



PORTI
di ROMA
e del LAZIO

AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA

Molo Vespucci 00053 - CIVITAVECCHIA (RM)
Tel. 0766 365201
em.all: civitavecchia@portdroma.it

PROGETTO:

OPERE STRATEGICHE PER IL PORTO DI CIVITAVECCHIA 1° LOTTO FUNZIONALE: PROLUNGAMENTO ANTEMURALE C. COLOMBO DARSENE SERVIZI E TRAGHETTI

COMMITTENTE

Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

IL PRESIDENTE

Dott. Pasqualino Monti

IL COORDINATORE GENERALE
Dott. Ing. Giuseppe Solinas



IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
Dott. Ing. Maurizio Ievolella

PERIZIA DI VARIANTE N°1

RELAZIONE SINTETICA PER INFORMATIVA ENTI

CODICE PROGETTO:

SCALA:

REV.

DATA

Descr.

RIF.DIS.

1. L'iter procedimentale del Progetto

L'appalto in oggetto riguarda le Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia 1° lotto funzionale: Prolungamento Antemurale C. Colombo , Darsene Servizi e Traghetti , ed in particolare gli interventi connessi con:

- prolungamento dell'Antemurale Cristoforo Colombo;
- realizzazione della darsena servizi;
- realizzazione della darsena traghetti.

Le Opere Strategiche per lo sviluppo del porto commerciale di Civitavecchia rappresentano l'attuazione delle linee programmatiche del Piano Regolatore Portuale , sono state pianificate con lo scopo di favorire l'incremento dei traffici marittimi per consentire al Porto di Civitavecchia di assumere il ruolo di HUB portuale del Tirreno, prevedendo in termini fisici, l'aumento delle lunghezze di banchina disponibile, l'ottimizzazione e la specializzazione degli accosti e delle aree a terra dedicate.

Con questi obiettivi il CIPE, con delibera del 21/12/2001 (G.U. n. 51/2002 S.O.) in attuazione della legge n. 443 del 21/12/2001 "Legge obiettivo: 1° Programma delle infrastrutture strategiche" individuava le seguenti opere strategiche inerenti l'Hub Portuale di Civitavecchia:

1. completamento prolungamento antemurale C. Colombo per delimitare la nuova imboccatura portuale e proteggere adeguatamente dal moto ondoso la Darsena Traghetti
2. darsena servizi destinata ad ospitare le autorità di pubblica sicurezza, i servizi portuali e la flotta peschereccia locale;
3. darsena traghetti destinata ad accogliere il traffico di cabotaggio con le isole;
4. prolungamento banchina 13 utile ad incrementare gli accosti destinati al traffico crocieristico;
5. nuovo accesso al bacino storico che nel definire la seconda imboccatura del Porto consente la definitiva separazione dei traffici marittimi tra porto storico e porto operativo;
6. nuove banchine commerciali e crocieristiche volto ad incrementare la lunghezza di banchina e le aree a terra a tali traffici dedicate;
7. Pontile mobile di collegamento con l'antemurale Traiano, utile a garantire il collegamento dell'antemurale alla terraferma e, conseguentemente, a consentire la fruizione;
8. Viabilità portuale dedicata principale, necessaria a garantire l'agevole distribuzione del traffico veicolare all'interno del porto operativo, dotata di ingressi dedicati per ciascuna area portuale;
9. Riqualificazione delle banchine del bacino storico, finalizzata a consentire un utilizzo consapevole e rispettoso di un patrimonio storico di pregio;
10. Molo di sottoflutto, volto a garantire una migliore operatività dell'infrastruttura.

Il progetto preliminare delle opere (costituito dai 10 interventi sopra menzionati), veniva approvato dallo stesso CIPE con la Delibera 103 del 20/12/2004.

Nell'ambito delle dieci opere strategiche approvate dal CIPE, l'Autorità Portuale indicava uno stralcio funzionale delle stesse, denominato "primo lotto funzionale", costituito dal prolungamento dell'antemurale Cristoforo Colombo, dalla darsena servizi, e dalla darsena traghetti, opere che potessero rappresentare il primo passo verso la trasformazione del porto con l'obiettivo di razionalizzarne le attività, differenziando i traffici nell'ambito del porto stesso.

