

**Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto
ed i Comuni di Milazzo, di Pace del Mela e di San Filippo del Mela
per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo
alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione
del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)**

PREMESSO CHE

- La riforma della legislazione portuale in Italia disciplinata dal Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124” nasce sostanzialmente dall’esigenza di modernizzare l’assetto, la “governance” e le strategie infrastrutturali della portualità italiana, anche su impulso della nuova pianificazione europea 2014-2020 in materia di Rete Trans Europea dei Trasporti (TEN-T), disciplinata con Regolamento (UE) n. 1315/2013.
- Nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 Luglio 2015 ed adottato il 6 Agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio ai sensi dell’art. 29 comma 1 della Legge 164 dell’11 novembre 2014 al fine “di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell’intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti”, da tempo si avvertiva la necessità di una riforma normativa che consentisse al Paese di cogliere appieno le opportunità di crescita e di sviluppo del settore, contrastando la graduale perdita di competitività del sistema portuale italiano in termini di “differenziale di crescita” rispetto agli altri porti del Mediterraneo, a fronte di un aumento generalizzato dei traffici nell’area.
- In una visione onnicomprensiva del settore, assumono altresì rilievo le importanti potenzialità ed opportunità che il sistema portuale italiano può e deve saper cogliere, tra cui la possibilità di costituire il nuovo gateway meridionale europeo per le merci sulla rotta Far East-Europa con origine/destinazione l'Europa continentale, la Svizzera, l'Austria, la Baviera e in generale i Paesi

privi di sbocco a mare (c.d. “landlocked”) dell’Europa orientale (Sud della Polonia, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca in primo luogo) e dei Balcani, senza dimenticare le grandi opportunità di scambio per ciò che concerne la sponda settentrionale africana a beneficio della “piattaforma logistica” italiana.

- In estrema sintesi, la competizione internazionale si basa sulla capacità dei porti nel garantire una piena accessibilità marittima, adeguate infrastrutture e performance nei terminal e, soprattutto, una capillare accessibilità terrestre in termini di connessioni ferroviarie e stradali da/per il porto, in un’ottica di catena logistica integrata door-to-door efficiente e sostenibile.
- Il Decreto Legislativo n.169/2016 introduce all’art.6 il nuovo strumento di pianificazione delle Autorità di Sistema Portuale: il Piano Regolatore di Sistema Portuale. La nuova norma, che novella l’art. 5 della legge n. 84, prevede che tale Piano delimiti e disegni l’ambito e l’assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, prevedendo altresì, al comma 1 b), che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, predisponga linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali.

DATO ATTO CHE

- In data 8.06.2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato le “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)” previste dall’art.6 del DLgs 169/2016 che costituiscono un importante riferimento per i criteri di pianificazione da utilizzare.
- Per effetto dell’art. 7, comma 1, del D. Lgs. 169/2016 che ha sostituito l’art. 6 della predetta Legge 84/94, successivamente modificato dall’art. 22 bis del D.L. 23/10/2018 n. 119, convertito dalla Legge 17/12/2018 n. 136, è stata istituita l’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.
- Con Decreto delle Infrastrutture e dei Trasporti del 25/10/2019 n. 462 è stato nominato l’ing. Mario Paolo Mega Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e, pertanto, a partire da detto momento è stata avviata la costituzione dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che all’attualità risulta dotata di tutti gli Organi di amministrazione, di controllo oltre che di quello per il confronto consultivo con il partenariato economico e sociale.

