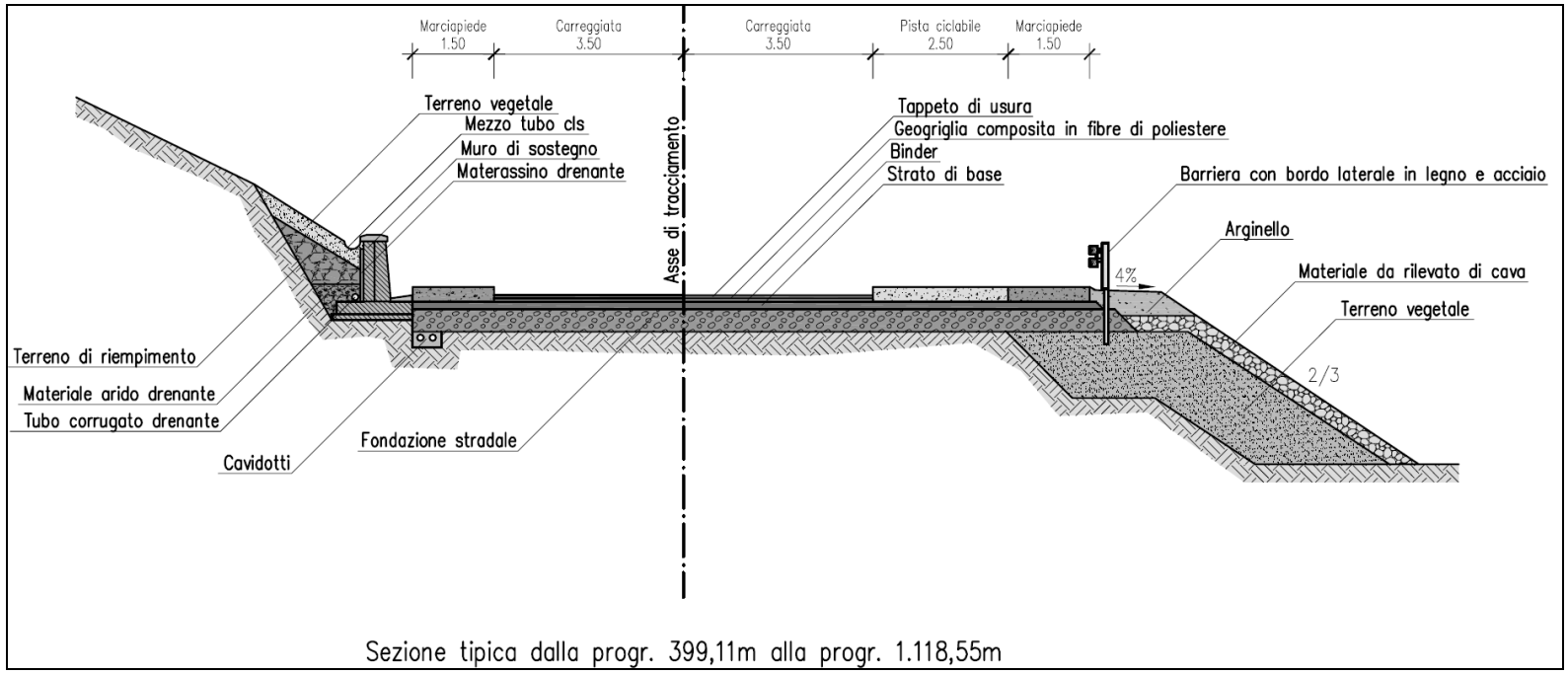
Il tratto di strada è riportato nelle tavole seguenti del progetto preliminare del porto turistico:

E.3.1	Planimetria della strada litoranea, scala 1:3.000;
E.3.2	Profilo della strada litoranea, scala 1:3.000/600;
E.3.3	Sezione tipica della strada, scala 1:100;

