

VERBALE DI RIUNIONE DEL 15.01.2014

OGGETTO: "Progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, Direzione Lavori e coordinamento per la sicurezza in fase di esecuzione, relativamente ai lavori di realizzazione dell'intervento denominato Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino"

L'anno 2014 il giorno 15 del mese di gennaio, presso la sede dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, il sottoscritto ing. Maurizio Ievolella, in qualità di Segretario Generale, alla presenza del RUP dell'intervento relativo ai lavori di realizzazione del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino ing. Maurizio Marini ed alla presenza:

per l'Autorità Portuale:

Massimo Soriani, Ing. Giuseppe Solinas, Arch. Maia Gattella, Ing. Francesco D'Alesio

per la Capitaneria di Porto:

Com.te Lorenzo Savarese

Per i Progettisti:

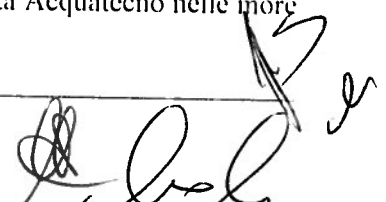
Ing. Francesco Lo Schiavo

PREMESSO CHE:

- Il progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale di Fiumicino, nasce nel 1998 ed è stato approvato a seguito di un lungo iter, con Delibera di Giunta Regionale n. 358 del 13.07.2012;
- con Decreto del Presidente dell'Autorità Portuale n. 371 del 26.11.2012 è stato approvato il Progetto Preliminare del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino dell'importo complessivo di € 461.416.069,25 redatto dalla Società Acquatecno s.r.l. affidataria dei servizi tecnici di progettazione di cui al contratto Rep. 3913 del 21.09.2012;
- che con i Decreti del Presidente dell'Autorità Portuale n.9 del 16.01.2013 e n.10 del 16.01.2013 sono stati approvati rispettivamente, i progetti esecutivi relativi alle attività di "Indagine Archeologica" e "Indagini geognostiche, geotecniche e ambientali" preliminari alla fase di progettazione definitiva in corso di esecuzione;

CONSIDERATO CHE:

- la progettazione definitiva del I Lotto funzionale del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino, a seguito di apposito Ordine di Servizio del RUP, è stata avviata dal Progettista Acquatecno nelle more della completa definizione del quadro di indagini in corso di esecuzione;



- il progettista Acquatecno, nello sviluppo del progetto definitivo, ha in corso l'approfondimento di una serie di aspetti tecnici, di particolare complessità, che il progetto preliminare demandava al successivo livello progettuale, così come previsto dall'art.93 c.4 del Dlgs 163/2006 e s.m.i.;
- tali approfondimenti hanno evidenziato due criticità funzionali:
 - la prima relativa all'evoluzione del traffico marittimo in termini di dimensioni delle navi rispetto alle originarie previsioni di accosto studiate in sede di P.R.P., laddove nello "studio sulla navigabilità" erano state prese in considerazione due tipologie di vettori marittimi, ovvero una Ro-Pax da 210 di l.t. ed una per crociera da 288 m di l.f.t.;
 - la seconda relativa all'operatività degli accosti come già evidenziato negli studi specialistici a corredo del P.R.P. (Allegato n. 8 "Aspetti Marittimi");
- in relazione al notevole lasso temporale intercorso tra la fase redazionale e la successiva fase procedimentale approvativa del P.R.P., le esigenze del programmato Porto di Fiumicino non possono non risentire degli effetti dell'evoluzione del traffico marittimo del Mediterraneo, riscontrabile anche nei dati sui traffici a consuntivo nell'ambito dell'Hub di Civitavecchia;
- l'Autorità Portuale nel prendere visione degli elaborati grafici prodotti dal Progettista, e sulla base degli studi e delle esperienze maturate nella realizzazione delle Opere Strategiche del porto di Civitavecchia, ha evidenziato l'importanza di tener conto delle mutate esigenze e quindi di garantire l'accesso di navi di dimensioni maggiori, fino a 330 m di l.f.t., contro gli ipotizzati 288 metri di lunghezza alla base degli studi condotti in sede di PRP.

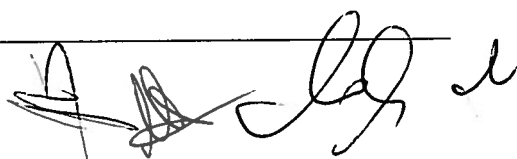
TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

Con riferimento alla nota del Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia del 14.01.2014 prot. 353 indirizzata alla Capitaneria di Porto di Roma avente ad oggetto "Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino - Istruttoria Tecnica", si procede con l'illustrazione, degli approfondimenti tecnici dettagliatamente riportati in una serie di stralci planimetrici allegati al presente verbale, unitamente ai risultati di sintesi del modello matematico finalizzato alla determinazione dei livelli di agitazione ondosa residua lungo le banchine di ormeggio. Tali planimetrie riportano diverse ipotesi di variazione dell'imboccatura portuale del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino, indirizzate a recepire le mutate esigenze dei traffici crocieristici attesi per il polo logistico delle crociere dell'Italia centrale.