CONSIDERATO CHE

- Nel Piano Operativo Triennale 2020/2022, approvato dal Comitato di Gestione nella riunione del 07/08/2020, è previsto, fra l'altro, che preliminarmente all'avvio della redazione/aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali (PRP) di tutti i porti facenti parte della circoscrizione di competenza si proceda alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) che dovrà definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione.
- In detto PRdSP si dovranno, in particolare, individuare e perimetrare, in ogni porto, le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e per l'attraversamento dei centri urbani. Si dovrà descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei PRP. Fondamentale sarà, altresì, legare i nuovi scenari infrastrutturali di sviluppo dei porti alle funzioni che negli stessi dovranno essere svolte facendo in modo di definire preliminarmente, con l'intesa con gli Enti territoriali, temi ad oggi aperti come quelli della individuazione dell'assetto definitivo del sistema di traghettamento dei mezzi pesanti, delle porzioni di water front che possono essere dismesse dall'uso portuale, dell'acquisizione al demanio marittimo delle aree urbane retroportuali asservite funzionalmente ai porti, del potenziamento del raccordo con il sistema stradale primario.
- Le richiamate Linee Guida, adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la redazione del PRdSP, raccomandano la preventiva redazione, da parte della AdSP, di uno specifico Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) per la successiva redazione dell'atto di pianificazione (PRdSP).
- Detto DIP costituisce uno strumento a valenza plurima, in quanto espleta la sua funzione su quattro distinti piani:
 - definisce, in linea generale, il complesso degli obiettivi che dovranno essere raggiunti dalle scelte strategiche del PRdSP. Trattasi di obiettivi intrinsecamente integrati, in quanto essi discendono da un approccio metodologicamente integrato, nel quale si confrontano:

- i criteri-guida per la ripartizione delle macro vocazioni all'interno dei porti del sistema;
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dall'attuale contesto fisico locale (offerta di trasporto dei distinti porti del sistema; analisi territoriale locale; profili di interazione/separazione tra funzioni portuali e funzioni urbane per ciascuno dei porti del sistema);
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dalla declinazione dei principi di sostenibilità, sia sotto il composito profilo ambientale sia sotto quello energetico;
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dallo stato della pianificazione urbana e territoriale locale;
- può definire un modello di gestione "ad hoc" sia del processo di redazione e che della successiva implementazione del PRdSP (modello di governance della pianificazione portuale).
- definisce parte dei contenuti del rapporto ambientale preliminare, funzionale all'espletamento della prima fase del procedimento di VAS;
- costituisce strumento a supporto del raggiungimento di pre-intese con le Amministrazioni Comunali interessate, in quanto consente di confrontarsi preliminarmente sugli obiettivi di PRdSP, al fine di una loro preventiva condivisione.

RITENUTO CHE

- Il primo passo di questo percorso sia la sottoscrizione con tutti i Comuni le cui aree rientrano nella circoscrizione di competenza dei porti amministrati dall'AdSP dello Stretto di un documento di indirizzo che conterrà gli elementi da porre alla base della redazione del DIP al fine di assicurare il raggiungimento dell'intesa necessaria per porre in coerenza le previsioni del nuovo PRdSP con le singole pianificazioni urbanistiche comunali.

EVIDENZIATO CHE

- In uno scenario istituzionale così complesso, il PRdSP deve strutturarsi in modo da poter assumere una dimensione condivisa; in qualche modo, deve anticipare fattivamente le intese, le verifiche di coerenza con i piani territoriali e i programmi infrastrutturali esistenti o in corso di definizione.

- Il DIP, in definitiva, ha il ruolo di definire preliminarmente obiettivi integrati (tecnici ed ambientali), anticipando così i nodi critici della fattibilità amministrativa, tecnica, urbanistica ed ambientale, per pervenire a condivise politiche del territorio e ad una procedura di approvazione del piano che effettivamente coordini la valutazione tecnica ed ambientale del piano medesimo.
- In generale, la procedura di preliminare condivisione degli obiettivi da dettagliare nel DIP è comunque da considerarsi necessaria per assicurare un rapporto collaborativo e di cooperazione tra tutti gli Enti, sia in sede di formazione dei rispettivi strumenti di pianificazione, sia in fase di attuazione degli interventi di interesse comune. L'intesa, infatti, oltre che riferirsi alla strategia generale di sviluppo del singolo porto nei suoi rapporti con la città e con il territorio, deve riguardare specificatamente la perimetrazione dell'ambito, l'assetto e l'uso delle aree di interesse comune, con particolare riferimento alle aree ricadenti nell'ambito di interazione porto-città, ai corridoi e alle fasce costiere di interconnessione ambientale, alle reti infrastrutturali territoriali e locali, alle maggiori opere di urbanizzazione e a quelle di sistemazione urbanistica degli spazi collettivi comuni o contigui al perimetro portuale.
- Il punto di equilibrio tra le differenti esigenze dei porti e delle città si cristallizza, pertanto, con il perfezionamento di dette intese i cui indirizzi preliminari è bene che siano fissati sin dalla prime fasi di redazione del progetto di PRdSP.