Il successivo livello progettuale si focalizzava su tale stralcio funzionale e quindi il progetto definitivo dal titolo "Opere strategiche per il Porto di Civitavecchia 1° lotto funzionale: prolungamento antemurale C. Colombo, Darsene Servizi e Traghetti", veniva approvato dalla stessa Autorità Portuale con Decreto del 15/02/2005 e trasmesso nella stessa data con nota prot. n. 2005/00002083 al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per essere esaminato e presentato al CIPE nelle ipotesi di cui all'art. 166 del Dlgs 163/2006 e s.m.i.

Successivamente il CIPE, nelle sedute del 21.12.2007 e del 25.01.2008 ha approvato rispettivamente, il progetto definitivo dell'intervento "Potenziamento hub portuale di Civitavecchia - Primo lotto interventi funzionali (1° Stralcio): Prolungamento Antemurale C. Colombo e Darsena Traghetti" ed il progetto definitivo "Potenziamento hub portuale di Civitavecchia (2° Stralcio) Darsena Servizi", con le delibere 140/2007 e 2/2008 pubblicate nella G.U. n. 140 del 17.06.2008.

In seguito si arrivava alla emissione del progetto esecutivo approvato dall'Autorità Portuale di Civitavecchia con Decreto Presidenziale n. 40 del 12.03.2010 per un importo complessivo di € 194.651.709,34 di cui € 158.281.268,45 per lavori comprensivi degli oneri della sicurezza diretti e specifici ed € 36.370.340,89 per le somme a disposizione, di cui € 20.211.973,19 per lavori e servizi riferiti alle Ottemperanza Ambientali, ed € 16.158.467,70 per somme a disposizione dei lavori a mare.

Con successivi Decreti Interministeriali MIT-MEF n.1012 del 17.12.2010, trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con prot. n. 1624 e 1625 del 23.02.2011 e acquisito dall'Ente con prot. n. 3096 e 3097 del 03.03.2011, è stato autorizzato l'uso da parte dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta del contributo CIPE per la realizzazione delle "Opere Strategiche I Lotto Funzionale Prolungamento Antemurale C. Colombo, Darsena Servizi e Darsena Traghetti";

In seguito, vista la necessità di definire ad approvare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione riportate nelle delibere CIPE n.140 del 2007 e n.2 del 25.01.2008, sono state rimodulate le somme a disposizione di € 20.211.973,19 per lavori e servizi riferiti alle Ottemperanza Ambientali e di € 16.158.467,70 dei lavori a mare, presenti del quadro economico complessivo già approvato con decreto del presidente n.40 del 12.03.2010, pertanto con il Decreto del Presidente n. 198 del 03.08.2011 è stata confermata l'approvazione del quadro economico dell'intervento principale per complessivi € 194.651.709,34, di cui € 158.281.268,45 per lavori comprensivi di oneri per la sicurezza, e rimodulate le somme a disposizione dei lavori a mare in € 16.085.851,55 e le somme a disposizione per lavori e servizi riferiti alle Ottemperanze Ambientali complessivi di € 20.284.589,34.

La copertura finanziaria dell'intero quadro economico veniva garantita per :

- € 145.102.553,34 a carico CIPE in esecuzione delle Delibera n. 140/2007 e n. 02/2008 autorizzati all'utilizzo da parte Dell'Autorità Portuale con Decreti Interministeriali MIT-MEF n.1012 del 17.12.2010;
- € 49.549.156,00 con contributo a carico dell'Autorità Portuale di Civitavecchia.

Per l'Autorità Portuale di Civitavecchia gli interventi in corso di realizzazione si collocano nell'ambito delle differenziazioni dei traffici e delle destinazioni d'uso degli accosti e delle aree che permetteranno una netta separazione tra il porto storico e quello destinato al traffico crocieristico, passeggeri e commerciale.

Questo complesso di opere consentirà di allontanare dalla città tutto il traffico passeggeri e di completare la trasformazione del Porto Storico in luogo di grande valenza turistica e culturale. Inoltre, tale nuova disposizione, rispetto all'attuale situazione che vede i traghetti collocati nella zona più lontana dall'imboccatura, viene incontro all'esigenza di minimizzare i tempi di ingresso ed ormeggio delle unità Ro-Ro.