Come in premessa richiamato, il progettista, con riferimento agli studi specialistici allegati al PRP, ha studiato una serie di layout migliorativi dell'imboccatura portuale, al fine di tener conto dei dati statistici di accosto delle navi da crociera, riferiti all'Hub di Civitavecchia.

L'approfondimento progettuale riportato, riguarda lo studio di differenti layout progettuali (da scenario 1 a scenario 4), caratterizzati da variazioni dell'imboccatura portuale, rispetto alle originarie previsioni di larghezza fissate in 170 metri.

La Capitaneria di Porto di Roma, quale organo tecnico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, responsabile della gestione amministrativa e funzionale della sicurezza della navigazione, della sicurezza marittima e del personale marittimo, evidenzia le criticità del canale di ingresso al nuovo Porto, la cui



larghezza, come da previsioni di Piano Regolatore Portuale, è fissata in 170 metri ed esamina le proposte di ottimizzazione illustrate dal progettista.

Tali proposte, riferite a 4 differenti scenari prevedono :

1. Scenario 1. Prolungamento di 70 m del molo sopraflutto (cfr. Figura allegata 1).
2. Scenario 2. Prolungamento di 70 m del molo sopraflutto e ripiegamento della testata del molo sottoflutto di 20m (cfr. Figura allegata 2).
3. Scenario 3. Prolungamento di 70 m del molo sopraflutto e prolungamento di 100 m della banchina 3 – banchinamento per gli ormeggi 2 e 3 della banchina di riva con opere a giorno (cfr. Figura allegata 3).
4. Scenario 4. Prolungamento di 70 m del molo sopraflutto – modifica della darsena settentrionale – banchinamento per gli ormeggi 1 e 2 della banchina di riva con opere a giorno (cfr. Figura allegata 4).

Si tratta di scenari che ottimizzano il layout del PRP, aumentandone la larghezza del canale di ingresso anche al fine di recepire le richieste dei piloti.

Nel prendere visione delle proposte riferite ai 4 diversi scenari, la Capitaneria di Porto valuta positivamente la soluzione “scenario 4 “con canale di accesso di larghezza pari a 210 m, migliorativo della sicurezza della navigazione e con un modesto avanzamento della diga di sopraflutto di circa 70 m.

Rileva altresì la Capitaneria di Porto, sempre in tema di sicurezza della navigazione, l'attenzione anche sull'effetto dell'agitazione interna e sulla necessità di garantire condizioni di ormeggio in banchina sicure anche in condizione meteo marine avverse.

Il progettista Acquatecno illustra altresì gli approfondimenti effettuati nello studio di penetrazione del moto ondoso con riferimento ai principali scenari inficianti l'operatività degli accosti previsti.

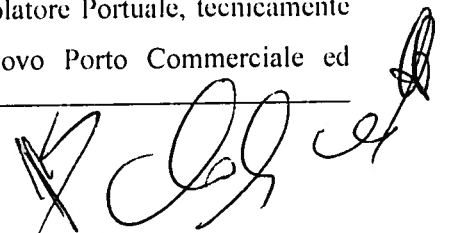
I risultati di queste simulazioni dimostrano una modesta capacità schermante delle opere foranee . con altezza d'onda massima raggiunta dall'agitazione residua, ben al disotto dei valori di sicurezza agli ormeggi, generalmente indicati in letteratura specialistica, per gli accosti lungo le banchine poste a tergo della diga di sottoflutto, così come ottimizzata nella soluzione riconducibile allo scenario 4.

La Capitaneria di Porto valuta positivamente anche l'ottimizzazione della banchina di accosto lungo la diga di sottoflutto, il cui sviluppo lineare complessivo consentirebbe un flessibilità di utilizzo della stessa, in condizioni di sicurezza e confort all'ormeggio.

Situazione differente per gli accosti lungo le banchine dello sporgente sud che in alcune situazioni presentano altezze d'onda massima raggiunta dall'agitazione residua, inficianti il confort e la sicurezza all'ormeggio.

Pertanto in considerazione della soluzione planimetrica dell'imboccatura portuale individuata nello “scenario 4 “ e delle relative ottimizzazioni allo sviluppo delle banchine previste sulla diga di sottoflutto, preso atto della positiva valutazione della Capitaneria di Porto di Roma, il Segretario Generale dell'Autorità Portuale invita il RUP a procedere con gli atti consequenziali finalizzati ad ordinare al progettista la variazione del layout del porto secondo il detto “scenario 4 “.