PRESO ATTO

- che con riferimento al Porto di Milazzo il Piano Operativo Triennale 2020/2022 dell'AdSP dello Stretto definisce così di seguito gli obiettivi da perseguire nella strategia di sviluppo (rif. paragrafo "Azioni strategiche prioritarie nel medio e lungo termine"):

- ✓ **Rifunzionalizzazione del Porto di Milazzo**

Nel Porto di Milazzo, in parte all'interno del bacino ed in parte lungo la costa, convivono diverse funzioni portuali che si sono sviluppate negli anni e che spesso vanno in conflitto tra di loro. Occorre avviare, nell'ambito del Piano Regolatore di Sistema Portuale, una revisione completa della destinazione funzionale delle banchine, dei piazzali e degli specchi acquei al fine di stabilire una organica convivenza eliminando le interferenze critiche e consentendo ad ogni funzione di avere margini di sviluppo futuri.

A tal fine si ritiene che sia utile un allargamento dell'ambito portuale con la realizzazione di un nuovo bacino a nord (alle spalle della diga foranea) dove trasferire tutte le attività diportistiche che attualmente vengono svolte sul Molo Marullo.

Il nuovo bacino dovrà essere dimensionato non solo per trasferire la concessione in essere presso il Molo Marullo ma anche per accogliere nuovi posti barca ed i terminal per le minicrociere per le Isole Eolie.

In questo modo all'interno del bacino potranno essere opportunamente riposizionati, potenziandoli, gli ormeggi per i mezzi veloci per le isole e si potrà intervenire per l'ampliamento ed eventuale riposizionamento del terminal passeggeri.

La creazione del nuovo bacino dedicato esclusivamente al diporto (quindi non soggetto alle normative in materia di security) consentirà di creare un ambito di water front dedicato all'ospitalità turistica liberamente fruibile anche dai cittadini.

Questa nuova conformazione del porto potrebbe consentire di realizzare alla radice del Molo Marullo, recuperando gli attuali edifici esistenti, un Terminal passeggeri destinato alle navi da crociera ed ai maxi yacht che a quel punto potrebbero con più facilità utilizzare il bacino interno per l'ormeggio.

Le principali funzioni portuali di tipo amministrativo, ora insediate nei locali alla radice del Molo Marullo, potrebbero poi essere trasferite in un nuovo centro direzionale a servizio del porto e della città che potrebbe essere realizzato recuperando il complesso dei "Molini Lo Presti". Il collegamento del nuovo centro direzionale con il porto completerebbe la riqualificazione del water front portuale consentendo di far convivere le attività amministrative con quelle urbane in un contesto integrato di cui beneficerebbe anche la comunità cittadina per la possibilità di insediare attrattori con finalità commerciale e turistico-ricreativo.

Per quanto attiene alle funzioni commerciali esse dovrebbero continuare a svolgersi presso la banchina XXV luglio, nella conformazione complessiva in via di completamento, e nelle aree adiacenti da destinare alla logistica portuale.

Per rendere efficace la riorganizzazione portuale dovrà altresì essere individuata una nuova viabilità di collegamento dedicata che consenta di raggiungere il porto con facilità e senza

interferenze con il traffico urbano e collegando nel contempo le aree retroportuali individuate nella ZES ubicata presso l'agglomerato industriale di Giammoro.

- che ... (notizie su piani strategici di area vasta che parlino del porto, da inserire a cura dei Comuni)
- che ... (notizie su piani urbanistici o tematici comunali che parlino del porto, da inserire a cura del Comune di Milazzo)
- che ... (notizie su piani urbanistici o tematici comunali che parlino del porto, da inserire a cura del Comune di Pace del Mela)
- che ... (notizie su piani urbanistici o tematici comunali che parlino del porto, da inserire a cura del Comune di San Filippo del Mela)

VISTA E CONDIVISA

la proposta dell'AdSP dello Stretto di avviare, in coerenza con il POT 2020/2022, gli interventi infrastrutturali e di organizzazione delle differenti funzioni portuali, come sintetizzati nella Tav. El allegata, che possono essere eseguiti a PRP vigente;