Nell'ambito del citato complesso di opere, il prolungamento dell'Antemurale C. Colombo ha la fondamentale funzione di proteggere dal moto ondoso la darsena per i traghetti, consentendo un'adeguata operatività degli accosti, e di assicurare idonee condizioni di sicurezza nelle fasi di ingresso e di uscita dal porto. Inoltre, la disposizione planimetrica della nuova diga nasce dall'esigenza di agevolare il transito in ingresso ed in uscita delle navi che fruiranno delle infrastrutture portuali con particolare riferimento alle navi da crociera.

La Darsena Servizi è ubicata nell'area delimitata verso sud dalla Darsena Traghetto e verso nord dalla futura Darsena Energetica Grandi Masse (Piano Regolatore Portuale del 2004); gli spazi a mare e a terra saranno dedicati alle Forze dell'Ordine e ai Corpi Militari di stanza nel Porto di Civitavecchia (Guardia

di Finanza, Carabinieri, Guardia Costiera, Vigili del Fuoco), agli Operatori Portuali (ormeggiatori, piloti, rimorchiatori), ai servizi di manutenzione dei mezzi marittimi (officine meccaniche dotate di darsena travel - lift), ai servizi di bunkeraggio, al mercato del pesce, nonché all'ormeggio della flotta peschereccia.

2. La Gara d'appalto

Con l'approvazione del quadro economico di progetto esecutivo, di cui al Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale n. 198 del 03.08.2011, si autorizzava il RUP all'avvio della procedura ristretta per l'affidamento dei lavori col sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Con pubblicazione sulla G.U.C.E. 2011/ 151-250783 del 09.08.2011, sulla GURI 5^a Serie Speciale n. 94 del 10.08.2011, sul sito informatico del Ministero delle Infrastrutture, sul SITARL, nonché all'Albo della Stazione Appaltante, sul sito internet dell'Amministrazione, nonché per estratto sui due quotidiani a tiratura nazionale, veniva pubblicato il bando di gara per procedura ristretta ai sensi del Dlgs 163/2006 e s.m.i. relativo all'affidamento dell'appalto dei lavori di cui all'oggetto.

Il progetto esecutivo veniva verificato ai sensi dell'art. 112 del Dlgs 163/2006 e s.m.i. dalla Italsocotec s.p.a. validato dal RUP in data 05.12.2011.

Con raccomandate a/r in data 03.01.2012 l'Autorità Portuale di Civitavecchia, invitava le Imprese che avevano superato positivamente la fase di prequalifica e procedeva successivamente alla scadenza dei termini di presentazione delle offerte, alla nomina della Commissione Giudicatrice per l'espletamento della procedura di gara col sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa, giusto decreto del Presidente dell'Autorità portuale n.46 del 29.02.2012.

Con Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale n.116 del 23.04.2012 veniva deliberato l'affidamento dell'esecuzione dei lavori relativi all'intervento in oggetto al Raggruppamento Temporaneo di Imprese tra Grandi Lavori Fincosit S.p.A. (Capogruppo Mandataria), Impresa Pietro Cidonio S.p.A., Coopesette Società Cooperativa e Itinera S.p.A. (mandanti), per l'importo complessivo netto offerto di euro 131.749.201,89, di cui euro 128.399.708,97 per lavori a corpo ed euro 3.349.492,92 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso, al netto del ribasso offerto del 17,125% e secondo l'offerta economicamente più vantaggiosa valutata dalla Commissione di gara.

A seguito della verifica dei requisiti, con decreto del Presidente dell'Autorità Portuale n.198 del 02.07.2012, l'Aggiudicazione definitiva al suddetto R.T.I. veniva dichiarata a tutti gli effetti efficace.

In data 03.07.2012 il Responsabile del Procedimento ed il R.T.I. Aggiudicatario sottoscrivevano il verbale di cantierabilità, ai sensi dell'art. 106 comma 3 del D.P.R. 207/2010 In data 10.07.2012 con

Repertorio n. 3894 il R.T.I. aggiudicatario sottoscriveva il contratto di appalto con l'Autorità Portuale di Civitavecchia per l'importo di euro 131.749.201,89.