Tale scenario risulta sostanzialmente coerente con le previsioni del Piano Regolatore Portuale, tecnicamente rispondente alle esigenze ed ai requisiti prestazionali, richiesti per il Nuovo Porto Commerciale ed



economicamente in linea con le previsioni di costo, già incluse nei documenti programmatori dell'Autorità Portuale.

Le ottimizzazioni al layout progettuale devono però richiedere necessariamente un aggiornamento del progetto preliminare al fine di consentire all'Autorità Portuale di disporre di uno strumento progettuale indispensabile alla complessa fase di finanziamento dell'opera, secondo quanto riportato nel "Protocollo d'intesa per il completamento dell'hub portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del sistema di rete e della logistica" stipulato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 24.04.2013.

Il Segretario invita altresì il RUP ad aggiornare anche le indagini in corso di esecuzione (geognostica, geotecnica, ambientale ed archeologica) ordinando, per entrambe gli appalti in corso, alla Direzione lavori, la predisposizione degli atti tecnico amministrativi necessari al fine di tener conto della nuova configurazione delle opere foranee, così come riportata nello scenario 4.


Letto confermato e sottoscritto Civitavecchia li 15.01.2014

Per l'Autorità Portuale di Civitavecchia


Il Segretario Generale

Ing. Maurizio Levobella 

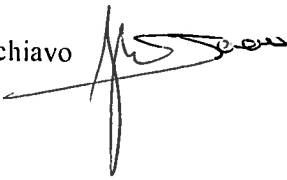
Il RUP

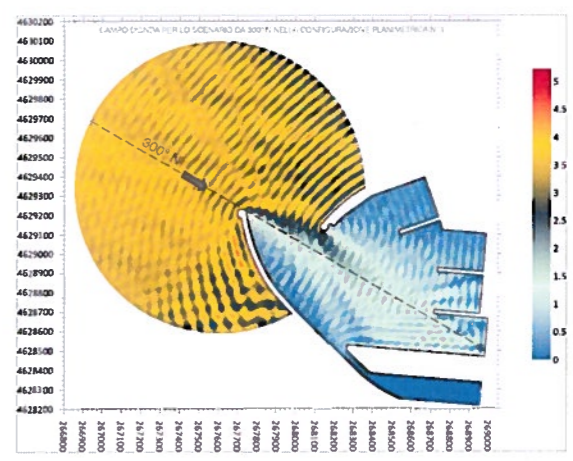
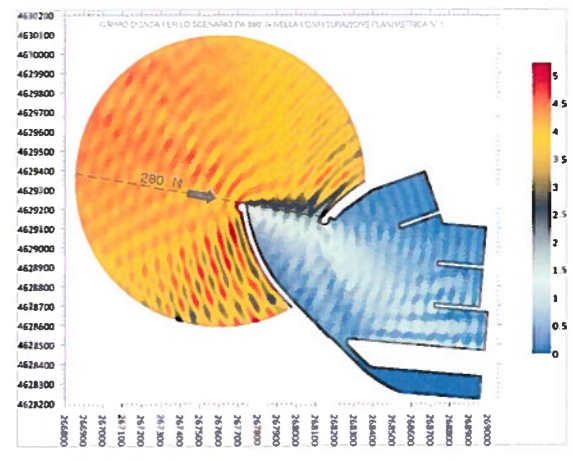
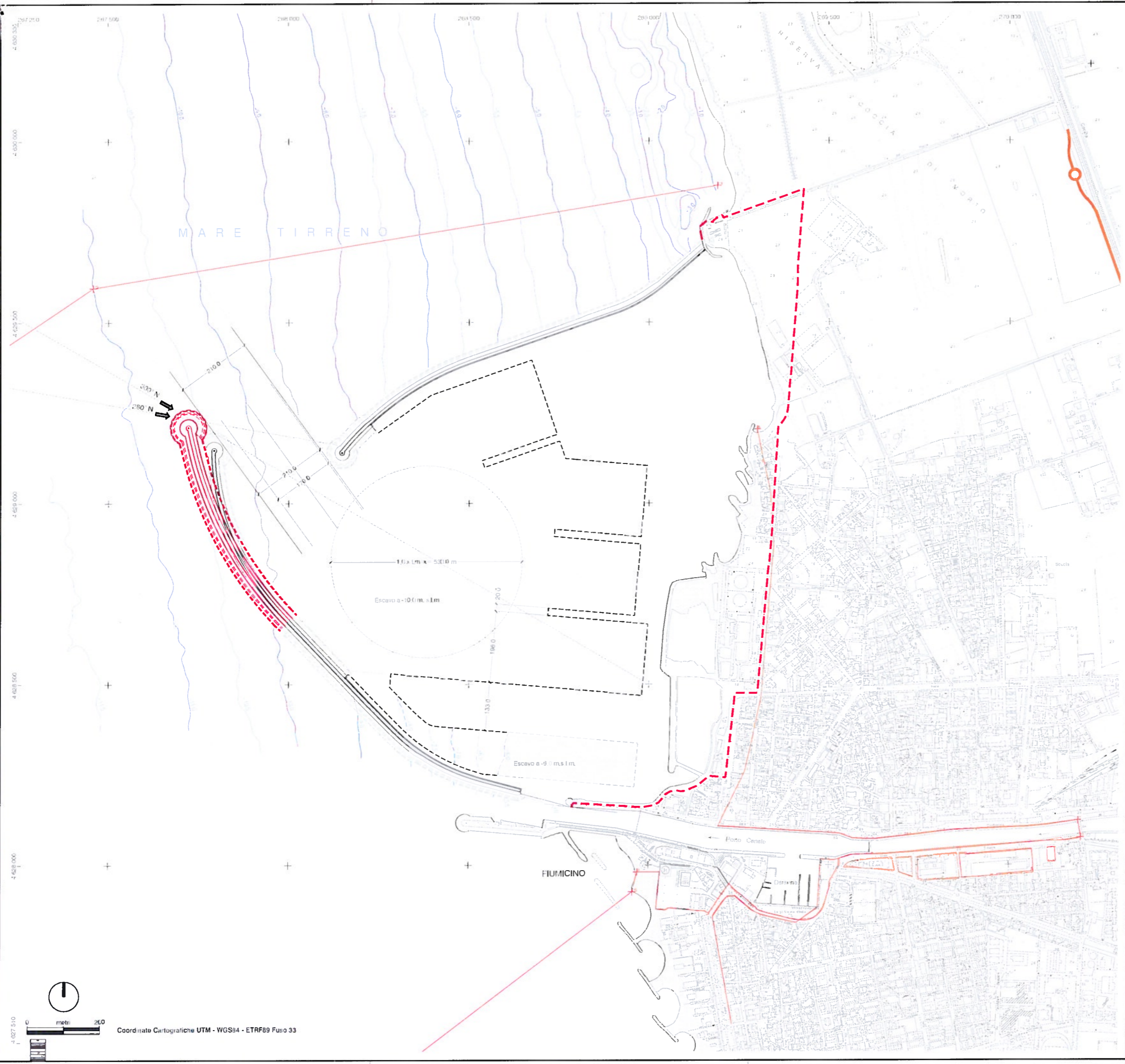
Ing. Maurizio Marini 