VISTE

-la Deliberazione del Comitato di Gestione n. _____ in data _____ con cui è stata approvata la bozza del presente protocollo d'intesa;

-la Deliberazione della Giunta Comunale del Comune di Milazzo n. _____ in data _____ con cui è stata approvata la bozza del presente protocollo d'intesa;

-la Deliberazione della Giunta Comunale del Comune di Pace del Mela n. _____ in data _____ con cui è stata approvata la bozza del presente protocollo d'intesa;

-la Deliberazione della Giunta Comunale del Comune di San Filippo del Mela n. _____ in data _____ con cui è stata approvata la bozza del presente protocollo d'intesa;

Tutto quanto sopra considerato,
fra l'**Autorità Portuale di Sistema Portuale dello Stretto**, rappresentata dall'Ing. Mario Paolo Mega nella qualità di Presidente e legale rappresentante, il **Comune di Milazzo**, rappresentato da _____ nella qualità di Sindaco e legale rappresentante, , il **Comune di Pace del Mela**, rappresentato da _____ nella qualità di Sindaco e legale rappresentante ed il , il **Comune di San Filippo del Mela**, rappresentato da _____ nella qualità di Sindaco e legale rappresentante,

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Articolo 1

Le premesse sono parte integrante della presente intesa.

Articolo 2

Nella redazione del progetto di Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP), per la successiva redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), dovranno essere assunti come prioritari i seguenti indirizzi operativi che sono graficamente anche sintetizzati nella Tav.E2 allegata. Si precisa che l'elaborato grafico è stato elaborato al solo fine di aiutare la esatta comprensione degli obiettivi descrittivi di seguito e che in fase di progettazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e dell'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale potranno essere individuate delle soluzioni differenti, sia dal punto tipologico che di dimensionale, ancorchè rispettose degli obiettivi stessi qui fissati.

a) Portualità commerciale, cabotaggio, collegamenti veloci con le Isole Eolie

Le funzioni in questione costituiscono gli asset principali per il porto di Milazzo ed il consolidamento dei loro traffici dovrà costituire l'impegno principale della pianificazione portuale. Per quanto attiene alle aree esterne al bacino portuale, destinate agli insediamenti "oil & energy", non si prevedono ulteriori sviluppi ed ampliamenti infrastrutturali, sia per le opere a terra che per quelle a mare, con interventi che dovranno essere finalizzati esclusivamente al manutenzione

ordinaria e straordinaria delle attività esistenti ovvero ad interventi di efficientamento energetico o per la transizione produttiva verso nuovi modelli di business secondo le strategie del New Green Deal dell'Unione Europea.

Nei pressi del pontile in corso di ultimazione nell'area di Giammoro, destinato all'ormeggio di navi per imbarco/sbarco di merci varie, dovrà essere individuata e realizzata un'area per lo sviluppo di attività logistiche per favorire l'intermodalità mare-ferro-strada.

A ovest di detto pontile sarà individuata un'area da destinare alle funzioni di servizio della cantieristica navale, in particolare per il varo ed alaggio di imbarcazioni destinate o provenienti ai/dai cantieri e dalle aree di rimessaggio a secco presenti nell'area, oltre che uno scalo di alaggio a servizio dei diportisti privati. Detta area dovrà essere collegata alla viabilità dell'agglomerato industriale e dovrà essere dotata di servizi da insediare recuperando un edificio direzionale ex-ASI esistente e non utilizzato.

Per quanto attiene alle funzioni svolte nel bacino portuale interno si dovrà fare in modo che ognuna di esse si possa sviluppare sia in termini di aumento del numero degli ormeggi per le navi che per quanto riguarda la superficie dei piazzali dedicati alla sosta e movimentazione delle merci e dei mezzi. Per ognuna delle aree all'uopo destinata dovrà essere individuata e realizzata una viabilità di accesso autonoma in maniera da evitare interferenze e l'aumento di rischi specifici indiretti per gli utilizzatori di ciascuna di esse.