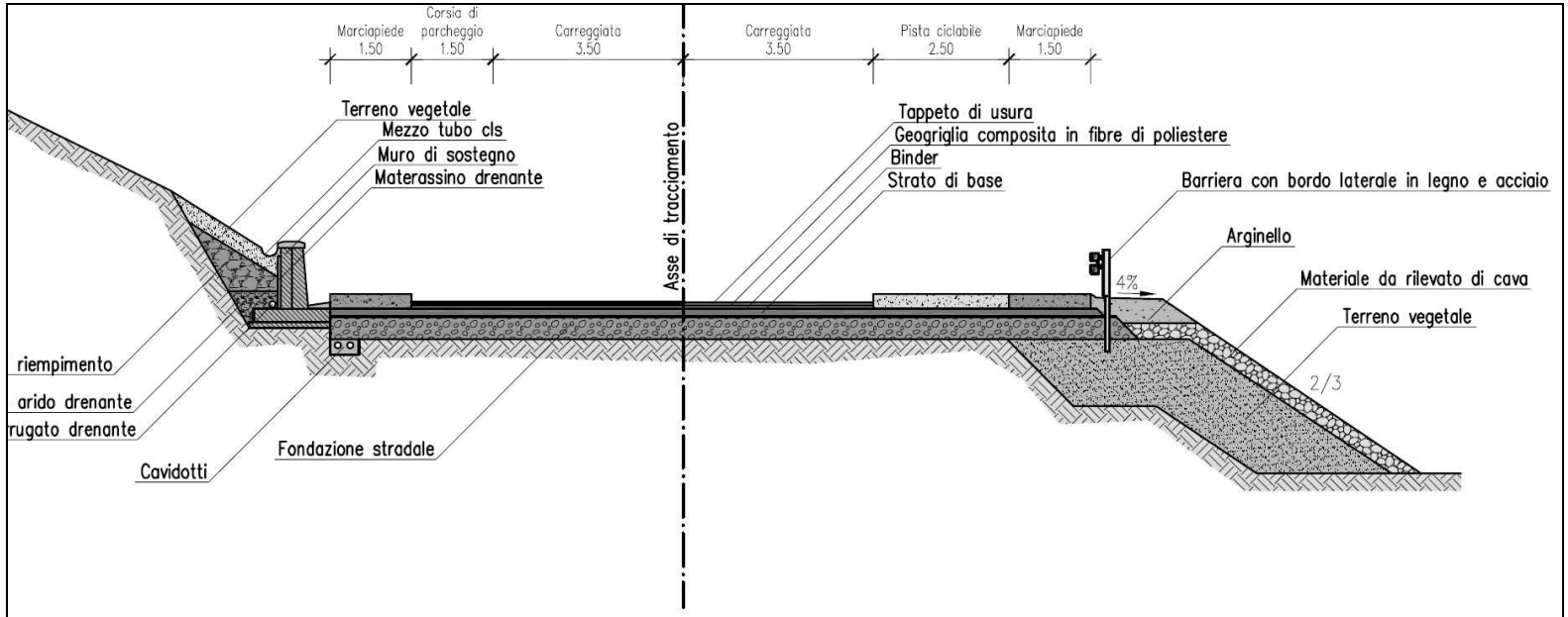
Alle tavole suddette dovrà farsi riferimento per tutti i dettagli propedeutici alla progettazione definitva/esecutiva e per la realizzazione.


Progr. 0,00 m
Progr. 112,70 m
Progr. 175,72 m
Progr. 209,81 m
Progr. 245,56 m
Progr. 264,17 m
Progr. 317,33 m
Progr. 369,11 m
Progr. 420,17 m
Progr. 547,88 m
Progr. 559,99 m
Progr. 678,07 m
Progr. 695,91 m
Progr. 797,69 m
Progr. 838,91 m
Progr. 900,00
Progr. 940,43
Progr. 1.041,93 m
Progr. 1.079,55 m
Progr. 1.195,15 m
Progr. 1.219,95 m
Progr. 1.344,05 m
Progr. 1.468,15 m
Progr. 1.704,46 m
Progr. 1.704,46 m
5.0
2.3
1.5
1.5
5.0


0.00
-10.00
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24
+5.00 +4.00 +0.50 +0.00 +0.00 +0.00 +4.00 +3.50 +3.50 +3.00 +3.00 +3.50 +4.00 +5.00 +4.00 +2.50 +0.00 +1.00 +0.00 +0.00 +1.00 +0.00 +1.00 +1.00 +5.00
+5.00 +4.28 +3.88 +3.66 +3.43 +3.31 +2.19 +1.68 +1.50 +1.61 +1.50 +3.33 +3.47 +5.00 +4.51 +3.42 +2.32 +1.50 +1.96 +2.11 +2.85 +3.59 +4.29 +5.00
112.70 63.02 34.09 35.74 18.62 73.16 61.78 21.06 110.82 16.89 128.19 3.84 107.48 45.52 101.52 101.52 76.60 76.60 24.80 124.10 124.10 118.16 118.16
0.00 112.70 175.72 209.81 245.55 264.17 337.33 399.11 420.17 530.99 547.68 676.07 680.91 783.39 838.91 940.43 1041.95 1118.55 1195.15 1219.95 1344.05 1468.15 1586.31 1704.46
L = 420.17 – D = 3.5 – P = 0.8%
L = 373.22 – D = 3.5 – P = 0.9%
L = 325.16 – D = 3.5 – P = 1.1%
L = 585.91 – D = 3.5 – P = 0.6%
Zona portuale



Sezione tipica dalla progr. 399,11m alla progr. 1.118,55m



Sezione tipica dalla progr. 0.00m alla progr. 337,33m e dalla progr. 1.195,15m alla progr. 1,704.46m

1. Sostenibilità ambientale e paesaggistica

L'opera è specificatamente previste nell'ambito del progetto infrastrutturale del porto turistico. Costituisce viabilità di raccordo dell'opera portuale con la viabilità esistente.

L'intervento assume inoltre rilievo sotto il profilo della sostenibilità ambientale e paesaggistica in quanto è specificatamente correlato all'opera portuale ed unitamente a questa è stata valutata in sede di conferenze dei servizi.