3. Le motivazioni della perizia di variante

Attualmente nel Porto di Civitavecchia sono disponibili per unità Ro-Ro un totale di 7 banchine, che si riducono a 6 a causa dell'interdizione totale all'utilizzo del dente di attracco della banchina 20. A tale disponibilità vanno sottratti anche i piazzali della banchina 18 a causa dell'interdizione al transito, sosta e incolonnamento dei trailers e mezzi pesanti, data la vetustà dell'infrastruttura del sedime demaniale.

Di queste 6 banchine solo 2 hanno dimensioni tali da ospitare in sicurezza unità navali superiori a 220 mt.

Con la realizzazione della nuova Darsena Traghetti che prevede la realizzazione di 8 nuovi accosti per unità navali del tipo Ro-Ro, la dotazione complessiva dello scalo arriverà a 10 banchine dedicate ai Ro-Ro con possibilità di ospitare unità superiori a 220mt.

Pertanto al fine di verificare complessivamente la dotazione dello scalo in termini di offerta per unità Ro-Ro, sinteticamente è possibile valutare statisticamente per ogni accosto e per ogni banchina i passeggeri che potenzialmente usufruiscono della struttura portuale :

- Le attuali 6 banchine disponibili (di cui solo 2, la n° 18 e la n°21, oltre i 200 metri), hanno ospitato nel 2012 un totale di circa 1.700.000 pax.
- Conseguentemente si può attribuire una capacità di circa 300.000÷320.000 pax alla singola banchina.

Il trend di crescita del numero di passeggeri previsto fino al 2018, tenendo conto della decrescita riscontrata negli ultimi anni, unitamente al fenomeno del gigantismo navale sopra evidenziato, che influisce fortemente sulla disponibilità delle banchine, prevede un ulteriore aumento di circa 1.000.000 di pax Ro-Ro.

Quindi in tale quadro di riferimento occorre innanzitutto avere la possibilità di offrire banchine superiori a 200 mt ed in subordine di averne in numero adeguato.

All'ultimazione della Darsena traghetti la disponibilità di banchine permetterà di ospitare più di 3.000.000 passeggeri, che alla luce dell'andamento dei traffici Ro-Ro può ritenersi superiore alla richiesta, anche in considerazione che le restanti 4 banchine continueranno a svolgere la funzione assegnata per le unità minori.

In conclusione tenuto conto di quanto sopra e del concomitante fenomeno delle crociere che prevede trend di crescita superiori e maggiore presenza di unità navali superiori a 330 mt, si ritiene che convenga riposizionare l'offerta complessiva del porto e rendere più versatile le strutture portuali realizzando banchine che possano ospitare in alternativa unità da crociera o unità Ro-Ro

A regime con un totale di n°8 nuovi accosti nella darsena traghetti e i due esistenti oltre i 200 metri di lunghezza (n° 18 e n°21), il porto di Civitavecchia potrà avere una capacità reale stimata tra i 3.000.000÷3.200.000 pax (10 accosti x 300÷320.000 pax), senza considerare le altre 4 banchine di dimensioni < 200m.

Pertanto, da quanto sopra, gli 8 nuovi accosti previsti nella Darsena Traghetti risultano offrire, nelle attuali condizioni di mercato, una capacità nettamente eccedente rispetto alle necessità attese.

Al fine di fare fronte ai nuovi scenari di mercato creatisi negli anni successivi all'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, avvenuta nella seduta del 21/12/2007 con Deliberazione n° 140/2007, si è reso necessario quindi elaborare una nuova strategia, atta a soddisfare il trend di sviluppo del settore crocieristico e pertanto con Decreto Presidenziale n. 303 del 27/09/2012, è stato approvato il Piano Strategico a breve e medio termine per l'attuazione del Piano Regolatore Portuale e con nota del Presidente dell'A.P. prot. 13597 del 01/10/2012, si è dato mandato alla Direzione Lavori di provvedere con la massima celerità all'aggiornamento delle previsioni tecnico contabili del progetto in oggetto, per recepire gli indirizzi del Piano approvato con il citato Decreto Presidenziale n. 303 del 27/09/2012.