Nel dettaglio si prevede:

- a) di potenziare il numero degli accosti dedicati per i mezzi veloci, di incrementare gli spazi di banchina e di ampliare la stazione marittima prevedendo la possibilità di rendere disponibili sale di attesa dedicate per tipologie di traffico; il sistema degli accosti dovrà essere studiato per assicurare che i passeggeri giungano in comodità dal punto di sbarco alla stazione e viceversa;
- b) di creare, in corrispondenza alla banchina XX Luglio, nella consistenza determinata dalla attuale banchina esistente e da quella in corso di realizzazione, un terminal dedicato all'ormeggio di navi per imbarco/sbarco di merci varie;
- c) di realizzare un terminal dedicato al traffico di cabotaggio, sia per le linee di autostrade del mare che per i collegamenti ferries con le Isole Eolie, con annessi piazzali per la movimentazione e la

sosta di autovetture, TIR e rotabili non accompagnati. Nel terminal dovrà essere realizzata anche una banchina per l'ormeggio di navi in sosta inoperosa.

b) Portualità crocieristica, turistica e diportistica

Stanti le caratteristiche del Porto di Milazzo si ritiene di escludere la possibilità di realizzare ormeggi dedicati per le grandi navi da crociera, con annesso strutture per l'accoglienza ed i controlli, privilegiando la funzione della Città di Milazzo come luogo di destinazione turistica per le navi che ordinariamente scalano nel Porto di Messina.

Dovranno invece essere create le condizioni affinché il Porto di Milazzo possa mettere a disposizione nell'area del Molo Marullo, adeguatamente ampliato negli spazi di banchina, ormeggi per maxi yacht e per il diportismo di transito e servizi a supporto di questo target specifico di turisti con elevati standard di qualità. A tal fine dovrà essere realizzato un Terminal passeggeri, recuperando gli attuali edifici esistenti alla radice del Molo Marullo, che saranno liberati dalle attuali funzioni (Uffici della Capitaneria di porto e dei servizi portuali) che verranno trasferite in nuovi corpi edilizi da realizzare nella parte mediana della diga foranea con abbandono del contenzioso che contrappone da decenni il Comune di Milazzo con l'Agenzia del Demanio statale per la rivendicazione della titolarità di detti manufatti.

Tutte le attività diportistiche che attualmente vengono svolte sul Molo Marullo verranno trasferite in un nuovo bacino a nord (alle spalle della diga foranea), con allargamento dell'ambito portuale di competenza dell'AdSP dello Stretto. Il nuovo bacino dovrà essere dimensionato anche per accogliere nuovi posti barca ed i terminal di ormeggio per le microcrocieri per le Isole Eolie che verranno quindi spostati dalle attuali localizzazioni.

Detto nuovo bacino, nel quale non è previsto lo svolgimento di funzioni che necessitano di specifici apprestamenti di security, sarà dotato di corpi edilizi per supportare le attività diportistiche e per le microcrocieri e sarà progettato in maniera da costituire area di interfaccia città-porto, lungo tutto il fronte mare corrispondente, con funzioni urbane e di waterfront cittadino.

c) Viabilità di accesso e raccordi di ultimo miglio stradale e ferroviario

Il nuovo terminal della Banchina XX Luglio e l'adiacente destinato al traffico di cabotaggio per brevi e lunghe percorrenze, che saranno interessati dalla movimentazione di mezzi pesanti, dovranno essere collegati, mediante una nuova viabilità dedicata in parte realizzata in galleria, direttamente alla viabilità di collegamento con gli assi stradali principali afferenti allo svincolo "Milazzo" dell'autostrada Palermo-Messina-Catania. Ciò consentirà al traffico pesante, destinato o proveniente al/dal porto, di muoversi con facilità e senza interferenze con il traffico urbano che continuerà a scorrere lungo le vie La Rosa e Bixio.

La viabilità urbana adiacente al porto dovrà essere rimodulata e potenziata al fine di continuare a svolgere esclusivamente la funzione anche di collegamento al terminal passeggeri per i mezzi veloci di collegamento con le Isole Eolie, sia con i mezzi privati degli accompagnatori che con i servizi pubblici di trasporto e con i taxi/NCC, oltre che di accesso alle aree destinate al diportismo.