RELAZIONE TECNICA

1. Regime vincolistico

Tra gli allegati sono inseriti i supporti necessari per una analisi degli aspetti geologici, geotecnici, idraulici, idrogeologici, desunti dalle cartografie disponibili o da interventi già realizzati ricadenti nella zona.

Le aree non ricadono in alcuna situazione di rischio o pericolo censita all'interno del vigente P.A.I.

Sotto il profilo vincolistico le aree sono interessate dai seguenti vincoli:

a) **<u>vincolo paesaggistico</u>** ai sensi dell'art. 142 D.L.vo 42/2004 - *territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia.*

b) **<u>vincolo sismico</u>** ai sensi della L. 64 del 02/02/1974. Il territorio del comune di S.Stefano di Camastra risulta essere in **zona sismica 2**, ai sensi del OPCM n.3274 attuata dalla Regione Siciliana, con Delibera n.408 del 19 dicembre 2003 avente ad oggetto "*Individuazione ed aggiornamento delle zone sismiche ed adempimenti connessi al recepimento dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 20 marzo 2003, n.3274".*

Non si rendono necessari costi per interventi compensativi, nè opere di mitigazione.

Urbanisticamente le opere ricadono in zone compatibili e con destinazione urbanistica conforme con quella del vigente Piano Regolatore Portuale, giusto con D.D.G. n° 251 del 08/11/2012 di approvazione della Variante al Piano Regolatore del Porto.

2. Stima sommaria dei tempi e dei costi

QUADRO ECONOMICO

A. LAVORI (a misura - a corpo - in economia)					**€ 700.000,00**
A1) OPERE EDILI	**CAT.**	**OG3**	**€**	**700.000,00**	
B. SOMME A DISPOSIZIONE					
1) *RILIEVI ACCERTAMENTI E INDAGINI*			€	20.000,00	
2) *IMPREVISTI*			€	45.000,00	
3) *SPESE TECNICHE*			€	56.000,00	
4) *PER OPERE ARTISTICHE*			€	250.000,00	
5) *SPESE PER ACCERTAMENTI DI LABORATORIO*			€	10.000,00	
6) *IVA 10 % SUI LAVORI*			€	70.000,00	
7) *ONERI FISCALI SU SPESE TECNICHE*			€	14.000,00	
SOMMANO QUELLE A DISPOSIZIONE					**€ 465.000,00**
TOTALE PROGETTO					**€ 1.165.000,00**

Relativamente ai tempi si prevede:

- Per le fase autorizzativa l'opera è strettamente connessa al Porto
- **sei mesi** per la fase di realizzazione
- **due mesi** per la fase di avvio

INDICAZIONI ECONOMICO-FINANZIARIE

Fattibilità finanzaria-economico-sociale e costi/benefici

In linea di principio, la valutazione non è scindibile dall'analisi complessiva con l'intervento dell'opera portuale che rappresenta la cornice di riferimento.

La questione principale è quindi rappresentata dall'influenza che l'opera in argomento potrà avere nel processo di valutazione del concessionario che si proporrà per la realizzazione dell'opera portuale.

Il metodo di valutazione "gestionale" si ritiene doverlo attribuire al concessionario che valuterà ogni ipotesi per la massimizzazione della produzione e minimizzazione dei costi, assumendo che l'opera non avrà ritorni economici diretti.

Questa situazione, non considerando la realtà sociale, se valutata dal concedente rischierebbe di fornire una valutazione distorta dei benefici, pertanto ogni determinazione deve essere contestualizzata dal concessionario che avrà cura di considerare gli effetti prodotti dall'intervento accessorio sull'opera portuale principale e sui flussi di cassa.

E' stato ritenuto conducente l'inserimento dell'intervento, correlandolo all'opera portuale, perché lo si è ritenuto funzionale per operare un cambiamento sociale dichiarato esplicitamente con tutti gli sforzi volti alla realizzazione del porto turistico.

Pertanto, in una visione realistica, la valutazione specifica dei benefici dell'investimento in relazione ai costi, non può non essere ascritta al concessionario in quanto è stato il Porto ad essere ritenuto strumento di redistribuzione della ricchezza, capace di mutare gli equilibri sociali in atto; l'opera di che trattasi è strettamente correlata all'opera portuale.

ALLEGATI E SUPPORTI TECNICI

Tutti i supporti tecnici necessari per la progettazione definitiva/esecutiva dell'intervento e per la sua realizzazione sono costituiti dagli allegati al progetto dell'opera portuale.
Ad essi occorre fare riferimento per quanto concerne gli studi geologici, le indagini geognostiche, l'evoluzione della costa e quan'altro.
Tutti gli studi suddetti possono consentire al partecipante alla gara di formulare una compiuta offerta che sotto il profilo tecnico risulti concretamente ed effettivamente realizzabile.

Le successive fasi *(progettazione definitiva/esecutiva e realizzazione)*
dovranno essere sviluppate mediante la redazione di ulteriori e più approfonditi studi da stilare a cura e spese del concessionario.