Tali indirizzi prevedono le seguenti azioni:

1. realizzare due nuovi attracchi anche per navi da crociera di ultima generazione mediante un adeguamento degli spazi intercorrenti con la Darsena Energetica Grandi Masse.
2. valutare la necessità di realizzare una ulteriore vasca di colmata, nell'area DECM adiacente alla diga a gettata nord, per contenere le quantità di materiali eventualmente eccedenti provenienti dal dragaggio;
3. accelerare l'esecuzione del primo pontile della Darsena Traghetti (n.3).

nel contempo si è dato mandato alla Direzione Lavori di:

1. di studiare delle soluzioni che adeguassero al naviglio di ultima generazione il canale d'accesso ed il cerchio di evoluzione antistante la darsena traghetti, in ragione di quanto rappresentato dalla Capitaneria di Porto di Civitavecchia e dal Capo Pilota della Corporazione dei Piloti del Porto di Civitavecchia (indicazione ricevute con verbale del 16.10.2012);
2. di predisporre, in considerazione degli adeguamenti progettuali proposti, conseguenti alla necessità di dare attuazione al Piano Strategico attuativo del PRP, un progetto esecutivo per realizzare un'ulteriore vasca di colmata per contenere i materiali provenienti dal dragaggio, in ragione della diminuita capacità di accumulo della vasca di colmata esistente denominata "La Mattonara", nonché dell'aumento delle quantità da dragare a seguito degli adeguamenti progettuali proposti;
3. di prevedere in relazione agli adeguamenti progettuali un'ulteriore bonifica bellica degli specchi acquei interessati dai lavori.

In relazione a quanto sopra riportato è stata redatta una perizia di variante tale che le variazioni apportate al progetto esecutivo approvato, non comportino sostanziali modifiche, e al contempo non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo ed inoltre non variano le destinazioni urbanistiche dettate dal PRP vigente.

La suddetta perizia di variante si articola in due stralci funzionali e prevede in linea generale un adeguamento del layout progettuale, con una leggera traslazione verso nord della darsena servizi e lo spostamento di circa 25m verso l'esterno dell'antemurale C. Colombo, al fine di aggiornare il canale di accesso al naviglio di ultima generazione e di creare due nuovi accosti anche per navi da crociera.

La copertura economica della Perizia di primo stralcio funzionale attinge al ribasso d'asta conseguito per una quota inferiore al 50%, all'ulteriore necessità, la copertura economica sarà assicurata con fondi dell'Autorità Portuale.

4. Presupposti normativi e fattibilità tecnico amministrativa della perizia

L'articolo 169 del D.lgs. 163/2006 disciplina le varianti nel caso di infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale individuati a mezzo del programma di cui al comma 1 dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. legge obiettivo).

L'intervento in esame, per quanto definito al paragrafo 2, è assoggettato alla disciplina speciale, prevista dal capo IV del titolo III della parte II del codice.

Fermo restando la disciplina speciale, tuttavia, il comma 6 dell'articolo 161 del codice, individua in modo puntuale le disposizioni del codice dei contratti applicabili anche alle infrastrutture strategiche (in quanto non derogate dalla disciplina peculiare); tra queste, in particolare, le disposizioni della parte II, titolo III, capo I (Programmazione, direzione ed esecuzione dei lavori).

Conseguentemente, la disciplina delle varianti in corso d'opera di cui all'articolo 132 del codice si applica anche alle grandi opere ritenute strategiche e di preminente interesse per il Paese.

In quest'ottica, le motivazioni della perizia illustrate nel paragrafo precedente sono state oggetto di approfondimento tecnico progettuale da parte del Direttore dei Lavori che, sentito il progettista, ne attribuisce, le motivazioni di cui all'art. 132 comma 1 lettera c) del Dlgs 163/2006 e s.m.i.

In tema di approvazioni, va rilevato come l'approvazione delle varianti al progetto definitivo (approvato dal CIPE) sia essenzialmente di competenza del soggetto aggiudicatore, salvo che non siano necessarie varianti che comportino modifiche rilevanti, nel qual caso deve nuovamente esprimersi il CIPE e le regioni.

Ai sensi del comma 3 dell'articolo 169 e ottemperando a quanto prescritto al comma 4 dell'art.169, infatti, sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatario quelle varianti che non assumano rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportino altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto approvato e non richiedano l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi, ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti.

Al di fuori delle ipotesi sopra indicate, l'approvazione delle varianti è di competenza del CIPE, con le modalità proprie del procedimento di approvazione del progetto definitivo.