Per eliminare l'interferenza tra traffico pesante e traffico urbano, che già attualmente si verifica in alcuni momenti della giornata in corrispondenza ai raccordi stradali nei pressi del Centro Commerciale "Parco Corolla", dovrà essere realizzata una bretella di collegamento tra l'asse attrezzato di connessione con il porto e la viabilità di raccordo tra il casello autostradale e l'area industriale di Giammoro. Questo consentirà da un lato di limitare i disagi che si potrebbero verificare per l'aumento di traffico pesante indotto dagli auspicabili nuovi traffici portuali conseguenti al previsto potenziamento delle infrastrutture portuali e nel contempo di assicurare un più facile collegamento tra il porto ed il pontile di Giammoro e le aree retroportuali individuate nella ZES ubicata nell'adiacente agglomerato industriale.

Il pontile di Giammoro e l'area logistica che si ha in programma di realizzare nelle adiacenze dovranno essere collegati alla rete ferroviaria nazionale, utilizzando il raccordo ferroviario esistente tra l'agglomerato industriale e la stazione FS di Pace del Mela, al fine di consentire la movimentazione di merci convenzionali.

Articolo 3

1. L'AdSP dello Stretto provvederà ad avviare le procedure per la predisposizione del DIP sulla scorta degli indirizzi fissati con il seguente documento e di quelli generali e specifici contenuti

nel proprio Piano Operativo Triennale 2020/2022, utilizzando gli appositi stanziamenti che saranno resi disponibili nel proprio bilancio. Il DIP costituirà lo strumento per poter avviare, sempre a cura e spese dell'AdSP dello Stretto, il PRdSP.

2. I Comuni di Milazzo, di Pace del Mela e di San Filippo del Mela si impegnano a fornire tutta la documentazione tecnica ed amministrativa relativa a tutti gli strumenti di pianificazione vigenti a livello comunale e tutte le informazioni che saranno ritenute necessarie per la redazione del DIP e del PRdSP. I Comuni si impegnano, altresì, a partecipare ai tavoli di lavoro con i tecnici incaricati dall'AdSP dello Stretto per la redazione del DIP e del successivo PRdSP mediante gli Assessori al ramo e funzionari qualificati a rappresentare le posizioni dei Comuni medesimi.

Articolo 4

1. L'AdSP dello Stretto ed i Comuni di Milazzo, di Pace del Mela e di San Filippo del Mela si impegnano, ciascuno per le proprie competenze, ad attivare un confronto continuo sui temi dell'interazione ed integrazione tra le attività portuali e quelle urbane nonché su tutti i rispettivi atti di pianificazione e strumenti attuativi che verranno attivati successivamente alla sottoscrizione del presente protocollo con la finalità di consentire ad entrambi gli Enti di svolgere al meglio le proprie funzioni istituzionali senza danneggiare o intralciare quelle dell'altra parte.
2. Sino all'approvazione del DIP, ove ritenuto necessario da una delle parti contraenti, potrà essere richiesto l'aggiornamento del presente accordo soprattutto ove si verificassero situazioni tali da rendere non più raggiungibili parte degli obiettivi stabiliti ovvero si ritenesse utile fissarne di nuovi.
3. Le parti potranno addivenire, sia preliminarmente all'avvio della redazione del DIP che in fase di sua approvazione, all'eventuale modifica della delimitazione degli ambiti del demanio marittimo di rispettiva competenza. In tal caso il DIP dovrà contenere la nuova destinazione funzionale delle aree e gli obiettivi condivisi di utilizzazione.

Articolo 5

Il presente accordo ha il solo scopo di facilitare la formazione del DIP di cui in premessa e non costituisce in alcun modo impegno per l'AdSP dello Stretto a realizzare gli interventi qui descritti salvo che per la fase di programmazione strategica e pianificazione urbanistica.

La fase attuativa degli interventi seguirà le procedure previste per legge e, vista la particolare rilevanza dei lavori oggetto d'intervento, anche mediante l'utilizzo dell'istituto del concorso di progettazione ai sensi dell'art. 154 del Dlgs 50/2016.

Messina, li _____

Per il Comune di Milazzo

Il Sindaco – _____

Per il Comune di Pace del Mela

Il Sindaco – _____

Per il Comune di San Filippo del Mela

Il Sindaco – _____

Per l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Il Presidente – Ing. Mario Paolo Mega _____