Per la Capitaneria di Porto di Roma

Com.te Lorenzo Savarese 

Per il Progettista

Ing. Francesco Lo Schiavo 



AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA



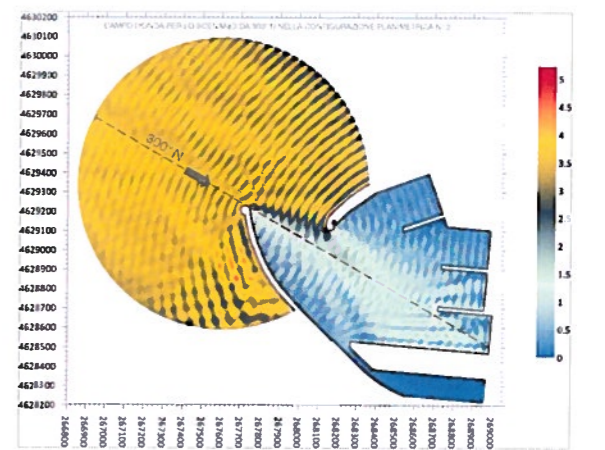
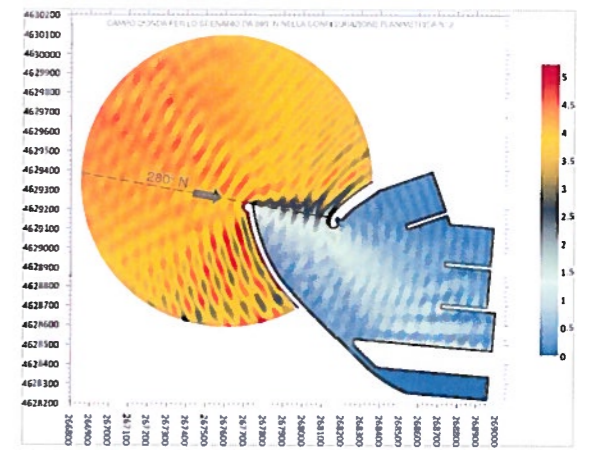
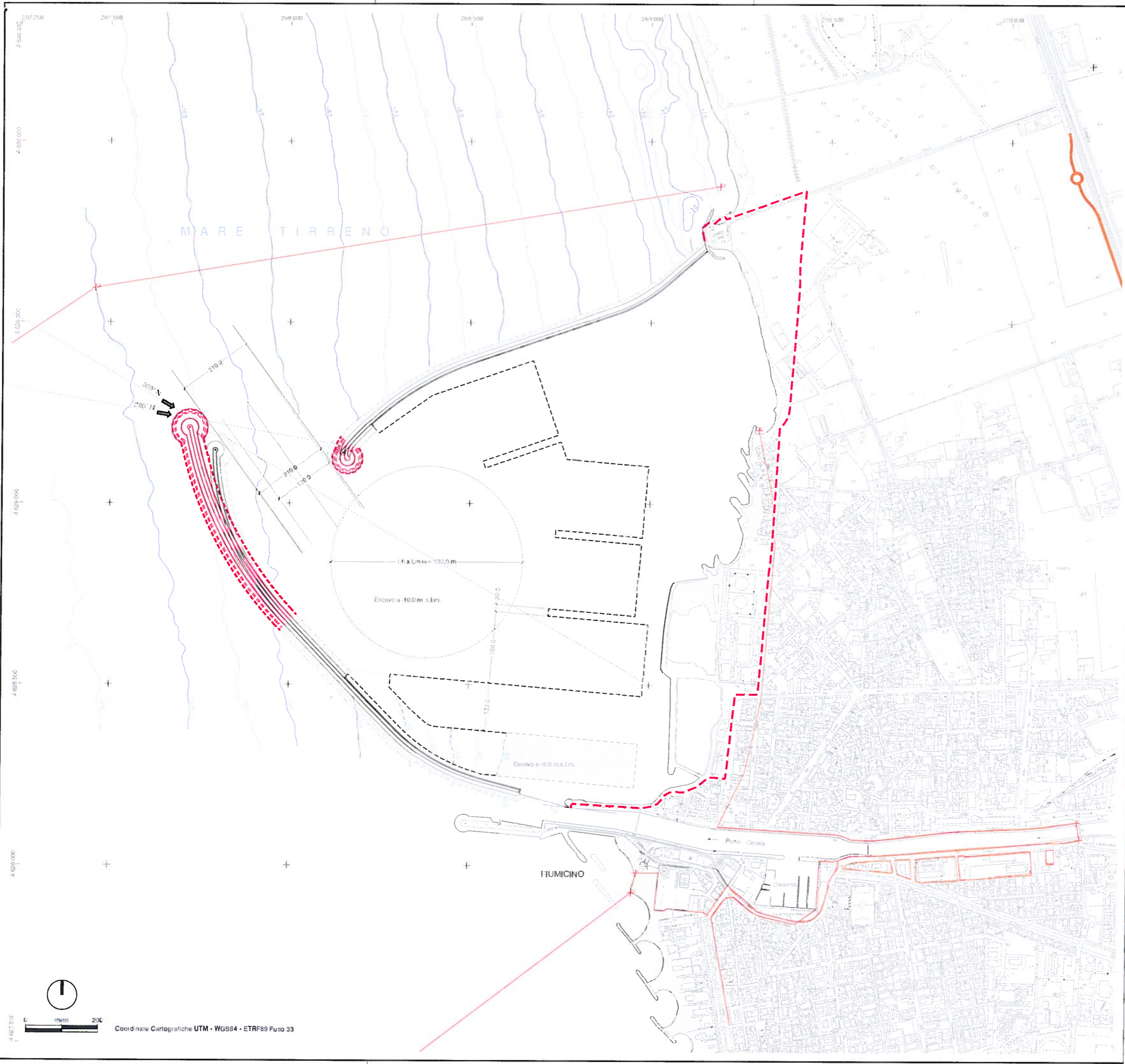
NUOVO PORTO COMMERCIALE DI FIUMICINO
STUDIO INTEGRATIVO DELLA PENETRAZIONE ONDOSA

Committente Il presidente Dott. Pasquino Monti Il responsabile del procedimento Dott. Ing. Maurizio Marini Il coordinatore generale Dott. Ing. Giuseppe Solinas	Progettazione  Dott. Ing. Paolo Turboleni
---	--

Titolo elaborato
PLANIMETRIA SCENARIO 1
LARGHEZZA CANALE 210m
PROLUNGAMENTO DIGA DI SOPRAFLUTTO 70m

Laboratorio
 A.2202.12 | PP | EG
PO 01
 Scala
 1:5.000

Data	Descrizione
Revisione	Data
	Descrizione



AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA



NUOVO PORTO COMMERCIALE DI FIUMICINO
STUDIO INTEGRATIVO DELLA PENETRAZIONE ONDOSA

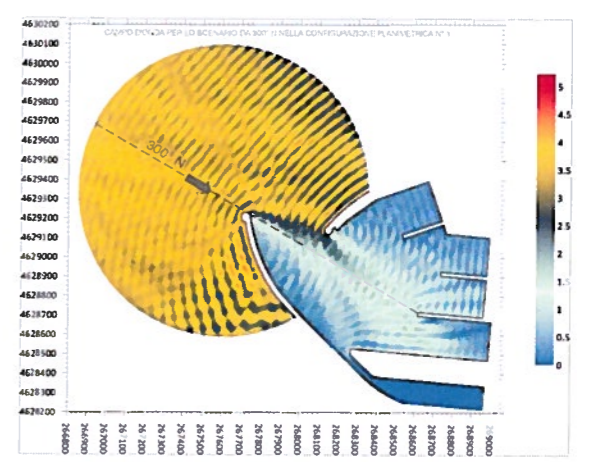
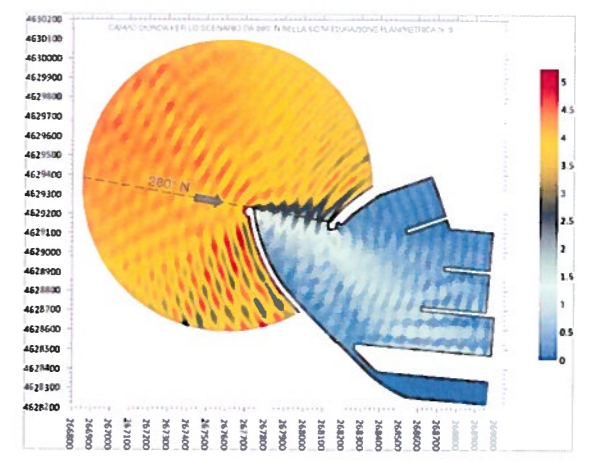
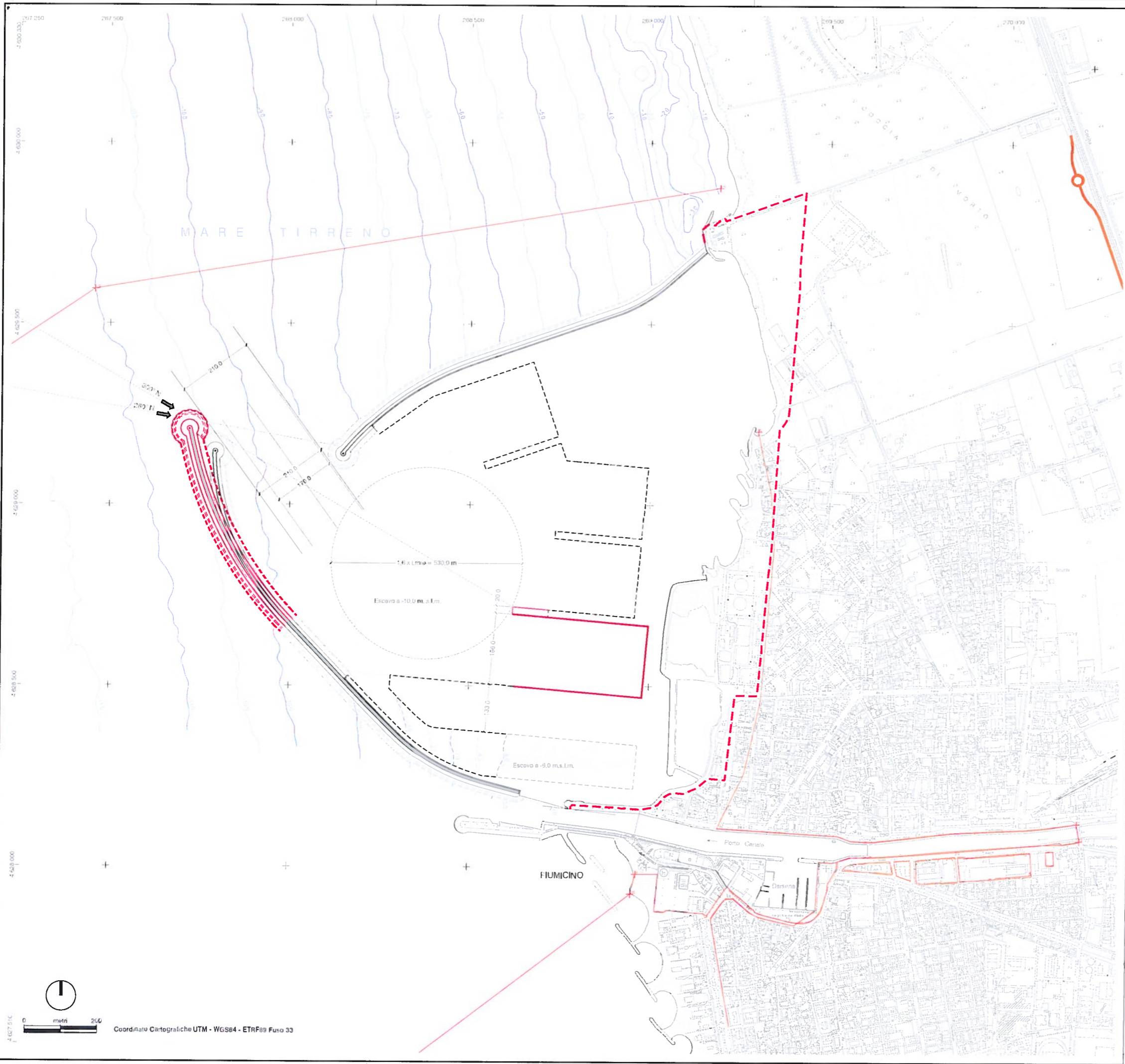
Committente Il presidente Dott. Pasquale Monti Il responsabile del procedimento Dott. Ing. Maurizio Marini Il coordinatore generale Dott. Ing. Giuseppe Solinas	Progettazione  Dott. Ing. Paolo Turboleni
---	--

Titolo elaborato
PLANIMETRIA SCENARIO 2
LARGHEZZA CANALE 210m
PROLUNGAMENTO DIGA DI SOPRAFLUTTO 70m
ROTOTRASLAZIONE TESTATA SOTTOFLUTTO 20m

Elaborato
 A.2202.12 | PP | EG
PO 02
 Scala
 1:5.000

Data	Descrizione

4.627.51C
 0 metri 200
 Coordinate Cartografiche UTM - WGS84 - ETRF89 Fusso 33



AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA



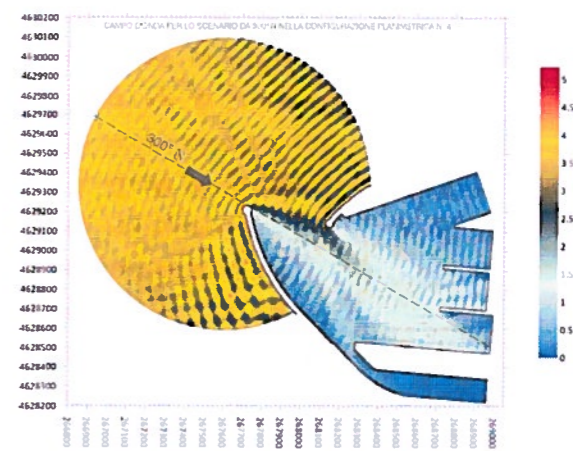
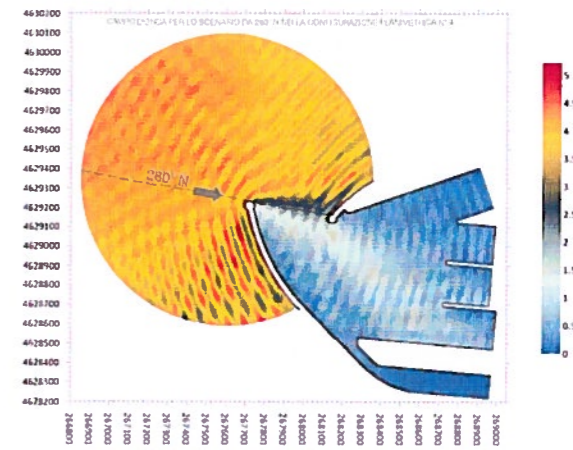
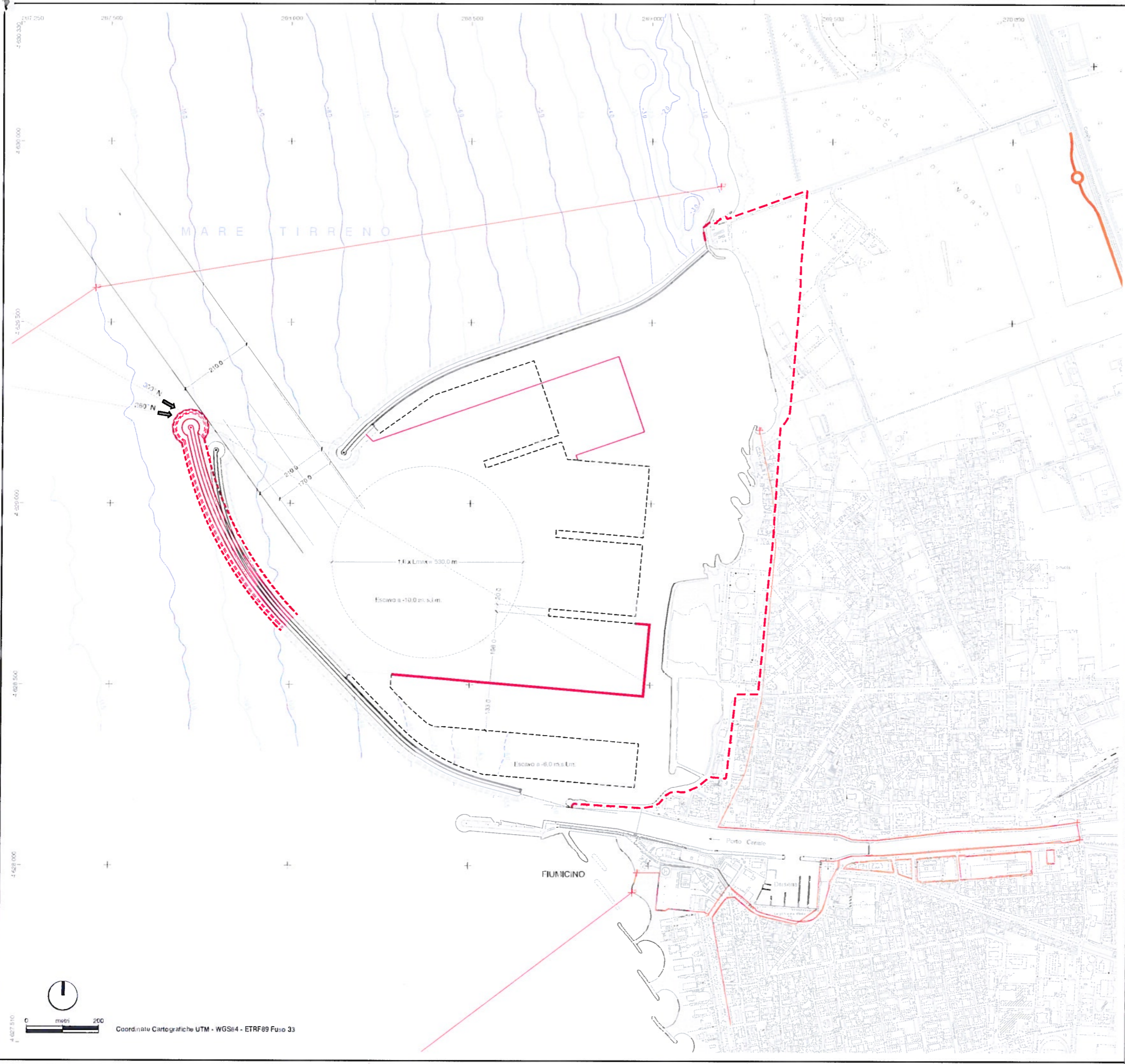
NUOVO PORTO COMMERCIALE DI FIUMICINO
STUDIO INTEGRATIVO DELLA PENETRAZIONE ONDOSA

Comitato Il presidente Dott. Pasquale Monti Il responsabile del procedimento Dott. Ing. Maurizio Marini Il coordinatore generale Dott. Ing. Giuseppe Zottinas Titolo elaborazione	Progettazione Dott. Ing. Paolo Turbolenza
--	--

PLANIMETRIA SCENARIO 3
LARGHEZZA CANALE 210m
PROLUNGAMENTO DIGA DI SOPRAFLUTTO 70m
BANCHINE SUD A GIORNO

Elaborato
 A.220.12 PP | EC
PO 03
 Scala
 1:5.000

Revisione	Data	Descrizione



AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA



NUOVO PORTO COMMERCIALE DI FIUMICINO
 STUDIO INTEGRATIVO DELLA PENETRAZIONE ONDOSA

Comitato Il presidente Dott. Pasquino Monti Il responsabile del procedimento Dott. Ing. Maurizio Marini Il coordinatore generale Dott. Ing. Giuseppe Salinas	Progettazione ACQUA TECNO Dott. Ing. Paolo Turbivento
--	---

Titolo elaborato
PLANIMETRIA SCENARIO 4
LARGHEZZA CANALE 210m
PROLUNGAMENTO DIGA DI SOPRAFLUTTO 70m
OTTIMIZZAZIONE LAYOUT BANCHINE SOTTOFLUTTO
BANCHINE SPORGENTE SUD A GIORNO

Elaborato
 A.2202.1 | PP | EG
PO 04
 Scala
 1:5.000

Revisione	Data	Descrizione